

Université Lyon 2
Faculté de Géographie, Histoire, Histoire de l'Art et Tourisme
Ecole doctorale Economie, Espace et Modélisation des Comportements
Département de Géographie

L'automobile en milieu urbain : genèse et dynamiques d'un territoire

par Emmanuel Perrin

Thèse de doctorat de Géographie, Aménagement et Urbanisme
sous la direction de M. Jean-Claude Lasserre
Date de soutenance : 9 décembre 2004

Membres du jury : M. Francis Beaucire, Université Paris 1 M. Gabriel Dupuy, Université Paris 1 M.
Jean-Claude Lasserre, Université Lyon 2 M. Christian Montès, Université Lyon 2

Table des matières

Remerciements . .	1
Introduction . .	3
0.1. Ville et automobile : l'histoire d'un mariage arrangé .	6
0.1.1. Les Etats-Unis, terre d'adoption d'une technique de transport aux débuts hésitants .	7
0.1.2. L'automobile en quête d'assimilation par les villes européennes .	11
0.2. Épistémologie et méthodologie .	21
0.2.1. Géographie et sciences sociales . .	23
0.2.2. Outils et méthodologie . .	32
Première Partie – Territorialités .	45
Chapitre 1. Présentation des terrains d'étude retenus .	49
1.1. Trois types spécifiques d'organisation urbaine . .	49
1.2. Quelle mobilité urbaine dans les trois agglomérations ? .	87
Chapitre 2 - Les automobilistes et leur instrument de mobilité .	104
2.1. L'automobile, un objet technique à forte charge symbolique .	105
2.2. Des comportements de consommation qui révèlent aussi la force du symbole automobile . .	117
2.3. Une approche de l'automobiliste dans la société .	123
Chapitre 3 - Les automobilistes et l'espace urbain : les fondements d'une territorialité automobile . .	131
3.1. Représentations et appropriation, de l'espace au territoire .	132
3.2. Les automobilistes dans la spécificité de leur rapport à l'espace . .	140
3.3. Territorialité automobile et territorialités urbaines . .	157
Conclusion de première partie .	171
Deuxième Partie – Le territoire de l'automobile-reine .	175
Chapitre 4. L'autoroute ou la conquête de l'espace de la monomodalité automobile . .	179
4.1. Autoroutes et transformations spatiales .	180
4.2. L'autoroute et son rôle dans la logique territoriale de l'automobile-reine à	204

travers le dessin d'un réseau polaire . .	
Chapitre 5. <i>Traffic around towns</i> : les "nouvelles" infrastructures du territoire de l'automobile-reine .	239
5.1. Le paradigme du <i>traffic around towns</i> .	240
5.2. Rocades et contournements, les nouvelles autoroutes urbaines . .	246
5.3. La longue histoire des boulevards périphériques . .	285
Chapitre 6. Les dynamiques du territoire urbain de l'automobile-reine . .	314
6.1. Du produit territoire au territoire auto-produit .	315
6.2. Les figures spatiales du modèle territorial .	342
Conclusion de deuxième partie . .	359
Troisième Partie – Le territoire de l'automobile contestée .	365
Chapitre 7. La multimodalité préservée des espaces du territoire de l'automobile-contestée . .	368
7.1. Avant la contestation, la production d'un territoire pour l'automobile .	369
7.2. Politiques multimodales et contestation de l'automobile .	390
Chapitre 8. Le stationnement, outil privilégié d'une contestation émergente ? . .	466
8.1. La place du stationnement dans les programmes immobiliers . .	470
8.2. Voirie et parcs publics : niches territoriales d'une espèce menacée ou têtes de pont d'une contestation en marche ? . .	510
8.3. Les parcs relais ou le par(t)i de l'intermodalité . .	566
Chapitre 9. Les dynamiques du territoire urbain de l'automobile-contestée . .	583
9.1. Les enjeux d'une contestation de l'automobile en milieu urbain . .	583
9.2. Solutions pour de nouvelles régulations . .	612
9.3. L'action territoriale comme impératif . .	642
Conclusion de troisième partie .	689
Conclusion .	695
L'automobile dans la cité des individus . .	696
« Nous, on n'a pas d'automobile mais on a l'autoroute » ²⁰³⁰ .	699
Une ville sans voitures, slogan pour une opération annuelle de marketing politique ou utopie raisonnable ? .	704

²⁰³⁰ Parole d'acteur recueillie lors d'un entretien avec un habitant de la ZUP de Bron-Parilly.

Le champ des possibles du Janus automobile .	708
Annexes . .	713
Annexe 1 – <i>L'automobile dans la ville</i> : extraits du rapport Buchanan .	713
1- Extraits du rapport du groupe pilote : .	713
2- Conclusions générales du groupe de travail ²⁰⁶⁰ .	714
Annexe 2 – Cartes des réseaux de grandes voirie des agglomérations de Lyon, Lille et Stuttgart . .	716
Annexe 3 – Extraits de la convention de concession du périphérique Nord de l'agglomération lyonnaise .	720
Article 1 .	720
Article 2 .	721
Article 4 .	721
Article 7 : exécution des travaux .	721
Article 18 : mesures diverses . .	721
Article 21 : dispositions générales relatives au financement . .	722
Article 22 : tarifs de péage . .	722
Article 30 : durée de la concession .	723
Article 32 : rachat de la concession . .	723
Annexe 4 – Approche statistique de la distribution spatiale de la motorisation . .	723
Annexe 5 – Extrait de la directive administrative (<i>VwV Stellplätze</i>) publiée le 16 avril 1996 par le Land du Bade-Wurtemberg concernant la restriction des normes de stationnement . .	738
Annexe 6 – Données sur la pollution de l'air . .	739
1- Implication des principaux polluants émis par les transports routiers dans les différents types de pollution atmosphériques .	740
2- Responsabilité des activités humaines dans l'émission de polluants de l'air en France .	740
3- Responsabilité des modes de transport terrestre dans les émissions de polluants .	751
4- Eléments d'une comparaison nationale entre la France et l'Allemagne .	752
Bibliographie . .	755

²⁰⁶⁰ p.191 à 198.

Bibliographie générale sur l'automobile .	755
Ouvrages . .	755
Articles et contributions .	756
Thèses et mémoires universitaires .	757
Autres sources . .	757
Bibliographie générale sur l'interface urbanisme-déplacements . .	758
Ouvrages . .	758
Articles et contributions .	761
Thèses et mémoires universitaires .	763
Autres sources . .	763
Bibliographie spécialisée sur les transports et les déplacements . .	764
Ouvrages . .	764
Articles et contributions .	766
Thèses et mémoires universitaires .	769
Autres sources . .	769
Bibliographie spécialisée sur la géographie et l'urbanisme .	771
Ouvrages . .	771
Articles et contributions .	772
Autres sources . .	773
Bibliographie sur les questions épistémologiques et de société . .	774
Ouvrages . .	774
Articles et contributions .	776
Bibliographie lyonnaise . .	777
Ouvrages . .	777
Articles et contributions .	778
Thèses et mémoires universitaires .	779
Autres sources . .	780
Bibliographie lilloise . .	782
Ouvrages . .	782

Articles et contributions .	782
Thèses et mémoires universitaires .	783
Autres sources . .	783
Bibliographie sur Stuttgart et l'Allemagne . .	784
Ouvrages . .	784
Articles et contributions .	785
Thèses et mémoires universitaires .	786
Autres sources . .	786

Remerciements

Le temps des remerciements étant venu, mes pensées vont plus particulièrement :

- à mon directeur de thèse, M. Jean-Claude Lasserre, pour ses encouragements continus et la persévérance de son suivi ;
- à ceux, techniciens, élus, universitaires..., que j'ai rencontré et qui m'ont reçu souvent chaleureusement au cours de mon travail de terrain, à Lyon mais aussi à Lille et à Stuttgart. Ils m'ont fourni l'indispensable matière pour mes recherches ;
- à mes collègues de l'Université Lyon 2, pour leur confiance, leurs relectures avisées ou encore leur amicale solidarité ;
- à mes collègues du CETE de Lyon, pour leur aide souvent très précieuse, leur intérêt bienveillant, leur soutien et leur sollicitude à mon égard ;
- à la DRAST et plus spécialement à M. Jacques Theys pour l'intérêt porté à mon travail ;
- enfin, *last but not least*, à mes proches. Ces années ont aussi été pour eux et avec eux des années de sacrifice. J'aurais souvent préféré que ce ne fut pas tant le cas. Je tiens donc à louer ici leur patience et leur affectueuse présence à mes côtés, et à les remercier du fond du cœur pour leur indéfectible soutien et pour n'avoir jamais cessé de croire en moi. Ce travail est aussi le leur.

Introduction

« Et puis, il y a toujours le moment où les voitures s'arrêtent. Vous ne me croyez pas ? Pendant une seconde, chaque nuit, toutes les voitures s'arrêtent. Vous ne l'entendez pas parce que c'est très court et que vous ne faites pas attention. »¹

« La nuit, tous les sens sont mobilisés et l'éventail des perceptions des espaces, des objets et des matières s'élargit. »² Seul dans sa rue, le flâneur nocturne urbain est alors susceptible d'avoir ce genre de vision ou plutôt de sensation : cette chaussée et ce trottoir, ces deux éléments qui paraissent si semblables, presque conjoints, le sont pourtant si peu. Avec cette acuité particulière qui le caractérise, le piéton qui flâne le soir dans sa ville ressent parfaitement que tout a été fait en fin de compte pour les différencier, les distinguer l'un de l'autre. L'élément le plus symptomatique de cette volonté de distinction tient sans nul doute à leur différence de niveau : dans la rue, le trottoir domine la chaussée de quelques centimètres de part et d'autre de celle-ci... mais en fait, quel est celui qui domine réellement l'autre ?

Il n'y a d'ailleurs pas que la différence de niveau qui les dissocie. Alors que la chaussée est une surface vide d'objets, sur le trottoir une multitude d'obstacles jalonnent l'itinéraire du piéton : ne serait-ce que le mât des lampadaires qui diffusent leur paisible lumière, les innombrables poubelles publiques et privées ou encore ces panneaux porteurs parfois de noms familiers et, plus souvent, de signes incompréhensibles pour les

¹ F. SEYVOS, "Pourquoi mon cœur est au parking ?", in *Lyon ville écrite*, Stock, 1997, p.247.

² J.M. DELEUIL, *Lyon la nuit. Lieux, pratiques et images*, Lyon, PUL, 1994, p.144.

non-initiés. Le flâneur se rappelle à cet instant avoir lu que ces poteaux, avec leur pancarte, « constituent, malgré leur forme rudimentaire, un point fixe auquel on se raccrochera dans la mouvance de la rue. »³ Mais, en cette nuit, il n'en est rien car il n'est pas question ici de mouvance.

L'inventaire de ce qui parsème son trottoir se poursuit alors au fil de sa marche et de ses pensées. Son attention se fixe alors sur ces barrières qui, sporadiquement, séparent encore davantage le trottoir de la chaussée. Ce soir, il a tendance à les considérer comme de nouveaux obstacles car elles empiètent sur ce qu'il considère à présent comme son espace, son territoire en quelque sorte – c'est d'ailleurs ainsi que des géographes le nommeraient, mais il l'ignore. Cependant, ces barrières n'ont-elles pas une fonction dont il n'a pas ou dont il a perdu conscience, une fonction de protection ? Leur présence n'est-elle pas censée le préserver de quelque chose, d'un éventuel envahissement, d'une possible agression ?

Ces questions semblent éveiller en lui une certaine méfiance, à tel point qu'un doute s'insinue dans son esprit : que sait-il donc vraiment de ce qu'il voit et quelle logique se dissimule derrière ce qui s'offre à son regard ? Il n'avait pas prêté attention jusqu'alors au fait que, de temps en temps, le trottoir s'abaissait quasiment au niveau de la chaussée. A présent, il remarque que cela correspond soit à une interruption, à une ouverture dans les bâtiments, soit au dessin d'une porte accompagnée d'un signe – un cercle barré, croit-il apercevoir – ou d'une inscription – qui indique ici "sortie de véhicules", là "stationnement interdit" mais que le flâneur ne prend pas soin de lire.

Tout en poursuivant sa flânerie, ses yeux sont attirés par des feux tricolores qui, pour d'obscurs et d'invisibles utilisateurs, continuent leur fonctionnement, régulier et mécanique. Rien ne semble devoir troubler l'alternance des couleurs, du rouge au vert en passant par un rapide orange – « un orange vif ! », se dit-il, surpris d'en sourire. Il s'arrête quelques longues secondes devant ce spectacle qu'il juge finalement un brin surréaliste. Puis, un élément du feu, disposé sur le côté du poteau, l'interpelle. Un petit pictogramme représentant un homme et un enfant vient de changer lui aussi de couleur : en passant du rouge au vert, le flâneur sent qu'il lui intime l'ordre de traverser la chaussée, alors qu'en vérité il ne fait que l'autoriser à le faire.

Notre flâneur nocturne décide alors de quitter momentanément son trottoir et c'est à cet instant qu'un étrange phénomène, dont il a à peine conscience, se produit. Alors que rien, aucune modification de son environnement, ne semble devoir justifier cette attitude, il marque d'abord, en une seconde d'hésitation, un imperceptible mouvement d'arrêt. Ensuite il oriente rapidement son regard à gauche et à droite avant de décider d'abandonner son trottoir. Inquiétude ou réflexe ? Toujours est-il qu'il traverse maintenant la chaussée, sans s'attarder. Son pas s'est en effet modifié tant sa présence sur ce terrain lui semble inhabituelle et, pour ainsi dire, peu naturelle. Seules les bandes blanches peintes sur le bitume le rassurent quelque peu, d'ailleurs il ne s'en éloigne pas. Mais ce passage n'est que transitoire. Le flâneur ne manifeste aucune envie de rester sur ce nouveau territoire et, lorsque ses pas retrouvent le trottoir, il reprend son cheminement avec la démarche et la sérénité qui étaient les siennes auparavant.

³ P. SANSOT, *La poésie de la ville*, Paris, Klincksieck, 1971, p.184.

A présent, il lève davantage la tête, s'éveillant à de nouvelles sensations que lui procurent une meilleure aperception de son environnement. Cette odeur avec laquelle semble jouer le vent, est-ce Feyzin ou bien Rhône Poulenc et ce qu'il a toujours considéré comme un parfum de bonbon à la fraise ? Mais, c'est surtout la géométrie des lieux qui le frappe alors plus particulièrement. La rue dans son intégralité semble en effet être devenue le centre parfait de l'organisation de son espace, commandant par exemple l'alignement des bâtiments. La pureté de cette perspective géométrique a de quoi étonner. Sa ligne de fuite n'est perturbée au loin que par d'autres bâtiments, qui viennent la casser en masquant l'horizon. Il sait que cette rupture est une indication, le signe évident du croisement d'une autre rue à parcourir, mais il n'ira pas si loin. Les bâtiments ne sont pas les seuls éléments du paysage à lui procurer cette impression d'alignement géométrique. Le cas des lampadaires est encore bien plus frappant. Cette enfilade régulière de silhouettes longilignes et arc-boutées en ferait l'armée la mieux ordonnée qui n'ait jamais existé, pense-t-il avant de se rappeler ce qu'en a dit un éminent scientifique : « les premiers éclairages urbains révèlent au corps social que la ville est finalement praticable de nuit, et pas seulement de façon exceptionnelle. »⁴ Mais comprend-il mieux alors ce qu'il leur doit en ce moment ? Comprend-il seulement qu'il leur doit ce moment ?

Quelques fenêtres encore allumées viennent compléter ce tableau lumineux. C'est, dans sa rue, les seuls signes de vie qui subsistent et le silence qui y règne ne fait que renforcer cette impression. Enfin le silence, pas tout à fait...

En effet, en tendant l'oreille, il perçoit à présent un lointain ronronnement, à la fois continu et irrégulier, un fond sonore à peine perceptible mais bien réel. Subitement, une variation moins lointaine et plus audible de ce drôle de silence le surprend, variation aussitôt suivie d'une vision furtive dans la rue adjacente. Il s'en trouve comme tiré de sa torpeur, brusquement ramené à une réalité dont il se demande alors comment il lui a été possible de l'ignorer si longtemps : comment en effet a-t-il pu ne pas "la" remarquer, "elle" pourtant si visible ? En fait, de toutes les choses qu'il est parvenu à distinguer jusque là, il comprend que c'est "elle" dont la présence lui semble peut-être la plus naturelle. Est-ce pour cela que cette présence même lui avait échappé ? Ou alors, isolé dans son refuge poétique, ne "la" voyait-il pas parce qu'"elle" n'appartenait plus vraiment à son monde ? Et pourtant, "elle" est omniprésente et si proche de lui, ou plutôt "elles" sont omniprésentes et si proches de lui, dans leur alignement imparfait contre le trottoir des deux côtés de la chaussée. Il n'en ressent pas moins cette omniprésence comme une sorte de paradoxe, en cette nuit où le calme et l'immobilité semblent dominer.

Il focalise désormais son attention sur ce qui lui avait échappé : quels objets singuliers ! Si semblables et en même temps si différents ! Le flâneur saisit immédiatement qu'"elles" sont tout sauf de la matière à l'état brut. Tandis que leur apparence trahit un peu de leur histoire, il voit à certains détails qu'"elles" n'ont vraiment rien d'objets ordinaires et banals : un autocollant, un colifichet, un gadget, un ornement en fourrure ou encore une petite lumière rouge clignotante lui indiquent l'attachement particulier de leurs propriétaires – il ressentirait presque, derrière les volets clos des habitations, leur regard à la fois fier, protecteur et méfiant – à ces objets familiers. Il saisit

⁴ J.M. DELEUIL, op.cit., p.7.

alors toute l'importance qu'"elles" ont prises dans la vie de ces gens. D'ailleurs, leur nombre ne peut que le conforter dans son analyse : "elles" ne sont pas que dans la rue, qu'"elles" occupent pourtant massivement ; parfois, une porte s'ouvre, découvrant sous un immeuble une impressionnante armée de réserve dont une des recrues s'extirpe pour s'éloigner rapidement avant de laisser le silence reprendre ses droits.

Mais, malgré un calme sonore retrouvé, le flâneur se trouve submergé par de nouveaux doutes lancinants et, pour tout dire, dérangeants : que représente en réalité cette parcelle d'univers urbain où il se considère chez lui ? Ce quartier qui est le sien même s'il n'est pas qu'à lui ? Ces rues où il se sent si à l'aise d'habitude ? Ces lieux qui se sont lentement inscrits en lui à travers toute la palette d'émotions qui leur est attachée ? En son for intérieur, il pense même que ces lieux sont générateurs d'émotions, ce qui d'une certaine façon est incontestable mais qui renvoie à une réalité nettement plus complexe. En fait, sa sensibilité à leur égard et les émotions qu'ils lui procurent peuvent se révéler extrêmement variables : la palette peut s'étendre d'une indifférence mêlant habitude et connaissance de l'endroit, à un profond et inconscient sentiment de sécurité, en passant par une plus rare sensation de plénitude lorsque, la conscience et les sens en éveil, il prend un peu comme ce soir plaisir à s'insinuer dans les recoins et fissures qu'il n'a pas encore discerné ou exploré. Ce territoire, puisque c'est de cela dont il s'agit, il se l'est forgé au fil du temps, de ses ballades et de ses déplacements, à travers ses multiples expériences perceptives et émotives. Bref, il se l'est lentement et progressivement approprié.

Pourtant "celles" dont il a ce soir perçu la présence avec une acuité toute particulière, "celles-ci" dont la veille inhumaine ou le passage éclair mais plein d'assurance leur confèrent un rapport aux lieux étonnamment fort et prégnant, "celles-là" enfin qui s'imposent à lui et à ce qu'il croit être son territoire par leur multitude silencieuse ou vrombissante autant que par ce qu'a d'invisible leur omniprésence, n'ont-"elles" pas réussi à s'approprier ce territoire avec davantage d'intensité et de force ? Ces rues, ces lieux, qui étaient ceux de sa vie quotidienne, ne sont-ils pas devenus avant tout leur territoire ? Leur territoire à "elles" ? Son territoire à "elle" ? "Elle" bien sûr, c'est l'automobile !

La flânerie et les réflexions nocturnes de cet homme dans sa cité pourraient avoir pour cadre bien des villes, bien des quartiers et, vu leur nature, elles ne seraient sans doute guère différentes. A vrai dire, ce qu'elles évoquent constitue aujourd'hui une des questions majeures qui agitent, entre autres, les villes des pays occidentaux : il s'agit du rapport que ces villes entretiennent avec un des principaux éléments de leur système de mobilité, la voiture particulière.

0.1. Ville et automobile : l'histoire d'un mariage arrangé

Depuis quelques années, cette question semble avoir atteint à une dimension supérieure, que ce soit dans cet artefact que constitue l'opinion publique, dans les médias ou dans les

sphères dites décisionnelles. En gardant au sujet cette actualité qui fait aussi son intérêt, nous pourrions alors mettre l'accent sur un de ses aspects qui suscite sans doute aujourd'hui l'attention la plus vive, à savoir les questions de pollution et de qualité de vie urbaine en rapport avec l'automobile. Néanmoins, ce point, aussi important soit-il dans une période où la fibre écologique des populations apparaît particulièrement développée, reste d'abord le symptôme et le corollaire de phénomènes plus globaux. Il nous paraît notamment faire écho au sentiment diffus d'une voiture particulière qui ne parvient plus à assurer correctement des objectifs de mobilité et de liberté, pour lesquels elle est pourtant initialement consommée. Le paradoxe voulant que l'ampleur même de sa consommation soit à l'origine de cette situation, la figure de l'embouteillage, par l'importance qu'elle tend aujourd'hui à revêtir dans le fonctionnement global de la ville comme dans la vie quotidienne de ses habitants, se présente également comme un des éléments qui exprime le mieux une contradiction importante entre la génération des comportements individuels et leur agrégation dans des processus collectifs.

En dépit de cette actualité brûlante et protéiforme, il ne faudrait cependant pas croire à la primeur de ces phénomènes et des difficultés inhérentes à l'utilisation urbaine de l'automobile. Cette contradiction et bien d'autres, qui peuvent parfois présenter l'apparence d'un conflit, se sont en fait révélées régulièrement dans l'histoire commune de la ville et de l'automobile. Les deux parties en présence auraient pu s'opposer, elles ont finalement fait l'objet d'un mariage, mais d'un mariage "arrangé". En effet, un rapide regard en arrière nous donne surtout à voir la montée en puissance d'une technique de transport, dont la dynamique au sein des organisations urbaines constitue une des thématiques dominantes de la fin du siècle dernier et du début de celui-ci. Partant de ce constat, à travers ses dimensions les plus sensibles comme à travers les autres, *il s'agira alors de s'interroger sur la place prise et occupée par l'automobile dans l'espace urbain, dans son organisation et dans ses structures.*

Si « les déplacements urbains sont devenus dans notre civilisation moderne un élément de liberté, une priorité économique et un enjeu majeur de la politique urbanistique des villes », ⁵ il nous paraît utile, pour procéder à une plus juste appréciation du champ d'investigation, de commencer par un bref rappel de l'histoire des rapports entre la ville et l'automobile et, tout en esquisant ce panorama historique, de faire état de l'évolution de l'appréciation de cette question dans nos sociétés.

0.1.1. Les Etats-Unis, terre d'adoption d'une technique de transport aux débuts hésitants

« L'affaire n'est pas nouvelle. L'avancée de l'automobile en terrain urbain a été ponctuée d'épisodes belliqueux. » ⁶

⁵ J.M. JARRIGE, F.X. TASSEL, "A Lyon, la Presqu'île se modernise", in *Transport Environnement Circulation*, n°101-102, juillet-octobre 1990, p.62.

⁶ G. DUPUY, *Les territoires de l'automobile, Anthropos-Economica, 1995, p.43.*

L'invention de l'automobile

L'automobile n'est pas le premier moyen de transport individuel, en effet les « premiers moyens de transport furent individuels : le cheval (dès l'Antiquité), puis le lourd carrosse et, à partir du XVI^e siècle, des voitures plus légères qui portèrent des noms très divers (crenan, cabriolet, brouette, berline, diligence...). Les véhicules de louage – chaise à porteurs, puis fiacre – (XVII^e siècle) apparurent à leur suite. »⁷ Et déjà, la cohabitation des modes de déplacements nécessita des aménagements spécifiques et activa notamment la généralisation des trottoirs, afin de réserver à ces nouveaux moyens de transport un espace distinct et de procurer aux piétons davantage de sécurité.

A la fin du XIX^e siècle, deux nouveaux moyens de transport individuels émergent, la bicyclette et l'automobile. La première, « en devenant au cours des années 1880, de plus en plus populaire, (...) préparait un marché pour l'automobile : des milliers de cyclistes prirent le goût d'une machine qu'ils contrôlaient entièrement et qui permettait des déplacements rapides sur les routes. »⁸ Par la suite, l'invention de l'automobile se déroula relativement rapidement. Dans une effervescence technologique où on retrouve des noms comme Otto, Lenoir, Delamare-Deboutville, Malandin, Benz, Gottlieb, Daimler, Maybach ou encore Panhard et Levassor, la mise au point des techniques, qui vont permettre à ce rêve de se concrétiser, se succède. En fait, l'invention de l'automobile ne peut être attribuée à personne en particulier. Elle est en quelque sorte collective car elle résulte d'une convergence des technologies de pointe de l'époque. Il est néanmoins admis que « la première [automobile] fut construite par de Dion et Bouton en 1883 »⁹ et que « c'est en 1884, en France, qu'a roulé le premier véhicule équipé d'un moteur à explosion. (...) A la fin de 1895, (...) environ trois cent cinquante autos circulent déjà dans le pays contre soixante-quinze en Allemagne. »¹⁰

Cette technique de transport a cependant du mal à se diffuser. On la trouve « laide, bruyante, polluante, trop rapide (30 km/h vers 1900) »¹¹, à tel point que « la réglementation de la vitesse en ville s'est imposée dès la naissance de l'automobile ».¹² Elle n'en apparaît pas moins aux yeux de certains « comme un moyen de remédier aux encombrements et aux nuisances urbaines. (...) L'historien Nicolas Spinga a bien montré le caractère urbain du parc automobile dans la France des années 1900. »¹³ En vérité, « les premières automobiles se présentent en un sens comme des "articles de Paris" ».¹⁴ On est alors loin de la "voiture du peuple" et ce moyen de transport va longtemps rester

⁷ P. MERLIN, *Les transports urbains*, PUF, Que sais-je?, n°1344, 1992, p.6.

⁸ M. FRYBOURG, R. PRUD'HOMME, *L'avenir d'une centenaire : l'automobile*, Lyon, PUL, 1984, p.12.

⁹ P. MERLIN, 1992, op.cit., p.7.

¹⁰ M. FRYBOURG, R. PRUD'HOMME, op. cit., p.13.

¹¹ P. MERLIN, 1992, op.cit., p.7.

¹² M. FRYBOURG, R. PRUD'HOMME, op.cit., p.56.

en Europe le privilège d'une minorité. D'ailleurs, « cette association de l'automobile et de la fortune (...) retirera tout scrupule aux pouvoirs publics pour taxer les véhicules motorisés en percevant des droits d'immatriculation et en les frappant aussi d'impôts directs. »¹⁵ En Europe, et notamment en France, cette situation et cette attitude perdurent durant l'entre-deux-guerres, où la multiplication des taxes alimente la naissance du mythe de l'automobiliste "vache à lait". Alfred Sauvy estime ainsi que « le complexe de frustration du monde de l'automobile prend naissance dans l'arbitraire des années 20. »¹⁶

La conquête de l'Ouest

« L'Europe voit en elle un produit d'élite, à produire sur mesure, quand l'Amérique l'intègre dans son projet démocratique et la produit en masse : quinze millions de Ford T, rigoureusement identiques et noires, sortiront des ateliers entre 1908 et 1927. »¹⁷ Faisant fi des critiques qui continuent à s'exprimer à son égard¹⁸, l'automobile se démocratise et devient progressivement un produit de consommation de masse outre-Atlantique. Sa diffusion se confond alors avec les progrès industriels et technologiques de l'époque. L'organisation de la production, et notamment la parcellisation des tâches et l'organisation scientifique du travail, permettent des gains de productivité qui se répercutent sur les prix de vente mais également sur le niveau des salaires, la conjonction de ces deux facteurs favorisant entre autres la diffusion des fameuses Ford T.

Dès cette première déferlante, l'influence de ce moyen de transport sur l'organisation de l'espace constitue un fait marquant. Les équipements urbains s'adaptent à cette nouvelle venue : « dès les années vingt naissent en Californie les *drive-in-markets* »¹⁹, suivis du *drive-in-theater*, du *drive-in-bank* et même du *drive-in-church*. On commence à rechercher les formes urbaines qui permettront à l'automobile d'accéder à toutes les activités proposées par la ville. Cette dernière va ensuite s'adapter plus fortement, pour

¹³ G. DUPUY, "L'automobile entre villes et campagnes", in *Nouveaux espaces et systèmes urbains*, Mobilité spatiale, SEDES, 1996, p.374.

¹⁴ M. FRYBOURG, R. PRUD'HOMME, op.cit., p.14. Pierre Merlin rapporte qu'en 1900, on compte 3.000 automobiles en France, dont 2.000 à Paris.

¹⁵ *ibid.*, p.15.

¹⁶ A. SAUVY, *Les 4 roues de la fortune. Essai sur l'automobile*, Paris, Flammarion, 1968, p.20.

¹⁷ J.P. ORFEUIL, *Je suis l'automobile*, Editions de l'Aube, Collection Mondes en Cours, 1994, p.8.

¹⁸ Le film d'Orson Welles, *The magnificent Amberson (La splendeur des Amberson)*, évoquant l'ascension des automobiles Morgan à Midland dans le Michigan à la fin du XIX^e siècle, restitue parfaitement l'atmosphère délétère qui accompagne les premiers tours de roue de l'automobile. Dans une scène du film, l'industriel Morgan lui-même s'interroge : « l'automobile marquera peut-être une décadence... qu'ajouteront-elles à la beauté, à l'âme ? Rien, mais elles sont là. Elle transformeront nos vies, modifieront la guerre comme la paix, l'esprit humain changera à certains égards... peut-être mieux aurait valu ne pas les inventer. »

¹⁹ J.P. ORFEUIL, 1994, op.cit., p.9.

offrir à la voiture tout ce dont elle a besoin pour s'assurer une utilisation maximale. Car, plus que tout, l'automobile est devenue aux Etats-Unis le symbole de la liberté individuelle et, à ce titre, elle va prendre la place qui lui revient dans les organisations spatiales et pas uniquement urbaines. Au contraire, « née en ville où elle rencontre un milieu favorable à ses premiers tours de roue, l'automobile se diffuse bien vite dans les campagnes. »²⁰ *Conceived as a farmer car*, la Ford T est d'ailleurs dotée d'une garde au sol qui rend plus aisée la conduite sur des routes de campagnes non pavées. En fait, « l'automobile transforme la campagne avant de transformer la ville »²¹ et devient, aux Etats-Unis, un instrument de désenclavement et finalement d'urbanisation du mode de vie rural. Pour cela, la liaison entre les deux espaces est essentielle, révélant au passage son caractère structurant des décisions publiques : « dès 1916, le président Wilson signe le *Federal Aid Road Act* (un gigantesque programme de construction de routes) »²², tant l'importance quantitative et qualitative du réseau routier s'affirme comme un facteur primordial dans l'utilisation et la diffusion de ce moyen de transport. Dans le même temps, la détérioration du réseau routier européen et notamment français après la guerre de 1914-1918 contribue à accentuer le retard de ces pays en matière d'équipement automobile.

A cette diffusion précoce va néanmoins succéder, dans les années 20, une première stagnation du marché outre-atlantique. La partie de la population qui ne possède pas de voiture ne cesse en effet de diminuer et tout indique qu'on est passé assez rapidement d'un excédent de demande à un excédent de capacité. Alors que Ford estimait initialement que, dans le contexte technologique de l'époque, l'automobile ne pouvait être qu'un véhicule sans diversité²³, « le problème devenait maintenant de stimuler la demande de remplacement des véhicules en offrant une qualité et une diversité accrues. »²⁴ C'est *General Motors* et Alfred Sloan, le nouveau président de son conseil d'administration, qui vont réaliser cette seconde révolution de l'industrie automobile. Ce que l'on a appelé le "sloanisme" se présente « comme une politique de modèles bien particulière ayant pour fondement une adaptation précise à la demande, en même temps qu'une obsolescence planifiée des produits. »²⁵ On assiste à l'invention de la politique de gammes, destinée à satisfaire les besoins de différenciation sociale et de renouvellement rapide des modèles. Pour cela, la firme américaine s'inspire de la mode parisienne et organise dès 1923 la présentation de modèles annuels : pour la première fois, l'automobile fait salon et « on est passé d'un marché de masse à un marché de masse et

²⁰ G. DUPUY, 1996, op.cit., p.375.

²¹ ibid.

²² J.P. ORFEUIL, 1994, op.cit., p.9.

²³ Le slogan qui avait accompagné la mise sur le marché de la Ford T, la *Tin Lizzie*, est à cet égard fameux : *any customer can have a car painted any colour he wants, so long as it is black.*

²⁴ M. FRYBOURG, R. PRUD'HOMME, op.cit., p.20.

²⁵ ibid., p.23.

de classe à la fois. »²⁶

Toutefois, « alors que l'industrie automobile vendait déjà, juste avant la crise de 1929, près de 5 millions de voitures par an, les urbanistes, selon [Mark] Foster, "n'avaient qu'une faible conscience, soit de l'avenir précaire du tramway, soit de l'ensemble des implications du triomphe de l'automobile sur le développement urbain futur". »²⁷ Or ces implications vont se révéler considérables.

Juste avant la seconde guerre mondiale, c'est l'Europe, qui s'était jusqu'à présent limitée à la production de véhicules en série pour une clientèle aisée, qui découvre « deux moyens pour l'automobile de poursuivre une forte croissance : les voitures populaires et les autoroutes. »²⁸ En fait, la diffusion originelle de l'automobile aux masses nécessitait que les clivages sociaux s'estompent quelque peu. Or, jusqu'à présent, le capitalisme européen, enfermé dans les contradictions de classe et dans ses privilèges de castes, n'avait pu basculer dans une idéologie consumériste à l'américaine. En outre, la structure héritée des villes européennes n'était pas réellement porteuse d'un impératif de substitution aux transports en commun et donc d'une demande en moyens de transports individuels. Au contraire, « dans les années 1920, André Citroën offrait gracieusement des plaques indicatrices et des guides facilitant la traversée des villes. En effet, estimait-il, les villes sont des gouffres de temps perdu, car "tout conspire à embarrasser l'automobiliste et à lui faire perdre son chemin" (Mondine et Smith, 1991). »²⁹

Cependant, la greffe spatiale n'allait pas tarder à prendre : en France, « le plan Prost (1934) fut le premier à prôner l'élargissement des grands axes et la réalisation de cinq "autostrades"³⁰ radiales, reliées à l'extérieur par une grande rocade. Par la suite, tous les grands plans d'urbanisme ont d'abord été des plans autoroutiers. »³¹

0.1.2. L'automobile en quête d'assimilation par les villes européennes

« Si nous devons avoir quelques chances de vivre en paix avec l'automobile, il nous faut une ville différente. »³²

Des voitures enfin "populaires"

²⁶ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.38.

²⁷ G. DUPUY, *L'urbanisme des réseaux*, Paris, Armand Colin, 1991, p.21.

²⁸ M. FRYBOURG, R. PRUD'HOMME, op.cit., p.25.

²⁹ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.45.

³⁰ de l'italien *autostrada*, la première autoroute ayant été réalisée en 1924 entre Milan et Varèse.

³¹ P. MERLIN, 1992, op.cit., p.8.

³² C. BUCHANAN et al., *L'automobile dans la ville*, Imprimerie Nationale, Paris, 1965 (édition originale : *Traffic in towns*, London, Her Majesty's Stationery Office, 1963), Rapport du Groupe Pilote, point 35.

Ce n'est véritablement que « dans la seconde moitié du siècle que commença en France [et en Europe] l'ère de l'automobile et du transport routier. »³³ Elle s'inscrit en effet dans les trente années d'euphorie que connaît, jusqu'en 1974, une industrie automobile qui s'affirme alors comme « un des moteurs de la croissance des pays industrialisés, son produit devenant le symbole d'une civilisation et d'un art de vivre pour l'essentiel réservé aux habitants des pays riches, mais qui s'impose peu à peu à ceux des pays sous-développés et des pays socialistes. »³⁴

Dès 1946 en France, « le nouveau PDG de la jeune nationalisée Renault veut "augmenter le bien-être général en mettant l'automobile à la portée du plus grand nombre" et "faire disparaître cette notion vraiment périmée de l'automobile objet de luxe restant l'apanage des privilégiés de la fortune". »³⁵ C'est grâce au lancement, dès la fin des années quarante puis lors de la décennie suivante, de petites voitures populaires que cet objectif commence à se concrétiser et que l'équipement automobile des ménages européens prend enfin son véritable envol, près de trente ans après leurs homologues américains : emboîtant le pas à la Coccinelle de *Volkswagen*, la "voiture du peuple" créée sous le III^e Reich, la 4CV de Renault (présentée au salon de l'auto de 1946), la 2CV de Citroën, les Fiat 500 et 600 ou encore la Mini de *British Motor Corporation* deviendront des modèles mythiques, dans la mesure où ils symbolisent l'éveil du vieux continent au phénomène automobile de masse.

Mais ce qui transparaît, à travers le succès de ces voitures populaires, c'est d'abord le fait que « le revenu fut longtemps le facteur discriminant de la possession d'une automobile, ce qui expliquait [en France] la prééminence du parc parisien. Peu à peu, les facilités de circulation et de stationnement et, a contrario, la qualité de la desserte en transports en commun sont devenues le facteur principal : le taux de motorisation de la province a dépassé, vers 1965, celui de la région de Paris. »³⁶ Les pays européens doivent en effet attendre la fin des années cinquante pour qu'apparaissent les logiques de différenciation et de désir, et le début des années soixante pour que l'usage de l'automobile « inverse la courbe de croissance de la fréquentation du transport public urbain et questionne l'avenir de la ville. »³⁷ Et pourtant... « L'historien Lewis Mumford, grand contemplateur de l'automobilisation des villes américaines, visite les grandes villes d'Europe au début des années 1960. Il proclame son enthousiasme. Les Européens, dit-il, parviendront à concilier l'inconciliable, en adaptant l'automobile à leurs villes et non le contraire. Il les félicite d'avoir conçu de petites voitures pour un tissu urbain dense, des voitures à la dimension du milieu humain qu'est la ville et non à la mesure (ou à la démesure) de l'égoïsme automobiliste. La suite lui a donné tort. »³⁸

³³ C. GERONDEAU, *Les transports en France. Quelques vérités bonnes à dire*, Paris, Transports Actualités, 1993, p.15.

³⁴ M. FRYBOURG, R. PRUD'HOMME, op.cit., p.28.

³⁵ J.P. ORFEUIL, 1994, op.cit., p.11.

³⁶ P. MERLIN, 1992, op.cit., p.7.

³⁷ J.P. ORFEUIL, 1994, op.cit., p.12.

Des structures spatiales inadaptées à l'automobile de masse ?

Car, bien davantage que ce qui avait prévalu aux Etats-Unis durant l'entre-deux-guerres, l'assimilation de l'automobile dans des villes européennes aux prises avec un mouvement de motorisation puissant et rapide pose problème. Etant donné l'importance des structures spatiales héritées et la densité générale qui les caractérisent, la diffusion de ce moyen de transport dans la société constitue un facteur de bouleversement considérable.

Alors que les économies de plusieurs pays en font une de leurs priorités industrielles et que les territoires nationaux voient leur réseau routier se rénover et se développer, les villes européennes sont très rapidement confrontées au revers de la médaille de l'automobile de masse. Jacqueline Beaujeu-Garnier et Georges Chabot, dans leur *Traité de géographie urbaine*, constatent ainsi, au début des années 60, que « l'essor des transports urbains a bouleversé les conditions d'existence dans les villes. »³⁹ Plus que le mode de transport en lui-même, c'est l'organisation spatiale qui est alors mise en cause. Il est en fait implicitement question de l'accessibilité aux zones de concentration urbaine et des conditions de circulation qu'elles offrent. « La ville est un carrefour plus ou moins complexe et les difficultés d'accès sont parfois dramatiques : on peut la comparer à un cœur gigantesque se gonflant chaque matin et expulsant chaque soir des flots d'hommes et de véhicules. (...) Les sorties de ville, à l'heure de la fermeture des usines et des bureaux, et les entrées, le matin, ne sont franchissables qu'au prix de longs délais ; faire la queue est devenu pour des millions d'hommes sur la terre une obligation bi-quotidienne. »⁴⁰ Par rapport à cet état des lieux, d'autres auteurs, comme Jean Gottmann⁴¹, commencent à relever l'inadaptation à la ville des performances intrinsèques de l'automobile, que ce soit en termes de capacité, de consommation d'espace ou d'énergie.

Il n'en faut guère plus pour redonner corps à la thèse d'un conflit entre la ville et l'automobile. Alfred Sauvy, en économiste qui s'intéresse à l'espace, remarque notamment que, par rapport aux progrès de la voiture, « un facteur bien utile n'a pas suivi à la même allure : l'espace, et surtout l'espace urbain » ; et d'ajouter : « d'où bien des difficultés qui nous tomberont dessus en cours de route. »⁴² Ce pronostic se réfère cependant à une image de la ville enfermée dans un périmètre limité, à l'intérieur duquel elle subirait les assauts d'un ennemi extérieur. « Or l'espace urbain n'est nullement resté extérieur au système automobile. Il en fut dès le départ partie intégrante et il a suivi "à toute allure" (pour reprendre les termes mêmes d'Alfred Sauvy) son développement. »⁴³

³⁸ G. DUPUY, 1996, op.cit., p.376.

³⁹ J. BEAUJEU-GARNIER, G. CHABOT, *Traité de géographie urbaine*, Armand Colin, 1963, p.309.

⁴⁰ *ibid.*, p.313.

⁴¹ in *Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, New York, The Twentieth Century Fund, 1961.

⁴² A. SAUVY, op.cit., p.11.

Il est alors intéressant de définir ce qu'on peut entendre par système automobile. « Peter Hall désigne par cette expression l'ensemble des éléments qui, avec les véhicules, concourent à assurer régulièrement les déplacements motorisés. Sans les routes, la signalisation, les stations-services ; mais aussi sans les parkings, les garages, l'automobile ne serait qu'un objet inutilisable. Réciproquement, sans circulation automobile, les hypermarchés, les motels, les bases de loisirs resteraient désespérément vides. A cette partie physique du système s'ajoute, tout aussi indispensable bien que moins visible, l'ensemble des règles qui organisent son fonctionnement : le Code de la route (Courty, 1990), les règles de compensation entre assurances, les formes de crédit à l'achat d'automobiles, les règles du marché de l'occasion... »⁴⁴ Une telle approche implique entre autres la reconnaissance des transformations urbaines liées au succès de la voiture particulière. Car « l'automobile, comme d'ailleurs les autres moyens de transport de masse qui l'ont précédée, ne sert pas seulement à déplacer des personnes. C'est aussi et surtout le moyen de remodeler les espaces, de déplacer des lieux de résidence, des lieux d'emploi, des lieux d'activité, de loisirs, etc. »⁴⁵

Cependant, ce remodelage est loin de procéder de dynamiques spontanées ou automatiques et, en la matière, le rôle des pouvoirs publics semble d'autant plus déterminant qu'il est question d'intervenir sur des structures spatiales héritées, chargées d'histoire et de mémoire. A l'orée des années 60, c'est donc à un choix cornélien que se trouvent confrontés les espaces des villes européennes : soit accepter le risque d'une perte d'attractivité du fait d'une moindre accessibilité automobile, soit accentuer davantage leur adaptation à la voiture particulière.

Le rapport Buchanan : l'urbanisme comme voie d'adaptation de la ville à l'automobile ?

A cet égard, 1963 est une année importante de l'histoire commune de la ville et de l'automobile, dans la mesure où elle est l'année de parution du rapport Buchanan.⁴⁶ Commandé en 1961 par le ministre des transports de Grande-Bretagne de l'époque, E. Marples, et placé sous la responsabilité de Colin D. Buchanan, ce rapport cherche à étudier les problèmes posés à long terme par la circulation dans les zones urbaines. Le Groupe Pilote, chargé de tirer de la partie technique du rapport des orientations plus stratégiques, insiste sur le fait que cette recherche « constitue un travail de pionniers aux deux sens du mot. D'une part, il éclaire des terrains inconnus. C'est (...) la première fois qu'on étudie le problème de la circulation urbaine d'une façon à la fois globale et quantitative. Le rapport associe deux sujets habituellement traités séparément – au moins par l'administration – à savoir : l'Urbanisme et la Circulation. (...) Mais le rapport fait aussi

⁴³ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.58.

⁴⁴ ibid., p.2.

⁴⁵ J.P. ORFEUIL, 1994, op.cit., p.45.

⁴⁶ Voir en annexe 1 quelques grandes lignes du rapport Buchanan.

œuvre de pionnier par son caractère exploratoire indiquant des directions de réflexion et de recherche. »⁴⁷ En effet, le document cherche moins à donner une ligne directrice aux politiques qu'à explorer, de manière pragmatique et avec un souci de vulgarisation scientifique, l'éventail des choix possibles en leur associant, autant que possible, les moyens d'action adéquats. Pour Colin Buchanan, « il ne saurait être question d'apporter une "solution simple" au problème de la circulation. A la vérité, nous avons pensé qu'il était désirable d'éviter le terme de "solution" : la circulation est en effet moins un problème attendant solution qu'une situation sociale à traiter par des politiques à terme révisables à la lumière des événements. »⁴⁸

Compte tenu du contexte de l'époque, le rapport, censé englober l'ensemble des problèmes de circulation dans la ville – d'où le titre anglais *Traffic in towns* –, glisse vers une approche de *l'automobile dans la ville* – qui constitue d'ailleurs la traduction française de son titre. Il brosse alors un portrait sans concession de « ce monstre capable de grands ravages » que nos sociétés entretiennent désormais « à grand frais ». Constatant l'aggravation des difficultés de déplacements au sein des villes, il estime que « les encombrements de la circulation compromettent le bien-être des citadins et l'efficacité de leurs activités ». ⁴⁹ S'il apparaît « que le véhicule à moteur (ou toute machine équivalente) est une heureuse invention dont l'avenir est assuré » et qu'il « existe pour les services qu'il peut rendre une demande potentielle énorme »⁵⁰, force est de reconnaître que la généralisation de son usage s'accompagne d'une kyrielle d'effets négatifs : « encombrements, gêne, difficultés de stationnement, confusion, bruits, accidents ». ⁵¹ La conclusion qui en découle est que, « à l'heure actuelle, on n'utilise pas le véhicule à moteur au mieux de ses possibilités, dans les zones urbaines, pour deux raisons : les mauvaises conditions de la circulation et ses conséquences néfastes sur l'environnement et la vie des hommes. »⁵²

De plus, les perspectives d'avenir ne sont guère encourageantes. Observant que le désir de posséder une automobile est « à la fois répandu et violent », la future « invasion de véhicules » qui s'annonce ne peut que se traduire, si rien n'est fait, par une dégradation continue des conditions de circulation et de vie urbaine. Face à cette évolution probable, les auteurs du rapport estiment que « les petites améliorations apportées à la voirie et destinées à permettre l'écoulement de la circulation n'ont qu'un effet temporaire ». En effet, « l'augmentation du trafic les rend vite caduques ». ⁵³ Chose rare pour l'époque, les membres du groupe pilote admettent alors que « chaque autoroute

⁴⁷ C. BUCHANAN et al., op.cit., Rapport du Groupe Pilote, p.1.

⁴⁸ C. BUCHANAN et al., op.cit., Rapport du Groupe de Travail, p.8.

⁴⁹ C. BUCHANAN et al., op.cit., Rapport du Groupe de Travail, p.7.

⁵⁰ ibid., p.191.

⁵¹ ibid., p.9.

⁵² ibid., p.192.

nouvelle, construite à l'échelle de la circulation existante, paraît appeler un trafic nouveau suffisant à provoquer de nouveaux embouteillages » ; et de conclure, avec une lucidité qui fera souvent défaut aux politiques engagées par la suite : « nous ne pouvons entretenir l'espoir que ceci nous mène très loin vers la solution du problème. »⁵⁴

En fait, pour le groupe de travail rassemblé autour de Colin Buchanan, la vérité est ailleurs. Elle tient à des organisations urbaines frappées d'obsolescence par l'avènement de l'automobile et qui exigent un nouvel aménagement du bâti et des voies. Invitant à une nouvelle synthèse des disciplines, ce travail est un des premiers à prendre en compte de manière intégrée les deux termes de la question pour proposer la constitution d'une véritable « architecture de la circulation ».

Pour ces urbanistes, « le conflit ville-circulation découle de la structure de nos villes. La disposition relative des bâtiments et des voies s'oppose fondamentalement à l'automobile. On s'en est aperçu dès l'invention du véhicule à moteur qui a, immédiatement, poussé à modifier la forme des villes, encourageant l'expansion vers l'extérieur et l'étalement de l'urbanisation. Deux raisons à cela : le besoin d'espace pour la circulation et le stationnement des véhicules ; la facilité de déplacement donnée par le véhicule, qui permet (pour prendre un exemple extrême) d'installer une usine dans une zone rurale, sans difficulté sérieuse en matière de recrutement du personnel ou de livraison des marchandises. »⁵⁵ Or, le rapport met en garde contre les dangers de l'émiettement spatial – « passé un certain point, la dispersion complique les problèmes de transport en accroissant les distances » – et souligne les vertus de la cohésion – « la concentration de la population rend possible de mettre à sa disposition une grande variété de services, de promouvoir des contacts intéressants. »⁵⁶ Il s'inscrit de ce fait dans une stratégie de défense de la ville européenne, mais une stratégie de défense offensive pourrait-on dire, invitant à se tourner « vers les Etats-Unis pour voir ce qui se passe lorsqu'on laisse l'urbanisme à la remorque de l'automobile. »⁵⁷

Ayant bénéficié d'une large diffusion en Europe, les préceptes de Colin Buchanan donnent aujourd'hui lieu à des appréciations souvent fort différentes. « Beaucoup considèrent que le rapport Buchanan donnait le feu vert aux politiques de destruction brutale qui cherchaient à faire passer à tout prix les voitures au milieu des villes. »⁵⁸ Pour d'autres on « sait, depuis le rapport Buchanan, qu'il n'y a pas de solution purement automobile dans les grandes villes et dans les villes historiques. »⁵⁹ En fait, ses

⁵³ C. BUCHANAN et al., op.cit., Rapport du Groupe de Travail, p.7.

⁵⁴ ibid., Rapport du Groupe Pilote, p.3.

⁵⁵ ibid., Rapport du Groupe de Travail, p.29.

⁵⁶ ibid., p.30.

⁵⁷ ibid., p.31.

⁵⁸ C. WARD, *La liberté de circuler. Pour en finir avec le mythe de l'automobile*, Atelier de création libertaire, Editions Silence, 1991, p.119.

préconisations avaient pour ambition première de poser les termes d'un choix sociétal, qui continuent encore à orienter les débats près de quarante ans après. Ainsi, dans le cas où la collectivité concernée estimerait « que l'ensemble de mesures proposé est réellement trop coûteux et destructeur pour son cadre familial, elle pourra se contenter de mesures moins coûteuses et moins déstabilisantes, à condition d'accepter le principe d'une circulation réduite. Elle pourra même se satisfaire de n'engager aucune dépense, auquel cas, si elle souhaite conserver un environnement acceptable, elle devra se contenter d'une faible circulation. »⁶⁰ Ce faisant, Colin Buchanan entendait placer les pouvoirs publics devant leur responsabilité en matière d'adaptation de la ville à l'automobile.

En fait, en proposant un cadre d'action volontariste mais équilibré – notamment inspiré par les expériences menées à l'époque dans certaines villes allemandes et qui avaient fortement impressionné les membres du groupe de travail –, ce rapport affichait une foi indéfectible dans l'urbanisme. Or, « il est vite apparu que le poids des pouvoirs publics dans ce domaine était nettement en deçà de ce que suggérait le texte de Colin Buchanan. L'influence de l'automobile s'est exercée d'une multitude de manières, de façon beaucoup moins contrôlée et organisée par des principes urbanistiques que ne l'imaginait Colin Buchanan. »⁶¹

Du tout-automobile à une approche plus multimodale des déplacements urbains

En vérité, si l'action des pouvoirs publics s'est révélée déterminante, c'est d'abord par les investissements qu'ils ont consentis en matière de construction d'infrastructures de circulation. Cette politique, indispensable au succès de l'automobile, s'est peu à peu intégrée à des organisations socio-spatiales confrontées elles aussi à de profondes mutations. Dès les années 50, les structures urbaines se transforment sous l'effet des forces économiques et sociales qui agitent la société. Entre orientation, détermination et régulation, les pouvoirs publics entretiennent avec cette base socio-économique des rapports complexes. A l'échelle urbaine, ils s'impliquent cependant de plus en plus fortement durant les années 60 et tentent de mettre en place des procédures de planification pour encadrer les politiques locales.⁶²

Dans cette période de boulimie d'équipement et d'interventionnisme public puissant, les plans routiers sont pléthoriques et, même si les réalisations ne sont pas à la (dé)mesure des projets, les nouvelles infrastructures acquièrent une influence fondamentale dans le développement urbain. Mais l'État et les collectivités locales, s'ils sont influents, sont loin d'être tout-puissants en matière de transformation urbaine. La démocratisation de l'automobile s'opère dans une période de forte croissance des villes et

⁵⁹ P. MERLIN, 1992, *op.cit.*, p.4.

⁶⁰ C. BUCHANAN et al., cité in C. Ward, *op.cit.*, p.119.

⁶¹ G. DUPUY, 1995, *op.cit.*, p.63.

⁶² En France, le vote de la Loi d'Orientation Foncière en 1967 s'inscrit dans cette perspective.

on ne peut qu'être frappé par l'évidence de l'influence réciproque, voire de la profonde symbiose, qui s'exerce entre les deux mouvements. Ces interrelations ne garantissent pas pour autant une absence de difficultés et de conflits. « La croissance spatiale de la ville s'est effectuée grâce aux progrès des transports, mais ce fait même est à l'origine de la baisse continue de l'accessibilité, car d'une part l'inadéquation entre les politiques de logement et les localisations des emplois a conduit à la multiplication des migrations pendulaires et de l'autre la congestion a frappé un centre que l'on voulait toujours plus attractif. »⁶³

En 1968, dans son essai sur l'automobile, Alfred Sauvy résume – non sans excès – le paradoxe apparent de cette nouvelle organisation urbaine en écrivant : « nous sommes maintenant immobilisés par la mobilité. »⁶⁴ Cet aphorisme est un peu à l'image des critiques qui vont s'abattre sur l'automobile lors de la décennie suivante, qui voit se multiplier les "Cassandra". C'est d'abord « la hausse des prix du pétrole, et le spectre de la rareté qui l'[accompagne], qui pour beaucoup [sonnent] le glas de l'automobile. »⁶⁵ Mais, d'autres éléments se greffent sur ce facteur conjoncturel et interrogent la société de consommation ainsi que le modèle de développement qu'elle propose. Les constructeurs ne sont d'ailleurs pas les derniers à sentir le danger qui guette leur production. Pierre Dreyfus, Président Directeur Général de la Régie Renault, s'exprime ainsi dans son rapport annuel de 1971 : « il y a tout ce qui, sur le plan psychologique, tout au moins dans certains milieux, tend à remettre en cause l'automobile elle-même, comme symbole de notre civilisation. Il y a les problèmes d'environnement et de sécurité, auxquels il faut sans aucun doute remédier le mieux, le plus rapidement et le plus économiquement possible au prix de lourds efforts intellectuels et financiers. »⁶⁶ Pour Barbara Ward, s'exprimant lors de la conférence des Nations Unies sur l'habitat qui se tient en 1976 à Vancouver, « le rêve originel de l'automobile – la liberté de choisir ses heures et sa vitesse – s'est [déjà] dissipé dans les heures d'attente à respirer les gaz d'échappement des autres, dans des embouteillages solidifiés. »⁶⁷ Les villes sont les premières concernées par cette montée des préoccupations environnementales, soutenue par un mouvement écologique émergent : en effet, « la concentration des automobiles dans les grandes villes – où le moteur tourne souvent longtemps au ralenti – jointe à la proximité fréquente d'usines et de centrales électriques, donne aux régions urbaines un pourcentage particulièrement élevé de la forte pollution. »⁶⁸

⁶³ C. MONTES, *Système de transport et système économique en milieu urbain : réflexions sur l'aménagement de l'agglomération lyonnaise de 1960 à 1992*, Thèse pour le Doctorat de Géographie, Aménagement et Urbanisme, Université Lyon 2, 1992, p.29.

⁶⁴ A. SAUVY, op.cit., p.224.

⁶⁵ M. FRYBOURG, R. PRUD'HOMME, op.cit., p.8.

⁶⁶ cité in M. FRYBOURG, R. PRUD'HOMME, op.cit., p.37-38.

⁶⁷ B. WARD, *L'habitat de l'homme*, Editions La Presse, Ottawa, 1976, p.49-50.

⁶⁸ *ibid.*, p.55.

Cette contestation urbaine est en fait directement en rapport avec les politiques menées précédemment dans une optique tout-automobile. Dominante, la voiture particulière apparaît menacée, en raison des nuisances attachées à l'importance des espaces qui lui ont été aménagés et aux répercussions de ces derniers sur les autres activités urbaines : « pour les grandes agglomérations, le maillage par un réseau de voies rapides s'était rapidement révélé ruineux et inacceptable pour les riverains ; enfin (...) la détérioration de l'espace bâti devenait préoccupante : le cadre urbain traditionnel semblait condamné, quelles que soient les conséquences sociologiques, et le piéton pourchassé de la ville ». ⁶⁹ Plus que jamais, les conflits apparaissent inhérents à la présence même de la voiture. « Cette doctrine qui plaide l'antagonisme de l'automobile et de la ville n'a pas la cohérence d'une théorie. Selon les cas, l'accent est placé plutôt sur un aspect que sur un autre, la circulation, la pollution, le gaspillage de l'espace, du temps, de l'argent, les dangers, etc. Néanmoins la doctrine dans ses grandes lignes a été formulée par des personnalités éminentes, telles que Lewis Mumford, Henri Lefebvre, Alfred Sauvy, Jane Jacobs, Ivan Illitch, Jean-Pierre Dupuy et Jean Robert. » ⁷⁰ La perspective d'une dissolution des villes est agitée, on dresse *l'automobile contre la ville* ⁷¹, sans percevoir que l'on se réfère souvent en cela « à une image de la ville inadéquate » ⁷², mythique, intemporelle. Les jugements moraux ne sont d'ailleurs pas toujours étrangers à cette posture qui amène parfois à considérer que « la remise en question de l'automobile privée est un élément essentiel d'une utilisation plus saine de l'espace et des ressources. » ⁷³ Pour autant, ce mouvement n'est pas exempt de mérites. En amenant à considérer les limites de l'option tout-automobile, que ce soit au niveau technique, économique, social, environnemental ou spatial, ce "retour de bâton" tend à favoriser l'émergence d'une stratégie globale dans laquelle tous les modes de déplacement prennent leur place.

D'après « Ziv et Napoléon, la véritable naissance du "concept" de transports urbains date de la période 1973-1979 ; on entend par là une vision cohérente des déplacements de personnes et de biens à l'intérieur des villes ; "Désormais, il devient difficile de séparer les problèmes des différents modes, les infrastructures et la gestion des réseaux". Cela s'accompagne de l'ouverture du point de vue technique vers les sciences sociales : les objectifs deviennent sociaux, économiques, écologiques ; on cherche à améliorer la qualité de la vie urbaine. » ⁷⁴

Les termes du débat contemporain et l'intérêt d'une problématique

⁶⁹ M. FRYBOURG, R. PRUD'HOMME, op.cit., p.37.

⁷⁰ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.45.

⁷¹ L. MUMFORD, "L'automobile contre la ville", in *Les cahiers français*, n°203, octobre-décembre 1981.

⁷² G. DUPUY, 1995, op.cit., p.56.

⁷³ B. WARD, op.cit., p.138.

⁷⁴ C. MONTES, 1992, op.cit., p.44.

géographique

Ce mouvement va se poursuivre et s'accroître lors des décennies suivantes, en même temps que l'on commence enfin « à se préoccuper sérieusement des effets de l'automobile sur l'environnement. Dans les années 1970, ceux qui faisaient campagne contre les dangers de l'adjonction de plomb dans l'essence étaient considérés comme des excentriques et des alarmistes. »⁷⁵ Ce temps-là est définitivement révolu et on tend désormais à considérer les avantages respectifs de chaque mode en termes individuels et collectifs, en prenant notamment en compte leurs externalités négatives.

Au niveau local où, en ces temps de décentralisation, les déplacements sont devenus des enjeux de tout premier ordre, le débat devient alors multimodal, voire intermodal. Néanmoins, ces problèmes restent « parmi les plus difficiles posés aux urbanistes et on peut même dire que dans l'état actuel des techniques ils sont sans solution véritable car il y a apparemment antinomie entre plusieurs éléments constitutifs de la ville et une circulation sans entraves. (...) Les politiques sont toutes des palliatifs, des choix entre des inconvénients ». ⁷⁶ Mais elles sont aussi l'expression de priorités, qui s'expriment notamment entre une préférence pour la mobilité et une préférence pour l'environnement. Les deux termes du débat sont toutefois plus liés qu'il n'y paraît, tant une ville où il fait bon vivre reste une ville où il fait bon circuler. Simplement, si le mariage entre la ville et l'automobile a été auparavant bien arrangé, sa durabilité requiert à présent une plus grande harmonie.

Dans cette optique, s'interroger sur les rapports entre l'automobile et la ville revient *in fine* à s'interroger sur la ville elle-même, tant ce moyen de transport individuel s'est affirmé comme un élément essentiel des (ré)organisations urbaines. « Au fil des temps, la motorisation et la mobilité des personnes qu'elle engendre ont permis de créer de nouveaux territoires différents de la ville elle-même et de ce qu'elle proposait. »⁷⁷ Avec l'automobile, l'urbain a gagné sur la ville et, parallèlement, le choix du système de transport a participé et investi plus que jamais la problématique urbaine. « La ville industrielle du XIX^e s'est développée grâce aux omnibus et aux tramways tirés par des chevaux. Les banlieues de la première moitié du XX^e siècle sont, dans les grandes agglomérations, l'œuvre du chemin de fer. C'est aujourd'hui l'automobile qui, dans les pays développés, guide l'urbanisation. »⁷⁸ La notion d'effet se révèle pour autant insuffisante à expliquer la complexité des interactions qui se sont nouées entre les deux processus. Les liens progressivement établis mettent définitivement à mal les approches en termes de causalité linéaire simple. La voiture particulière constitue alors « un élément parmi d'autres du système urbain ». ⁷⁹ Néanmoins, la place qu'elle occupe au sein de

⁷⁵ C. WARD, op.cit., p.14-15.

⁷⁶ J. PELLETIER, C. DELFANTE, *Villes et urbanisme dans le monde*, Paris Milan Barcelone Mexico, Masson, 1989, p.173.

⁷⁷ G. DUPUY, "L'explosion de l'automobile crée de nouveaux territoires", in *Les cahiers du génie urbain*, décembre 1994, p.29.

⁷⁸ P. MERLIN, 1992, op.cit., p.12.

celui-ci apparaît tout à fait spécifique, particulièrement stratégique et finalement privilégiée. C'est sans doute cet enseignement, celui de la place acquise par l'automobile au sein d'un espace urbain aux prises avec d'incessantes évolutions, qu'il faut retirer du rapide historique auquel nous venons de procéder.

De la même manière, si les transports individuels motorisés se sont profondément inscrits dans les dynamiques urbaines, les paramètres spatiaux se sont retrouvés au cœur des questions de déplacements et apparaissent aujourd'hui comme un des facteurs participant à la pérennité du succès de la voiture particulière. Ainsi, la problématique de l'automobile dans l'espace urbain, si elle comporte de multiples dimensions – techniques, économiques, sociales, culturelles...–, se révèle particulièrement ouverte à un questionnement géographique : d'où l'interrogation générale à laquelle cherche à répondre cette thèse et qui consiste à se demander *en quoi et comment les facteurs spatiaux expliquent l'importance de plus en plus grande acquise par l'automobile dans les comportements de mobilité urbaine*.

0.2. Épistémologie et méthodologie

Pendant longtemps, c'est la rhétorique de l'effet qui a présidé à la réflexion sur les liens entre transport et espace, et donc entre automobile et urbanisation. Pour l'essentiel, cette approche cherchait à introduire les infrastructures dans un schéma causal simple, destiné à en estimer les effets sur le développement économique ou en termes d'évolution spatiale. Ainsi, « la relation entre grande infrastructure de transport et transformations socio-spatiales a été historiquement empruntée à la mécanique ; elle en est restée prisonnière. Et les fondateurs de l'analyse spatiale, comme Von Thünen ou Weber, ont construit davantage une mécanique spatiale fondée sur les coûts de transports qu'une véritable analyse spatiale. »⁸⁰ Par son caractère commode et opérationnel, cette formulation a rapidement trouvé un écho favorable dans les milieux techniques et décisionnels et a donné naissance au mythe très répandu d'effet structurant. « Partageant souvent le même credo saint-simonien, hommes politiques et scientifiques voient dans le transport, sinon un gage de progrès, du moins un facteur explicatif des modes d'urbanisation et d'aménagement. Mais l'administration de la preuve a-t-elle été effectuée ? Rien n'est moins sûr. »⁸¹

Devant les lacunes évidentes d'une telle conception et le manque de fiabilité de ces modèles mécanistes, le concept d'effet perd progressivement de son aura. Les

⁷⁹ C. RAUX, cité in C. Montès, 1992, op.cit., p.45.

⁸⁰ F. PLASSARD, "Les effets des infrastructures de transport : modèles et paradigmes", in A. BURMEISTER, G. JOIGNAUX (dir.), *Infrastructures de transport et territoires*, L'Harmattan, 1997, p.44.

⁸¹ J.M. OFFNER, "Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification politique", in *L'espace géographique*, 1993, n°3, p.234.

chercheurs lui préfèrent des notions de condition permissive, de potentialité ou de facteur déclenchant. Outre le fait de relativiser l'automatisme attachée à l'idée d'effet structurant, ces approches présentent le mérite de ne plus « décontextualiser l'infrastructure de transport des conditions politiques, économiques et sociales qui ont permis sa réalisation et des phénomènes d'appropriation qu'elle entraîne. »⁸² Cela a donné lieu à une nouvelle vague de théorisations, qu'elles soient d'inspiration systémique ou plus directement en prise avec le jeu social qui s'exprime dans l'espace.

La rupture la plus évidente avec cette recherche de causalité linéaire réside sans doute dans la proposition d'une congruence entre les mutations urbaines et le développement de l'automobile. Au sens fort, la congruence renvoie à l'idée d'homologie structurale, que Max Weber fut un des premiers à utiliser implicitement. Raymond Boudon en définit ainsi le principe : « un phénomène (...) est "expliqué", non par la mise en évidence d'un faisceau de causes et circonstances historiques, mais par la mise en évidence d'un parallélisme entre deux "structures". »⁸³ Rapportée par Jean-Marc Offner à l'espace urbain et à l'automobile, cette approche part de l'observation d'une évolution simultanée et concordante pour établir entre les deux parties une relation dépouillée de ses liens de causalité. S'il évite le piège des simplifications excessives inhérentes à la rhétorique de l'effet, ce schéma explicatif extrêmement souple peut néanmoins paraître manquer d'ambition et se révéler relativement pauvre en enseignements. Au fil des relectures, il devient alors utile d'enrichir ce schéma par des compléments sur les choix sociaux qui président à la congruence ou par l'approfondissement d'une vision systémique qui, entre synergies, interdépendances et rétroactions, peut réintroduire des éléments de causalité multilinéaire.⁸⁴

L'évaluation du rôle de l'automobile s'est largement complexifiée au fur et à mesure de ces perfectionnements théoriques. Dans le même temps, l'estimation de sa portée s'est étendue. Gabriel Dupuy a été un artisan d'une approche résolument généraliste et interdisciplinaire de la question, désireuse de rompre avec les anathèmes opposant « volontiers les vertus d'une ville idéale aux méfaits d'une automobile envahissante. »⁸⁵ Du "parallélisme troublant" qu'il établit entre le mouvement d'urbanisation et de motorisation, il retire un intérêt tout particulier pour les caractères spatiaux de cette urbanisation. Tout en conservant à la voiture particulière son statut premier d'objet social, il considère la façon dont le système automobile – qui permet d'envisager les

⁸² *ibid.*, p.238.

⁸³ R. BOUDON, *Les méthodes en sociologie*, Que sais-je ?, n°1334, Paris, 11^e édition, 1998, p.102.

⁸⁴ une forme de causalité que l'on peut rapprocher d'une modélisation en arborescence. S'il est d'usage d'expliquer que l'analyse systémique permet de rompre avec l'étude classique de la causalité, qui cherche pour sa part à identifier un amont et un aval – c'est l'instauration d'une telle diachronie qui compromet ensuite l'évocation d'un système –, elle peut également réintroduire la causalité sous la forme d'un circuit brisant la relative simplicité diachronique. Même si c'est un point discuté et qu'il existe par ailleurs une "école" dynamique dans l'analyse des systèmes, on peut également parler de système causal pour indiquer que la dimension synchronique a pris le pas sur la dimension diachronique.

⁸⁵ G. DUPUY, *L'auto et la ville*, Flammarion, 1995a, p.9.

infrastructures de circulation dans une perspective systémique – s’est progressivement insinué dans les structures, les organisations et les formes urbaines et a ainsi investi des territoires urbains qu’il a contribué à transformer et à intégrer à un cadre élargi.

Le fait d’envisager l’automobile, non par rapport à son pouvoir de déstructuration des formes urbaines héritées mais par rapport à son potentiel de structuration de nouvelles organisations urbaines, est donc relativement récent en Europe. Mais ce moyen de transport et l’ensemble des paramètres de mobilité qui accompagne la généralisation de son usage se retrouvent aujourd’hui au cœur des réflexions urbaines. Que ce soit dans les analyses de François Asher sur la métropole, dans les recherches engagées sur la ville émergente ou encore dans les travaux de Marc Wiel sur la transition urbaine⁸⁶, l’automobile accède au pouvoir de dessiner la ville, une ville d’une nouvelle génération, selon un processus qui dépasse largement la question de l’impact de ses infrastructures de circulation.

Certes la voiture particulière n’est pas le premier instrument de mobilité dont le pouvoir d’orientation sur le développement urbain est ainsi mis en évidence. Néanmoins, sa participation au fonctionnement des organisations socio-spatiales et les évolutions qu’elle a suscitées sont telles qu’à la structuration de la ville par ce moyen de transport répond désormais l’impact des formes urbaines sur le choix modal. Il apparaît par ce biais que la ville peut aussi présider aux destinées de l’automobile et installer une dépendance qui, aux yeux de Peter Newman et Jeffrey Kenworthy notamment⁸⁷, tient avant tout aux configurations spatiales produites.

Entre choix social et contrainte spatiale, la question de l’automobile dans l’espace urbain nous semble finalement se prêter avantageusement à une analyse géographique plaçant le concept de territoire à la convergence de ces deux grandes tendances explicatives.

0.2.1. Géographie et sciences sociales

L’un des principes essentiels – si ce n’est le principe essentiel – du questionnement géographique demeure indéniablement l’organisation de la réflexion autour du concept d’espace. Les multiples enrichissements dont ce dernier a fait l’objet, lors d’évolutions cherchant à penser la complexité, fait que non seulement la géographie ne peut rester sourde aux apports des disciplines extérieures mais qu’elle se trouve associée également à un impératif de positionnement épistémologique qui traverse l’ensemble des sciences sociales.

0.2.1.1. Les principes d’une approche géographique

Même si elle n’a pas le monopole de cet objet d’étude, la géographie s’est faite une

⁸⁶ Pour ne retenir que ces trois-là... mais il y en a bien d’autres.

⁸⁷ P. NEWMAN, J. KENWORTHY, *Sustainability and cities. Overcoming automobile dependence*, Island Press, Washington, D.C., Covelo, California, 1999.

spécialité de décrire, de comprendre, d'expliquer, bref de penser l'espace. Dans les analyses qu'il développe, le géographe doit alors témoigner d'un certain "esprit de l'espace", c'est-à-dire d'une capacité à appréhender les phénomènes dont cet objet d'étude est à la fois la source et le réceptacle.

Par une approche qui se situe à l'interface de la géographie urbaine et de la géographie des transports et qui entend intégrer pleinement espace urbain et automobile, nous exprimons donc non seulement la conviction que mettre au cœur des débats la variable spatiale est essentielle à une bonne compréhension de notre sujet, mais nous considérons également l'espace comme le concept géographique de base qui doit nous aider à lire et à comprendre la ou les logiques des rapports entre la ville et l'automobile. Il apparaît commode, maintenant que cette position suscite de moins en moins de contradictions, de poser comme principe que « les géographes, tous les géographes, entrent dans l'étude des sociétés par l'espace, c'est ce qui fait leur unité et la spécificité de leur démarche ». ⁸⁸ Au minimum, une démarche auto-référentielle amène à considérer que, quel que soit l'angle d'approche choisi, la réflexion géographique reste intimement liée au maniement du concept d'espace, que cette discipline soit considérée comme « l'étude de l'organisation de l'espace et des pratiques sociales qui en résultent » ⁸⁹ ou comme « l'étude des productions d'espaces par les sociétés, et donc des répartitions et des différences qu'elles engendrent, comme des localisations qui en découlent. Bien entendu, la Nature est prise en compte, à la fois comme entrée du système qu'elle contribue à informer, mais aussi comme élément du système » ⁹⁰ mais notre géographie reste d'abord arrimée aux sciences sociales.

« Dans son acception la plus banale, la plus réaliste et la plus concrète, l'espace de la géographie s'identifie à la surface de la Terre ». ⁹¹ Néanmoins l'espace géographique n'est pas à notre sens un paramètre purement physique, pas plus qu'il n'est une donnée neutre, qui s'apparenterait à un simple support matériel pour l'affirmation de phénomènes exogènes. Il s'agit d'un espace humanisé, aménagé, structuré, organisé de façon consciente ou non par les sociétés et par leur différentes composantes. L'objet de la géographie à laquelle nous souscrivons n'est alors ni l'homme ni la société, mais l'espace socialisé, c'est à dire l'espace tel qu'il est produit par les sociétés humaines, par leurs groupes, leurs économies, leurs pouvoirs, leurs cultures, leurs techniques... et tel qu'il en est aussi un cadre d'action, une matrice, un moteur.

Par rapport à notre sujet, il apparaît ainsi que « tous ces trajets exprimant la mobilité des individus se comprennent en rapport avec l'organisation sociale et la nature des lieux. En d'autres termes les mouvements pendulaires de travail et les déplacements entre la résidence et les lieux de consommation conduisent à façonner des espaces sociaux. » ⁹²

⁸⁸ F. AURIAC, "Géographies et géographes pour les sciences sociales", in *L'espace géographique*, 1989, n°2, p.118.

⁸⁹ A. BAILLY et al., *Les concepts de la géographie humaine*, Paris, Masson, 3^e édition, 1995, p.21.

⁹⁰ O. DOLLFUS, "Du sens et de l'unité de la géographie", in *L'espace géographique*, 1989, n°2, p.91.

⁹¹ G. DI MEO, *Géographie sociale et territoires*, Nathan, 1998, p.15.

L'empreinte de l'automobile dans l'espace urbain est à la fois physique et sociale, compte tenu du fait que « la réalisation des actions humaines repose sur la capacité qu'ont les hommes de se déplacer et de déplacer » et qu'à ce titre, « les voies sont les instruments privilégiés de la création de l'espace humain. (...) C'est par les voies que les espaces géographiques prennent corps et forme. »⁹³ Pour autant, cet instrument de mobilité qu'est l'automobile n'est pas uniquement "consommé" en tant que tel, ce qui fait qu'aucune discipline ne peut se prévaloir d'une analyse totale de cet objet, de ses implications et de sa place dans la société. C'est pourquoi une ouverture pluridisciplinaire nous semble être le gage de notre faculté à saisir au mieux l'ensemble des facteurs qui président au succès de l'automobile dans leur intégralité complexe.

C'est là d'ailleurs une des exigences de la pensée complexe, telle qu'elle est notamment développée par Edgar Morin⁹⁴ qui souligne l'intérêt d'un processus dialogique. Cette dialogie procède de démarches transversales, décroisées et de l'établissement de relations interdisciplinaires, dont il démontre assez facilement l'utilité : « L'Europe [par exemple] a des fondements historiques, géographiques, culturels, économiques, politiques..., mais aucun n'est suffisant pour identifier cette entité qui existe alors qu'aucune définition n'est possible. »⁹⁵ Paul Claval ne dit pas autre chose lorsqu'il rappelle « qu'il n'y a pas de discipline qui soit capable d'appréhender à elle seule toute la complexité du social. Si la géographie implique tout un faisceau de relations privilégiées, c'est qu'une multiplicité de points de vue est nécessaire pour comprendre l'homme dans l'espace – pour comprendre l'homme tout court. »⁹⁶ Principal écueil sur le chemin de cette complexité, celui du particularisme qui tendrait à ce que « le mot de complexité ne devienne à la fois l'instrument et le masque de la simplification »⁹⁷ ; pour tenter de l'éviter, il convient notamment de ne pas renoncer à comprendre en se contentant de décrire.

Nous aurons donc le souci d'enrichir notre réflexion par des emprunts à l'histoire bien sûr⁹⁸, mais aussi à la sociologie, à l'économie ou encore à la psychologie et d'intégrer

⁹² A. FREMONT, J. CHEVALIER, R. HERIN, J. RENARD, *Géographie sociale*, Paris, Masson, 1984, p.227.

⁹³ P. et G. PINCHEMEL, *La face de la terre*, Paris, Armand Colin, 4^e édition, 1995, p.96-100.

⁹⁴ cf. E. MORIN, *Introduction à la pensée complexe*, ESF éditeur, Paris, 1990.

⁹⁵ E. MORIN, cité in J. Scheibling, *Qu'est-ce que la géographie ?*, Paris, Hachette, 1994, p.110.

⁹⁶ P. CLAVAL, "La géographie, science carrefour", in *Acta Geographica*, n°96, 1993/IV, p.14.

⁹⁷ E. MORIN, *Science avec conscience*, Editions du Seuil, 1990, p.328.

⁹⁸ Géographie et histoire entretiennent en effet des relations privilégiées. Ainsi est-il difficile de faire abstraction de l'épaisseur que donne le temps historique à l'espace. « Toute structure, si perfectionnée soit elle, n'est jamais totalement immobile. L'analyse d'un état n'est jamais que l'analyse d'un instantané. (...) C'est pourquoi toute analyse de géographie sociale doit s'inscrire dans le temps. La géographie n'est que l'histoire immédiate et "l'organisation de l'espace est plus un processus qu'un état" nous rappelle B. Kayser » (in A. FREMONT, J. CHEVALIER, R. HERIN, J. RENARD, op.cit., p.223).

ces différents éléments à notre approche géographique. Pour signifier que ce travail reste malgré tout un travail de géographe, sans doute n'est-il pas inutile de rappeler que « toute science, toute discipline, se nourrit des apports des autres, apports de connaissances ou de méthodes »⁹⁹ ; et que si un des attributs du géographe, mis notamment en exergue par Pierre George, reste certainement l'esprit de synthèse, la géographie ne nous apparaît pas pour autant comme une science de synthèse dans la mesure où elle existe par elle-même avant d'exister par les autres sciences. Au plus la considérons nous comme une science-carrefour, pour reprendre l'expression de Paul Claval, à condition toutefois de ne pas faire de ce statut l'apanage de la seule géographie. Car, en fin de compte, « toute discipline (...) se trouve plus ou moins au carrefour de plusieurs autres, et développe ses propres excroissances tout en élaborant sa propre synthèse, en fonction de ses interrogations centrales. »¹⁰⁰

Il apparaît alors que ce n'est pas parce que, sur certains points, la question de l'automobile urbaine fait appel à des considérations et à des méthodes empruntées à d'autres disciplines scientifiques qu'elle cesse pour autant de constituer une "aventure géographique".

0.2.1.2. Positionnement et théorie sociale

Pour Guy Di Méo, « la géographie traite des relations triangulaires, complexes, qui se nouent entre les individus, les groupes auxquels ils se rallient et l'espace concret, les milieux dans lesquels ils vivent »¹⁰¹ Dans ce schéma, l'espace tient de l'œuvre collective, d'une production sociétale, dès lors qu'il est admis que « les faits géographiques que nous étudions ne constituent pas des occurrences indépendantes et auto-déterminées. Ce sont bien au contraire des événements sociaux, inscrits, enracinés, dans la société et dérivant leur logique et leur signification historique des configurations générales de la société dans sa globalité, ce qui revient à dire que l'on ne peut étudier des structures géographiques comme objets d'étude théoriques (même le territoire de notre vie quotidienne), indépendamment d'une théorie plus large de la société. »¹⁰² A ce titre, la posture géographique n'échappe pas aux interrogations transversales à l'ensemble des sciences sociales, notamment celles relatives à l'opposition épistémologique entre réalisme et nominalisme.

Cette opposition fondamentale s'est traduite, parfois de manière très tranchée et caricaturale, dans les développements méthodologiques. Il a vite été d'usage d'opposer une approche individualiste – qui a amené par exemple Friedrich Von Hayek à évoquer la formation d'un ordre social spontané – à une approche holiste – qui, tout en subordonnant les actions individuelles aux structures sociales, a fait la part belle aux surdéterminations

⁹⁹ O. DOLLFUS, op.cit., p.91.

¹⁰⁰ F. DURAND-DASTES, "Sur un espace intellectuel", in *L'espace géographique*, 1989, n°2, p.87.

¹⁰¹ G. DI MEO, 1998, op.cit., p.268.

¹⁰² DEAR, SCOTT, cités in M. COSINSCHI, J.B. RACINE, "Géographie urbaine", in A. Bailly et al., op.cit., p.110.

économiques et à l'étude des conflits de classe. A n'en pas douter, la réalité est plus complexe que ce que veulent bien en dire ces simplifications excessives. Comment en effet ne pas considérer les hommes dans leur individualité complexe, dans leur subjectivité d'êtres chargés en densité psychologique, au vécu différent et qui n'intègrent pas "l'extérieur" de manière similaire ? De la même manière, comment nier que ces hommes sont avant tout des êtres sociaux – il ne peut y avoir de "je" sans "nous", sans "tu", sans "il" –, qu'ils reçoivent à ce titre une "programmation sociale" et comment tirer un trait sur les déterminismes sociaux et sur l'évidence d'une différenciation entre des groupes sociaux auxquels les individus appartiennent sans doute plus qu'ils ne les intègrent ? Finalement, « nous pensons, comme Bourdieu, que les phénomènes étudiés par les sciences humaines concernent des Hommes bien réels et bien actuels, vivant à une époque et dans une organisation sociale données, lesquelles déterminent leurs comportements. Ces Hommes ne sont ni des objets inertes, ni des sujets purs et transcendants, échappant aux lois sociales. Ils forment une réalité complexe, une combinaison inextricable d'objectivité et de subjectivité. »¹⁰³ Il ne s'agit pas de tracer, par nécessité, une voie médiane entre ces deux exigences mais bien de les intégrer à un axiome qui ne renonce pas à juger de leur importance respective.

Edgar Morin, s'il reconnaît que la société est certes constituée par les interactions entre les individus qui la composent, observe néanmoins qu'elle ne se résume pas, à l'évidence, à la somme de ces interactions. Aussi peut-on, sans négliger l'"acteur"¹⁰⁴ social et géographique pris dans son individualité, relever l'existence indiscutable d'effets de structure qui se manifestent par des contraintes d'interdépendance auxquelles les individus ne peuvent échapper mais surtout qui s'imposent aux comportements humains avant d'être produits par ceux-ci. Cette approche adhère parallèlement au principe qui stipule que « l'espace a ses lois, qui ne sont évidemment pas indépendantes de l'action humaine, mais ont toutes, au contraire, leur logique sociale »¹⁰⁵ ; rien d'étonnant alors à ce que « l'appréhension de l'organisation spatiale de groupes de plus en plus complexes ne [puisse] se concevoir sans emprunts aux autres sciences sociales. »¹⁰⁶

Nous avons donc choisi, pour étayer notre analyse, d'adopter l'appareil conceptuel développé par Pierre Bourdieu au travers de sa théorie des champs. A nos yeux, cette théorie présente en effet l'immense mérite d'intégrer l'individualisme sociologique dans des analyses d'inspiration structuraliste, révolution invitant à une théorie de la pratique qui échappe aux oppositions intellectuelles traditionnelles. « Renversant du tout au tout l'image que l'on se fait du "structuralisme", conçu comme une forme de "holisme" impliquant l'adhésion à un déterminisme radical, cette vision de l'action restitue aux agents une certaine liberté de jeu, mais sans oublier que les décisions ne sont que des

¹⁰³ G. DI MEO, 1998, op.cit., p.147.

¹⁰⁴ Compte tenu de notre positionnement et de la théorie sociale retenue, nous préférons l'emploi du terme agent à celui d'acteur. Néanmoins nous conserverons parfois ce dernier, lorsque les habitudes et la clarté de l'expression nous sembleront le commander.

¹⁰⁵ R. BRUNET, "L'aveuglante unité de la géographie", in *L'espace géographique*, 1989, n°2, p.96.

¹⁰⁶ P. CLAVAL, 1993, op.cit., p.5.

choix entre des possibles définis, dans leurs limites, par la structure du champ et que les actions doivent leur orientation et leur efficacité à la structure des relations objectives entre ceux qui les engagent et ceux qui les subissent. »¹⁰⁷ Bourdieu envisage ainsi la société comme un espace de différenciation – « selon un principe qui n'est autre que la position occupée dans l'espace social »¹⁰⁸ –, dans lequel les rapports de domination sont dissimulés car profondément intériorisés par les individus.

L'habitus, système subjectif de dispositions socialement constituées en fonction de conditions objectives d'existence, souligne l'importance des déterminations collectives et des structures mentales portées par les individus. Ce concept renvoie à l'idée que « le collectif est déposé en chaque individu sous forme de dispositions durables, comme les structures mentales », ou encore sous forme de manières d'être ou de faire qui s'incarnent dans les corps ; ce qui fait que l'individu, corps socialisé, ne s'oppose pas à la société mais constitue au contraire « une de ses formes d'existence. »¹⁰⁹ Fruit d'un apprentissage social laborieux plutôt que d'une détermination mécaniste¹¹⁰, l'habitus est un mode d'expression et une forme incorporée d'action des déterminismes sociaux qui structurent la perception et le comportement des agents. « Ces structures de la subjectivité façonnées par le milieu social et territorial (cet ajout n'est pas de Bourdieu) dans lequel évolue l'agent »¹¹¹ procèdent d'un processus de transmission d'un capital, qui n'est pas que matériel et économique mais également culturel et social, et dont l'incorporation individuelle est héritée et acquise et non naturelle et innée. En fin de compte, l'habitus ne se soumet pas à ce que Bourdieu considère comme une alternative ruineuse entre individualisme méthodologique et holisme¹¹² : tout en reconnaissant aux agents une « marge objective de liberté qu'ils peuvent ou non exploiter selon leurs dispositions "subjectives" »¹¹³, il souligne « le texte non écrit selon lequel s'organisent les actions des agents qui croient inventer chacun leur propre texte »¹¹⁴ ; c'est ce texte qui

¹⁰⁷ P. BOURDIEU, *Les structures sociales de l'économie*, Éditions du seuil, 2000, p.240.

¹⁰⁸ *ibid.*, p.40.

¹⁰⁹ P. BOURDIEU, *Questions de sociologie*, Les éditions de minuit, 1980, p.29.

¹¹⁰ Il reste en effet le produit de l'expérience biographique des individus. Ce qui fait que, comme il n'y a pas deux histoires individuelles identiques, il n'y a pas deux habitus identiques, même s'il n'y en a pas moins des classes d'expériences, donc des classes d'habitus – et donc des habitus de classe, ajoute Bourdieu.

¹¹¹ G. DI MEO, 1998, *op.cit.*, p.158.

¹¹² « La théorie de l'*habitus* renvoie donc dos à dos deux modèles de l'action opposés. D'un côté, le déterminisme sommaire qui enfermerait nos actions dans le cadre de contraintes imposées ; de l'autre, la fiction d'un individu autonome, libre et rationnel. Chacun de nous est bien le produit de son milieu, prisonnier de routines d'action. Mais nos habitudes et routines fonctionnent comme des programmes, possèdent des capacités créatrices et stratégiques dans un milieu donné » (J.F. DORTIER, "Les idées pures n'existent pas", in *Sciences Humaines*, numéro spécial Pierre Bourdieu, 2002, p.6).

¹¹³ P. BOURDIEU, 2000, *op.cit.*, p.160.

les amène, sans qu'ils en aient une claire conscience, à prendre des décisions conformes aux besoins de la structure sociale¹¹⁵ et qui tend à reproduire des configurations sociales déterminées par une accumulation de capital, dont la multiplicité des formes révèle le caractère profondément conflictuel et segmenté de la société.

Pierre Bourdieu développe alors une conception structuraliste de l'espace social qui laisse cependant de la place au jeu.¹¹⁶ En effet, le système de dispositions qu'est l'habitus ne se révèle véritablement que dans sa relation spécifique à un champ. Les champs se définissent comme des espaces de jeu à enjeu, des espaces structurés de positions au sein desquels agents et institutions sont en lutte, avec des forces différentes et selon les règles constitutives du champ en question. En étant plus ou moins ajusté au jeu qui s'y déroule, l'habitus détermine non seulement l'inclination des agents à agir, c'est-à-dire à prendre "intérêt" au jeu, mais également leur aptitude à jouer, donc à saisir le sens du jeu et des enjeux. Il influence enfin le jeu des différents joueurs, entendu au sens de stratégie, dans le sens où celui-ci dépend autant de leur jeu au sens de leur donne – ce qui renvoie au volume et à la structure du capital qu'ils détiennent – que du jeu des autres participants.

Permettant de fonder l'analyse des positions en concurrence, le champ est « un microcosme autonome à l'intérieur du macrocosme social. »¹¹⁷ « Un champ, s'agirait-il du

¹¹⁴ R. KLEINSCHMAGER, in H. REYMOND, C. CHAUVIN, R. KLEINSCHMAGER, *L'espace géographique des villes*, Anthropos, Economica, 1998, p.428.

¹¹⁵ L'habitus génère des actions objectivement organisées comme des stratégies sans être le produit d'une véritable intention stratégique, collectivement orchestrées sans être le produit de l'action organisatrice d'un chef d'orchestre « Figurez-vous deux horloges ou deux montres qui s'accordent parfaitement. Or cela se peut faire de trois manières. La première consiste dans une influence mutuelle ; la deuxième est d'y attacher un ouvrier habile qui les redresse, et les mette d'accord à tous moments ; la troisième est de fabriquer ces deux pendules avec tant d'art et de justesse, qu'on se puisse assurer de leur accord par la suite » (G.W. LEIBNIZ, "Second éclaircissement du système de la communication des substances" (1696), in *Œuvres philosophiques*, T. II, P. Janet éd., Paris, De Ladrangé, 1866, p.548). Cette dernière solution, c'est l'habitus, concept également utilisé par Marcel Mauss et Norbert Elias, loi immanente déposée en chaque agent par la prime éducation et condition, selon Pierre Bourdieu, de la concertation des pratiques et des pratiques de concertation.

¹¹⁶ En ce sens, il n'est pas si éloigné des positions de Lucien Sfez, considérant que la décision est bel et bien morte en tant que phénomène isolable et qu'elle ne peut être que diluée dans l'ensemble du système social et dans nombre de sous-systèmes en connexion. Cette considération impose néanmoins de se positionner par rapport à des démarches systémiques dont la prospérité actuelle n'est pas sans rapport avec les germes de "pensée complexe" qu'elles ont contribué à semer. A cet égard, nous serions tenté de souscrire à la proposition d'Yves Guérmond – estimant que « toute analyse géographique est d'essence systémiste, car elle insiste sur les interactions » (Y. GUERMOND, *Analyse de système en géographie*, PUL, 1984, p.318) – dans la mesure où elle indique que le raisonnement systémique gagne à être introduit partout, et non pas que tout est dans le système. Car, parallèlement aux avancées dont il est porteur, ce dernier présente à notre sens le désavantage de ne pas assez mettre en relief les options politiques, les stratégies sociales et les rapports de domination qui influent sur les phénomènes et les processus étudiés, pour les confiner dans des schémas et des logiques qui ont parfois du mal à expliquer ce qui tend à échapper au fonctionnement "normal" du système.

¹¹⁷ P. BOURDIEU, *Propos sur le champ politique*, Presses Universitaires de Lyon, 2000a, p.21.

champ scientifique, se définit entre autres choses en définissant des enjeux et des intérêts spécifiques, qui sont irréductibles aux enjeux et aux intérêts propres à d'autres champs (on ne pourra pas faire courir le philosophe avec des enjeux de géographe) et qui ne sont pas perçus de quelqu'un qui n'a pas été construit pour entrer dans ce champ (chaque catégorie d'intérêts implique l'indifférence à d'autres intérêts, d'autres investissements, ainsi voués à être perçus comme absurdes, insensés, ou sublimes, désintéressés). Pour qu'un champ marche, il faut qu'il y ait des enjeux et des gens prêts à jouer le jeu, dotés de l'habitus impliquant la connaissance et la reconnaissance des lois immanentes du jeu, des enjeux, etc. »¹¹⁸

Tels que les conçoit Bourdieu, les champs, ces petits bouts du monde social animés par leurs propres lois, sont néanmoins soumis à des lois générales et invariantes. Ainsi, tout champ s'affirme à la fois comme un champ de luttes et comme un champ de forces. Il se caractérise par une structure qui reste perpétuellement en jeu, dans la mesure où elle est distributrice de capital : les luttes ont le champ comme enjeu, ou plus précisément le contrôle de la structure de distribution du capital propre à celui-ci ; qu'ils s'évertuent à agir pour la conservation de cette structure – quand elle leur est favorable et qu'ils y occupent une position dominante – ou pour sa subversion – quand elle concourt à les maintenir dans une position de dominés –, les agents cherchent donc à s'approprier les profits spécifiques mis en jeu par l'existence du champ. Dans le même temps, la structure du champ apparaît comme un état du rapport de force entre les agents ou les institutions engagées dans la lutte : elle agit de ce fait comme un système de contraintes sociales qui s'exerce sur les agents en fonction de leur position dans l'espace de jeu, s'imposant à eux et orientant leurs stratégies ultérieures ; elle permet enfin de repérer les agents efficaces, ceux à qui la maîtrise d'une part importante du capital confère un pouvoir sur le champ et qui ont assez de poids pour orienter son développement futur. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que « la tendance à la reproduction de la structure [soit] immanente à la structure même du champ »¹¹⁹, dès lors que « les forces du champ orientent les dominants vers des stratégies qui ont pour fin de perpétuer ou de redoubler leur domination. C'est ainsi que le capital symbolique dont ils disposent du fait de leur prééminence et aussi de leur ancienneté leur permet de recourir avec succès à des stratégies destinées à intimider leur concurrents, comme celle qui consiste à émettre des signaux visant à les dissuader d'attaquer. »¹²⁰ Si bien que « les changements à l'intérieur du champ sont souvent liés à des changements dans les rapports avec l'extérieur du champ. »¹²¹

Cette approche doit nous permettre de souligner l'importance des rapports de force et

¹¹⁸ P. BOURDIEU, 1980, op.cit., p.113.

¹¹⁹ P. BOURDIEU, 2000, op.cit., p.238.

¹²⁰ *ibid.*, p.248. Précision importante : « pratiquement obscure, parce que située en deçà du dualisme du sujet et de l'objet, de l'activité et de la passivité, des moyens et des fins, du déterminisme et de la liberté, la relation de l'habitus au champ, dans laquelle l'habitus se détermine en déterminant ce qui le détermine, est un calcul sans calculateur, une action intentionnelle sans intention dont on a mainte attestation empirique » (*ibid.*, p.262).

¹²¹ *ibid.*, p.249.

de pouvoir dont l'automobile est un instrument, tout en soulignant l'importance du jeu entre les agents afin de dénaturer les processus de décision et de faire davantage apparaître les stratégies des différents intervenants ainsi que le rôle des politiques. Il est possible de délimiter plusieurs champs particuliers qui s'inscrivent dans notre sujet :

- d'abord le champ urbain ou de la politique urbaine, qui intègre le milieu géographique sur lequel porte nos investigations et qui se présente comme un champ territorial régi par un certain nombre de lois spécifiques. Nous aurons à cœur de le considérer autant comme l'émanation d'une société urbaine que comme le lieu de production des formes urbaines ;
- le champ des déplacements ou de la politique des déplacements, qui constitue une proposition plus originale par rapport aux applications habituelles de la notion proposée par Pierre Bourdieu mais qui correspond bien à un domaine particulier dans l'organisation de l'espace et de la société, intégré ici au champ urbain. L'existence d'un champ des déplacements est une proposition d'autant plus originale que « le "secteur" des déplacements urbains n'existe pas en tant que tel. Comme d'autres l'ont montré, il s'agit à l'inverse d'une compétence qui regroupe six secteurs – voirie, sécurité, circulation, stationnement, transports collectifs urbains, transports collectifs en site propre –, des savoir-faire différents (gestion, techniques, socio-économiques et aménageurs) et, enfin, qui fait appel à des milieux professionnels dotés de schèmes cognitifs tout aussi différents (services de l'État, entreprises exploitantes, services administratifs et techniques des collectivités locales, ...). Au total, une quinzaine de professions se trouve impliquée dans le "secteur" des déplacements (Lefèvre, Offner, 1990). »¹²² Mais la mise en exergue de ces difficultés à délimiter un « secteur » des déplacements urbains, au sens de l'analyse des politiques publiques, ne contrarie pas la définition d'un champ des déplacements urbains, qui trouve dans les logiques qui lient entre eux ces différents secteurs une première justification. Il nous apparaît en effet que les secteurs précités demeurent unis, dans la réalité objective de leur fonctionnement, par l'existence d'une structure commune qui s'impose comme étant celle d'un champ des déplacements. Ils appartiennent ainsi à un même lieu de luttes et de forces qui, dans le sens où il secrète ses propres enjeux, dessine un champ autonome au sein du champ urbain, celui de la politique de déplacements. C'est le lieu où les agents et institutions s'attachent à penser le mouvement, ses facteurs et ses conditions, dans l'espace urbain. Il amalgame alors des agents et des milieux professionnels, qui peuvent avoir des stratégies et des intérêts différents mais qui, en s'accordant sur l'intérêt qu'il y a à s'investir dans ce champ, sont tous prêts à jouer le jeu ;
- enfin, le champ de l'automobile, qui procède peut-être d'un usage quelque peu abusif de ce concept mais qu'il est tentant d'évoquer, tant ce mode de déplacement peut paraître à l'origine d'un petit monde social, d'un microcosme doté de ses propres structures, de ses propres règles et de ses propres codes... bref tant il se rapproche de ces "domaines" de la sociologie que Bourdieu nomme des champs.

¹²² B. JOUVE, A. PURENNE, "Une politique des déplacements urbains en quête d'expertise : les expériences lyonnaises", in B. JOUVE (dir.), F. DI GIOMMO, O. FALTHAUSER, Y. KAUFMANN, M. SCHREINER, M. WOLFRAM, *Les politiques de déplacements urbains en Europe. L'innovation en question dans cinq villes européennes*, L'Harmattan, 2003, p. 81.

appartiendra d'étudier le rôle et l'ampleur des facteurs et des enjeux géographiques. Enfin, il importe de préciser que, même si un certain nombre de ressemblances superficielles peuvent se faire jour entre la théorie des champs et la théorie des systèmes, un champ, contrairement à un système, « n'a pas de parties, de composantes. Chaque sous-champ a sa propre logique, ses règles et ses régularités spécifiques, et chaque étape dans la division d'un champ entraîne un véritable saut qualitatif. »¹²³

0.2.2. Outils et méthodologie

A cette approche géographique ancrée dans une théorie sociale, il reste à adjoindre un outil conceptuel spécifique, le territoire, qui nous semble absolument nécessaire à la compréhension de la place de l'automobile dans l'espace urbain, et à expliciter les principes de notre méthode d'exploration concrète.

0.2.2.1. Un concept central : le territoire

Si l'on admet à la suite de Jacques Scheibling, que « le concept géographique est celui qui établit un rapport significatif entre le social et le spatial »¹²⁴, le territoire apparaît comme un des concepts géographiques les plus précieux. Au fil d'une histoire au cours de laquelle il s'est enrichi en sens, en portée mais aussi en complexité et en charge polysémique, il est devenu « l'outil irremplaçable d'une démarche de géographie sociale. »¹²⁵

Vers une définition du territoire

A l'origine, la notion de territoire relève de la géographie politique et de l'institution, du domaine politico-administratif et juridique. « Selon Littré (1863-1872), le territoire est "l'étendue de terre qui dépend d'un Empire, d'une province, d'une ville, d'une juridiction". Il détermine ainsi une zone de compétence, qualifiée seulement par une superficie, une forme, des limites. »¹²⁶ Le territoire n'a pas ici de réelle dimension naturelle, le sol n'étant considéré que comme un simple support. Néanmoins son lien avec le pouvoir et son organisation est déjà mis en avant, dans une acception limitée qui reste cependant encore usitée aujourd'hui – on continue de parler de territoire en référence à un découpage de l'espace selon des principes administratifs ou institutionnels.

Ce n'est qu'à partir des années 1920 que le concept pénètre véritablement la sphère scientifique, grâce à l'utilisation qu'en fait l'éthologie dans l'étude des sociétés animales *in vivo*. Au départ, son usage se justifie par la nécessité d'illustrer des notions de

¹²³ P. BOURDIEU, L. WACQUANT, *Réponses : pour une anthropologie réflexive*, Paris, Seuil, 1992, p.80.

¹²⁴ J. SCHEIBLING, *op.cit.*, p.151.

¹²⁵ G. DI MEO, 1998, *op.cit.*, p.11.

¹²⁶ M. RONCAYOLO, *La ville et ses territoires*, Editions Gallimard, 1990, p.180.

domination, d'aire d'extension et de limites spatiales mais cet emprunt va nettement enrichir le contenu originel du concept. « C'est bien à la lumière des enseignements de l'éthologie que nous regardons aujourd'hui le territoire de l'Homme comme un espace approprié en fonction d'un jeu d'interactions complexes (...). Ce jeu ne contribue-t-il pas, dans l'espace, par les moyens de la distance, de l'exclusion, de la ségrégation ou de l'intégration, à la régulation des rapports de domination régissant les mondes animal et humain ? »¹²⁷ A ce titre, l'apport essentiel des éthologues se mesure moins en termes d'analyse spatiale qu'il ne tient à l'étude de la façon dont l'espace intervient dans les modalités de vie collective des animaux, par l'intermédiaire de phénomènes de perception, de comportement spatial et de marquage territorial. Cette évolution se traduit par la véritable émergence du concept voisin de territorialité qui, de simple qualité juridique, devient système de comportement : il est défini comme « la conduite caractéristique adoptée par un organisme pour prendre possession d'un territoire et le défendre. (...) Selon H. Hediger, la territorialité assure la propagation de l'espèce, en permettant la régulation de la densité démographique. »¹²⁸

Depuis une vingtaine d'années, les sciences humaines et sociales se sont réappropriées ces concepts de territoire et de territorialité, en reconnaissant l'existence d'un « lien entre le territoire de l'éthologie, produit par le comportement agressif des animaux délimitant et défendant leur milieu, et le territoire des sociétés humaines résultant du partage politique de l'espace géographique. (...) Cela dit, il ne saurait être question de transférer, tels quels, les enseignements et les méthodes d'une science de la nature dans l'univers des sciences de l'Homme et de la société. »¹²⁹ Pour Claude Raffestin, la principale différence tient à ce que la territorialité animale ne prend « pratiquement pas en compte la dimension sémiologique qui s'attache à la classe des instruments », alors que « l'homme est un animal sémiologique dont la territorialité est conditionnée par les langages, les systèmes de signes et les codes ». ¹³⁰ Roger Brunet estime quant à lui que la territorialité humaine « est le rapport individuel ou collectif à un territoire considéré comme approprié, et non la défense élémentaire de l'espace animal nécessaire à sa survie (car l'identification est apprise par la socialisation, elle relève de la psychologie collective et contribue à fonder l'identité du groupe et ce sont là des principes transposables sur d'autres espaces). »¹³¹ Mais c'est finalement Joël Bonnemaïson qui résume sans doute le mieux ce qui, en termes de construction territoriale, fait la singularité humaine au sein du monde animal : « l'homme est un animal économique, social et culturel. (...) Le territoire est lié à l'ethnie et à la culture qui le mettent en forme.

¹²⁷ G. DI MEO, 1998, op.cit., p.48.

¹²⁸ E.T. HALL, *La dimension cachée*, Paris, Editions du Seuil, 1971, Edition originale de 1966, p.22-23.

¹²⁹ G. DI MEO, 1998, op.cit., p.42.

¹³⁰ C. RAFFESTIN, "Repères pour une théorie de la territorialité humaine", in G. DUPUY et al., *Réseaux territoriaux*, Paradigme, Caen, 1988, p.265.

¹³¹ R. BRUNET et al., *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Éditions Reclus, La Documentation française, 1993, p.426.

Traduit en termes d'espace, le concept de culture renvoie immanquablement à celui de territoire. L'existence de la culture crée en effet le territoire et c'est par le territoire que s'incarne la relation symbolique qui existe entre la culture et l'espace. »¹³²

Il ne saurait donc être question de procéder à un simple transfert analogique, vers les sociétés humaines, des principes mis en évidence dans la genèse et le fonctionnement du territoire animal, tant « sa dimension vécue et politique (peut-on même employer ces termes ?) reste fruste. Mais derrière ces évidentes limites, l'éthologie fournit sans doute l'archétype essentiel de ce passage fondamental de l'individu au groupe, médiatisé par l'espace, qui fonde le territoire »¹³³, un archétype admis mais également largement revisité par des disciplines comme l'anthropologie, la psychologie, la sociologie et bien sûr la géographie, qui ont désormais intégré le territoire à leur boîte à outils conceptuels.

Si ce succès n'aide guère à une définition simple et unique du territoire, il n'en est pas moins possible d'arrêter, pour la géographie, un sens qui nous paraît aujourd'hui dominant. Maryvonne Le Berre relève pour ce terme deux acceptions principales : « il contient d'une part l'idée d'autorité s'exerçant sur une surface dont les limites sont reconnues, d'autre part celle d'utilisation et d'aménagement par un groupe social »¹³⁴ ; la première est directement héritée de ses origines, la seconde est l'expression de son cheminement scientifique. C'est évidemment cette dernière qui nous intéresse. A son propos, Guy Di Méo retient là encore « deux éléments constitutifs majeurs du concept territorial, sa composante espace social et sa composante espace vécu. »¹³⁵ « Dans un sens encore plus général, en paraphrasant quelque peu Pierre Bourdieu, on dira que le territoire résulte d'un double mouvement de socialisation de la spatialité et de spatialisation de la sociabilité (ou de la socialité). »¹³⁶ Cette distinction renvoie à une dichotomie qui nous semble absolument fondamentale au niveau de l'explication de la constitution du territoire : si elle s'accorde sur une approche d'un espace socialisé¹³⁷, elle opère une différenciation explicite entre des processus de production et d'appropriation

¹³² J. BONNEMAISON, "Voyage autour du territoire", in *L'espace géographique*, n°4, 1981, p.249.

¹³³ G. DI MEO, 1998, op.cit., p.48.

¹³⁴ M. LE BERRE, "Territoires", in A. BAILLY, R. FERRAS, D. PUMAIN (dir.), *Encyclopédie de Géographie*, Paris, Economica, 1992, p.620.

¹³⁵ G. DI MEO, 1998, op.cit., p.37.

¹³⁶ *ibid.*, p.278.

¹³⁷ Cette conception s'applique en effet également à la composante "espace vécu". Cette notion popularisée par Armand Frémont en 1976 nous fait « aller au-delà du fait spatial pour découvrir le sens des actions humaines, des processus sociaux » (in A. BAILLY, H. BEGUIN, *Introduction à la géographie humaine*, Paris Milan Barcelone, Masson, 4^e édition, 1993, p.174.). Quant à la composante "espace social", sa seule dénomination suffit à ne laisser aucune place au doute. « Pour les géographes, l'espace social correspond à l'imbrication des lieux et des rapports sociaux, ce que Armand Frémont appelle "l'ensemble des interrelations sociales spatialisées" (A. Frémont, 1984). S'il lui manque la dimension psychologique et imaginative de l'espace vécu, il revêt, en revanche, beaucoup plus de signification sociale et collective » (in G. DI MEO, 1998, op.cit., p.32).

sociales de l'espace.

La propension à faire avant tout du territoire un espace approprié tend néanmoins à privilégier une exploration axée sur les phénomènes de territorialité humaine, définis par Claude Raffestin comme « l'ensemble des relations entretenues par l'homme, en tant qu'il appartient à une société, avec l'extériorité et l'altérité à l'aide de médiateurs ou instruments »¹³⁸ Ce type d'approche contribue alors à mettre en avant, selon les propres termes de l'auteur, « "la multidimensionnalité du vécu territorial par les membres d'une collectivité, par les sociétés en général". La territorialité nous renvoie dans le camp du sujet social. (...) La territorialité nous livre les séquences clés de la genèse et des procès territoriaux. (...) Le territoire nous range, en revanche, dans le camp du produit et de l'objet. »¹³⁹ Car, « plus que perçu, le territoire est appris par l'individu et construit par des pratiques et des croyances qui sont de nature sociale. »¹⁴⁰ Il est alors bien difficile d'étudier les modalités individuelles d'appropriation de l'espace sans considérer des données se référant à l'exercice d'un pouvoir social sur les configurations spatiales.

Tout groupe humain, pour se maintenir sur un espace, pour se l'approprier, cherche à l'aménager et à y organiser une vie sociale en fonction de modalités et d'ambitions qui lui sont propres. Ainsi, il vise à produire un territoire, doté d'une certaine stabilité dans le temps. A cet égard, « courons le risque de mal distinguer la part de la géographie et la part de l'histoire. Les constructions territoriales sont avant tout du temps consolidé. »¹⁴¹ Jacques Scheibling parle d'ailleurs à ce propos d'espace historique, estimant que celui-ci « porte un nom : c'est le territoire, un concept qui appartient à la fois à l'histoire et à la géographie parce qu'il se situe au croisement des deux disciplines. »¹⁴² Ce processus social amène *in fine* à considérer le territoire comme « la portion de la surface terrestre, appropriée par un groupe social pour assurer sa reproduction et la satisfaction de ses besoins vitaux »¹⁴³ ; à cette indication près, que l'appropriation n'est ici que la facette la plus immédiatement perceptible, voire le voile, d'un long et patient travail de production, qui fait dire à Roger Brunet qu'en tant qu'œuvre humaine, le territoire constitue « la base géographique de l'existence sociale. Toute société a du territoire, produit du territoire ». ¹⁴⁴ On peut d'ailleurs estimer que cette capacité à intervenir sur le milieu, à façonner un territoire et non pas simplement à le marquer, est ce qui spécifie de la manière la plus évidente le rapport à l'espace des sociétés humaines au sein du monde animal, en

¹³⁸ C. RAFFESTIN, op.cit., p.265.

¹³⁹ G. DI MEO, 1998, op.cit., p.275.

¹⁴⁰ M. RONCAYOLO, op.cit., p.189.

¹⁴¹ *ibid.*, p.20.

¹⁴² J. SCHEIBLING, op.cit., p.141.

¹⁴³ M. LE BERRE, op.cit., p.622.

¹⁴⁴ R. BRUNET, *Le territoire dans les turbulences*, GIP-Reclus, 1990, p.23

ajoutant considérablement à la complexité des phénomènes de territorialité.

Il reste à préciser en quoi le territoire ainsi défini peut nous aider à appréhender les questions relatives à l'automobile dans l'espace urbain.

Vers la définition d'un territoire urbain de l'automobile

Compte tenu de la faculté de ce concept à établir une combinaison complexe des paramètres sociaux et spatiaux, il nous a d'abord semblé que « le territoire permettrait (...) de dépasser un débat ancien qui agita longtemps les cercles de la géographie sociale, celui de l'entrée (en termes de recherche) par le social ou par le spatial. »¹⁴⁵ A travers l'étude de ce que nous identifions comme un processus de territorialisation de l'espace urbain en faveur de l'automobile, il s'agit donc de proposer une vision globale des rapports qui unissent le triptyque société – espace urbain – automobile.

Du point de vue de sa stricte définition, la conceptualisation d'un territoire urbain de l'automobile¹⁴⁶ renvoie à une réalité urbaine qui est celle d'un assemblage d'espaces dévolus à ce moyen de transport et que ce dernier s'est approprié ; dans une perspective dynamique, elle intègre également des espaces dont le bon fonctionnement implique le recours à l'automobile comme une nécessité, au moins à court et moyen termes.

Cette approche prend autant en considération la facette organisationnelle que la facette physique des arrangements territoriaux et contribue à dépasser l'opposition qui perdure parfois entre territoire et mobilité et, plus généralement, entre territoires et réseaux, en raison des difficultés qu'il peut y avoir à appliquer à des objets qui incarnent le mouvement et la liberté de déplacement un concept qui véhicule tant de notions implicites d'ancrage et de stabilité : la contradiction a d'ailleurs pu paraître telle que le terme de territoire circulaire est apparu, afin de souligner la réalité d'une appropriation des espaces de la circulation¹⁴⁷ ; mais ici, il s'agit aussi de montrer en quoi les espaces du figé, du localisé, cette multitude d'étapes qui jalonnent les parcours de mobilité participent au dessin d'un territoire qui entend associer intimement automobile et espace urbain. Le territoire urbain de l'automobile se présente donc comme une association d'aires et de lieux mis en réseau par des infrastructures qui appartiennent elles aussi à cet

¹⁴⁵ G. DI MEO, 1998, op.cit., p.275.

¹⁴⁶ Dans une approche qui ne se limite pas à l'espace urbain, Gabriel Dupuy utilise la notion de *territoires de l'automobile* pour étudier le rapport à l'espace des sociétés qui ont fait de la voiture particulière leur principal instrument de mobilité. Il s'agit de mettre en évidence le rôle de ce moyen de transport dans l'évolution des organisations socio-spatiales. Dans la mesure où « les bottes de sept lieues automobiles autorisent des reconstructions territoriales d'une autre ampleur géographique » (in G. DUPUY, 1995, op.cit., 116.), elles accèdent au statut d'agent essentiel de production territoriale. A travers les pratiques territoriales dont elles sont porteuses, elles dessinent de nouvelles territorialités qui marquent une évolution des espaces de vie. Ce que Gabriel Dupuy désigne alors par territoire de l'automobile est l'incarnation de modalités spécifiques d'appropriation de l'espace, qui interagissent avec les mutations touchant aux formes et aux organisations spatiales.

¹⁴⁷ Selon Alain Tarrus, « tout espace est circulaire, par contre tout espace n'est pas territoire. La notion de *territoire circulaire* constate une certaine socialisation des espaces supports aux déplacements » ("*Territoires circulatoires et espaces urbains*", in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60, p.53).

ensemble spatial dédié à la voiture particulière.

Comme tout territoire, ce territoire urbain de l'automobile reste « conjointement, le produit d'un processus d'appropriation d'un groupe social et le cadre du fonctionnement de la société. »¹⁴⁸ L'étudier nécessite alors de parvenir à conjuguer ces deux dimensions, celle participant de l'avènement d'une territorialité spécifique qui touche aux utilisations régulières de ce moyen de transport comme celle relevant d'une production sociétale des éléments d'une organisation territoriale éminemment influente. Toutefois, ainsi que nous l'avons précédemment énoncé, ces deux processus ne nous paraissent pas avoir la même importance, le même poids dans la constitution du territoire urbain de l'automobile, à l'image d'ailleurs des catégories d'agent desquelles ils dépendent. En effet, « si tous les individus qui forgent les agrégats sociaux d'aujourd'hui possèdent aussi une compétence territoriale (au même titre que sociale) indéniable, tous ne bénéficient pas du même statut, tous ne détiennent pas le même pouvoir d'opérateur, de créateur territorial. »¹⁴⁹ A ce titre, on peut donc estimer que l'agent qui organise et modèle le territoire de manière privilégiée, c'est la société prise dans toute la complexité des rapports sociaux, des structures économiques et politiques, des instances administratives et institutionnelles et des formes d'expression culturelle qui la caractérise.

« En tant que produit, le territoire est alors une cristallisation spatiale des relations de pouvoirs entre plusieurs acteurs »¹⁵⁰ et tend à projeter dans l'espace les structures spécifiques d'un groupe humain. C'est pourquoi « identifier les territoires revient, pour partie, à décrypter les structures qui les sous-tendent »¹⁵¹ mais aussi à rendre compte des processus qui les voient émerger. En cela, la théorie des champs nous sera utile, pour débrouiller les modalités du jeu qui président à la constitution du territoire urbain de l'automobile et surtout pour apprécier la façon dont les structures sociales interfèrent dans cette opération. Cependant, afin de mieux saisir le poids particulier des facteurs spatiaux au sein de ce processus territorial, nous avons été amenés à concevoir des outils de compréhension plus spécifiques, distinguant une production dite exogène d'une production que nous qualifierons d'endogène. Le premier outil d'analyse renvoie à un *territoire produit pour l'automobile*, ou *produit-territoire* : liée à des interventions sur l'espace résultant de l'action des forces sociales, économiques et institutionnelles, cette production est dite exogène parce qu'elle va chercher les éléments de sa dynamique hors des configurations territoriales existantes. Le second met en évidence un *territoire produit par l'automobile*, ou *territoire auto-produit* : nous qualifions cette production d'endogène car elle repose avant tout sur la dynamique interne du système territorialisé de mobilité automobile et sur sa lutte intrinsèque pour sa perpétuation et sa reproduction. Quelque

¹⁴⁸ J. SCHEIBLING, op.cit., p.143.

¹⁴⁹ G. DI MEO, 1998, op.cit., p.8.

¹⁵⁰ C. LEFEVRE, B. JOUVE, "Nouveaux acteurs et nouveaux territoires dans les grandes agglomérations européennes : une approche comparative à partir des réseaux lourds de transport collectif", in *Annales de Géographie*, n°568, novembre-décembre 1992, p.622.

¹⁵¹ G. DI MEO, 1998, op.cit., p.141.

soit ce qui les différencie, ces deux processus demeurent pour autant partie prenante d'une même construction territoriale, de laquelle ils contribuent à donner une image évolutive, complexe mais toujours unifiée.

La thèse que nous développons entend donc expliquer la place et le rôle de l'automobile par la production au sein de l'espace – ou du champ – urbain d'un territoire pour ce moyen de transport. Cette proposition restitue toute l'importance des opérations d'aménagement, du jeu des forces socio-économiques dans les structurations spatiales et plus généralement des entreprises d'objectivation d'un espace urbain que nous pratiquons tous individuellement – ce qu'Angelo Turco nomme « rationalité territorialisante » et qui constitue en fait une des « modalités par lesquelles le corps social vit et se reproduit. »¹⁵² Mais elle contribue également à souligner tout ce que peut avoir d'engageant pour l'avenir un processus qui, en s'inscrivant matériellement dans l'espace, tend par nature à limiter ses possibilités de réversibilité. Elle amène alors à formuler plusieurs hypothèses :

- d'abord, que les représentations et les comportements individuels ne constituent pas la raison unique voire même première de la demande de mobilité automobile et qu'il est essentiel de considérer les processus de génération de cette demande en milieu urbain ;
- ensuite, que la production d'un territoire de l'automobile concourt à assurer une domination de ce moyen de transport en milieu urbain et son inscription durable dans les pratiques de mobilité urbaine ;
- enfin, que cette logique territoriale invitant au règne de l'automobile peut néanmoins être contestée dans certains espaces, en préservant l'organisation de mobilités urbaines alternatives.

0.2.2.2. Les modalités d'une confrontation à trois terrains d'étude

Nous avons retenu plusieurs terrains d'étude pour évaluer la portée réelle de telles propositions, selon des principes qu'il nous faut à présent définir.

Choix des terrains d'étude

Avant tout, c'est l'agglomération lyonnaise qui servira de cadre principal à notre approche de l'automobile en milieu urbain. En France, Lyon est en effet de ces grandes agglomérations pour lesquelles les questions de déplacements sont devenues des enjeux majeurs, en raison du rôle qu'elles jouent dans le fonctionnement quotidien du champ urbain et de l'acuité particulière avec laquelle s'expriment les problèmes inhérents à la gestion de la mobilité dans des organisations socio-spatiales de cette taille. Par sa qualité de carrefour routier de première importance autant que par son statut de métropole régionale aux ambitions internationales, la capitale rhodanienne est certainement – derrière l'agglomération parisienne qui présente une certaine spécificité en la matière – une des villes françaises pour laquelle la place de l'automobile relève d'une

¹⁵² A. TURCO, *Les représentations en acte*, cité in G. DI MEO, *L'homme, l'espace, la société*, Anthropos-Economica, 1991, p.144.

problématique politique éminemment complexe, entre multiplicité des contraintes et nécessité d'action.

Agglomération millionnaire, Lyon se caractérise par le maintien d'une centralité particulièrement forte et attractive au sein d'une aire urbaine qui ne cesse de s'étendre. Entre convergence des flux et dispersion spatiale, l'essentiel des difficultés d'organisation d'un système de déplacements cohérent à l'échelle d'une agglomération se trouve ainsi résumé. Par ailleurs, en matière routière, la capitale des Gaules a été marquée par de nombreuses réalisations de nature spectaculaire ou novatrice : du percement du tunnel de Fourvière – amenant le transit national et international jusqu'au cœur de la ville par une infrastructure qui est, selon Christian Montès¹⁵³, le seul exemple français d'autoroute intra-urbaine – à la réalisation du tronçon nord du périphérique – tentant de s'inscrire, non sans peine, dans une nouvelle génération de voies rapides urbaines à péage –, l'agglomération lyonnaise propose une vision édifiante de la façon dont les politiques urbaines ont tenté de prendre en compte les questions de mobilité automobile. Au fil du temps, elle a également présenté différentes formes d'action politique locale, dont les orientations mais aussi parfois les contradictions apparaissent par bien des points emblématiques : du maire bétonneur et résolument pro-automobile des années 60, « très fier d'obtenir chaque année pour sa ville "la coupe d'or de la circulation" décernée par l'*Auto Journal* »¹⁵⁴, au président de la communauté urbaine partant publiquement en croisade contre l'usage irrationnel de l'automobile¹⁵⁵ et pour la priorité aux transports collectifs¹⁵⁶, tout en lançant parallèlement un plan sans précédent de construction de parcs de stationnement dans l'hypercentre, les schémas stratégiques et décisionnels apparaissent riches en enseignements potentiels. Aujourd'hui encore, à travers les débats et les enjeux qui se sont concentrés autour de l'adoption du Plan de Déplacements Urbains et de la réapparition du tramway dans l'agglomération, c'est plus que jamais de la condition urbaine de l'automobile dont il est question.

Cette rapide présentation permet d'envisager en quoi ce terrain d'étude présente des perspectives d'analyse particulièrement intéressantes. Toutefois, il nous apparaît également clairement que « toute évaluation suppose (...) une comparaison ».¹⁵⁷

En fait, plus qu'à une comparaison intégrale où les "spécimens" mis en relation bénéficieraient d'un traitement équivalent, nous nous livrerons à une mise en perspective du cas lyonnais dans la mesure où les deux autres terrains retenus ne seront pas étudiés avec un degré de précision aussi important. Les principes de cette exploration plurielle n'en restent pas moins ceux d'une démarche comparative : souligner la relativité de toute

¹⁵³ 1992, op.cit.

¹⁵⁴ R. NEYRET, *Le livre de Lyon*, LUGD, 1995, p.217.

¹⁵⁵ cf. M. NOIR, "L'usage de la voiture individuelle est devenu irrationnel", Entretien publié dans *Le Monde* du 8-9 septembre 1991.

¹⁵⁶ cf. M. NOIR, "A propos du financement des transports urbains : il faut frapper vite et fort", Entretien paru dans le numéro de *Transport Public* de décembre 1992.

¹⁵⁷ C. MONTES, 1992, op.cit., p.19.

solution en la resituant dans son contexte et montrer qu'il n'existe pas une vérité universelle et intemporelle, *one best way*, mais un éventail de possibilités déterminées par un ensemble de contraintes, d'intérêts et de valeurs qui, s'il interdit d'ériger un exemple en modèle, n'exclut pas pour autant toute transposition d'expériences entre les terrains ; révéler parallèlement les constantes qui transcendent les circonstances particulières et mettre en lumière différentes alternatives permettant d'ouvrir une porte sur un "champ des possibles".

Pour mener à bien cet exercice, nous avons souhaité nous appuyer sur une autre agglomération française, ce qui permet d'évacuer les différences de contextes institutionnels, mais aussi sur une agglomération étrangère, afin d'enrichir l'analyse d'un éclairage moins franco-français. Pour cette dernière, l'appartenance à un pays européen s'imposait d'autant plus « que Lyon se place aujourd'hui résolument dans le cadre européen et multiplie les comparaisons avec les villes étrangères, à la fois pour y chercher des solutions et pour conforter ses ambitions d'Eurocité »¹⁵⁸ ; il nous est également apparu judicieux, afin de préserver des conditions socio-économiques globales comparables, que ce pays dispose comme la France d'une industrie automobile importante. Enfin, mais est-il réellement besoin de le préciser, ces agglomérations se devaient de présenter des caractéristiques similaires à celle de Lyon, au niveau de leur masse démographique, de leurs ambitions métropolitaines et des enjeux attachés à la politique de déplacements. En vertu de ces exigences, notre choix s'est finalement porté sur Lille et Stuttgart.

Mais, à notre sens, l'intérêt de cette double désignation ne réside pas uniquement sur la conformité aux critères de similarité exposés ci-dessus. Elle repose surtout sur la diversité des structures spatiales qui sont ainsi proposées : contrairement à Lyon, le centre lillois se caractérise par sa relative petitesse, inhérente à une centralité d'agglomération éclatée au sein de ce qui constitue, en France, un exemple assez unique de conurbation ; l'agglomération de Stuttgart, pour sa part, se spécifie par l'articulation d'un centre fort avec une véritable structure polynucléaire dont une des vocations est d'ordonner l'extension urbaine. Ainsi cette mise en perspective doit nous permettre d'approfondir un rapport entre espaces et territoire soumis à la même question : dans quelle mesure les structures urbaines spécifiques et les paramètres spatiaux s'immiscent-ils dans le dessin du territoire de l'automobile ? Analyser les correspondances entre les différents types d'espace urbain – et notamment entre les espaces denses et les espaces d'urbanisation plus lâche, entre des territoires où la rareté de l'espace est un élément fondamental et les nouveaux territoires de l'urbanisation –, entre des structures urbaines dissemblables – celles de l'agglomération de Lyon, de Lille et de Stuttgart – et les organisations territoriales constituées de l'automobile conduira à s'interroger autant sur les latitudes des choix politiques que sur la fonction de l'espace. A travers les structures et les dynamiques spatiales, il s'agit de juger du rôle d'un élément qui peut être tout autant une force de mutation qu'un facteur homéostatique, sans oublier que l'espace urbain n'est pas lui-même une donnée mais résulte là encore d'une construction territoriale complexe. A cet égard, même si la portée nomothétique d'une analyse qui ne s'appuie que sur trois cas concrets – dont le choix comporte par ailleurs

¹⁵⁸ C. MONTES, 1992, op.cit., p.62.

une inévitable part d'arbitraire – est forcément discutable, nos conclusions ne renonceront pour autant pas à acquérir une portée qui dépasse le strict cadre spatial de notre étude.

Méthodologie d'étude des terrains

Cette confrontation de notre questionnement général à des terrains spécifiques a nécessité l'association de plusieurs sources documentaires ainsi que la mobilisation de techniques d'investigation diverses.

En premier lieu, nous nous sommes inspirés de la littérature disponible sur le sujet, qu'il s'agisse d'ouvrages de synthèse ou d'analyse : littérature traitant de la ville et des phénomènes urbains, avec une préférence – non exclusive toutefois – pour les approches géographiques ; ouvrages spécifiquement attachés à la question de l'automobile, plus rares et surtout plus rarement d'essence géographique ; publications sur les transports et les déplacements urbains, qui constituent une littérature extrêmement abondante ; enfin des livres consacrés à nos terrains d'étude, selon des angles d'approche là encore très variés. Il faut intégrer à cette littérature les articles tirés de la presse scientifique, les travaux universitaires en tout genre (synthèses de recherche, thèses, mémoires...etc.) ainsi que les études des divers organismes impliqués dans les processus décisionnels, même si elles sont sans doute plus que d'autres soumises à des dérives subjectives à l'égard des objets de recherche.

Ensuite, nous avons mobilisé plusieurs techniques de collecte et de traitement de l'information pour parfaire notre connaissance des réalités de terrain, en nous intéressant aux représentations individuelles et collectives, aux régularités statistiques des phénomènes observés de même qu'aux pratiques et discours relatifs aux politiques d'équipement et d'aménagement. En ce qui concerne l'observation statistique des réalités urbaines, nous avons eu largement recours, pour nos deux exemples français, aux chiffres de l'INSEE mais aussi aux mesures locales des déplacements et de leurs modalités, que ce soit par le biais des enquêtes ménages, de comptages ou encore d'études menées ou commanditées par les collectivités locales sur des sujets plus spécifiques comme le stationnement par exemple ; pour l'agglomération de Stuttgart, la principale différence tient dans la remarquable substitution du Land du Bade-Wurtemberg¹⁵⁹ et de la municipalité de Stuttgart à l'institut statistique national, ces collectivités ayant toutes deux mises en place des services statistiques recueillant annuellement des données d'une très grande richesse. Quant à l'analyse des politiques urbaines, elle a nécessité là encore la combinaison de plusieurs sources : documents de planification, documents de présentation des orientations politiques à l'opinion mettant en évidence le discours argumentatif des "décideurs", archives des délibérations des assemblées locales, articles de la presse écrite locale¹⁶⁰ et enfin entretiens avec différents intervenants de la scène locale – techniciens des collectivités locales ou d'opérateurs privés, agents économiques, élus et membres de l'opposition politique ou d'associations

¹⁵⁹ qui a par ailleurs le mérite de proposer une consultation en ligne gratuite des données statistiques à l'adresse suivante : <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de>

¹⁶⁰ par leur support papier ou par l'intermédiaire de leur site internet pour nos terrains d'études éloignés.

locales, universitaires et autres experts nous ont permis de réunir en la matière une assez grande diversité d'interlocuteurs.

Il ne restait alors qu'à s'efforcer de rassembler l'ensemble de ces éléments d'origine disparate dans une approche visant à présenter une grille de lecture commune des processus et des politiques censés participer à la production d'un territoire urbain de l'automobile.

□

L'objet de cette thèse est donc de proposer une vision de la genèse et des dynamiques d'un territoire de l'automobile dans les rapports complexes qu'il entretient avec les espaces urbains dans lesquels il s'inscrit. De cette confrontation qui est d'abord affaire de conjonction naît la proposition d'une production territoriale qui, si elle reste d'essence sociale, intègre progressivement des éléments d'ordre spatial essentiels, porteurs de dynamiques spécifiques.

Dans une première partie, intitulée *territorialités*, il s'agira d'exposer les données de cadrage général, sur nos terrains d'étude d'abord, puis sur les pratiques et les représentations des usagers de l'automobile dans leur rapport à ce que l'on peut considérer comme leur territoire premier, leur véhicule, mais aussi, au-delà, à l'espace urbain. Car ces éléments, qui ne sont le plus souvent singuliers qu'en apparence, sont en fait révélateurs d'enjeux qui touchent à l'organisation de la société dans son ensemble pour s'incarner, par le biais d'un processus territorial, dans les champs urbains.

La cristallisation de ces enjeux dans les politiques locales nous amènera ensuite à étudier les modalités concrètes de production des territoires urbains de l'automobile. A cet égard et du fait des dynamiques qui animent ces derniers et des différenciations qui se trouvent ainsi engendrées, il nous a semblé que l'on pouvait distinguer, au sein des agglomérations urbaines, deux types de territoire ou plutôt deux logiques territoriales : celle d'une "automobile-reine" et celle d'une "automobile-contestée".

La *logique territoriale de l'automobile-reine*, développée dans la deuxième partie, va au-delà du statut privilégié accordé à ce moyen de transport au sein du champ urbain, en particulier par la réalisation d'un réseau d'infrastructures de circulation spécialisé, pour observer l'apparition de positions hégémoniques qui s'exposent dans les structures et les organisations spatiales et qui sont alors porteuses de dynamiques alimentant la pérennité de cette domination.

Quant à la *logique territoriale de l'automobile-contestée*, traitée dans notre troisième et dernière partie, elle participe, nous semble-t-il, d'un mouvement qui tend à s'affirmer comme une alternative à celui de l'automobile-reine. Elle vise ainsi principalement à s'opposer aux tendances hégémoniques de la voiture particulière, en luttant contre ses effets les plus néfastes mais sans que cette contestation ne rime pour autant avec disparition.

Les territoires de l'automobile-reine et de l'automobile-contestée tendent cependant à se compléter et à s'interpénétrer pour dessiner un territoire urbain de l'automobile qui phagocyte ces deux logiques territoriales, tout en présentant selon les cas des dosages variés. C'est pourquoi nous nous attacherons à redonner dans nos développements toute

leur complexité à ces deux types qui relèvent d'un procédé explicatif commode, pertinent mais parfois réducteur, et ce afin de révéler ce qui fait peut-être leur plus grand intérêt : la diversité de leur dosage dans la constitution et la dynamique d'un territoire unique. Ce faisant, notre démarche entend mettre en évidence non pas une finalité mais des logiques, des mécaniques et des effets, qui pourront alors légitimement fournir des éléments de prospective interrogeant l'avenir urbain de l'automobile.

Première Partie – Territorialités



Lyon : « Le tramway sur le campus de l'Université Lyon 2 à Bron »



Stuttgart : « La gare centrale surmontée du sigle Mercedes »



Lille : « Le nouveau périphérique Est au-dessus des voies du TER »

Les trois premiers chapitres de notre développement doivent être considérés, afin de dépasser l'apparence parfois hétéroclite de leur association, en fonction d'un objectif commun qui est de jeter les bases de notre travail. Intitulée *territorialités*, cette première partie constitue une approche liminaire des phénomènes de territorialité relatifs à l'automobile en milieu urbain, tels que nous entendons les traiter dans cette thèse.

La première forme de territorialité à explorer se rapporte naturellement à nos terrains d'étude. Le chapitre 1 vise donc à présenter, tant au niveau de leurs spécificités spatiales que des modalités de mobilité qui les caractérisent, les trois territoires urbains que nous avons retenues pour évaluer l'intérêt et la portée de nos considérations théoriques. Cette familiarisation initiale avec les agglomérations de Lyon, Lille et Stuttgart nous paraît en effet indispensable à une bonne appréhension des contextes locaux dans lesquels s'inscrivent les processus de production du territoire de l'automobile.

La deuxième territorialité dont il est question renvoie à l'appropriation qui est faite, par

les automobilistes, de leur instrument de mobilité (chapitre 2). Fortement chargés psychologiquement et socialement, les comportements attachés à la possession et à l'utilisation de la voiture particulière s'inscrivent alors clairement dans une réflexion relative à ce que Gabriel Dupuy nomme l'automobile-territoire. A défaut d'établir un rapport immédiat à l'espace urbain environnant, il est surtout question ici de saisir les terrains sociaux sur lesquels se place cet objet du quotidien consommé par les individus. Sans cet éclairage sur les modalités d'investissement par les automobilistes de leur véhicule si particulier, la fonction et la place de ce mode de déplacement dans la société, et donc dans ses espaces et dans ses territoires, nous sembleraient être imparfaitement appréhendées.

Enfin, la troisième et dernière territorialité, présentée dans le chapitre 3, vise à comprendre en quoi et sous quelles formes l'espace urbain est approprié par cette catégorie spécifique d'utilisateurs que sont les automobilistes. Cette ultime territorialité est sans doute celle qui mérite le mieux son nom, puisqu'elle considère les possesseurs et utilisateurs de l'automobile dans leur rapport ordinaire à l'espace et éclaire alors la manière dont ce dernier peut devenir territoire. Il s'agit donc d'étudier les pratiques et les représentations spatiales individuelles qui mettent en relation les infrastructures et les lieux constitutifs du territoire urbain de l'automobile, tout en exposant à quel point « apprentissage ou perception de la ville et du territoire (...) paraissent se situer déjà à l'articulation de l'individuel et du collectif ».¹⁶¹

Chapitre 1. Présentation des terrains d'étude retenus

« Et tout commence par des présentations, présenter et rendre présent... » André Benedetto, *Emballage*

Ainsi que nous l'avons justifié en introduction, le choix de nos terrains d'étude procède d'un intérêt pour leurs similitudes mais aussi pour leurs dissemblances. Les configurations locales proposées par Lyon, Lille et Stuttgart nous semblent néanmoins mériter une analyse plus approfondie, s'attachant à la spécificité de leurs organisations urbaines tout autant qu'aux pratiques de mobilité qui les caractérisent. Cette présentation à double entrée se trouve alors confrontée à une même question, celle des limites territoriales d'analyse les plus adaptées à notre approche de l'automobile en milieu urbain.

1.1. Trois types spécifiques d'organisation urbaine

Ce que sont devenues les agglomérations de Lyon, Lille et Stuttgart, elles le doivent d'abord à des histoires différentes, qui se sont incarnées spatialement dans des sites spécifiques. Leur développement donne ainsi à voir des structurations urbaines, des maillages du territoire ainsi que des organisations socio-spatiales qui participent de l'identité de ces villes autant que de l'intérêt d'un questionnement sur la place occupée

¹⁶¹ M. RONCAYOLO, op.cit., p.21.

par l'automobile dans chacune d'entre elles.

1.1.1. Des sites aux histoires différentes

Pour commencer, nous allons rapidement voir comment nos trois villes ont composé avec des sites aux caractères fort différents. Car, sans tomber dans une analyse teintée de déterminisme physique, l'importance du site n'est jamais à négliger notamment lorsqu'on s'intéresse, comme nous le faisons, aux questions de développement et de déplacements urbains. Ce sera également l'occasion d'aborder ce en quoi nos agglomérations présentent des caractéristiques morphologiques particulièrement typées.

Quand Lyon est descendu de sa colline pour s'étendre dans la plaine de l'est...

En premier lieu, le site de Lyon peut être qualifié de contraignant, quoi qu'en lui-même déjà relativement diversifié. En effet, son relief est très dissymétrique avec à l'ouest les monts d'Or et les monts du Lyonnais aux pentes d'accès abruptes, au nord un plateau terminé par la costière des Dombes et à l'est la grande plaine en partie inondable formée des terrasses d'un Rhône au caractère parfois sauvage. Ce fleuve constitue avec la Saône les deux autres éléments importants du site de Lyon, la Saône venant se jeter dans le Rhône au centre de la ville actuelle.

Si les monts de l'ouest ont hébergé la ville à son origine en raison notamment de leurs atouts défensifs, l'est et sa grande plaine vont ensuite accueillir l'extension spatiale contemporaine la plus significative, à tel point que c'est encore aujourd'hui le principal axe de développement de l'agglomération. Entre temps, la ville est descendue de sa colline d'origine pour conquérir la Presqu'île, jusqu'à ce qu'elle réussisse enfin à dompter les deux fleuves qui la bordent. C'est d'ailleurs seulement en 1789 que le confluent fut repoussé d'Ainay à la Mulatière grâce aux travaux de l'ingénieur Perrache achevés après sa mort. Cette date marque l'avènement de la Presqu'île dans ses limites spatiales actuelles mais également le début d'une véritable mise en valeur de la rive gauche du Rhône, qui transforma de vastes plaines agricoles inondables en implantations idéales pour les usines et les logements de la Révolution Industrielle. L'urbanisation s'est alors poursuivie en dessinant des couronnes successives correspondant aux différentes phases d'expansion de l'agglomération. Elle a ainsi longtemps suivi un modèle radioconcentrique, assurant la diffusion de la croissance urbaine autour de la commune centrale, même si c'est en faisant quantitativement prévaloir un développement vers l'est (figure 1).

Du point de vue des transports, si les vastes plaines de la rive gauche du Rhône et de l'Est lyonnais se sont avérées idéales pour les infrastructures modernes, car sans contraintes particulières, les collines et les fleuves furent autant d'obstacles qu'il fallut franchir au moyen de tunnels et de ponts. Jusqu'à aujourd'hui, trois tunnels furent notamment percés dans l'espoir de permettre un meilleur transit des automobiles à travers la zone dense. Le relief de l'agglomération lyonnaise a ainsi suscité de fortes contraintes pour l'organisation des déplacements et sa dissymétrie s'est trouvée à l'origine d'un développement spatial marqué, selon l'expression d'Alain Bieber, « par une

leurs châteaux successifs qui se trouvent aujourd'hui au cœur de la ville. Ce n'est qu'à partir du XIV^e siècle qu'une ville-château entourée de vignes s'est ainsi développée au fond de cette cuvette exiguë et bordée de pentes et de plateaux boisés. En 1805, par la grâce de Napoléon 1^{er}, l'accession des ducs de Wurtemberg au rang de monarchie royale fit de Stuttgart la capitale de leur royaume, et dans la seconde moitié du XIX^e siècle, sous l'impulsion de ces nouveaux monarques, la ville est entrée dans une longue période d'essor économique basée sur un développement industriel. C'est à ce titre un cas relativement rare de capitale politique devenue une grande métropole industrielle.

Si l'industrie mécanique dans son ensemble a contribué à l'essor et à la réputation de Stuttgart, c'est surtout l'industrie automobile qui, dans une incroyable atmosphère d'effervescence technologique, a marqué la ville de son empreinte grâce au dynamisme d'entrepreneurs et d'inventeurs locaux aussi connus que Daimler, Porsche ou Bosch. Ce décollage économique fut contemporain d'un développement spatial de la capitale du royaume de Wurtemberg : par l'extension de ses faubourgs, elle absorba alors plusieurs petits villages proches et commença notamment à investir la vallée du Neckar. Mais dès cette époque et jusqu'à nos jours, l'expansion urbaine se heurta aux fortes contraintes du site (figure 2). Après le remplissage de la cuvette, la croissance fut donc reportée soit, comme nous venons de l'évoquer, dans la vallée du Neckar devenue un axe industriel important – surtout après l'ouverture d'un port en 1958 –, soit au-delà de la couronne boisée puisqu'un parti pris d'urbanisme, jamais démenti depuis, a permis de sauvegarder la quasi totalité des zones naturelles alentour, que ce soit les plateaux forestiers ou certaines pentes aux vignes et vergers abondants (figure 3) ; d'où le surnom donnée à la ville : *die Grosse Stadt im Grün*. Ainsi, outre l'éclatement du territoire de la ville-centre en divers noyaux, des communes comme Böblingen, Esslingen, Waiblingen ou encore Ludwigsburg se sont fortement développées, en absorbant une partie de la croissance de Stuttgart et en dessinant une couronne « d'agglomérations satellites disposées en noyaux plus ou moins denses autour de l'"astre" central. »¹⁶⁴

Du point de vue des transports, ces particularités physiques ont circonscrit un centre qu'il fallut bien desservir et qui fut donc fortement marqué par les infrastructures de communication, d'abord par le chemin de fer dont le passage fut suscité par les souverains régnants au XIX^e siècle – à tel point qu'il empruntait alors le parc du château –, et ensuite par deux routes à fort potentiel de trafic, puisqu'il s'agit de deux routes nationales qui desservent et traversent l'hypercentre. Par ailleurs, les fortes contraintes du site expliquent en grande partie l'absence d'un boulevard périphérique plus éloigné du centre-ville que le *city-ring* actuel, ainsi que la présence de différents tunnels permettant une pénétration dans le centre de Stuttgart.

¹⁶⁴ J. PELLETIER, C. DELFANTE, op.cit., p.84.

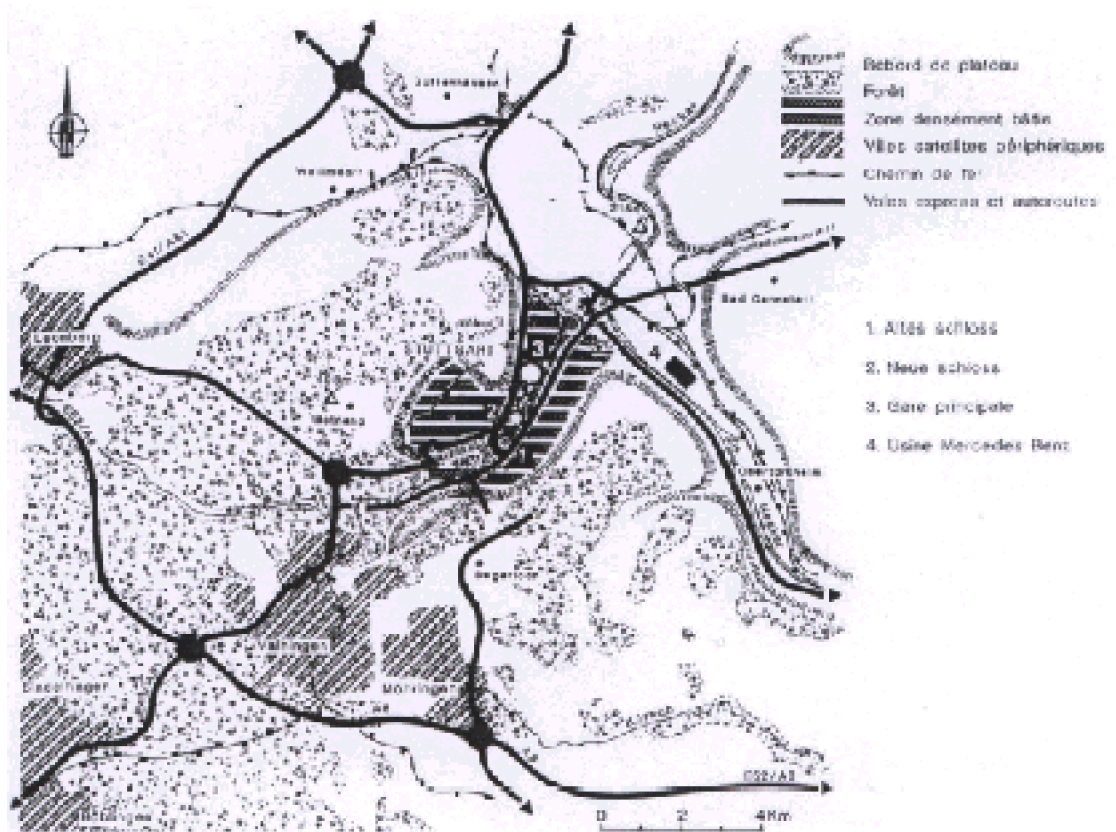
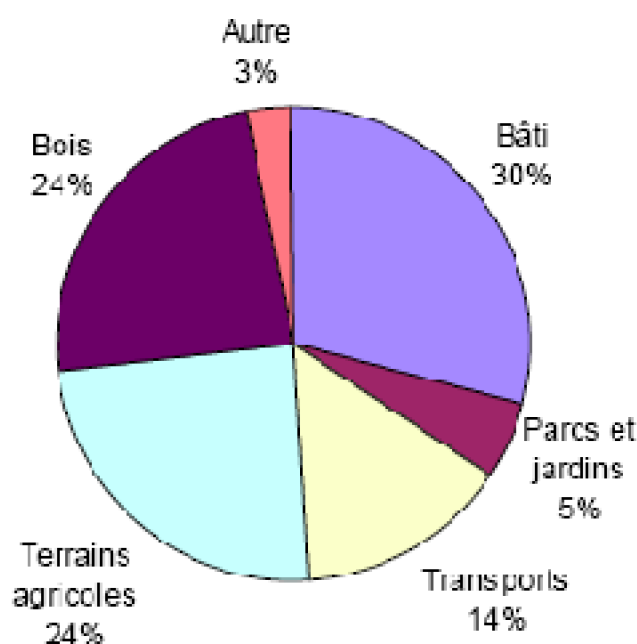


Figure 2- Le développement urbain de Stuttgart confronté à un site particulièrement contraignant

Source : J. PELLETIER, C. DELFANTE, Villes et urbanisme dans le monde



Source : *Landeshauptstadt Stuttgart*

Figure 3- L'utilisation des sols sur le territoire communal de Stuttgart en 2002

Source : Landeshauptstadt Stuttgart

A Lille, la constitution d'une conurbation unique en France

Lille, quant à elle, se distingue nettement de ses deux "consœurs" en étant quasiment assujettie à aucune contrainte de site. Située dans une vaste plaine, sa topographie présente de très faibles dénivellations et les débits des cours d'eau qui la parcourent sont médiocres. Si ces conditions géographiques n'imposent aucune restriction directe et particulière au processus d'urbanisation, elles rendent néanmoins vulnérable l'hydrosystème urbain lillois en limitant les ressources en eau. Cette situation impose alors une attentive protection des zones de champs captants, notamment ceux du sud menacés aujourd'hui par l'urbanisation et les infrastructures de transport.

Outre cette "absence de site", la spécificité lilloise réside dans la structure de son agglomération, unique en France. L'ancienne "Isla", établie dans un bras de la Deûle et dont Louis XIV souhaita que Vauban en fasse "la reine des citadelles", forme aujourd'hui avec deux autres villes, Roubaix et Tourcoing, une aire urbanisée continue. « Du seul point de vue de l'agencement et de la morphologie de l'espace urbanisé, il ne s'agit plus, bien entendu, d'un simple semis urbain dense, jointif, ni d'une agglomération classique rassemblant une banlieue continue autour d'un centre unique, mais d'un assemblage de plusieurs pôles avec un remplissage subordonné, mais incomplet. Un tel mode d'occupation de l'espace, qui implique également un système d'interrelations fonctionnelles étroites entre les principaux pôles correspond à la notion de "conurbation"

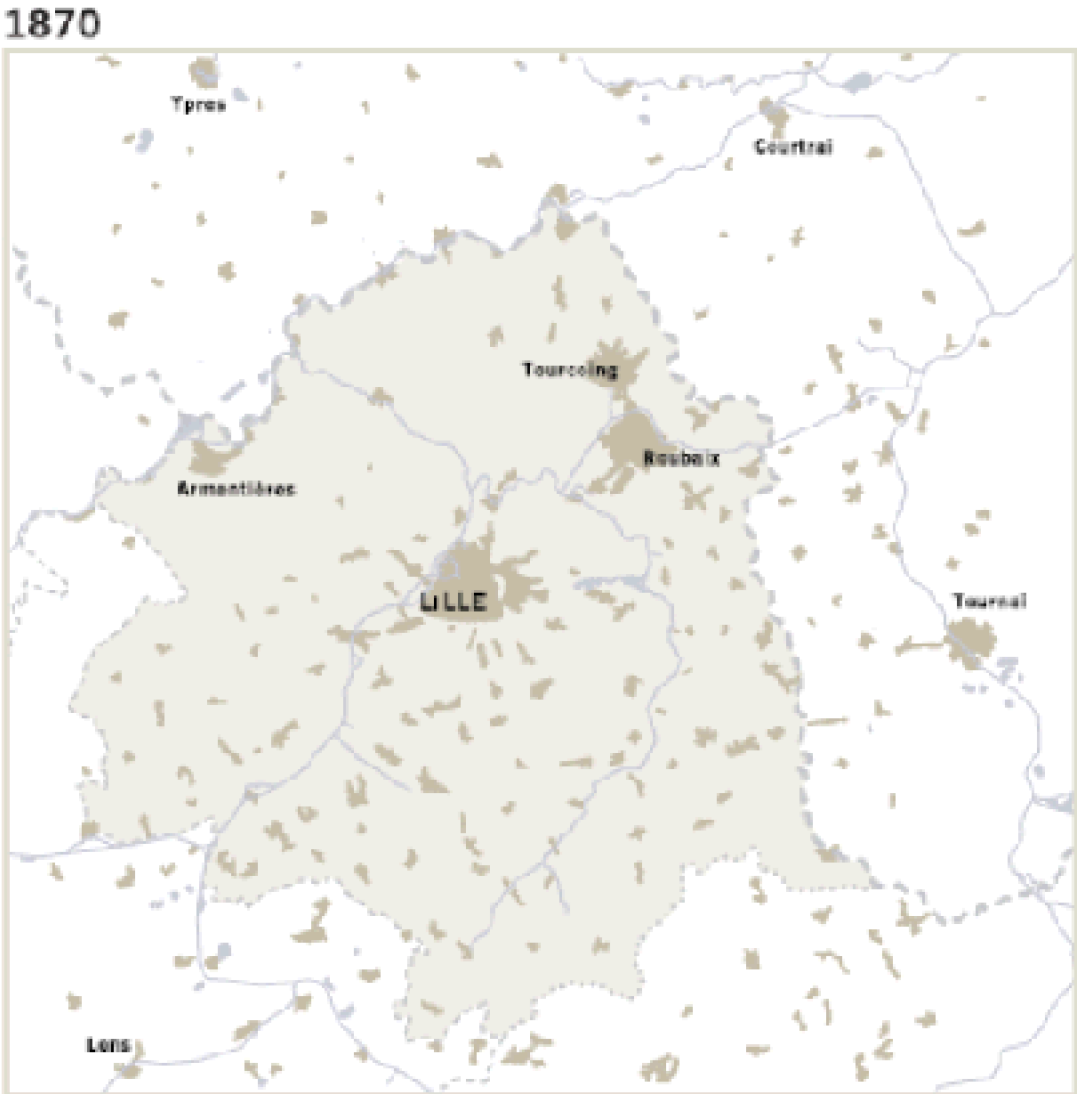
définie par P. Geddes »¹⁶⁵. Cette conurbation lilloise, « anomalie unique dans la trame urbaine française »¹⁶⁶, résulte donc historiquement de la coalescence de trois agglomérations dont les centres originels sont Lille, Roubaix et Tourcoing (figure 4). Si le rapprochement des deux dernières villes s'est opéré en premier, puisque les prémices en sont déjà visibles au début du siècle, la jonction avec le chef-lieu du département du Nord n'a été entérinée qu'en 1968 par l'INSEE, lors du regroupement des deux agglomérations de Lille et de Roubaix-Tourcoing.



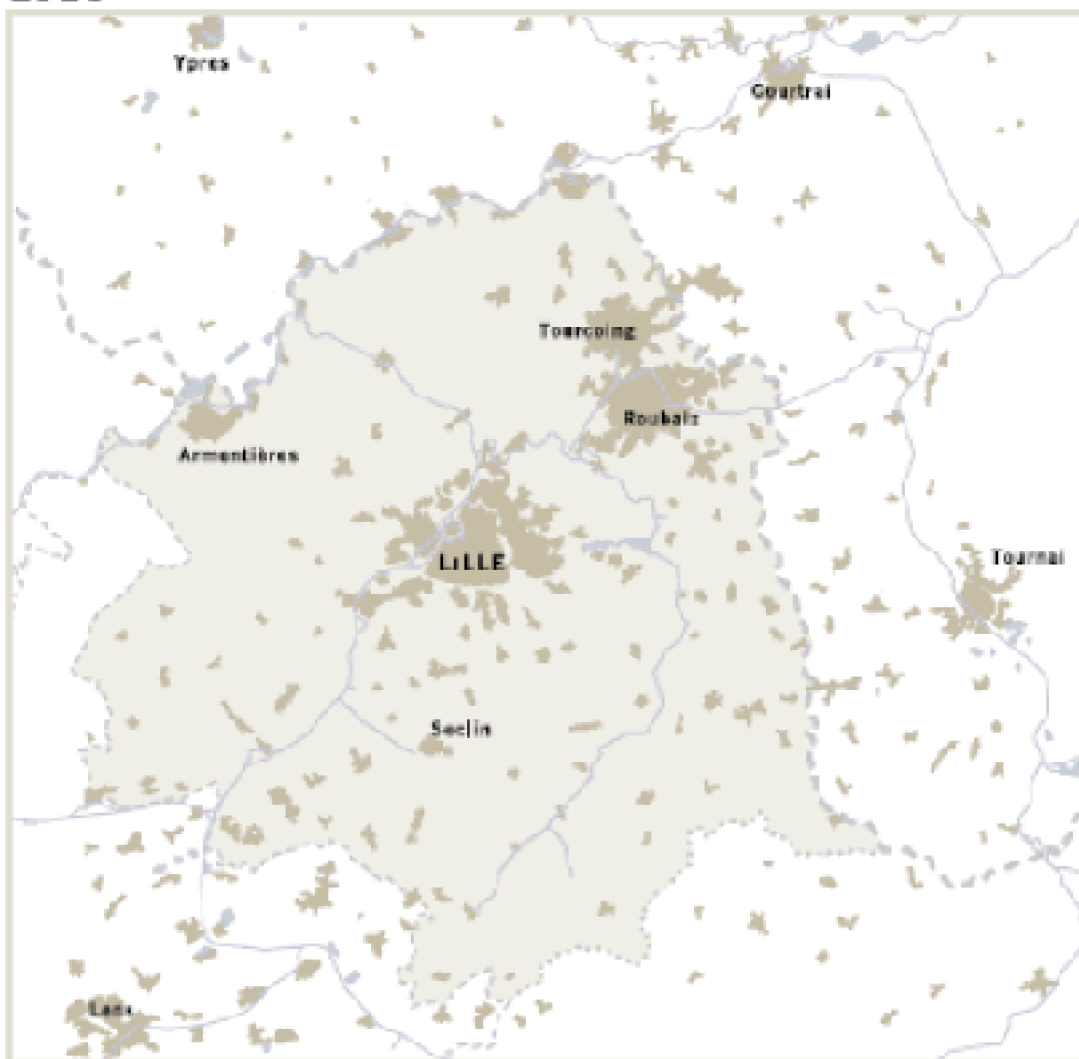
Figure 4- La constitution de la conurbation lilloise

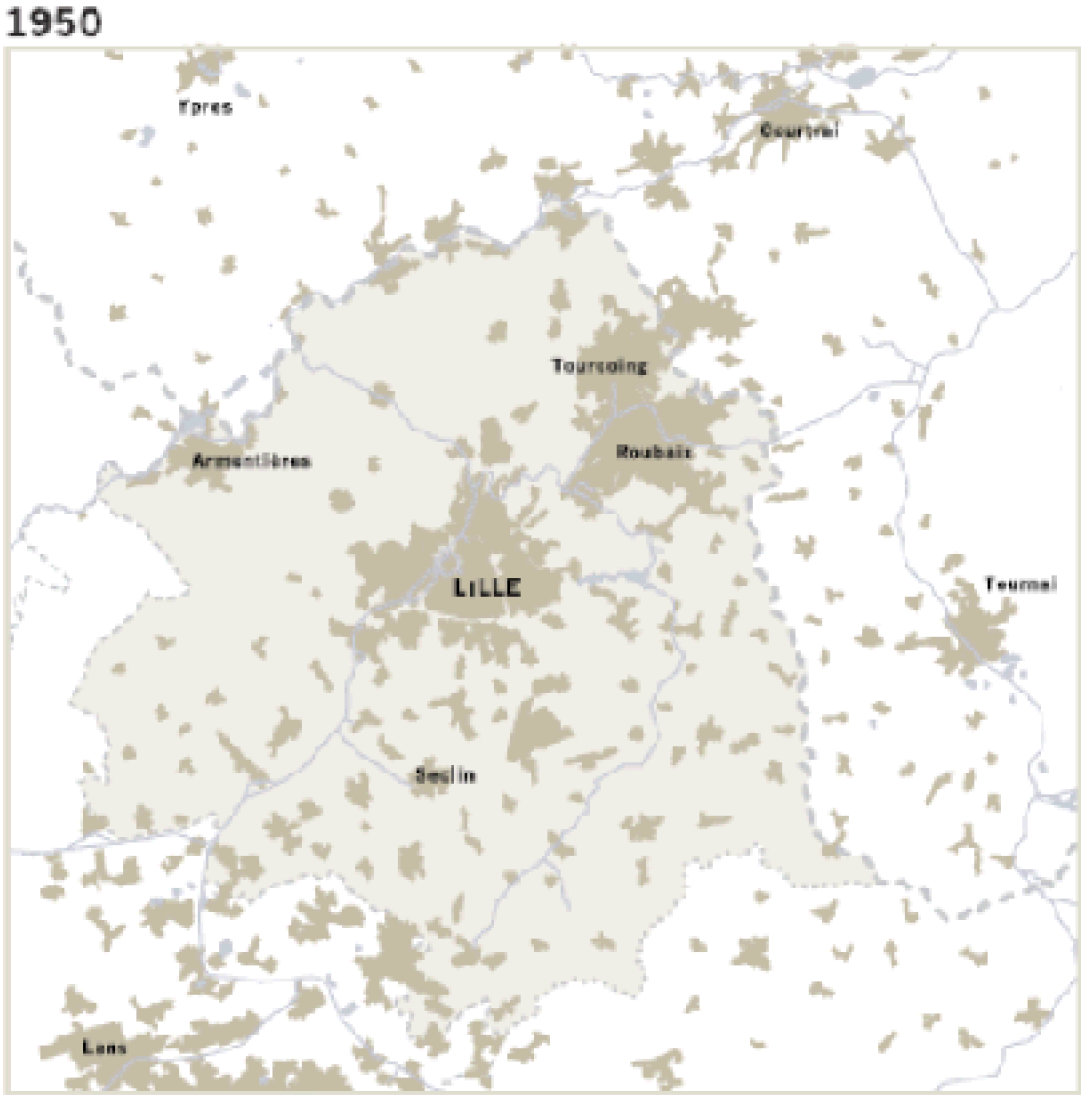
¹⁶⁵ P. BRUYELLE, *L'organisation urbaine de la région Nord-Pas-de-Calais*, tome 2, 1981, p.401.

¹⁶⁶ G. PINCHEMEL, 1964, cité in P. Bruyelle, op.cit., p.411.

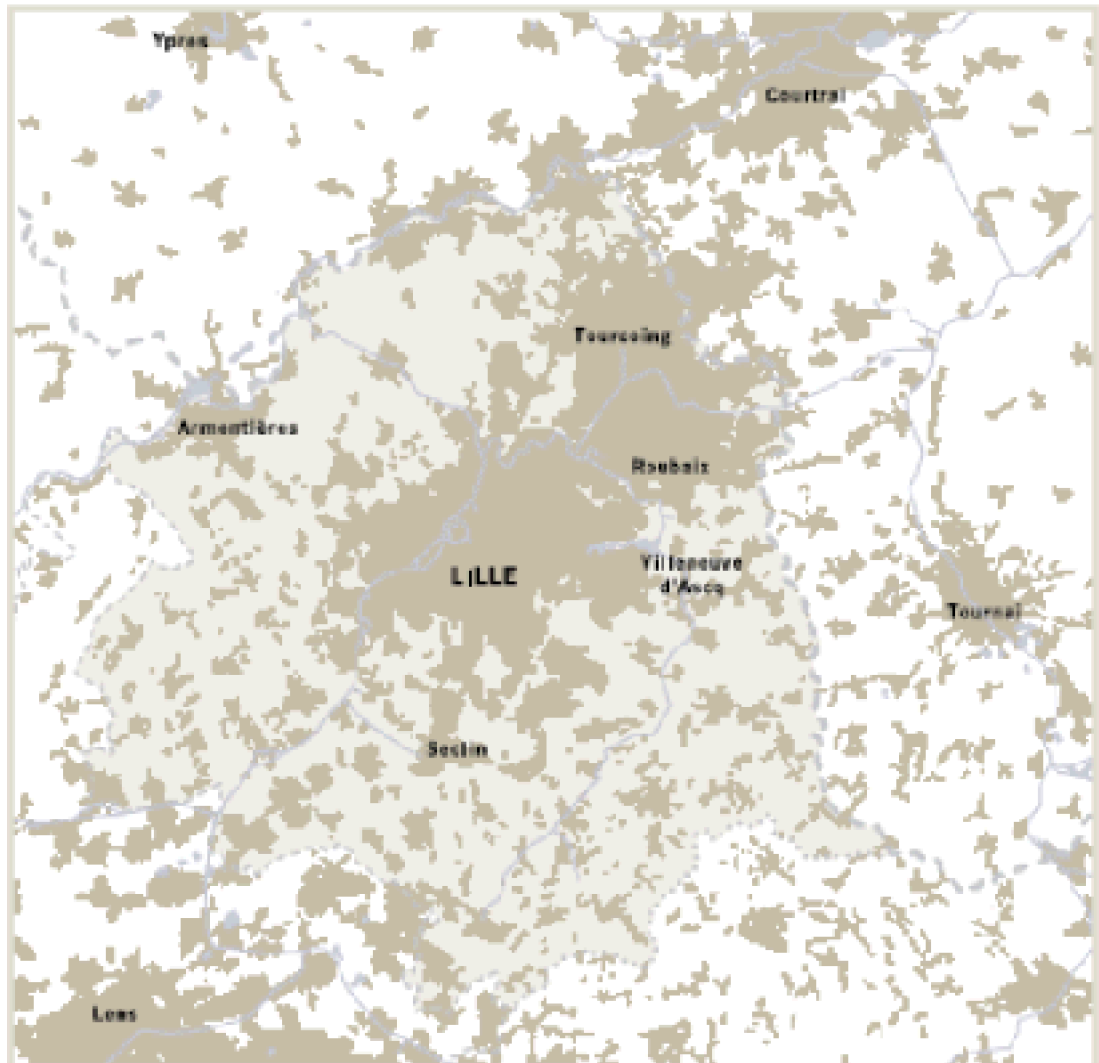


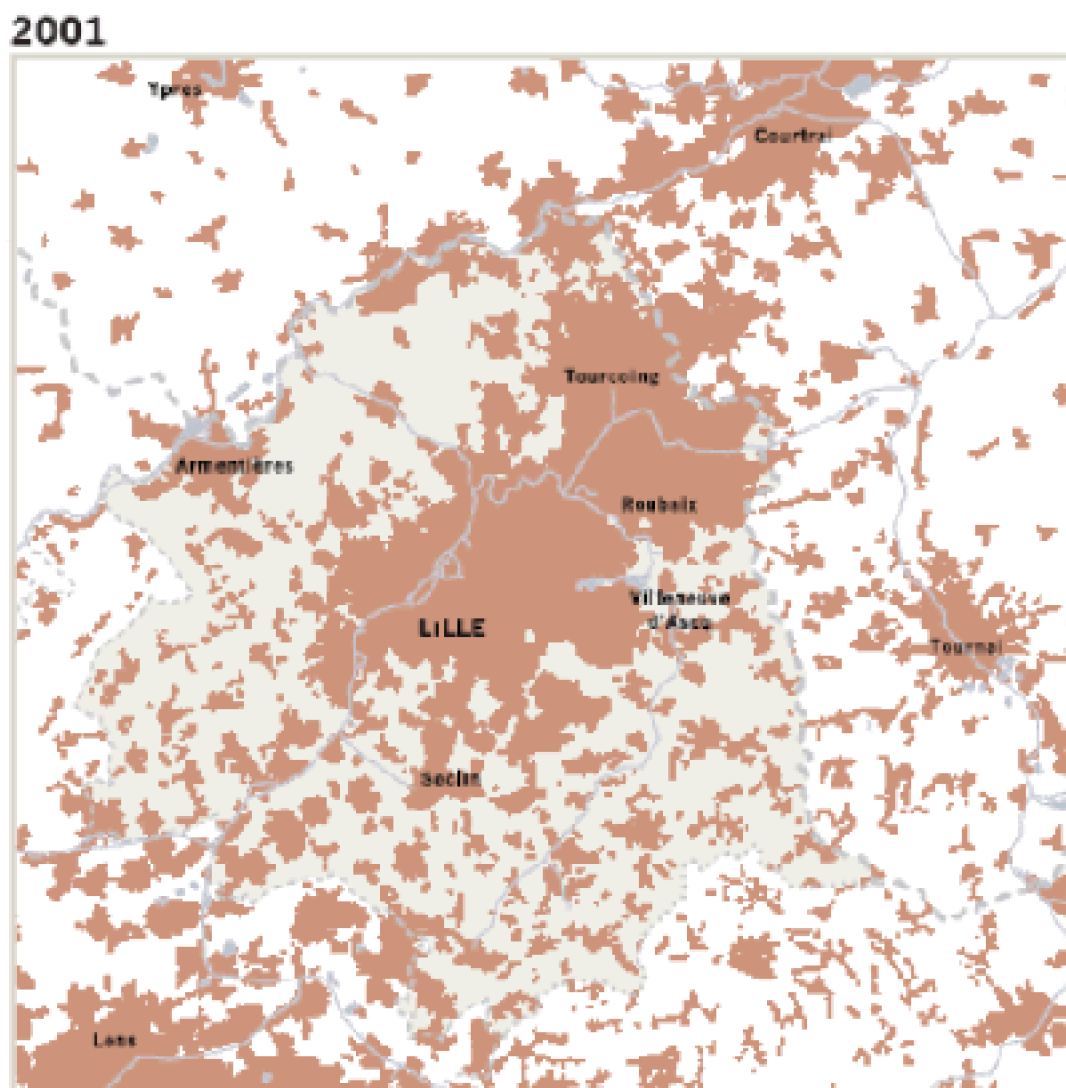
1910





1990





Source : Schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 2002

Auparavant néanmoins, une réalisation spectaculaire avait déjà préfiguré cette évolution officialisée à la fin des années 60 : il s'agit du « Grand Boulevard du XXème siècle » inauguré entre Lille, Roubaix et Tourcoing en 1909. En effet, la proximité des trois villes ainsi que la place occupée dans toute la région par l'industrie textile après le développement spectaculaire des filatures au XIXème siècle, a fait naître à la fois un sentiment de complémentarité et des idées d'union. Ces tendances sont parfaitement illustrées par le discours aux accents lyriques d'Eugène Motte, patron d'industries textiles, maire de Roubaix, conseiller général et député du Nord lors de l'inauguration du Grand Boulevard, le 4 décembre 1909 : « l'effort est commencé. Il faudra qu'il se continue. Si, de part et d'autre, on conserve cette ardeur d'entreprise et d'initiative qui nous ont réussi, Lille, Roubaix et Tourcoing se rejoindront, je le souhaite dans une grande étreinte. Les trois villes sont faites pour s'aimer... »¹⁶⁷ Ainsi, dès le début du siècle, l'agglomération des trois villes était déjà évoquée et on insistait sur le rôle que le Grand Boulevard pourrait

tenir dans ce processus. Arthur Stoclet, ingénieur en chef du Département du Nord, écrivait d'ailleurs dès 1899 : « la faible distance qui sépare Roubaix de Lille permet d'affirmer que la nouvelle route projetée sera rapidement bâtie sur toute la longueur et formera la rue principale de l'importante agglomération de six à sept cent mille habitants constituée par la réunion des trois villes »¹⁶⁸. Les faits furent loin de lui donner tort, puisque le boulevard a longtemps constitué un véritable trait d'union entre les villes, notamment en favorisant une urbanisation "en bordure" qui précipita leur jonction.

Néanmoins, cela n'aurait pu être si ce projet d'infrastructure devenu réalité ne s'était pas ensuite inscrit dans un contexte géographique approprié et dans un processus spatial qui allait conforter cette évolution. L'étalement urbain extrêmement rapide des années 50 permit ainsi d'achever quasiment la continuité spatiale entre les agglomérations primitives, et de créer un espace où il est aujourd'hui pratiquement impossible de tracer une limite morphologique entre les banlieues. Mais si, morphologiquement, il est vrai qu'il est « de plus en plus difficile de parler de banlieues roubaisiennes ou lilloises, mais plutôt d'un espace suburbain indifférencié, de banlieues communes de l'agglomération »¹⁶⁹, nous verrons plus loin que fonctionnellement les choses ne sont pas aussi évidentes.

L'édification volontariste d'une Ville Nouvelle, Villeneuve d'Ascq, décidée en 1966-67 lors de la politique lancée par le Vème Plan et dont la réalisation débuta en 1970 avec la fusion des communes d'Annapes, Flers et Ascq, est enfin venue parachever la conurbation dans la forme que nous lui connaissons aujourd'hui. Sans entrer dans le débat consistant à se demander s'il s'agit là d'une nouvelle banlieue ou du quatrième pôle de l'agglomération, rappelons simplement que l'un des objectifs originels de la Ville Nouvelle était « de parachever l'unification spatiale et surtout fonctionnelle de la Métropole ». Pour autant, Pierre Bruyelle insiste avec raison sur le fait que « la réalisation de la continuité spatiale de la conurbation ne signifie pas que l'espace pluripolaire soit devenu un espace homogène : la conurbation demeure un espace fonctionnellement morcelé où persistent de grandes disparités... »¹⁷⁰

Mais avant de nous intéresser davantage à l'organisation actuelle de nos agglomérations, il apparaît utile de préciser les cadres territoriaux qui délimiteront le champ de notre réflexion et, pour cela, de présenter les différents maillages du territoire existants.

1.1.2. Des maillages territoriaux complexes

Pour mieux circonscrire notre champ d'investigation, obligation nous est faite de nous plonger dans le "maquis" des périmètres de compétence et d'études ; "maquis" est

¹⁶⁷ propos rapportés dans l'article de A. DEMANGEON et A.C. WERQUIN, "Les ingénieurs, l'Etat et les villes : le boulevard du XXe siècle", in *Les annales de la recherche urbaine*, n°38, p.92.

¹⁶⁸ A. DEMANGEON, A.C. WERQUIN, op.cit., p.92.

¹⁶⁹ P. BRUYELLE, op.cit., p.457.

¹⁷⁰ ibid.

d'ailleurs si bien le mot que Jacques Bonnet, dans un article de 1982 qui traite des différentes délimitations territoriales de l'espace lyonnais, observe que « la multiplicité des circonscriptions laisse perplexe » et considère qu'elle « nuit évidemment à la cohérence des informations, interdisant toute comparaison dans le temps ou compliquant considérablement le travail des chercheurs. »¹⁷¹ Il faut dire que l'évolution urbaine contemporaine n'a pas aidé à clarifier la question. Avec l'avènement du phénomène urbain s'est en effet rapidement posée la question des limites de la ville et désormais, « l'agglomération contemporaine, débordant le plus souvent des cadres administratifs, ne répond plus à des critères aussi simples de contiguïté et de densité. »¹⁷²

On peut alors distinguer, selon l'utilisation qui en est faite, plusieurs types de découpages territoriaux : ceux destinés à la collecte d'informations, statistiques notamment ; ceux qui correspondent à des périmètres institutionnels ; ceux dont l'ambition consiste davantage à fixer un cadre d'action opérationnelle à l'aménagement ; ou encore ceux qui s'inscrivent dans une étude, une réflexion, une prospective. Ces différents types peuvent se superposer ou au contraire se multiplier sur un même territoire. Mais la principale difficulté réside sans doute dans l'adéquation entre les limites spatiales des structures décisionnelles et les réalités fonctionnelles de l'espace urbain. En effet, puisque « aménager, c'est contrôler un territoire », Christian Montès relève qu'aujourd'hui, en France comme dans nombre d'autres pays, un des enjeux prépondérants au sein du champ urbain consiste à essayer de « faire coïncider la structure de décision de l'agglomération et celle de son mode de fonctionnement – économique, "circulatoire" et social. »¹⁷³ Dans les faits, il nous faut néanmoins souligner « à la fois la multiplicité des découpages et leur permanence. »¹⁷⁴ Car, si les périmètres de compétences cherchent à s'adapter aux nouvelles réalités urbaines, la tendance n'est pas forcément pour autant à la disparition des périmètres existant antérieurement. Il faut sans doute voir là un des signes du lien très puissant qui existe entre pouvoir et espace. C'est évidemment à l'échelle nationale que ce lien s'exprime avec le plus de vigueur et de force mais il demeure présent à toutes les échelles géographiques. En concourant à la persistance des anciens découpages, notamment institutionnels, il explique alors en quoi le maillage du territoire tend naturellement à se révéler multiple et complexe.

A Lyon, l'affirmation progressive d'une entité d'agglomération forte

Comme le rapportait il y a une vingtaine d'années Jacques Bonnet, la région lyonnaise, loin de faire exception à la règle, « est partagée en autant de divisions différentes qu'il y a de diverses espèces de pouvoirs. (...) Ainsi trouve-t-on curieusement différencié un cadre

¹⁷¹ J. BONNET, "L'espace lyonnais : circonscriptions administratives, cadres d'étude et d'action", in *Revue de Géographie de Lyon*, 1982/2, p.198.

¹⁷² M. RONCAYOLO, op.cit., p.38.

¹⁷³ C. MONTES, 1992, op.cit., p.73.

¹⁷⁴ *ibid.*, p.75.

territorial pour la collecte des données statistiques (agglomération de l'INSEE), plusieurs autres pour servir aux études d'urbanisme (PADOG, SDAU, RUL), et un dernier ressort pour un établissement public à vocation administrative (COURLY). »¹⁷⁵

Vingt ans plus tard, le constat que l'on peut établir n'est guère différent. Certes, certains noms ont changé : la COURLY notamment est devenue le Grand Lyon. De nouveaux périmètres d'études ont vu le jour, comme celui de l'aire métropolitaine lyonnaise (AML). De plus, l'INSEE s'efforce de perfectionner ses outils statistiques pour mieux rendre compte des nouvelles réalités urbaines : dans cette optique, l'Institut National a développé des concepts plus extensifs de l'urbain, en délimitant d'abord des Zones de Peuplement Industriel ou Urbain (ZPIU) puis, à partir de 1996, en développant la notion d'aire urbaine. Contrairement aux agglomérations ou unités urbaines, définies à partir d'un critère de continuité de l'habitat¹⁷⁶, les aires urbaines cherchent à approcher une réalité davantage liée au fonctionnement urbain¹⁷⁷. Cependant, la multiplicité des périmètres a perduré sans jamais se recouper (figure 5). Dès lors, aucune délimitation incontestable ne s'impose, puisque chacune correspond à une histoire, des ambitions et des objectifs différents.

Dans ce contexte, la communauté urbaine de Lyon tend néanmoins à se démarquer. Elle constitue en effet un périmètre et une institution d'agglomération désormais solidement ancrés dans le champ urbain lyonnais. Certes, « l'idée d'une intercommunalité qui ne soit pas strictement liée aux champs des techniques et de la gestion a eu du mal à s'imposer, même si ceux-ci l'ont fait progressivement rentrer dans les faits. De ce point de vue, la création imposée par l'Etat de la Communauté Urbaine en 1969 (...) a marqué une véritable rupture. Mais il fallu une vingtaine d'années pour qu'elle s'impose et pour passer d'une culture simplement intercommunale à une autre, de type supra-communal. »¹⁷⁸ Il est vrai que « le temps joue un rôle important pour que le cadre inter ou supra communal s'impose en quelque sorte de façon inéluctable pour des pans de plus en plus large de l'action collective ou des politiques publiques. »¹⁷⁹

¹⁷⁵ J. BONNET, op.cit., p.191-193.

¹⁷⁶ Est considéré comme unité urbaine un ensemble d'une ou plusieurs communes présentant une continuité du tissu bâti (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) et comptant au moins 2.000 habitants.

¹⁷⁷ L'aire urbaine regroupe un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

¹⁷⁸ M. BONNEVILLE, *Lyon. Métropole régionale ou euro-cité ?*, Anthropos, Economica, 1997, p.26.

¹⁷⁹ F. SCHERRER, "Genèse et métamorphoses d'un territoire d'agglomération urbaine : de Lyon au Grand Lyon", in *Revue de Géographie de Lyon*, volume 70, 2/95, p.109.

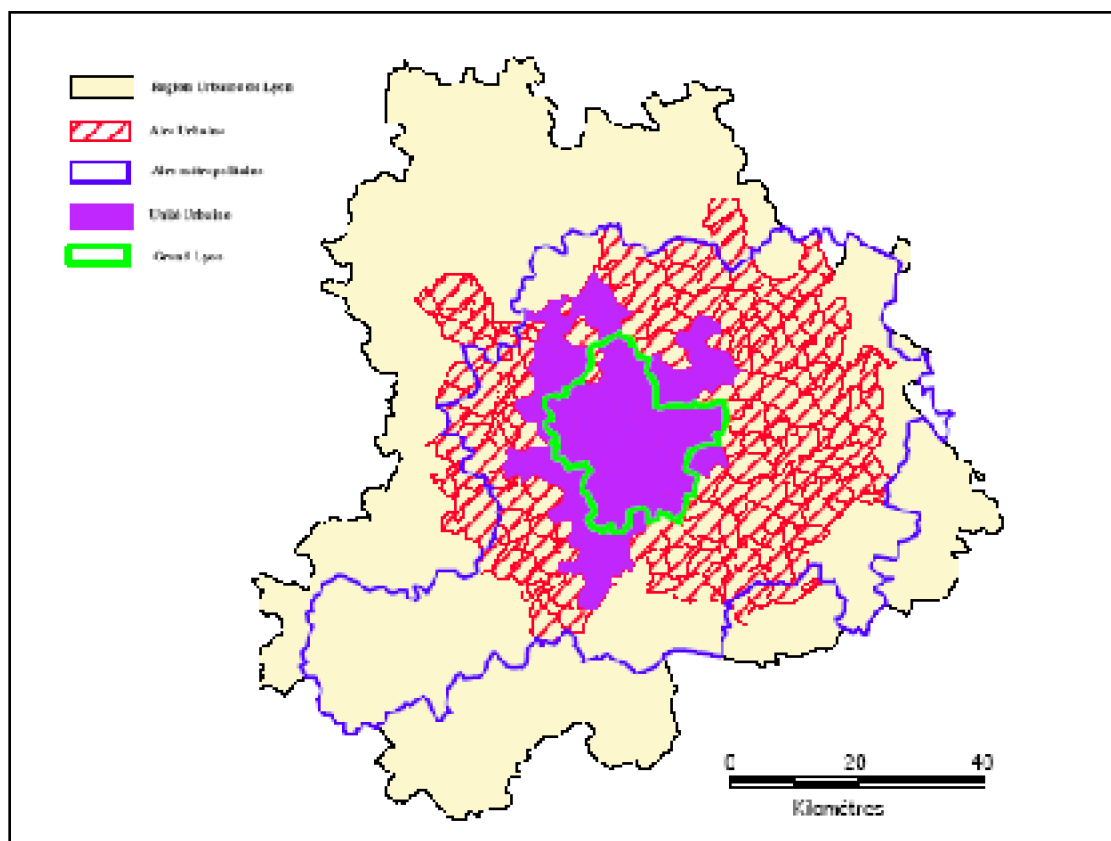


Figure 5- Les découpages territoriaux de l'espace lyonnais

Source : CETE de Lyon

Même en disposant d'un ancrage solide, ce nouveau maillage n'en demeure pas moins régulièrement remis en cause, que ce soit en raison de ses caractéristiques fondamentales ou des dynamiques spatiales attachées à l'agglomération lyonnaise. Le périmètre du Grand Lyon apparaît d'abord fortement contraint par les limites administratives, dans la mesure où il n'intègre aucune commune extérieure au département du Rhône alors que l'Ain et l'Isère notamment sont à ses portes. Ensuite, en correspondant approximativement à l'agglomération dense, il ne permet pas d'embrasser tous les problèmes qui se posent au-delà, là où « l'urbanisation s'est développée de façon diffuse et particulièrement le long de certains axes privilégiés dans des secteurs périphériques bien plus éloignés, tant à l'ouest qu'au nord et à l'est. Cet espace qui entretient des relations organiques avec Lyon constitue une région urbaine dont le diamètre est d'une soixantaine de kilomètres. »¹⁸⁰ Ainsi, considérant cette nouvelle réalité du phénomène urbain, « tous les aménageurs intervenant dans l'agglomération lyonnaise s'accordent sur la nécessité d'une adaptation, d'un élargissement des limites administratives de l'agglomération. »¹⁸¹ Or, pour l'heure, la communauté urbaine demeure invariablement figée dans ses frontières initiales. Une nouvelle structure a bien

¹⁸⁰ M. BONNEVILLE, 1997, op.cit., p.22.

¹⁸¹ C. MONTES, 1992, op.cit., p.75.

tenté de substituer à cette vision d'agglomération une conscience plus large de la région urbaine. Mais la Région Urbaine de Lyon (RUL) – puisque c'est d'elle dont il s'agit – reste aujourd'hui une simple association de type loi 1901 qui entretient un rapport à l'espace plutôt flou et atypique : en effet, ses statuts prennent soin de préciser qu'elle n'a pas de périmètre précis – même si les cartes lui en donnent un – et qu'elle prendra en compte le territoire le plus cohérent par rapport au sujet traité.¹⁸²

Au final, nous ne serions donc mieux dire que Marc Bonneville, considérant que « les frontières et les critères qui définissent l'agglomération et la région urbanisée sont en effet brouillés par la nature même des processus d'urbanisation actuels. Cet élargissement souligne le développement d'un vaste territoire péri-urbain, dont les relations organiques avec le centre de l'agglomération sont de natures et d'intensités diverses, mais qui s'inscrit cependant en continuité avec l'histoire de la croissance de la ville. (...) Cependant, les statistiques les plus complètes et les plus homogènes dans le temps concernent l'agglomération restreinte aux 55 communes de la Communauté Urbaine, appelée depuis 1993 "le Grand Lyon". Ainsi, par commodité et sauf indication contraire, c'est à ce périmètre que l'on se référera lorsqu'on parlera de l'agglomération lyonnaise. »

183

A Stuttgart, la création récente d'une institution supracommunale à l'échelle de la région urbaine

La question des découpages territoriaux offre à Stuttgart des perspectives originales, dans la mesure où elle s'inscrit dans une organisation du territoire qui est celle de l'Allemagne fédérale mais aussi parce qu'elle se caractérise par l'apparition récente d'une nouvelle structure supracommunale à l'échelle de la région urbaine.

En premier lieu, il apparaît que l'organisation territoriale allemande, tout en s'avérant nettement différente de celle de la France, ne manque pas elle non plus de cadres territoriaux. Sa spécificité la plus marquante réside dans le fait que l'Allemagne est un Etat fédéral. Les communes allemandes sont alors confrontées non pas à un mais à deux niveaux étatiques : le *Bund* (l'Etat fédéral) et le *Land*, qui est un véritable Etat dans l'Etat chargé de l'administration et de l'exécution des lois fédérales, mais qui possède aussi sa propre législation complétant les lois cadres fédérales dans les domaines de partage des compétences législatives. Chaque *Land* est également doté de sa constitution et de son propre gouvernement dirigé par un ministre-président. Il existe ensuite, entre la commune (*Gemeinde*) et le *Land*, deux niveaux administratifs supplémentaires : d'abord le *Kreis*, dernière strate d'administration étatique du *Land*, qui est également une collectivité locale

¹⁸² A cet égard, Franck Scherrer estime que, pour que la RUL devienne demain un territoire institutionnel, « il faudrait par hypothèse que deux conditions soient réunies : que son périmètre soit stabilisé sur une période suffisamment longue pour qu'il s'impose aux acteurs locaux comme une référence territoriale indiscutée ; que les principaux acteurs (les villes grandes ou petites de la région urbaine) engagent en face à face des relations de pouvoir à partir d'un conflit, d'un projet, bref d'un enjeu explicite (lié au développement économique ou aux infrastructures de communication par exemple) à cette échelle, ce qui n'a pas été le cas jusqu'à présent » (op.cit., p.114).

¹⁸³ M. BONNEVILLE, 1997, op.cit., p.3.

et dont le territoire recouvre celui de plusieurs communes¹⁸⁴, sa fonction essentielle étant de répondre à des besoins collectifs dont l'expression et la satisfaction dépassent les limites communales ; puis l'instance intermédiaire du *Regierungsbezirk*, principale représentante du gouvernement du *Land* dans la circonscription administrative appelée *Bezirk*, circonscription dont le territoire englobe celui de plusieurs *Kreis*.¹⁸⁵

A partir de ces éléments de base, l'organisation territoriale allemande peut toutefois se révéler relativement différenciée d'un *Land* à l'autre. Le Bade-Wurtemberg, dont Stuttgart est la capitale, compte ainsi quatre *Regierungsbezirk* mais également douze *Region* qui constituent un découpage intermédiaire entre les *Bezirk* et les *Kreis*. De plus, concernant l'organisation des institutions communales, la position institutionnelle du maire y est la plus forte d'Allemagne, avec une organisation à responsabilité unique (*Süddeutsche Ratsverfassung*). En effet, le premier édile de la cité n'est pas choisi au sein du conseil municipal auquel il participe et qu'il dirige, mais est élu directement par la population. Généralement, c'est un professionnel de la politique et de l'administration, et il arrive très fréquemment qu'il soit d'une couleur politique différente de son conseil municipal.

De même, en matière de coopération intercommunale, si les communes allemandes ont la possibilité de s'organiser en groupement de communes (*Gemeindeverband*), le *Land* du Bade-Wurtemberg présente à cet égard une situation particulière. En 1968 et en 1978 a eu lieu en RFA la réforme administrative et communale qui avait pour objectif de décentraliser l'administration et de créer, par fusion, des communes viables. Pour cela, le nombre de communes fut réduit de 24.282 à 8.518 mais les *Länder* sont restés souverains en matière de structure et de réforme communale. Or, dans le Bade-Wurtemberg, les résistances au regroupement furent particulièrement fortes et les pétitions de la population ainsi que les procès intentés par les communes contre le *Land* se multiplièrent. C'est la raison pour laquelle ce dernier préféra finalement favoriser la solution de l'association intercommunale plutôt que celle de la grande commune. C'est ainsi qu'est né pour l'agglomération de Stuttgart le *Nachbarschaftsverband* (NVS), un système institutionnel regroupant 28 communes et près de 1,3 million d'habitants sur 1.000 km².

En dépassant les limites communales pour tenter de doter l'agglomération d'un organisme efficace de coopération, le *Nachbarschaftsverband* constitua un nouveau cadre territorial. Mais cette solution ne s'avéra pas totalement efficace. Ne disposant pas de véritable pouvoir légal, cette structure ne put empêcher l'exacerbation d'une rude concurrence entre les communes de l'agglomération, notamment lors de la crise de l'industrie et du secteur automobile de la fin des années 80 qui révéla des stratégies communales à la fois concurrentielles et divergentes : profitant au maximum de l'application du principe d'autonomie, chaque commune organisa alors son plan de développement sans se soucier de ses voisines. Plus généralement, les limites de la

¹⁸⁴ On pourrait rapprocher le *Kreis* du canton ou de l'arrondissement en France.

¹⁸⁵ Le président du *Regierungsbezirk*, le *Regierungspräsident*, a un rôle assez comparable à celui du préfet français, même si sa coloration politique est plus accentuée.

coopération volontaire entre les collectivités locales de la région apparurent au grand jour en gênant l'installation et la localisation d'infrastructures d'intérêt régional. L'incapacité des *Kreis* à coopérer en matière d'élimination des déchets, domaine qui est de leur responsabilité mais qui demande des solutions dépassant leur territoire, en constitua un autre exemple flagrant. Quant à la région du Moyen Neckar, circonscription administrative regroupant, outre la ville de Stuttgart, les cinq *Kreis* d'Esslingen, de Böblingen, de Ludwigsburg, de Göppingen et du Rems-Murr-Kreis, soit 179 communes au total, elle ne réussit finalement jamais à faire montre d'un fonctionnement institutionnel optimal, s'avérant notamment incapable de coordonner les actions de ses six composantes. A l'orée des années 90, il apparut donc que faisaient défaut une meilleure capacité de coordination et de régulation régionale et un échelon efficace de décision et de planification intermédiaire entre les communes et le *Land*... ce que ni le système régional d'alors ¹⁸⁶, ni l'organisme communautaire au territoire plus réduit qu'était le *Nachbarschaftsverband* ne parvenaient visiblement à apporter.

De cette lacune est née en 1994 le *Verband Region Stuttgart* (VRS). Si son territoire correspond exactement à celui de la région du Moyen Neckar, cette institution remplace surtout l'ancienne structure communautaire du *Nachbarschaftsverband*. ¹⁸⁷ Cette nouvelle collectivité locale traduit donc un élargissement des périmètres d'action puisqu'elle englobe dorénavant quelques 2,6 millions d'habitants et s'étend sur 3.662 km² (figure 6). Ses compétences et ses moyens d'action sont également très nettement renforcés : de l'économie à l'environnement en passant par des secteurs aussi importants que l'aménagement du territoire ou la planification des transports, elle entend désormais coordonner les actions mais aussi définir des objectifs communs afin d'orienter les politiques. Elle doit ainsi s'avérer capable d'imposer ses vues, voire ses décisions, aux *Kreis* et aux communes dans certains secteurs de compétence, en bénéficiant du transfert de certaines prérogatives du *Land*. Pour cela, la nouvelle "région de Stuttgart" dispose d'une assemblée élue au suffrage direct pour cinq ans. Mais elle apparaît encore comme une structure hybride car, si le caractère électif de son assemblée l'apparente à une collectivité territoriale, son champ de compétences et son mode de financement la rapprochent davantage d'un établissement public spécialisé en stratégies de développement.

Cette nouvelle instance de régulation régionale est une institution assez unique en Allemagne. Elle est le résultat d'une décision novatrice du *Land* du Bade-Wurtemberg, suite à son diagnostic d'une carence de solidarité entre les communes ainsi qu'entre les *Kreis*. Elle s'est ensuite instituée en accord avec la commune de Stuttgart, alors que l'existence d'une grande coalition créait les conditions politiques nécessaires à sa création. Les espoirs qu'elle suscite paraissent cependant tout à fait conformes à l'idéal allemand, qui cherche à œuvrer à une plus grande imbrication et à une recherche du consensus et du dialogue dans les décisions politiques. La disparition de l'ancien échelon communautaire et l'utilisation des périmètres administratifs existants comme cadres d'étude et de planification, prouvent d'ailleurs à l'évidence que ce qui est recherché, c'est

¹⁸⁶ Nous parlons bien sûr ici de la région du Moyen Neckar, une des douze *Regionen* du *Land* du Bade-Wurtemberg.

¹⁸⁷ A tel point que la nouvelle collectivité régionale s'installe dans les locaux du défunt *Nachbarschaftsverband*.

bien avant tout l'efficacité plutôt que la diversité des découpages territoriaux.

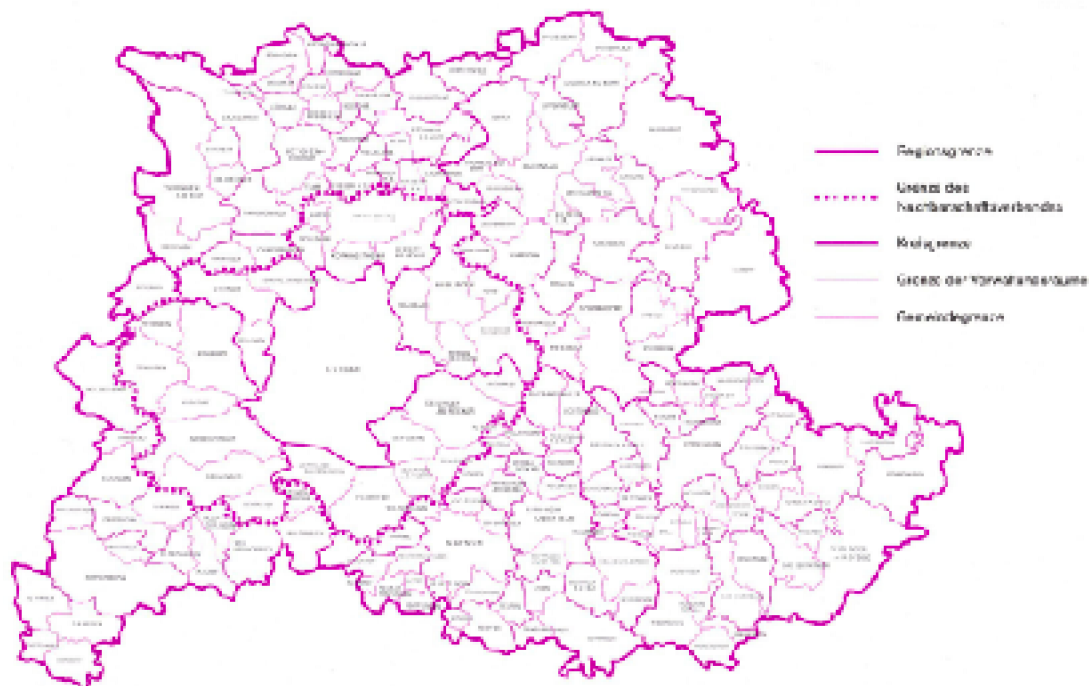


Figure 6- La région de Stuttgart et ses différents maillages

Source : Verband Region Stuttgart

A Lille, la difficile émergence d'une conscience communautaire

Selon Pierre Bruyelle, c'est à Lille que revient "la palme" de la complexité en matière de découpages territoriaux. « Sans doute la distorsion est fréquente dans les grandes agglomérations, entre différentes notions, différents cadres, le cadre de l'agglomération, le cadre politico-administratif, les cadres de l'aménagement. Mais c'est ici que la confusion est la plus grande, que les incertitudes de vocabulaire traduisent une structure urbaine complexe. »¹⁸⁸

Comme Lyon, Lille dispose pourtant d'une structure intercommunale, qui fait partie des quatre communautés urbaines imposées par l'Etat dans sa loi du 31 décembre 1966. Avec ses 87 communes¹⁸⁹ et ses 612 km², la Communauté urbaine de Lille (CUDL) exerce donc *a priori* les mêmes compétences que le Grand Lyon. Cependant, cette institution a longtemps souffert de son caractère imposé. Certes, ici comme ailleurs, le périmètre de la CUDL n'a pas toujours réussi à éviter les incohérences avec la réalité du territoire urbanisé. Ainsi, alors que la communauté urbaine s'étire sur la rive gauche de la Deule jusqu'à l'orée du Pays Minier, elle exclut les communes de la rive droite pourtant concernées au même titre par des projets inscrits au schéma directeur. En fait, le

¹⁸⁸ P. BRUYELLE, op.cit., p.403.

¹⁸⁹ 85 depuis la fusion de Lille avec Hellemmes et Lomme.

périmètre de la CUDL s'est plus ou moins adapté aux structures préexistantes, en l'occurrence les syndicats intercommunaux et le projet de création d'un district urbain qui avaient cours avant 1967. Mais, surtout, l'instance communautaire a longtemps peiné à fédérer un espace éclaté, traversé par de fortes hétérogénéités internes et que la ville-centre n'était pas à même de rassembler complètement sous sa coupe. A ce titre, la présence du maire de Lomme, Arthur Notebart, à la tête de la communauté urbaine de 1971 à 1989 n'a pas forcément aidé à l'affirmation d'une identité communautaire. Celui-ci a en effet orienté avant tout son action sur une politique d'équipements, qui s'est développée en profitant des « antagonismes entre les divers secteurs géographiques, en même temps qu'il jouait de l'opposition à la ville principale, Lille, voire de l'opposition aux quatre villes centre. »¹⁹⁰ Sa présidence ne fut donc guère propice à l'affirmation de l'idée de métropole.

Pour cela, il fallu attendre la réaction des « grands maires »¹⁹¹, qui porta Pierre Mauroy à la présidence de la CUDL en 1989. Tout en entretenant son entente avec les maires des petites communes, celui-ci favorisa l'émergence d'un consensus et d'un projet métropolitains dans le sillage de la ville-centre. Le leadership de Lille, longtemps contesté, pu alors s'affirmer davantage au profit de l'institution communautaire. Signe du changement opéré, « une nouveauté à caractère symbolique intervient en 1997 : la Communauté urbaine de Lille se rebaptise Lille Métropole Communauté urbaine, à l'image du Grand Lyon. C'est là une reconnaissance du rôle joué par la ville centre dans l'identification de la métropole, et une confirmation de la stratégie de développement métropolitain. »¹⁹² Aux yeux de certains, il apparaît d'ailleurs que les édiles ne pouvaient plus réellement continuer à exprimer leurs défiances à l'égard de l'aventure communautaire, « alors que les enjeux devant lesquels était placée la métropole commençaient à mobiliser les acteurs de la société civile. »¹⁹³

Il n'empêche que, durant toute cette période et encore aujourd'hui, l'arrondissement de Lille réussit à préserver son rôle particulier dans le champ urbain local. Comprenant 126 communes sur environ 880 km² (figure 7), ce territoire n'est au départ qu'un cadre administratif qui s'étend sur un espace géographique très divers et partiellement urbain. Néanmoins, le fait que le schéma directeur, « pour des raisons de commodité technocratique et administrative »¹⁹⁴ soit élaboré sur ce périmètre contribue à lui conférer une certaine légitimité. Cette légitimité est accrue par le fait que, contrairement au territoire de la communauté urbaine, ses limites permettent de ne pas laisser certaines zones au sud et à l'ouest à l'écart des plans d'aménagement. Il répond ainsi plus largement à un souci d'élargissement des périmètres de coopération, qui s'appuie

¹⁹⁰ D. PARIS, J.F. STEVENS, *Lille et sa région urbaine. La bifurcation métropolitaine*, L'Harmattan, 2000, p.84.

¹⁹¹ ceux de Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq et Lille, ainsi que de Mons-en-Baroeul.

¹⁹² D. PARIS, J.F. STEVENS, *op.cit.*, p.166.

¹⁹³ *ibid.*, p.165.

¹⁹⁴ P. BRUYELLE, *op.cit.*, p.414.

également explicitement sur la notion de métropole. En effet, en reconnaissant que « le territoire communal n'est plus pertinent pour l'aménagement »¹⁹⁵, le nouveau schéma directeur lillois s'envisage résolument comme un schéma métropolitain. Ce faisant, il tend à disputer à la communauté urbaine le statut de métropole, qu'il accole plus volontiers à son périmètre d'études, l'arrondissement. Si les différenciations entre le territoire de planification du schéma directeur et celui opérationnel de la communauté urbaine ne sont pas rares, ce rapport semble revêtir ici un caractère sensiblement plus conflictuel, appuyé sur le fait que ce qui est devenu aujourd'hui Lille Métropole, n'est sans doute pas complètement débarrassé localement de sa "marque de naissance", cette image de technostructure imposée par l'Etat qui lui colle encore à la peau.

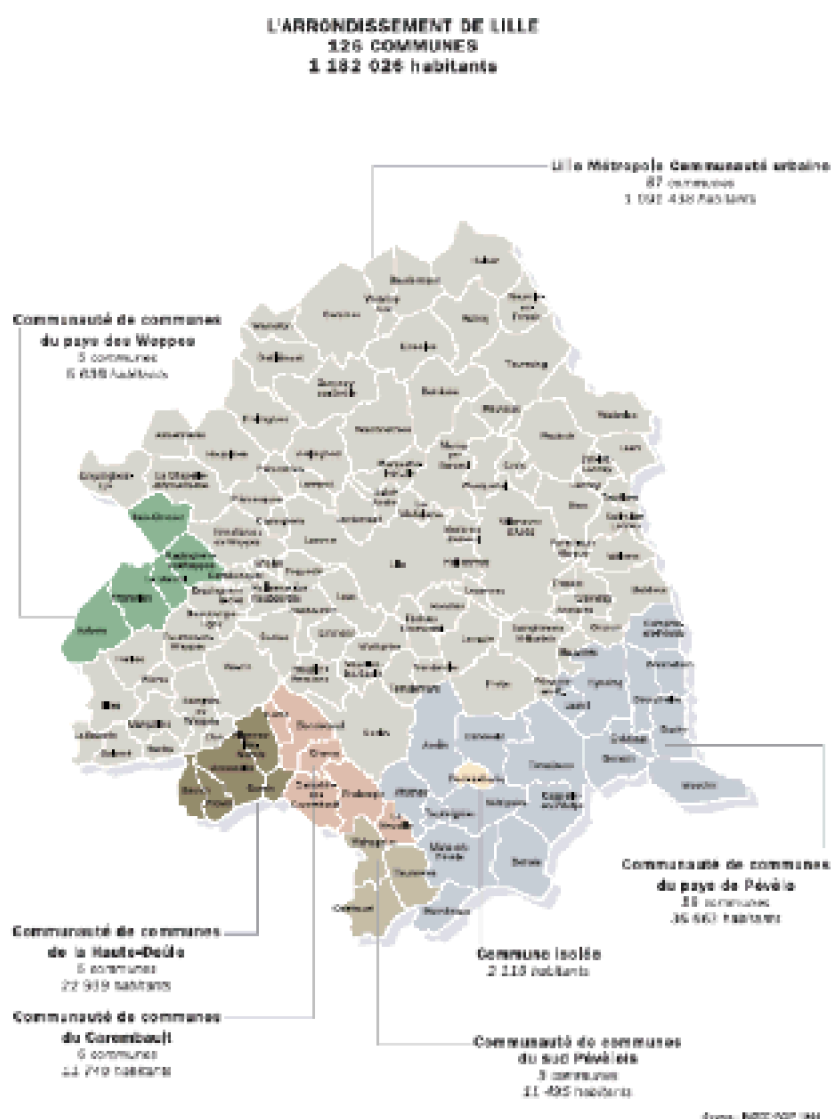


Figure 7 - La communauté urbaine et l'arrondissement de Lille

¹⁹⁵ Syndicat Mixte pour la Révision du Schéma Directeur de l'Arrondissement de Lille, *Avant-projet du schéma directeur de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise*, Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole Lilloise, novembre 1993, p.5.

Source : Schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 2002

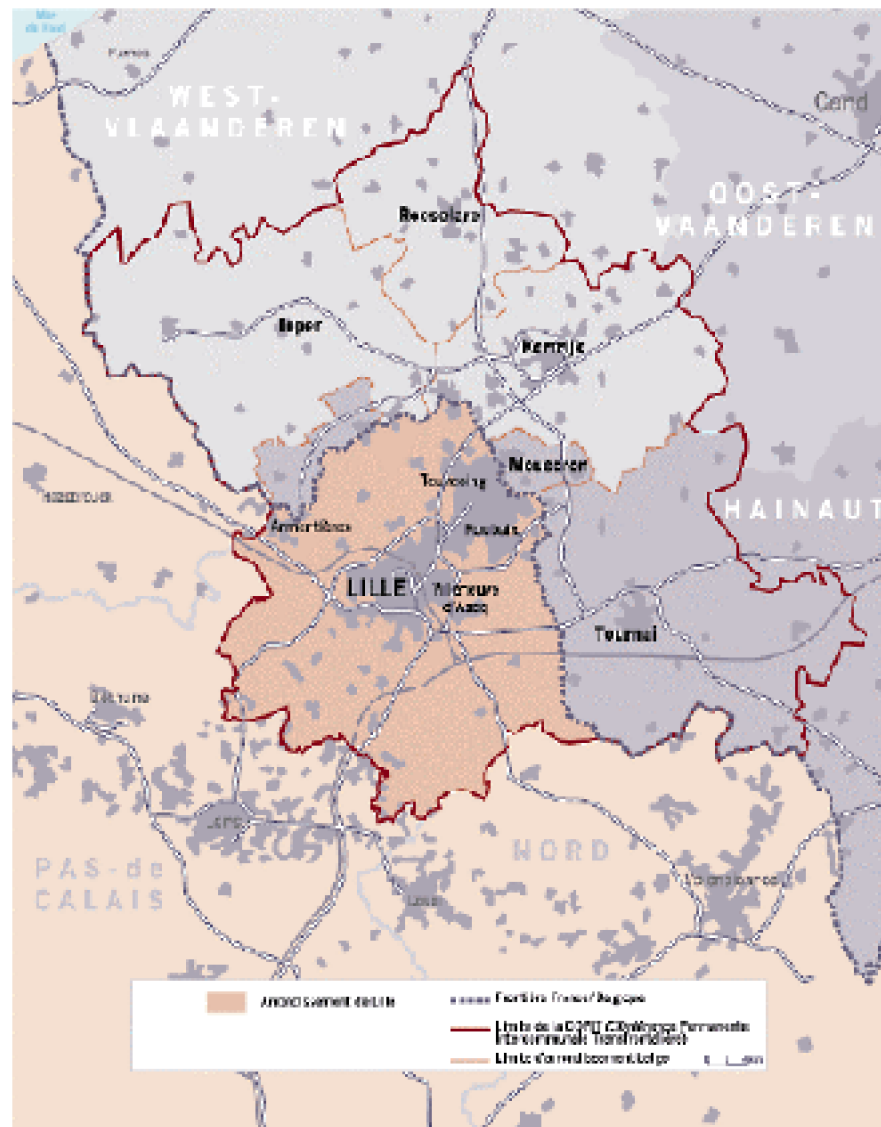


Figure 8 - Lille, une métropole transfrontalière

Source : Schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 2002

Entre la communauté urbaine et l'arrondissement se posent donc toujours à Lille la question de la bonne échelle d'intervention et celle du périmètre qui embrasse le mieux la réalité métropolitaine. Dans une région marquée, du fait de son histoire industrielle, par une urbanisation très développée et une trame urbaine particulièrement serrée – la distance Lille-Valenciennes est ainsi « inférieure à Lyon-Saint-Etienne que l'on s'accorde à présenter comme une même région urbaine ou aire métropolitaine »¹⁹⁶ –, la complexité des découpages territoriaux est encore renforcée par le caractère transfrontalier du processus d'urbanisation. Les rédacteurs du schéma directeur de 2002 considèrent ainsi que la métropole lilloise transfrontalière est déjà une réalité et la définissent comme « un

système urbain multipolaire et complexe qui compte environ 1 200 000 habitants en France et 700 000 en Belgique. »¹⁹⁷ Intégrée à une vaste aire urbaine de près de 3 millions d'habitants (figure 8), elle apparaît comme un territoire d'avenir, sur lequel les différentes institutions présentes de part et d'autre de la frontière auront à définir des stratégies communes. Seulement, si l'objectif semble des plus légitimes, il n'est pas sûr qu'il contribue à atténuer la confusion des cadres territoriaux décrite par Pierre Bruyelle et qu'il aide la communauté urbaine à renforcer une légitimité en partie encore en devenir.

Entre Lyon, Lille et Stuttgart, la question du maillage du territoire comporte donc certaines similitudes mais également leur lot de différences (tableau 1). Les principales différences tiennent à la taille de la commune-centre, beaucoup plus vaste à Stuttgart à l'image des structures communales allemandes, et nettement plus faiblement peuplée à Lille. Mais elles tiennent aussi à l'intercommunalité politique en place sur ces trois territoires. Sur ce second point, nos deux villes françaises proposent des profils *a priori* relativement comparables, puisqu'elles sont toutes deux dotées d'une communauté urbaine qui exerce ses compétences sur des périmètres tout à fait comparables – même si nous avons vu que ces deux institutions n'occupent pas tout à fait la même position dans le champ urbain local. En revanche, la capitale souabe dispose de structures supracommunales qui se sont développées sur des territoires beaucoup plus étendus puisque, à la suite du défunt *Nachbarschaftsverband* et ses 1.000 km², le *Verband Region Stuttgart* a désormais la charge de mieux coordonner les politiques locales à une échelle élargie, puisque son périmètre d'intervention s'étend sur près de 3.700 km². Stuttgart est donc à ce jour la seule de nos trois villes à s'être dotée d'une telle instance de coopération métropolitaine qui, avec son parlement élu au suffrage universel direct, est le fruit d'une innovation régionale assez unique, y compris en Allemagne.

Tableau 1- Les principaux découpages territoriaux de nos trois terrains en chiffres (en 1999)¹⁹⁸

¹⁹⁶ J. LOJKINE, *La politique urbaine dans la région lyonnaise. 1945-1972*, Mouton, Paris-La-Haye, 1974, p.22. « Bref l'espace est là, ramassé, densément occupé, largement urbanisé, mais pas en continu, plutôt selon une morphologie qui le raccroche à l'ensemble nord européen, dans lequel espaces urbains et espaces agricoles se fondent l'un dans l'autre » (ibid.).

¹⁹⁷ Syndicat Mixte pour la révision du Schéma Directeur de l'Arrondissement de Lille, *Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de la métropole lilloise*, Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise, 2002, p.34.

¹⁹⁸ La notion de centre d'agglomération revient ici à associer Lyon et Villeurbanne dans l'agglomération lyonnaise, ainsi que Lille, Roubaix et Tourcoing dans l'agglomération lilloise.

	Commune Centre	Centre d'agglomération	Intercommunalité politique
	Lyon		
	<i>Lyon</i>	<i>Lyon-Villeurbanne</i>	<i>Grand Lyon</i>
Nombre de communes	1	2	55
Population totale	445.452	569.667	1.167.532
Superficie totale (km ²)	48	62	487
	Lille		
	<i>Lille</i>	<i>Lille-Roubaix-Tourcoing</i>	<i>Lille Métropole</i>
Nombre de communes	1	3	87
Population totale	184.657	375.181	1.063.498
Superficie totale (km ²)	30	58	612
	Stuttgart		
	<i>Stuttgart</i>	<i>Stuttgart</i>	<i>Region Stuttgart</i>
Nombre de communes	1	1	179
Population totale	582.443	582.443	2.613.379
Superficie totale (km ²)	207	207	3.662

Mais, si cette question des découpages territoriaux et des périmètres d'action est finalement aussi sensible et stratégique, c'est notamment parce que les mutations auxquelles ont été récemment soumises les organisations urbaines posent la question de la pertinence et de l'efficacité du maillage du territoire. C'est pourquoi nous allons à présent nous intéresser plus précisément aux organisations socio-spatiales de nos trois terrains d'étude et à leur évolution respective.

1.1.3. Les principales caractéristiques des organisations socio-spatiales des trois terrains d'étude

D'une manière qui n'a rien d'originale mais qui reste incontournable, il apparaît nécessaire d'évoquer les grands principes des organisations urbaines lyonnaise, lilloise et stuttgartoise. Cette analyse doit permettre de mieux approcher les structurations à l'œuvre au sein de nos trois espaces urbanisés, autour des questions de répartition des populations et de localisation des activités économiques. Cette présentation générale des organisations socio-spatiales auxquelles nous serons confrontés s'avère indispensable à la présentation de nos terrains d'étude, avant d'enchaîner sur une analyse de la mobilité dans ces agglomérations.

Le centre de l'agglomération lyonnaise à l'épreuve des dynamiques urbaines contemporaines

Troisième ville et deuxième agglomération de France en termes de taille de population, Lyon se révèle soumise, comme toute organisation urbaine, à un processus continu de mutations qui s'est traduit au cours de ces dernières années par d'importantes évolutions. Celles-ci invitent notamment à accorder une attention particulière à l'impact des dynamiques contemporaines sur une centralité d'agglomération, dont la prééminence a

pu à juste titre apparaître menacée. Cette question de la préservation ou non d'un centre d'agglomération affirmé, unissant dans une même logique les communes contigues de Lyon et de Villeurbanne, est ici étudiée à travers ses dimensions démographiques et économiques.

Tableau 2 - L'évolution de la population dans l'agglomération lyonnaise de 1968 à 1999

	Population sans doubles comptes				
	1968	1975	1982	1990	1999
Lyon	527.800	456.716	413.095	415.487	445.452
Lyon-Villeurbanne	647.679	573.251	529.055	532.234	569.667
Grand Lyon	1.048.880	1.120.125	1.106.055	1.134.687	1.167.532
Unité Urbaine de Lyon	1.089.129	1.170.648	1.220.851	1.262.223	1.348.832

Source : INSEE, RGP

En matière d'évolution démographique, la rupture la plus importante se situe autour de 1975. Avant cette date en effet, l'agglomération avait connu une croissance continue et soutenue de sa population, et ce depuis la seconde guerre mondiale. Mais les recensements de 1975 et de 1982 révèlent subitement une dépopulation de la ville-centre, du centre d'agglomération voire même de la communauté urbaine (tableau 2). Cette perte de population est un phénomène que l'on retrouve dans nombre de cités européennes.

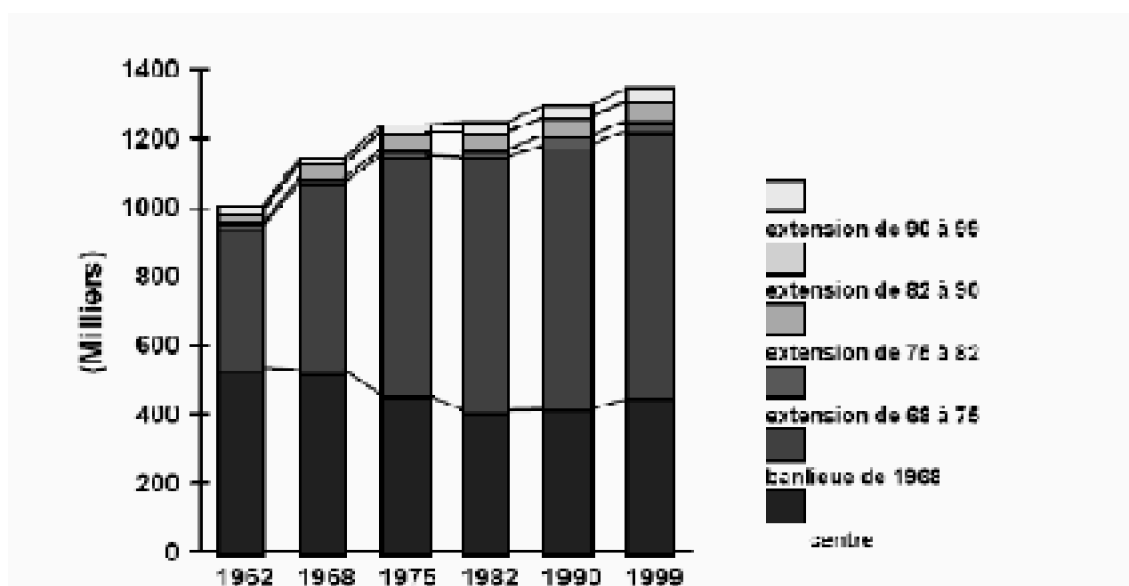


Figure 9 - Evolution de la population de l'agglomération lyonnaise selon ses composantes spatiales

Source : P. JULIEN ¹⁹⁹, INSEE

On ne peut toutefois expliquer la chute du nombre d'habitants, observée dans la communauté urbaine en 1982, par une désaffection générale de toutes ses composantes.

¹⁹⁹ P. JULIEN, "Mesurer un univers urbain en expansion", in *Economie et Statistique*, n°336, 2000, p.29.

On constate en effet des disparités importantes à l'intérieur du territoire communautaire, pour lequel les 44.000 habitants perdus par Lyon et Villeurbanne entre 1975 et 1982 constituent la principale saignée compensée en partie par ailleurs. Dans un contexte marqué par la fin des Z.U.P., les communes de la seconde couronne et celles de l'ouest de l'agglomération notamment continuent à accroître leur population. Cependant, les évolutions démographiques de l'époque révèlent également qu'à « partir des années 70, l'agglomération dense se dilue dans des espaces périphériques de plus en plus éloignés. »²⁰⁰ Ainsi, non seulement l'unité urbaine de Lyon, dont le territoire évolue avec le temps, amortit la perte de population des espaces centraux en s'étendant dans l'espace (figure 9). Mais, outre cette diffusion de l'urbanisation aux marges de la zone agglomérée, on assiste alors à une nouvelle manifestation du phénomène urbain, dont le développement ne se fait plus uniquement par continuité spatiale mais aussi en s'éparpillant dans l'espace.

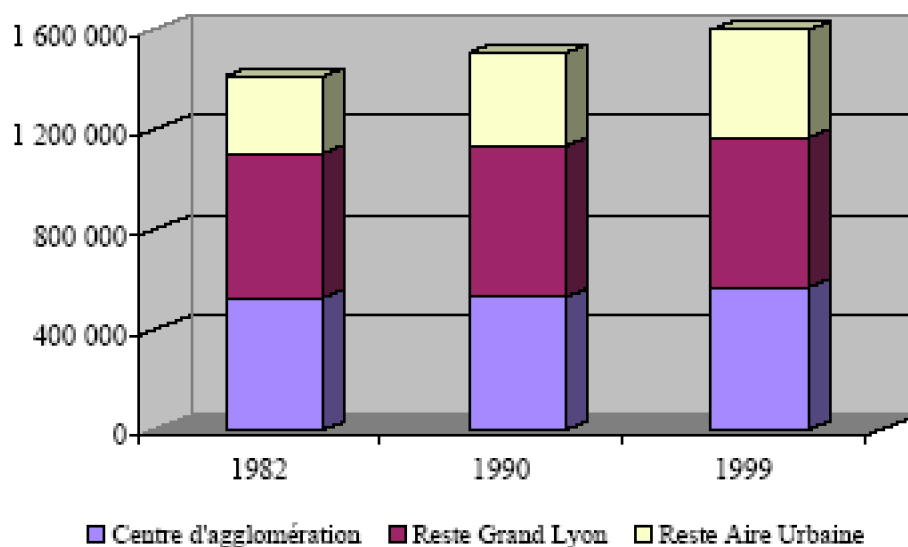


Figure 10 - Evolution de la population dans l'aire urbaine de Lyon entre 1982 et 1999

Source : INSEE, RGP

Le recensement de 1990 enregistre néanmoins, pour les communes centrales, un regain de population confirmé par les résultats de 1999, qui voient ces territoires remonter à leur niveau de 1975 tandis que la première couronne notamment orientale poursuit en revanche son déclin. Ces évolutions traduisent bien la vigueur des dynamiques de recomposition qui agitent alors l'agglomération. La tonicité démographique nouvelle des communes du centre, amorcée par une croissance naturelle, se prolonge désormais en retrouvant un solde migratoire positif – ce qui ne signifie pas que plus personne ne part du centre, mais que les départs sont redevenus moins nombreux que les arrivées. Mais, si le centre se maintient comme un espace fortement et densément peuplé, le processus d'étalement urbain ne faiblit pas pour autant, comme en témoignent les gains de population présentés par les communes de l'aire urbaine lyonnaise extérieures au

²⁰⁰ M. BONNEVILLE, 1997, op.cit., p.17.

périmètre communautaire (figure 10).

Les dynamiques démographiques dessinent donc des évolutions qui n'ont rien de monolithique. Si elles participent indéniablement à une extension de l'urbanisation, y compris sous des formes qu'on ne lui connaissait pas auparavant, elles contribuent encore parallèlement à préserver une structuration résidentielle de l'espace communautaire qui octroie au centre de l'agglomération un poids de première importance (figure 11).

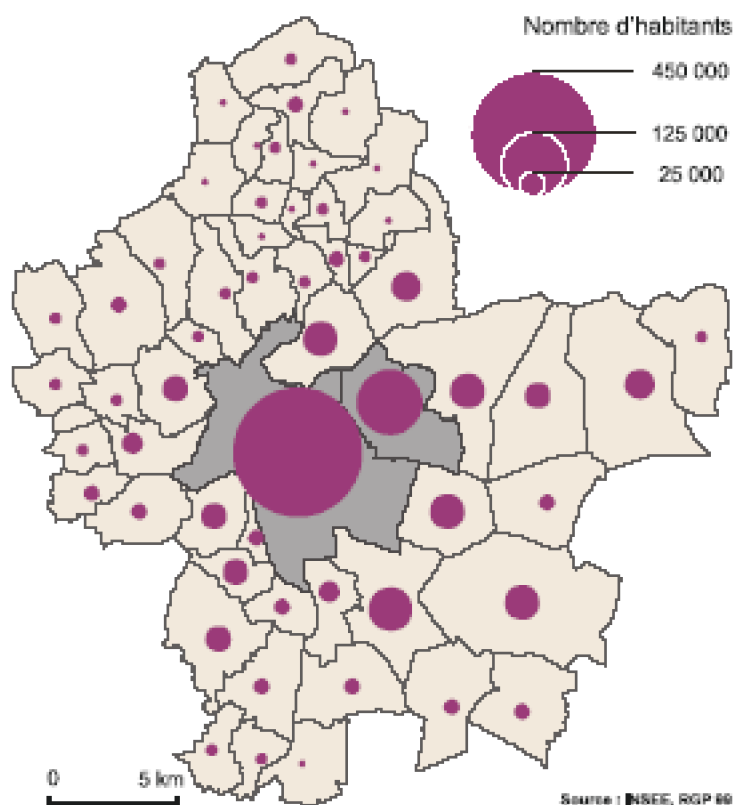


Figure 11 - La population dans la communauté urbaine de Lyon en 1999

D'un point de vue économique, on sait que l'espace lyonnais a longtemps été fortement marqué par l'industrie. Lorsqu'on regarde aujourd'hui la structure économique par emploi de l'agglomération (tableau 3), on constate que la tertiarisation est un phénomène accompli. En effet, le secteur tertiaire se révèle à présent largement dominant sur l'ensemble du territoire communautaire. En lui-même, ce phénomène porte les germes d'une transformation de la structure urbaine et de son fonctionnement : en effet, « le tertiaire est plus fondu dans l'espace, ses flux plus changeants, plus ténus. »²⁰¹

Entre 1982 et 1999, l'évolution du nombre global d'emplois dans le centre de l'agglomération poursuit l'évolution qui était la sienne entre les deux précédents recensements, en diminuant sensiblement en volume. Cette baisse masque en réalité une

²⁰¹ C. MONTES, 1992, op.cit., p.16.

croissance de l'emploi tertiaire, notamment dans certains secteurs comme celui des services marchands aux entreprises, qui ne parvient pas à compenser la disparition des activités industrielles. Cette disparition tient à la fois à un processus global de désindustrialisation de l'économie et à un mouvement de transfert des implantations industrielles du centre vers les périphéries. Quant à l'essor du tertiaire, il est à relier avec le développement des fonctions régionales et métropolitaines de l'agglomération. L'ensemble procède en fait d'un processus d'affinage des activités d'un centre qui subit dans le même temps d'importantes mutations. On assiste ainsi à la naissance d'un véritable hypercentre. Car la centralité historique lyonnaise a aujourd'hui largement débordé de ses limites anciennes, pour absorber ses anciens faubourgs industriels et s'éclater au sein d'un espace central plus vaste où les pôles se multiplient : la Presqu'île n'est donc plus le centre directionnel unique de la ville, depuis l'avènement de la Part-Dieu mais aussi avec l'intégration de quartiers comme Gerland ou encore de la commune de Villeurbanne dans une même dynamique. Nous verrons plus tard que la constitution de cet hypercentre, de par l'exigence de qualité qu'il suppose quant aux relations entre ses différents pôles, n'est pas sans influence sur le champ des déplacements.

Tableau 3 - L'évolution de l'emploi dans le Grand Lyon de 1982 à 1999

	1982		1990		1999	
	Nombre d'emplois	dont tertiaires	Nombre d'emplois	dont tertiaires	Nombre d'emplois	dont tertiaires
Lyon	266.226	72,9%	263.102	79,3%	246.514	86,6%
Lyon-Villeurbanne	318.974	69,5%	317.523	75,6%	303.568	82,6%
Grand Lyon	523.564	63,6%	557.349	69,1%	557.486	76,8%

Source : INSEE, RGP

Ainsi (re)constitué, le centre d'agglomération demeure le premier secteur économique de l'espace communautaire, en concentrant encore plus de la moitié des emplois du Grand Lyon. Ses périphéries n'en occupent pas moins une place grandissante en la matière. Elles fondent leur développement non seulement sur l'accueil des activités industrielles rejetées du centre mais aussi sur une croissance tertiaire soutenue. La persistance de cette double dynamique explique aussi pourquoi la tertiarisation est un peu moins avancée à l'échelle de la communauté urbaine que dans l'espace central. Cette croissance périphérique de l'emploi se manifeste au sein des couronnes de la communauté urbaine mais surtout au-delà (figure 12) : en effet, si l'emploi reste très majoritairement situé dans la communauté urbaine, « depuis plus de 20 ans, les véritables gains d'emplois, pour l'agglomération lyonnaise, se font à l'extérieur du Grand Lyon, dans un rayon de 20 à 40 kilomètres. »²⁰²

²⁰² SYTRAL, *La lettre du plan des déplacements urbains*, mai 2003, n°2, p.5.

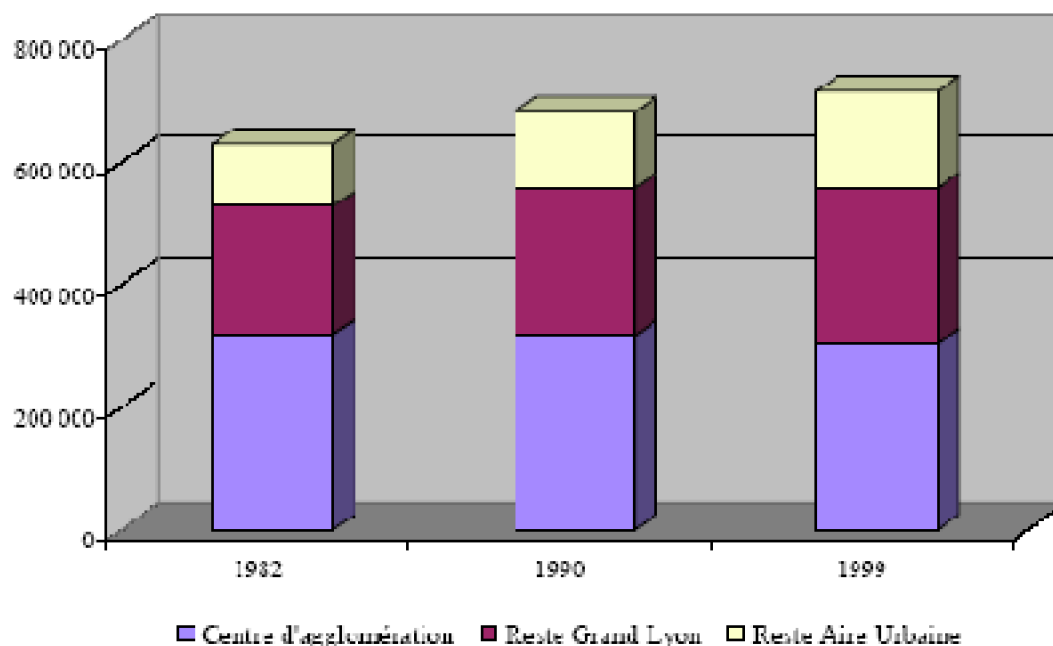
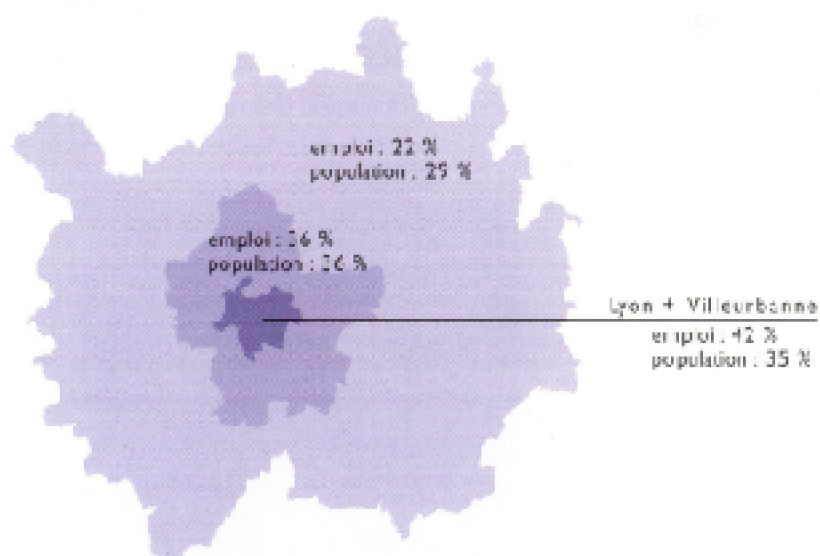


Figure 12 - Évolution de l'emploi dans l'aire urbaine de Lyon entre 1982 et 1999

Source : INSEE, RGP

L'agglomération lyonnaise a donc été, et est toujours, le théâtre de mutations qui peuvent apparaître au premier abord contradictoires. En même temps que l'on assiste à la poursuite de l'étalement urbain s'esquisse un phénomène de regain démographique et de retour au centre de certaines populations. Comme pour les lieux de résidence, les activités économiques connaissant également un desserrement mais continuent à être attirées par un espace central qui tend à se montrer de plus en plus sélectif. Ce dernier, tout en ayant perdu une partie de sa substance et en s'étant élargi, scindé, polarisé, semble se présenter plus que jamais comme le centre de "commandement" de l'agglomération lyonnaise, même si c'est au sein « d'une région urbaine plus diluée »²⁰³ (figure 13).

²⁰³ M. BONNEVILLE, 1997, op.cit., p.193.



Source : SYTRAL, La lettre du plan des déplacements urbains

Figure 13 - Le poids des différentes composantes de l'aire urbaine de Lyon en termes d'emploi et de population en 1999

Source : SYTRAL, La lettre du plan des déplacements urbains

Lille et Stuttgart, des centres non abusifs au cœur de deux types différents d'organisation polycentrique

Nos trois terrains présentent des similitudes importantes et nécessaires dans l'intérêt de la comparaison, dans la mesure où ce sont trois capitales régionales, trois agglomérations millionnaires au poids démographique comparable, trois espaces fortement marqués par l'ère industrielle et trois métropoles aux prétentions internationales. Ils se distinguent néanmoins par une diversité de structuration urbaine tout à fait surprenante, dont Lille et Stuttgart sont d'édifiants exemples.

En premier lieu, la capitale du Nord-Pas-de-Calais et celle du Bade-Wurtemberg possèdent toutes deux, par rapport à Lyon, une densité de population relativement faible, mais pour des raisons différentes. Stuttgart, avec près de 600.000 habitants, est une ville très étendue, dont le territoire est loin d'être urbanisé en totalité puisque nous avons vu qu'il était recouvert sur plus de la moitié de sa superficie de forêts, de prés, de champs, de vignobles, de parcs et de jardins. Lille, en revanche, compte une population inférieure à 200.000 habitants ce qui constitue, pour une agglomération millionnaire, un centre au poids démographique extrêmement réduit. A ce titre, on peut donc considérer le centre lillois comme un centre compact mais exigü, qui dispose encore de possibilités de densification importantes ; il suffit d'ailleurs de s'y promener pour se rendre compte de la taille relativement modeste de ses bâtiments.

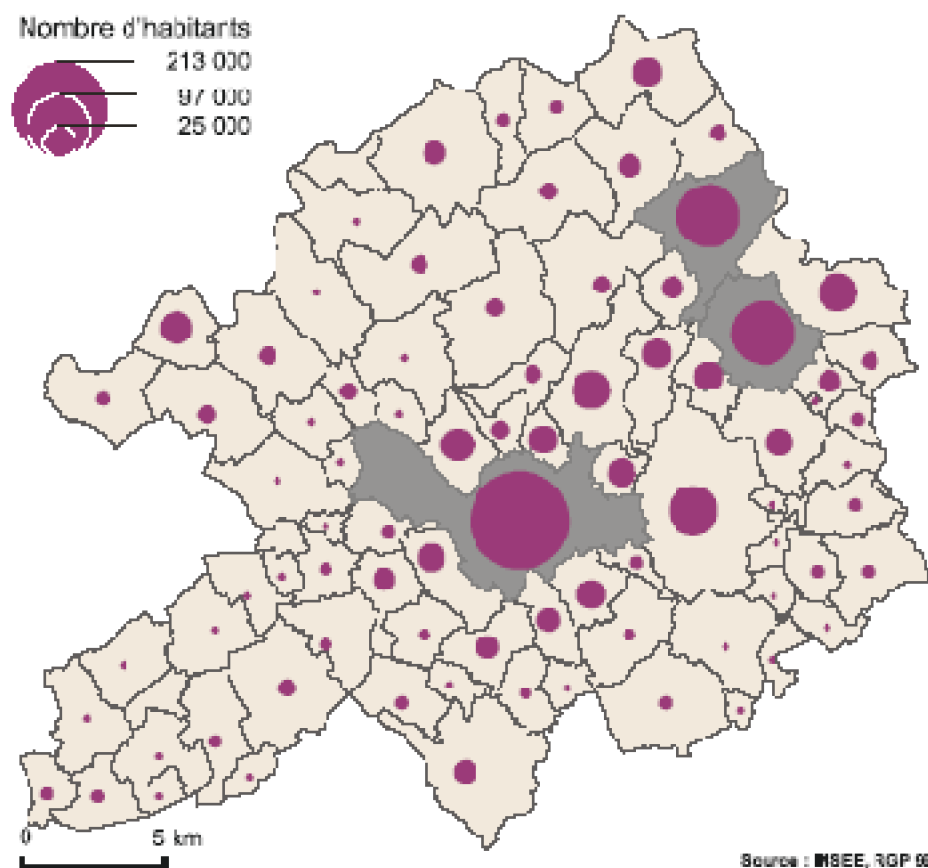


Figure 14- La population dans la communauté urbaine de Lille en 1999

Il faut alors à la commune de Lille fusionner avec ses villes voisines²⁰⁴ ou additionner sa population à celle des deux autres centres de la conurbation, Roubaix et Tourcoing, pour se rapprocher des 400.000 habitants, seuil plus conforme au cœur d'une agglomération millionnaire. Elle donne ainsi d'un point de vue démographique l'image que l'on attend d'une conurbation, c'est-à-dire celle d'un espace aux densités étalées, avec des populations davantage réparties dans l'espace et à peine polarisé par trois communes qui assurent une fonction de centralité (figure 14). Cette situation explique que Lille ne soit pas une capitale abusive, alors même que Roubaix et Tourcoing apparaissent parallèlement comme des centres étriqués : l'ensemble urbain associant les deux cités du nord-est de la métropole reste en effet encore marqué par un paysage de banlieue industrielle confuse qui s'impose jusqu'au cœur des villes, en dévoilant un espace peu polarisé, émietté et compact où la continuité entre centres et banlieues est absolue.²⁰⁵ En outre, les évolutions démographiques n'aident guère à asseoir la domination de ces trois centres sur leur agglomération (tableau 4). Dûrement éprouvés par la dépopulation qui a touché la plupart des villes-centres dans les années 70, Lille, Roubaix et Tourcoing peinent toujours à restaurer leur attractivité résidentielle et leur repopulation encore bien

²⁰⁴ ce qu'elle a fait avec les communes associées d'Hellemmes et de Lomme, pour dépasser désormais la barre des 210.000 habitants.

timide reste pour l'heure uniquement alimentée par un solde naturel

Tableau 4 - L'évolution de la population dans l'agglomération lilloise de 1968 à 1999

	Population sans doubles comptes				
	1968	1975	1982	1990	1999
Lille	209.232	189.942	168.424	172.142	184.657
Lille-Roubaix-Tourcoing	422.534	401.734	366.934	363.653	375.181
Lille Métropole	1.016.544	1.042.854	1.047.603	1.067.563	1.063.498
Unité Urbaine de Lille	914.864	961.983	963.548	978.794	1.000.900

source : INSEE, RGP

positif. La redistribution spatiale de la fonction résidentielle s'est ainsi largement faite « au profit d'un espace rural périurbain toujours plus éloigné, mais qui jusqu'au début des années 80 reste plutôt circonscrit dans le cadre communautaire. »²⁰⁶ C'est la raison pour laquelle les autres territoires de l'agglomération affichent des gains de population relativement réguliers (figure 15), dopés il est vrai par l'émergence de la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq.

²⁰⁵ C'est le besoin de main d'œuvre lié à l'industrie textile qui contribua largement au développement urbain, autour de Roubaix notamment. Le territoire se densifie alors progressivement en habitations, les courées, bâties à la hâte et dans un souci de moindre coût sur des terrains enclavés à proximité des usines : si ces courées ne communiquent avec la voie publique que par un simple long et étroit couloir, c'est parce que le front de rue coûte plus cher. Une ville comme Roubaix prit ainsi rapidement l'allure d'une ville-usine, avec une forme d'habitat ouvrier bien spécifique composant des quartiers monotones et désordonnés sans souci d'organisation de la croissance urbaine (des lois sur la construction existaient pourtant mais les maires, appartenant tous au patronat textile, n'en firent que peu usage).

²⁰⁶ D. PARIS, J.F. STEVENS, op.cit., p.77.

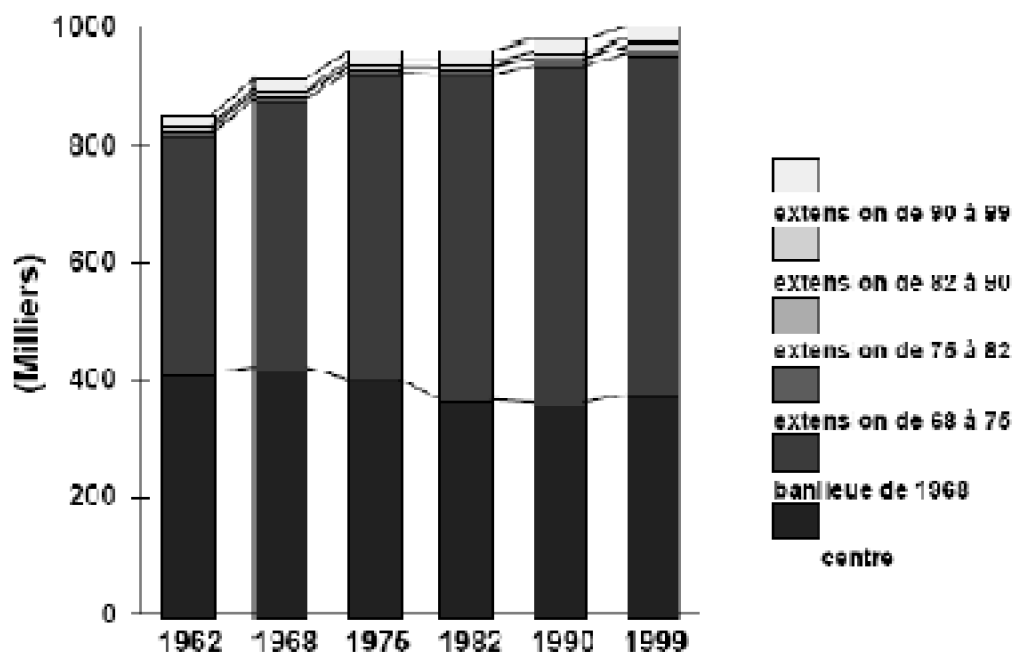


Figure 15 - Evolution de la population de l'agglomération lilloise selon ses composantes spatiales

Source : P. JULIEN, INSEE

Malgré une centralité nettement plus affirmée, Stuttgart ne peut non plus être véritablement considérée comme une capitale abusive. Mais ici, cette position est d'abord le fruit d'une volonté de limiter sa domination. L'organisation du territoire allemand est en effet fortement marquée par la recherche d'une équité territoriale censée garantir à tous des chances de développement et par le souci de planifier ce développement en lui fixant des axes qui doivent servir de base à l'aménagement. En matière de développement urbain, cette organisation se traduit par un principe général d'ordonnancement hiérarchique du territoire et des villes. Ce principe est l'expression d'une théorie de l'organisation de l'espace explicite et bien connue des géographes, puisqu'il s'agit du concept d'organisation de l'espace en places centrales de Christaller. Dans le cas de la région de Stuttgart, et plus généralement celui de l'Allemagne du sud qui fut l'espace originel de création et d'application de la théorie de Christaller, ce concept éminemment hiérarchique invite le *Land* à modérer les penchants hégémoniques de la commune centrale en favorisant l'affirmation de centralités périphériques fortes. D'où cette structuration spécifique de l'agglomération et de la région urbaine, fondée sur un réseau de centres solidaires mais indépendants et sur une organisation polycentrique à tendance christallerienne. La densité de villes de taille intermédiaire, disposées dans l'orbite immédiate de Stuttgart, et celle du semis urbain de villes petites et moyennes, qui s'étale plus largement dans le bassin du Moyen Neckar, témoignent de cette configuration particulière (figure 16). Néanmoins, la dépopulation, dont, à l'image de Lyon et de Lille, Stuttgart a été victime du début des années 70 à la fin des années 80, ne peut être intégralement mise sur le compte de cette politique d'aménagement du territoire destinée à limiter le gigantisme de la ville-centre. Elle procède également des dynamiques

contemporaines de desserrement et d'étalement urbain qui ont menacé le développement de l'espace central, avant que ce dernier ne trouve au cours des années 90 les moyens de restaurer une partie de son attractivité résidentielle (tableau 5 et figure 17).

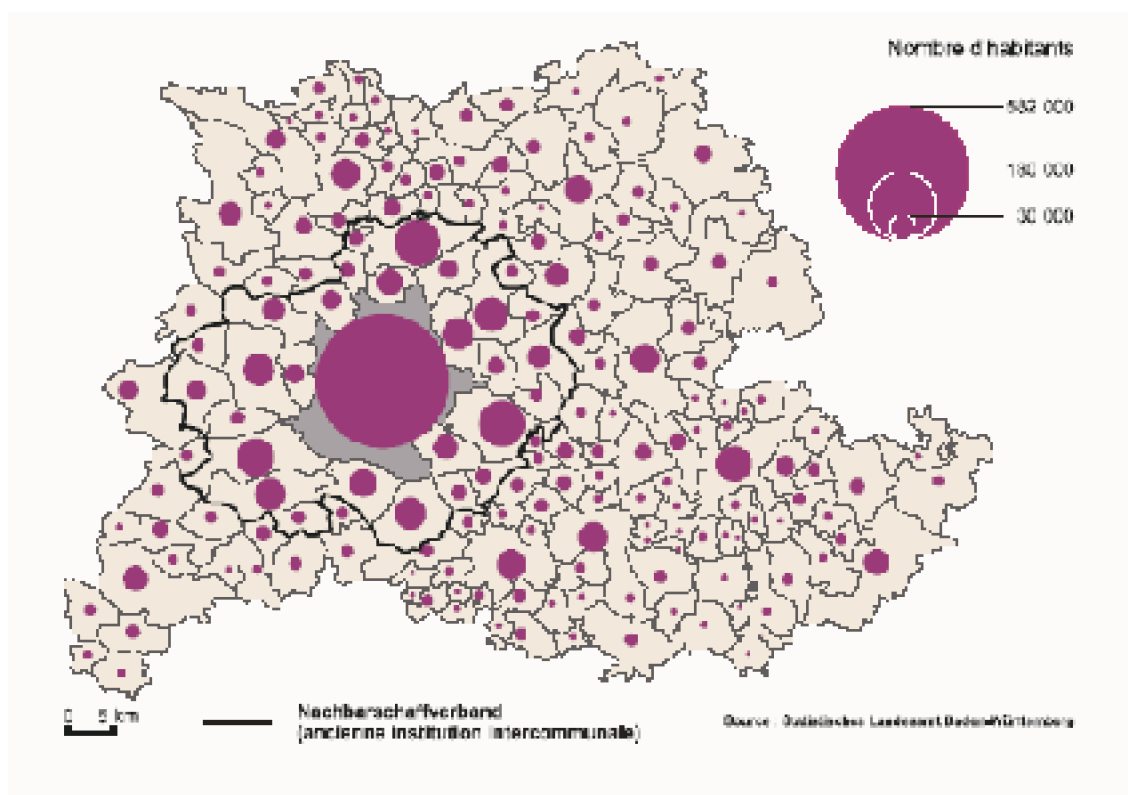


Figure 16 - La population dans la région de Stuttgart en 1999

Tableau 5- L'évolution de la population dans le *Verband Region Stuttgart* de 1968 à 1999

	Population				
	1968	1975	1982	1990	1999
Stuttgart	617.472	600.421	573.577	579.988	582.443
Verband Region Stuttgart	2.205.691	2.341.099	2.359.389	2.484.360	2.601.109

Source : Landeshauptstadt Stuttgart, Verband Region Stuttgart

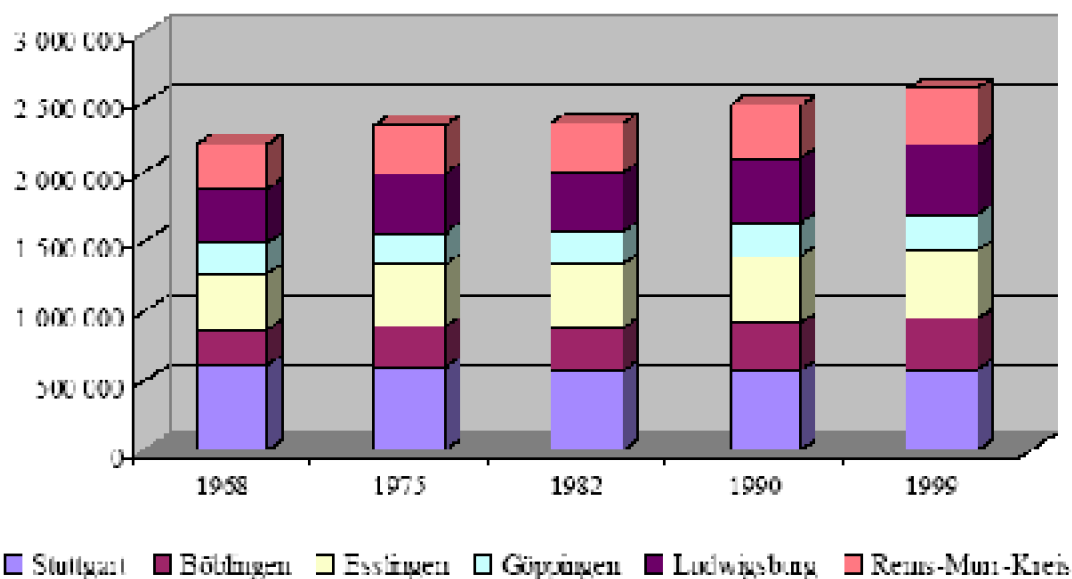


Figure 17- L'évolution de la population dans les différents Kreis du Verband Region Stuttgart de 1968 à 1999

Source : Land du Bade-Wurtemberg

Economiquement, les deux agglomérations ont également connu des mutations importantes, avec la transition vers une prépondérance du développement tertiaire. Mais, si le recul de l'activité industrielle se révèle indéniable à Stuttgart comme à Lille, il se déroule à un rythme et dans des contextes urbains qui n'ont pas grand chose de comparable.

Dans une région du Moyen Neckar encore fortement industrialisée puisque les emplois tertiaires n'y ont dépassé la barre des 50% que depuis le milieu des années 90 (tableau 6), l'évolution récente a été marquée à la fois par une forte tertiarisation du noyau urbain et par la décentralisation volontaire d'implantations industrielles à destination des communes périphériques. En effet, si la ville-centre se désindustrialise, c'est aussi en raison du départ des usines vers la nébuleuse de centres industriels qui se situent dans la mouvance de Stuttgart. Il faut dire que le moyen Neckar, cœur de la Souabe et véritable "fourmilière industrielle", s'est caractérisé dès l'arrivée des premières industries textiles par une extraordinaire dissémination des activités manufacturières, contribuant dès l'origine à ce que l'industrie imprègne profondément la campagne. La diversité industrielle qui s'est ensuite développée a confirmé cette dispersion géographique, tout en confortant Stuttgart dans son rôle de centre majeur d'impulsion. Elle a également réservé une place de choix à l'industrie automobile, y compris à Stuttgart même où près d'un emploi salarié sur huit était encore lié à l'industrie automobile en 1995, soit quelques 46.000 emplois dont 38.000 pour la seule entreprise Daimler-Benz. Progressivement, la capitale du Bade-Wurtemberg a néanmoins vu sa structure économique se transformer au profit d'un tertiaire de niveau supérieur qui ne le cède désormais plus au secteur secondaire. En s'appuyant sur une base industrielle forte, Stuttgart a permis l'essor des activités tertiaires, si bien que c'est aujourd'hui en matière de services que la ville possède une position dominante sur des périphéries encore majoritairement industrielles. Même si elle tend à

perdre des industries et des emplois et si elle reste confrontée à « un vigoureux tropisme [qui] porte les activités majeures vers le sud-ouest de l'agglomération de Stuttgart »²⁰⁷ tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des limites communales, la ville-centre demeure un lieu d'attraction fort pour l'implantation des sièges sociaux et des activités de service. L'évolution contemporaine a donc accru son pouvoir de commandement sur les villes de sa région. Ainsi, à l'image d'ailleurs de « l'Allemagne, où la densité moyenne est élevée, la métropolisation s'opère plus par une dilatation des principales zones urbaines, et par l'intégration des villes périphériques, voire de l'ensemble d'une région, dans le fonctionnement métropolitain (migrations alternantes et relations économiques quotidiennes à l'intérieur d'un même espace métropolitain). La perte éventuelle de population de [la ville centre], interprétée à tort comme le déclin des grandes villes, n'est en rien contraire à la métropolisation, mais exprime plutôt la recomposition fonctionnelle et sociale des espaces métropolitains. »²⁰⁸

Tableau 6 - L'évolution de l'emploi salarié dans le Verband Region Stuttgart de 1975 à 1999²⁰⁹

	1975		1982		1990		1999	
	Nombre d'emplois	dont tertiaires	Nombre d'emplois	dont tertiaires	Nombre d'emplois	dont tertiaires	Nombre d'emplois	dont tertiaires
Stuttgart	367.863	52,8%	356.666	56%	378.731	58,8%	340.820	66%
Verband Region Stuttgart	939.076	39,4%	976.428	42,4%	1.097.789	44,9%	1.031.449	54,5%

Source : Land du Bade-Wurtemberg

Si l'agglomération lilloise a également connu depuis les années 70 une croissance tertiaire spectaculaire concrétisée aujourd'hui par un niveau de tertiarisation des emplois similaire à celui de Lyon (tableau 7), cette évolution n'obéit pas à la même logique que celle observée à Stuttgart. Dans cette zone d'emploi industriel de forte taille, le phénomène de désindustrialisation s'est exercé de manière violente avec une disparition des emplois à la fois rapide et particulièrement traumatisante pour le tissu économique. Dans de telles circonstances, l'industrie a subitement cessé d'être le moteur principal du développement économique, sans avoir réellement pu contribuer à l'avènement d'un tertiaire de niveau supérieur. La tertiarisation est alors apparue comme une reconversion nécessaire sinon comme l'unique sortie de crise possible. Seulement, ce processus a atteint inégalement l'espace urbain : malgré leurs efforts, certains territoires portent encore aujourd'hui les stigmates du déclin de l'industrie textile et continuent à subir de plein fouet les effets de la crise économique ; tandis que d'autres semblent avoir réussi à

²⁰⁷ P. RIQUET, "Stuttgart : la qualité de la vie dans une ville industrielle", in *Annales de géographie*, Numéro spécial "Portraits de villes", 1991, p.84.

²⁰⁸ F. ASHER, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Editions Odile Jacob, 1995, p.19.

²⁰⁹ Il s'agit uniquement ici des emplois salariés, qui constituent la principale source d'information statistique disponible et qui représentent généralement plus de 80% des emplois totaux.

tirer leur épingle du jeu même si, comme dans le cas du centre lillois par exemple, c'est parfois au prix d'une diminution quantitative des emplois disponibles. On observe donc une redistribution des logiques spatiales au niveau de l'agglomération : les activités du secteur secondaire réinvestissent rarement les sites de production délaissés par les anciennes activités et participent à l'étalement urbain en s'appuyant sur les nouvelles infrastructures, notamment autoroutières ; quant à la tertiarisation, si elle ne suffit pas à lutter contre le dépérissement de certains centres comme celui de Roubaix, elle contribue à l'évolution actuelle vers une polarisation accrue sur le cœur d'agglomération, dont l'aire d'attraction croît sur un territoire très urbanisé constitué de pôles sous-équipés. Dans ce contexte de crise et de reconversion économiques, Lille a trouvé les moyens d'affirmer plus nettement son leadership métropolitain, en devenant un pôle d'emploi tertiaire et de dynamique régionale, et en marquant à plusieurs titres sa spécificité par rapport aux autres communes de l'agglomération : ainsi, « sa structure sociale est la plus diversifiée, l'ensemble des groupes professionnels est représenté, sans dominante très marquée de l'un ou de l'autre. »²¹⁰

Tableau 7 - L'évolution de l'emploi dans la communauté urbaine de Lille de 1990 à 1999

	1990		1999	
	Nombre d'emplois	dont tertiaires	Nombre d'emplois	dont tertiaires
Lille	127.735	79,3%	126.705	89,5%
Lille-Roubaix-Tourcoing	208.109	73,9%	200.852	84,2%
Lille Métropole	436.687	70,7%	450.053	78,7%

Source : INSEE, RGP

Compte tenu des problèmes de périmètres et de données mais aussi des spécificités contextuelles propres à toute étude de terrain, la comparaison reste un exercice difficile. De plus, il n'est pas forcément aisé de prendre en compte par exemple le caractère transfrontalier d'une urbanisation – comme à Lille – ou d'harmoniser les sources statistiques entre deux pays – comme avec Stuttgart. Le tableau 8 propose une comparaison démographique de nos trois terrains d'étude appréhendant ces difficultés, sans infirmer les analyses que nous avons faites jusque là des caractéristiques propres à chaque agglomération.

L'ensemble de cette présentation initiale dessine finalement trois organisations urbaines aux caractéristiques comparables mais aux réalités différentes, ainsi que le récapitule le tableau 9 : par rapport à l'agglomération lyonnaise, Stuttgart se distingue par un poids de sa commune-centre particulièrement important, en termes de population comme d'emploi, tandis que Lille se caractérise par une centralité qui demeure moins affirmée ; il apparaît alors que Lyon tente de prolonger les tendances historiques d'un développement radioconcentrique en s'efforçant de préserver un tissu urbain plutôt dense

²¹⁰ F. CUNAT, J.C. PRADEILLES, N. ROUSIER, "De la conurbation industrielle aux conflits de centralité. Réflexion à propos de la métropole lilloise", in DATAR, Commissariat Général au Plan, *Métropoles en déséquilibre ?*, Agence d'Urbanisme de la COURLY, Economica, Lyon, Paris, 1993, p.375.

et compact, alors que Lille doit composer avec des densités moindres et plus étalées et que Stuttgart fait montre d'une moindre compacité en raison d'une organisation polynucléaire qui s'évertue toutefois à polariser la croissance urbaine en proposant des formes urbaines denses. Tout en étant toutes trois soumises à une même tendance globale à l'éclatement de l'urbanisation, ces structurations urbaines spécifiques n'impliquent donc pas les mêmes contraintes et les mêmes dynamiques en matière d'organisation des déplacements.

Tableau 8- Une évaluation comparative du poids démographique de Lyon, Lille et Stuttgart en 2000

	Lyon	Lille	Stuttgart
Ville-centre	450.000	186.000	585.000
Agglomération	1.416.000	1.662.000	1.211.000

Source : Base de données Géopolis

Tableau 9 - Tableau récapitulatif des données urbaines pour Lyon, Lille et Stuttgart en 1999

	Population		Emplois	
	Nombre d'habitants	Densité (hab/km ²)	Nombre d'emplois	dont emplois tertiaires
	Lyon			
Centre d'agglomération	569.667	9.131	246.514	86,6%
Intercommunalité politique	1.167.532	2.396	557.486	76,8%
	Lille			
Centre d'agglomération	375.181	6.422	200.852	84,2%
Intercommunalité politique	1.091.438	1.785	450.053	78,7%
	Stuttgart			
Centre d'agglomération	582.443	2.817	340.820	66%
Intercommunalité politique	2.601.109	715	1.031.449	54,5%

Sources : INSEE, Landeshauptstadt Stuttgart, Verband Region Stuttgart

1.2. Quelle mobilité urbaine dans les trois agglomérations ?

Outre ses structures et ses organisations, « la compréhension d'un espace passe nécessairement par l'analyse des flux et des réseaux dont il est le support »²¹¹. Cette connaissance apparaît d'ailleurs aujourd'hui de plus en plus essentielle, dans la mesure où « il faut se représenter, et accepter, que la mobilité et la circulation ont saisi nos vies »²¹² : en fait, selon Jean Viard, « la circulation n'est plus le complément de la sédentarité, elle a pris sa place comme fondement de notre être au monde. Et cela change tout. »²¹³ Même si elle demeure une réalité humaine intemporelle, la mobilité connaît il est vrai

²¹¹ P. BAUD, S. BOURGEAT, C. BRAS, *Dictionnaire de géographie*, Paris, Hatier, 1995, p.380.

²¹² J. VIARD, *La société d'archipel ou les territoires du village global*, Editions de l'Aube, 1994, p.31.

depuis plus d'un siècle de nouvelles expressions et, ce faisant, revêt une nouvelle importance. D'où les débats souvent passionnés qui entourent cette question. « Depuis quelques années, la mobilité n'apparaît plus comme un système de valeur consensuel et univoque mais comme le support de discours contrastés, souvent contradictoires, comme si différentes visions de l'avenir de la société s'affrontaient à son propos. A une valeur de progrès économique et social traditionnellement attachée à la notion de mobilité, s'ajoute ainsi une vision de la mobilité comme source de dysfonctionnement, de déséquilibre social, de pollution et de dégradation de l'environnement. »²¹⁴ Nous nous efforcerons pour notre part de ne pas accoler de valeur, positive ou négative, à la mobilité au sein de l'espace urbain et d'étudier pour l'instant de quelle manière elle s'exprime sur nos trois terrains d'étude.

Pour cela, circonscrivons simplement quelle mobilité nous intéresse. Nous nous attacherons en effet exclusivement aux déplacements physiques de personnes effectués dans l'espace urbain. Car, si le transport de marchandises par exemple constitue un élément essentiel au fonctionnement des villes, il représente également un sujet à part entière que nous ne traiterons pas dans cette thèse. Notre intérêt se portera en revanche sur les pratiques modales de déplacements des ménages et des individus dans les organisations urbaines proposées à Lyon, Lille et Stuttgart. Au passage, ce panorama général sera une première occasion d'essayer de voir si les structurations urbaines précédemment mises en évidence coïncident avec certaines spécificités en matière de mobilité.

1.2.1. Des nuances locales dans les grandes tendances d'évolution des déplacements urbains

En matière de déplacements urbains, l'automobile apparaît bien comme la grande gagnante de ces trente dernières années. Les bilans réalisés localement confirment indéniablement cette tendance : parallèlement à la croissance du parc automobile, la mobilité en voiture particulière a connu un essor considérable et quasi continu, à tel point que cet instrument a aujourd'hui suppléé la marche en tant que mode de déplacement dominant.

Pour mesurer cette évolution et mieux connaître les déplacements de leurs habitants, les villes françaises disposent d'un outil des plus commodes, les enquêtes ménages déplacements. Réalisées selon une méthodologie et une exploitation standards développées par le CERTU, ces enquêtes constituent un modèle normé et éprouvé, ainsi qu'une pratique exemplaire vue de l'Europe. Cette particularité nationale représente une base de données précieuse, qui permet de comparer dans le temps et dans l'espace les grandes tendances de la mobilité urbaine. A l'heure actuelle, l'agglomération lyonnaise dispose de trois enquêtes de ce type, réalisées en 1976, 1985 et 1995. Il en est de même concernant l'agglomération lilloise, pour les années 1976, 1987 et 1998. Ce sont ces

²¹³ *ibid.*, p.42.

²¹⁴ PLAN URBANISME CONSTRUCTION ARCHITECTURE, *Mobilités et territoires urbains*, Consultation de recherche, Mars 2000, p.7.

sources que nous mobiliserons pour présenter les principales caractéristiques de la mobilité dans nos deux agglomérations hexagonales. Pour ce qui est de Stuttgart, les données statistiques ne manquent certes pas mais, sur l'évolution générale de la mobilité, elles s'avèrent moins complètes et moins fréquentes. Elles nous fourniront néanmoins d'utiles informations sur les déplacements dans la capitale souabe et sa région urbaine en 1981 et 1995.

Une part de marché de la voiture en augmentation dans l'agglomération lyonnaise, y compris sur les segments de forte concurrence avec les transports collectifs

Comme les découpages territoriaux, les périmètres d'enquêtes ménages peuvent être sujets à variation et ne recoupent pas forcément les territoires institutionnels. A Lyon, le périmètre de l'enquête de 1976 recouvre un territoire légèrement plus restreint que celui de la communauté urbaine, tandis que les deux suivants le dépassent pour adopter celui du schéma directeur. A ce détail près, les trois années fournissent des données de comparaison intéressantes.

Après avoir sensiblement baissé entre 1976 et 1985, la mobilité quotidienne des habitants de l'agglomération lyonnaise est à nouveau repartie à la hausse pour s'établir en moyenne à 3,63 déplacements par personne et par jour en 1995. Cette évolution chaotique dissimule d'importantes disparités en matière de pratiques modales. La baisse de 3,45 à 3,26 déplacements par personne et par jour au cours de la première décennie est ainsi essentiellement imputable à la marche, qui diminue alors de près de 30%. En revanche, les transports collectifs et la voiture particulière connaissent des pourcentages de progression similaires, dépassant les 20% sur la période, même si en valeur absolue l'avantage reste nettement en faveur de l'automobile qui accroît même son avance. L'évolution qui se dessine entre ces deux enquêtes marque donc clairement une dichotomie entre modes mécanisés et modes doux, avec une évolution en positif pour les premiers et en négatif pour les seconds. Entre 1985 et 1995, il ne reste qu'une seule gagnante, la voiture, qui seule accroît le nombre de déplacements quotidiens qu'elle assure par habitant.

En termes de part de marché, les gains de l'automobile apparaissent encore plus patents (figure 18). Ils révèlent qu'après être devenu le mode de déplacement dominant des habitants de l'agglomération durant les années 80, la voiture a même accédé au statut de mode majoritaire dans les années 90. L'effondrement de la marche, particulièrement au cours de la première période, est également confirmé, ainsi que les difficultés des transports collectifs à soutenir la comparaison par rapport à l'automobile lors de la seconde période. Ce dernier résultat apparaît alors bien modeste, eu égard à l'importance des investissements consentis notamment pour l'extension du réseau de métro. En effet, si le nombre total de déplacements effectués sur le réseau de transports collectifs urbain a augmenté, cela s'est révélé parallèlement insuffisant pour juguler la progression de l'automobile. Ce constat est amplifié par l'évolution des parts de marché des seuls modes mécanisés (figure 22) : entre 1985 et 1995, les transports collectifs perdent ainsi trois points en passant de 23 à 20%, au profit de la voiture qui s'élève quant à elle de 74 à 78% ; de plus, cette poussée de l'automobile s'affirme quelle que soit la

zone, dans le centre de l'agglomération comme en périphérie, et même pour les échanges entre le centre et la périphérie (figure 19). Ce déficit concurrentiel des transports collectifs par rapport à la voiture, y compris sur leurs marchés de prédilection, incite alors les collectivités locales à s'interroger sur l'efficacité de leur politique de déplacements.

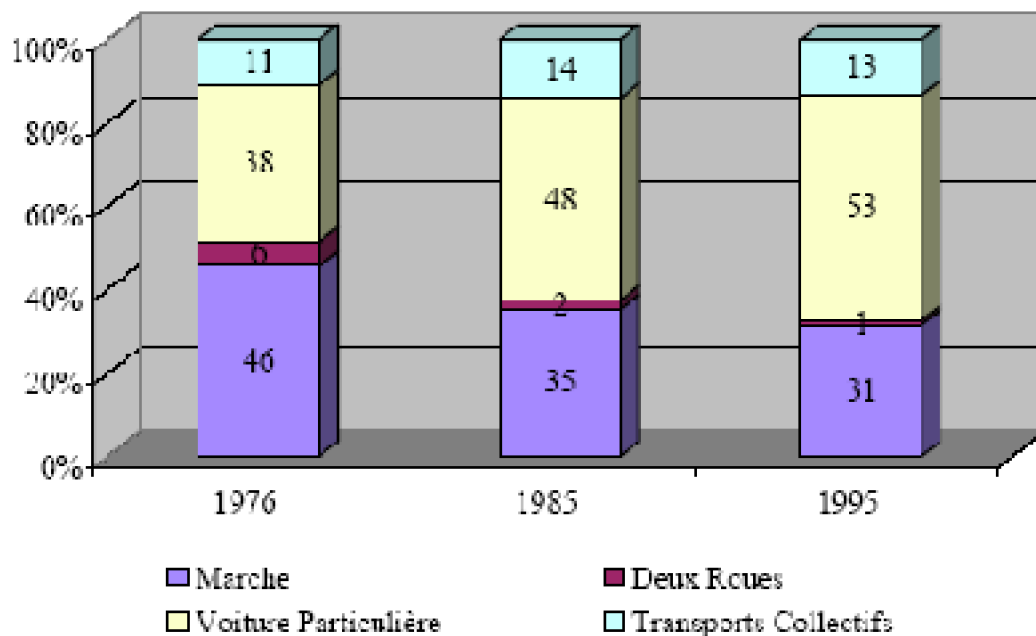


Figure 18 - Evolution des parts de marché des modes de déplacement des habitants de l'agglomération lyonnaise

Source : enquêtes ménages déplacements

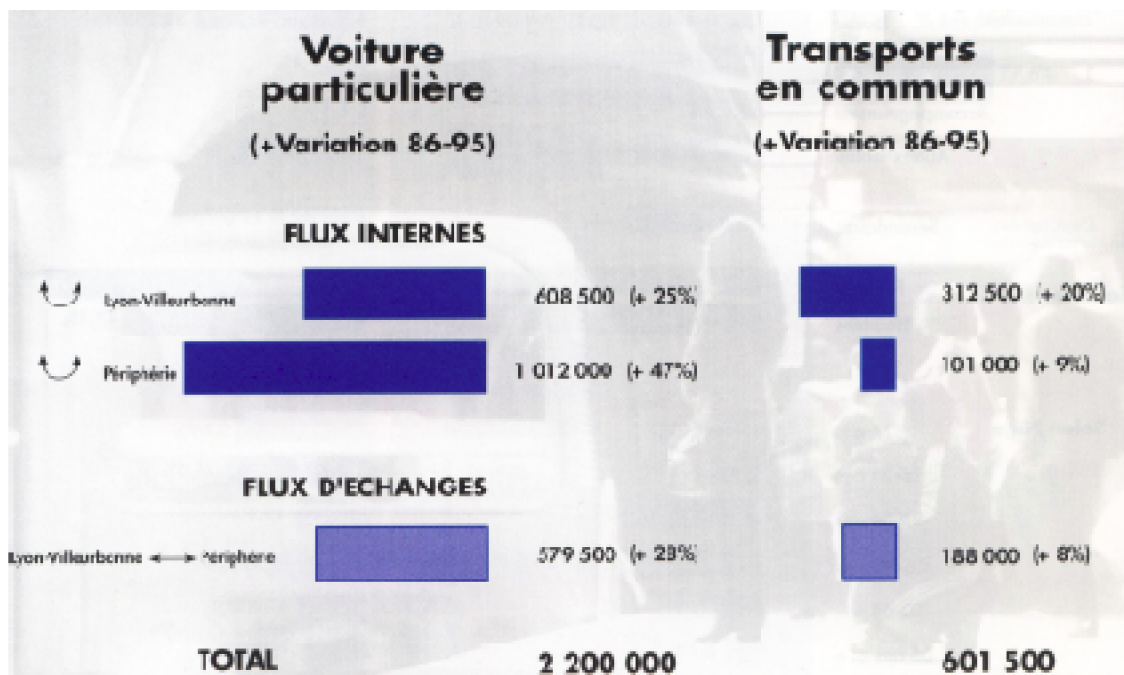


Figure 19 - Les déplacements mécanisés des habitants dans l'espace de l'agglomération

lyonnaise

Source : SYTRAL, Premiers résultats de l'enquête déplacements auprès des ménages de l'agglomération lyonnaise en 1995

Il est vrai qu'en matière de répartition spatiale de la mobilité, les déplacements qui ont le plus augmenté durant la dernière décennie sont ceux dont l'origine et la destination se situent en périphérie de l'agglomération, là où la position concurrentielle de la voiture est naturellement la plus forte. Néanmoins, les structurations héritées de l'agglomération lyonnaise font qu'il subsiste encore 60% des déplacements mécanisés qui gardent un lien avec Lyon ou Villeurbanne, qu'il s'agisse de flux internes ou de flux d'échanges (figure 20). C'est là l'expression d'une concentration encore importante des flux sur les destinations centrales et d'une organisation de la mobilité qui constitue pour les transports collectifs autant de segments de marché abordables. Le fait que ces modes collectifs aient perdu des parts de marché sur les liaisons pour lesquelles ils sont normalement destinés à être le plus performant, apparaît alors comme le signe d'une insuffisance voire de contradictions dans les orientations de la politique de déplacements de l'agglomération.

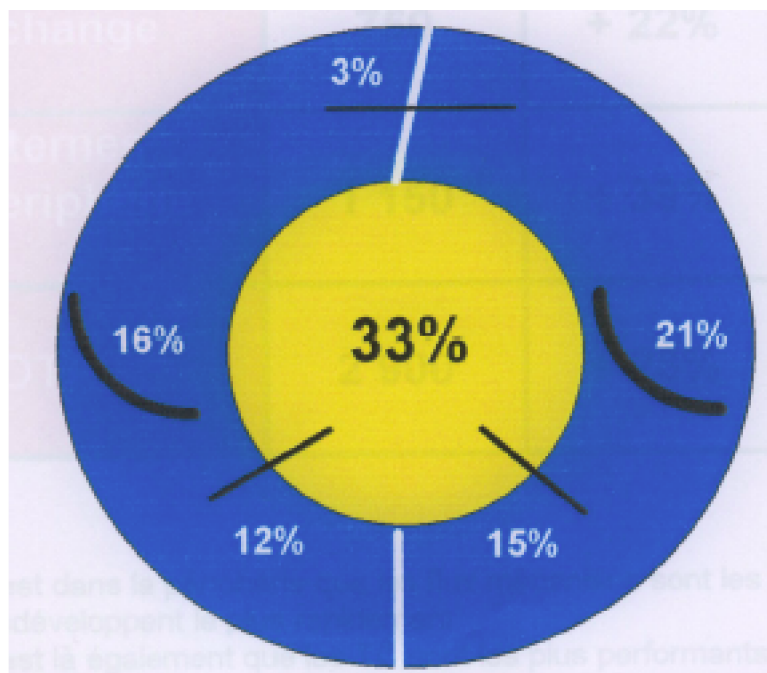


Figure 20 - Répartition spatiale des déplacements mécanisés des habitants de l'agglomération lyonnaise en 1995 ²¹⁵

Source : enquêtes ménages déplacements

²¹⁵ Lyon et Villeurbanne, considérés comme le centre de l'agglomération, sont représentés en jaune, tandis que sont distinguées en bleu une périphérie est et ouest. Les pourcentages indiqués correspondent ensuite à la proportion des déplacements globaux effectués selon différents types de flux, qu'il s'agisse de flux internes ou d'échange.

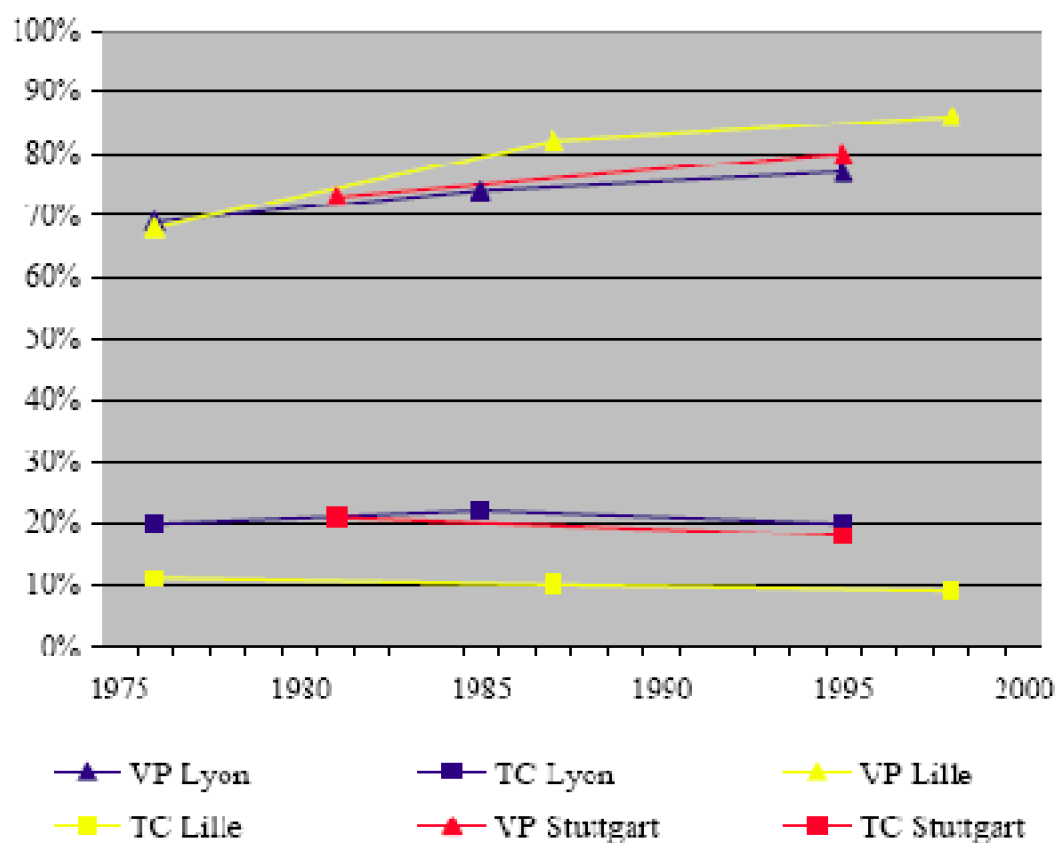


Figure 21- Evolution des parts de marché des modes mécanisés à Lyon, Lille et Stuttgart

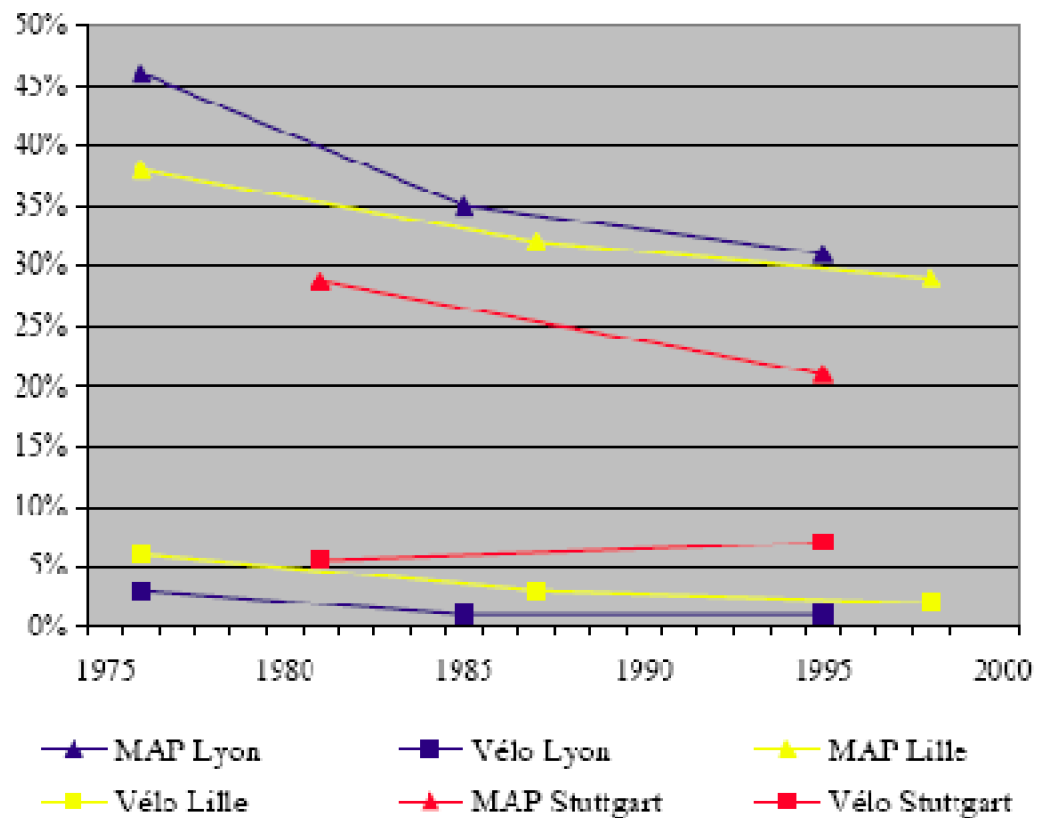


Figure 22 - Evolution des parts de marché des modes doux à Lyon, Lille et Stuttgart

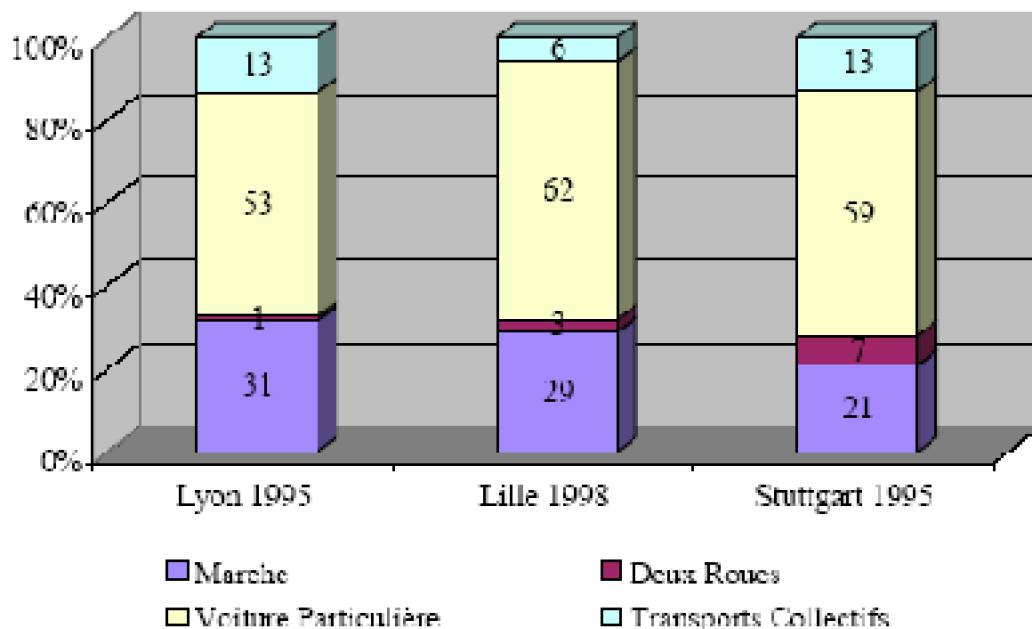


Figure 23- Comparaison des parts de marché des modes de déplacements à Lyon, Lille et Stuttgart

Source : enquêtes ménages déplacements, Verband Region Stuttgart

La domination grandissante de la voiture sur les autres modes de déplacements dans une conurbation lilloise au fonctionnement multipolaire

Le périmètre d'enquête ménages retenu dans la métropole du Nord est comparable à celui de Lyon, puisqu'il s'est étendu entre l'enquête de 1976 et de 1987 pour adopter celui du schéma directeur et s'établir finalement à l'échelle de l'arrondissement de Lille.

Les évolutions qui se dessinent entre 1976 et 1998 font apparaître un niveau de mobilité globale des habitants de l'agglomération lilloise en augmentation forte et continue, pour passer de 2,68 à 3,46 puis à 3,99 déplacements par personne et par jour, dépassant ainsi la mobilité moyenne observée dans l'agglomération lyonnaise au milieu des années 90. A tel point que ce qui est d'abord apparu comme un mouvement de rattrapage durant la première décennie, paraît désormais traduire des processus plus complexes dans les pratiques de mobilité.

L'analyse modale nous montre que cette croissance est avant tout le résultat d'une forte progression de la mobilité en voiture particulière, puisque les déplacements non automobiles sont restés invariablement stables depuis 1975 à 1,55 déplacements par personne et par jour. Cette évolution coïncide évidemment avec celle de l'équipement automobile des ménages, qui enregistre des taux de motorisation de la population en hausse continue de 0,25 en 1976, à 0,34 en 1987, puis à 0,41 en 1998. Pourtant, cette concordance n'explique pas tout, dans la mesure où l'agglomération lilloise n'atteint pas encore le niveau de motorisation de son homologue lyonnaise – qui comptait 0,45 voitures par habitant en 1995 – mais connaît déjà une mobilité automobile supérieure. L'explication n'est donc pas suffisante et tend à démontrer que la motorisation ne constitue pas le seul critère d'usage de l'automobile.

Cette analyse est confirmée par l'étude des parts de marché des différentes modes de déplacement (figure 23), qui atteste d'une utilisation de la voiture proportionnellement plus importante à Lille qu'à Lyon et à Stuttgart. En effet, avec 62% en 1998, plus de trois déplacements sur cinq des habitants de l'agglomération lilloise sont désormais effectués en automobile. Par rapport à la capitale rhodanienne ou souabe, la principale différence tient à la part de marché des transports collectifs, qui demeure à Lille deux fois inférieure. Pourtant, depuis les années 70, des politiques de développement et d'investissement ont été menées et ont d'ailleurs contribué à faire sensiblement croître la mobilité quotidienne des habitants en transports en commun. Cependant, elles se sont révélées clairement insuffisantes pour contrecarrer la croissance des déplacements automobiles et pour éviter le tassement de la part de marché des transports collectifs. Cette analyse est confirmée par le graphique d'évolution des déplacements motorisés (figure 21) qui place Lille de plus en plus aux extrêmes de nos trois agglomérations, que ce soit en raison de la faiblesse relative du poids des déplacements en transports en commun ou de la domination grandissante de la mobilité automobile.

Il faut dire que les modes de transports collectifs ne sont pas favorisés par la structuration urbaine de la conurbation lilloise, à l'origine d'une moindre massification des flux. En effet, la polynucléarité originelle de la métropole du Nord participe encore

aujourd'hui d'une dispersion des flux, qui accroît l'attractivité de l'automobile en même temps qu'elle réduit les segments de marchés favorables aux transports collectifs. Cette réalité est parfaitement illustrée par la représentation des flux mécanisés dans une agglomération au fonctionnement encore résolument multipolaire (figure 24) : outre le fait que la majorité des déplacements s'effectuent à l'intérieur des zones définies, la carte donne à voir la faible concentration des flux ainsi que le faible volume des relations entre les trois centres de la métropole ; on observe ainsi une relative indépendance des aires d'influence de Lille, Roubaix et Tourcoing, redonnant fonctionnellement corps à une notion de banlieue propre à chaque centre et venant confirmer l'assertion des spécialistes locaux des déplacements, selon laquelle la ville de Lille connaît les problèmes de déplacements d'une agglomération d'environ 500.000 habitants mais pas d'une agglomération millionnaire.

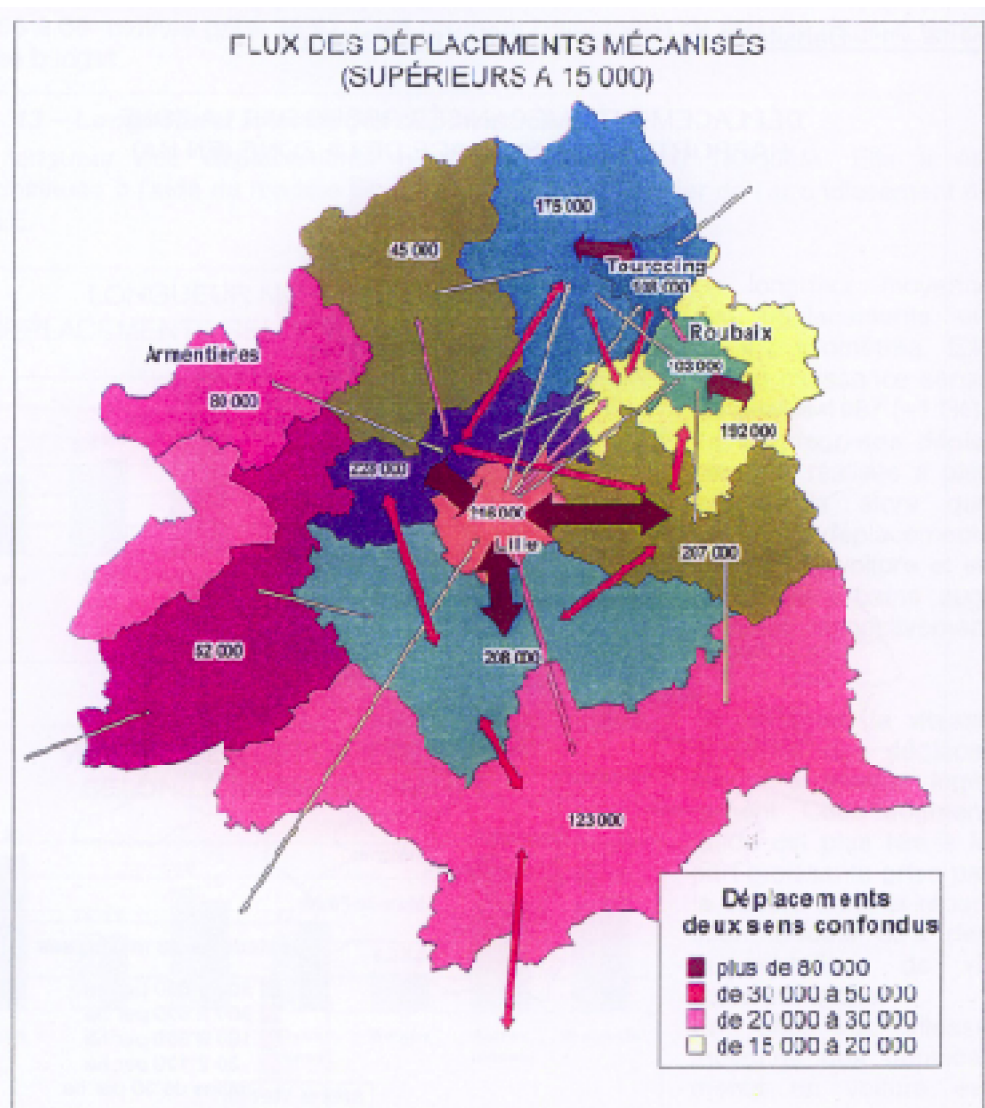


Figure 24- Les déplacements mécanisés des habitants dans l'espace de l'agglomération lilloise²¹⁶

Source: Lille Métropole, Enquête ménages déplacements réalisée dans la métropole protégé en vertu de la loi du droit d'auteur.

lilloise en 1998

Stuttgart, une ville de l'automobile... des transports collectifs... ou du vélo ?

En matière de mobilité, les comparaisons chiffrées avec Stuttgart sont rendues délicates par plusieurs facteurs. D'abord, la moindre disponibilité générale de données relatives aux déplacements ne permet pas de rapprocher facilement les sources existantes de la fréquence et du contenu des enquêtes ménages lyonnaises et lilloises. Des études ont néanmoins été réalisées par différentes collectivités : elles permettent de disposer d'informations sur le territoire de la commune de Stuttgart ; en revanche, il n'existe pas de véritables recueils de données sur la mobilité à l'échelle de l'agglomération ; il faut donc se placer à une échelle plus large qui, pour ne rien faciliter, ne correspond pas tout à fait au périmètre du *Verband Region Stuttgart* pour ce qui est des données d'évolution.²¹⁷ Enfin, les outils statistiques ne mesurent pas toujours la même chose de la même façon : à titre d'exemple, notons que les enquêtes allemandes s'intéressent généralement aux déplacements des individus de plus de dix ans alors que le seuil est à cinq ans dans les enquêtes ménages françaises et que des différences peuvent jouer, notamment sur l'estimation de déplacements difficiles à appréhender comme la marche ; de plus, « malgré la grande importance des indicateurs de mobilité pour de nombreux domaines de la planification et de l'administration, il n'existe pas de norme généralement reconnue pour leur collecte sur le terrain. C'est ce qui explique le foisonnement des méthodes de collecte – très diverses en qualité et souvent difficilement comparable »²¹⁸ y compris entre les villes allemandes.

Ceci étant, la mobilité globale est évaluée en 1995 dans le *Verband Region Stuttgart* à 3,4 déplacements par personne et par jour. Si on ne dispose pas ici de données d'évolution, soulignons simplement que ce chiffre est tout à fait dans la norme de ce qu'on peut observer par ailleurs. D'ailleurs, François Asher souligne bien que « le nombre de déplacements par personne et par jour est à peu près uniforme dans les villes d'Europe de l'Ouest : 3,4 déplacements par jour et par personne (soit dix à vingt pour cent de plus qu'aux Etats-Unis). »²¹⁹

Toujours à l'échelle de la région urbaine, les parts de marché des différents modes dans les déplacements fournissent des indications contrastées (figure 23). Si elles donnent à voir, en ce qui concerne la mobilité automobile, une position intermédiaire entre Lyon et Lille, qui illustre bien la place conséquente occupée par la voiture dans les pratiques régionales, elles témoignent également de la bonne tenue des transports

²¹⁶ Les chiffres reportés sur le fond de carte indiquent le nombre de déplacements mécanisés internes à chaque zone.

²¹⁷ En effet, compte tenu de la création récente du *Verband Region Stuttgart* (VRS), les données antérieures à 1990 ont été établies sur le périmètre de planification antérieur qui n'intègre pas l'ensemble du VRS puisqu'il ne retient pas le *Kreis* de Göppingen et exclut la partie du Rems-Murs-Kreis qui n'appartenait pas à l'ancien *Nachbarschaftsverband*... pour faire simple.

²¹⁸ CEMT, *Réduire ou repenser la mobilité urbaine quotidienne ?*, Table ronde 102, Munich, 1996, p.9.

²¹⁹ F. ASHER, 1995, op.cit., p.133.

collectifs, qui assurent sur le territoire de la région urbaine un pourcentage de déplacements identique à ce que l'on peut observer dans l'agglomération lyonnaise. Il n'empêche que les efforts réalisés en matière d'amélioration quantitative et qualitative de l'offre de transports publics échouent visiblement à s'opposer là encore au développement de la mobilité automobile, soutenu par celui de la motorisation passée de 0,41 voitures par habitant en 1981 à 0,53 en 1995. Cette dynamique est d'ailleurs confirmée par l'évolution des parts de marché des modes mécanisés, qui enregistre des tendances qui ne sont pas plus favorables aux transports collectifs qu'à Lyon (figure 21). Là où Stuttgart se distingue davantage, c'est en ce qui concerne les modes doux (figure 22), dans deux sens opposés qui sont finalement assez à l'image de ce qu'on peut constater dans d'autres villes allemandes²²⁰ : d'abord par une faible représentation de la marche, puis par une part de marché du vélo venant contrarier l'idée selon laquelle il s'agit d'un mode de déplacement en voie de marginalisation ; Stuttgart vient ainsi non seulement démontrer que le vélo n'est pas fatalement condamné à une disparition inexorable mais qu'il est toujours susceptible de gagner des parts de marché dans les déplacements urbains.

Si on considère à présent les pratiques de mobilité des habitants de la commune centre et qu'on les compare à ce qui a cours dans le centre de l'agglomération lyonnaise (figure 25), on retrouve quelques-unes des particularités décrites à l'échelle de la région urbaine mais également une façon pour le centre de se démarquer de ses périphéries. Ainsi, par rapport aux

²²⁰ Les chiffres recueillis par l'association des entreprises allemandes de transports sur un certain nombre de villes et de régions donnent les parts modales moyennes suivantes : 23% pour la marche, 13% pour le vélo, 56% pour la voiture particulière et 7% pour les transports collectifs (in Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, *Nahverkehr in der Fläche*, Köln, 1994). L'enquête concernant la mobilité, réalisée en 1995 sur 123 zones du territoire allemand, n'infirme pas ces tendances de répartition modale, en estimant que 53% des déplacements étaient réalisés en Allemagne à l'aide de moyens de transport individuels motorisés, 12% par des transports collectifs et 35% en modes doux, dont 22% à pied (in CEMT, op.cit.).

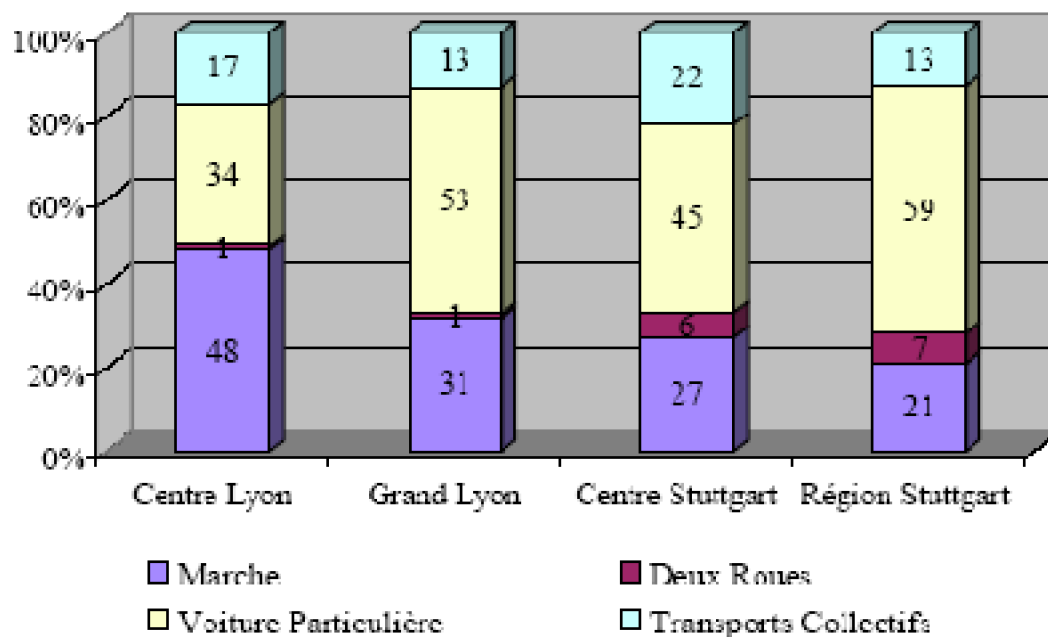


Figure 25- Comparaison des parts de marché des modes de déplacements dans le centre des agglomérations lyonnaise et stuttgartoise

Source : enquête ménages déplacements, Verband Region Stuttgart

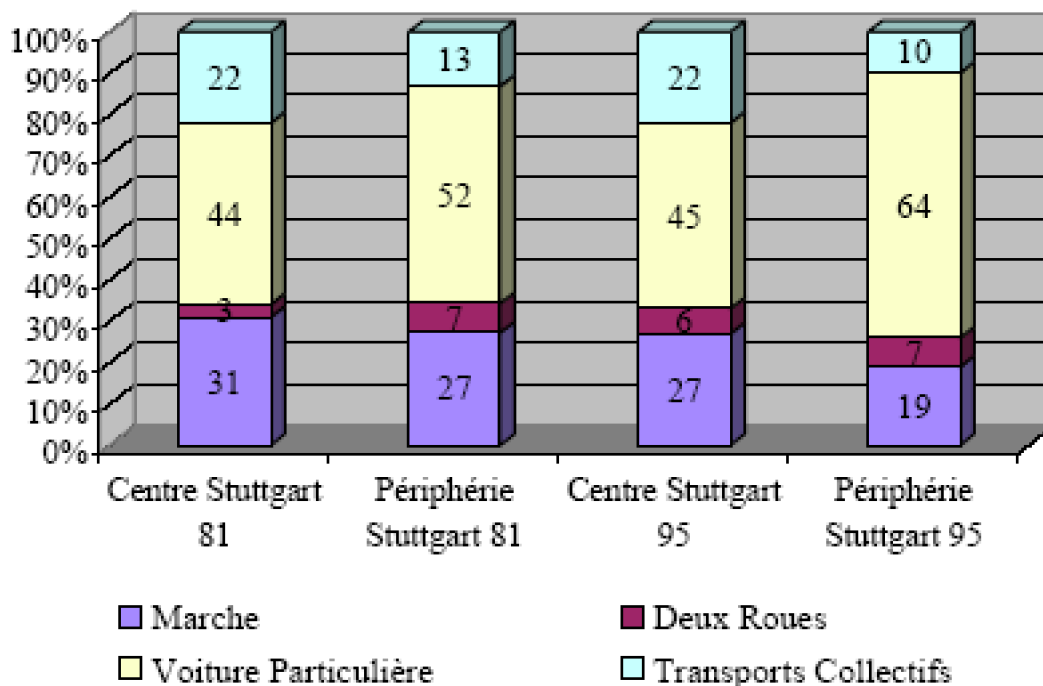


Figure 26 - Evolution des parts de marché des modes de déplacements dans le centre et la périphérie de la région de Stuttgart

Source : Verband Region Stuttgart

habitants de Lyon et de Villeurbanne, ceux de Stuttgart marchent relativement peu, pratiquent beaucoup plus le vélo en dépit d'un site des plus contraignants et utilisent davantage les modes mécanisés, leur voiture comme les transports collectifs. Pour autant, le centre stuttgartois comme le centre lyonnais affichent une indéniable singularité au sein de leur organisations urbaines respectives. Cette singularité apparaît en outre relativement pérenne, dans le sens où l'on relève une certaine stabilité des pratiques de mobilité des habitants en l'espace de quinze ans (figure 26). Par conséquent, si les pratiques des habitants du centre ne changent guère, c'est qu'il n'en va pas de même pour ceux qui résident dans le vaste espace régional qui s'étend en périphérie sous la forme de sous-systèmes urbains intégrés. C'est sur ce territoire en effet que l'usage de l'automobile progresse le plus en gagnant de manière spectaculaire des parts de marché, tandis que la marche et les transports collectifs voient diminuer leur influence relative.

Cette distinction territoriale renvoie à l'avènement de formes d'organisation de l'espace génératrices de formes de mobilité moins diversifiées. « La période entre les années 1970 et 1993 a été caractérisée, dans le domaine des déplacements urbains dans la région de Stuttgart, par une augmentation sans précédent des flux en liaison avec l'étalement urbain et l'extension spatiale des marchés du logements et de l'emploi. Durant cette période, le nombre de communes étant placé dans l'orbite de Stuttgart est passé de 48 à 56 (Magdowski 1997). (...) Ce développement n'est pas uniquement dû à une croissance du nombre d'emplois dans la commune de Stuttgart ou à une augmentation de sa population active mais, plus largement, à une intensification des flux radiaux (entre communes de banlieue) et concentriques (de communes de banlieue vers la commune-centre). »²²¹ L'exurbanisation de populations, qui ont quitté la ville-centre mais qui continuent à y travailler, est notamment à l'origine d'un flot croissant de migrations alternantes qu'il devient de plus en plus compliqué d'écouler. Même les transports publics, pour lesquels ces migrants constituent pourtant une clientèle privilégiée, hésitent parfois à axer leur développement sur l'accueil de ces pendulaires qui, en accentuant les phénomènes de pointe sur le réseau, contribuent aussi à creuser le déficit. La réponse à ce problème passe assurément par une réflexion développée au niveau de la nouvelle institution régionale et par des actions de politique de déplacements mais aussi d'aménagement du territoire. En cela, l'existence de centralités secondaires ayant vocation à apparaître comme des pôles d'emplois attractifs constituent une opportunité qu'il peut être intéressant de conforter, à condition de coordonner leur développement avec une offre de déplacements qui ne les rende pas accessibles uniquement en automobile (figure 27). Car, avec l'évolution des flux pendulaires observée, c'est jusqu'au milieu des années 90 « dans les communes de banlieue non desservies par le réseau ferroviaire, [qu'on a surtout] constaté une augmentation de l'usage de la voiture particulière. »²²²

²²¹ M. WOLFRAM, "Le Verband Region Stuttgart et la nouvelle donne des déplacements urbains", in B. JOUVE (dir.), F. DI CIOMMO, O. FALTHAUSER, V. KAUFMANN, M. SCHREINER, M. WOLFRAM, op.cit., p.168.

²²² M. WOLFRAM, op.cit., p.168.

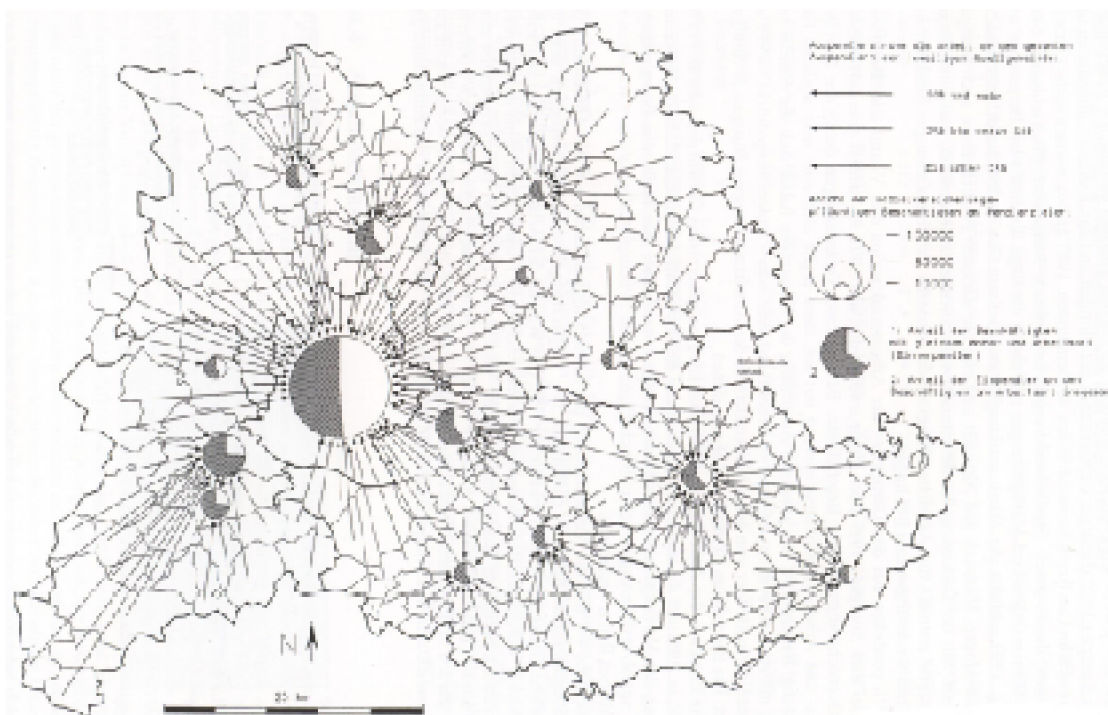


Figure 27 - Les principaux flux pendulaires dans la région de Stuttgart en 1993²²³

Source : Bundesanstalt für Arbeit

Pour nos trois terrains, les divergences en matière de pratiques de mobilité se révèlent plus facilement interprétables entre Lyon et Lille qu'avec Stuttgart, pour laquelle les différences en matière de données et de périmètres invitent à une certaine prudence. Ainsi, sans disposer d'enquêtes "grands territoires" sur les déplacements des ménages, il n'est par exemple pas forcément évident de mettre en perspective les informations recueillies à l'échelle du *Verband Region Stuttgart*. Pour autant, des éléments d'analyse intéressants nous semblent ressortir de ce panorama d'ensemble : qu'il s'agisse des facilités de développement dont paraît bénéficier l'automobile dans l'agglomération lilloise, des distinctions dans les pratiques de mobilité des habitants du centre observées à Lyon et à Stuttgart ou encore de la difficulté plus générale à lutter contre la progression de l'automobile par une simple politique d'offre en transports collectifs, ces éléments procèdent d'une première base de réflexion territoriale sur les pratiques de déplacements.

1.2.2. Des pratiques de mobilité finalement indissociables des questions d'organisation urbaine

Une mobilité urbaine qui paraît plafonner avec des distances parcourues qui augmentent mais sans entraîner à leur suite des temps de trajet qui, eux, restent stables ; la progression de la vitesse, inscrite en filigrane dans cette évocation des tendances contemporaines, s'explique à la fois par des évolutions très favorables aux modes les plus

²²³ Les flèches représentent les principaux flux pendulaires au sein du *Verband Region Stuttgart*, tandis que les cercles, dont la partie blanche indique la part d'employés résidant dans la commune, sont proportionnels au nombre d'emplois salariés offerts à destination.

rapides et par des mutations plus profondes dans l'organisation socio-spatiale des configurations urbaines. Ce schéma global n'empêche cependant pas, nous l'avons vu, les particularismes locaux, autant au niveau des pratiques générales de déplacements que des rapports à l'automobile. En effet, si la voiture particulière semble s'affirmer partout comme le moyen de transport dominant, des nuances subsistent : dans une métropole nordiste où l'accès massif à ce mode a été relativement tardif, elle s'avère conquérante tout autant que prééminente ; dans l'agglomération lyonnaise, sa présence demeure, malgré les efforts pour la limiter, dominante et bien ancrée dans les habitudes de déplacements ; enfin, dans la capitale du Bade Wurtemberg, elle tend à se révéler omniprésente et contestée, particulièrement prégnante dans les comportements de mobilité tout en laissant un champ ouvert sur des pratiques alternatives.

Géographiquement, le choix de Lille et de Stuttgart pour mettre en perspective les analyses développées dans l'agglomération lyonnaise offre également des éléments remarquables de diversité, sinon dignes d'une typologie. Concernant la structuration originelle de l'urbanisation, s'il est possible de parler de couronne à Lyon – et même de première couronne, de deuxième couronne... – et si cette notion peut également s'appliquer dans une moindre mesure à Stuttgart où on préférera tout de même celle de centres secondaires – ainsi que le conçoit d'ailleurs la planification allemande –, cela n'est pas le cas pour l'agglomération lilloise dans laquelle la notion de banlieues – lilloise, roubaisienne, tourquennoise... – paraît de prime abord rester la plus valide. Quant au concept de centralité, son contenu nous semble devoir embrasser sur nos trois terrains des réalités différentes : affirmée avec une tendance à un certain éclatement et à l'apparition de nouvelles polarités à Lyon, affirmée au sein d'une structure plus déconcentrée à Stuttgart, plus restreinte et partagée à Lille.

Les questions de délimitation et de découpage de l'espace urbain ne manquent pas non plus d'intérêt. Le dépassement des limites communales et la nécessité d'une intercommunalité politique sont deux soucis qui se rejoignent ici. Pour les deux agglomérations françaises, la solution a pris la forme dès la fin des années 60 d'une communauté urbaine. Mais, malgré les indéniables fonctions décisionnelles et opérationnelles que ces dernières assument aujourd'hui, tout ce qui dépasse la commune ne se fait pas forcément à leur échelle et une partie de la réalité urbaine leur échappe. A Stuttgart, la coopération intercommunale ne semble avoir trouvé que récemment un *modus vivendi* pertinent et efficace, même s'il doit encore faire ses preuves. Ce nouveau cadre territorial, par ses dimensions, semble vouloir investir un champ urbain beaucoup plus étendu en s'organisant à l'échelle de la région urbaine. Il est vrai que les pratiques de mobilité et leurs implications spatiales n'arrangent rien à la pertinence des découpages existants et concourent souvent, au contraire, à accentuer leur dépassement et à les rendre obsolètes. Or, aujourd'hui, l'organisation des déplacements urbains a sans doute autant besoin d'instances territoriales *ad hoc* qu'elle doit composer avec l'éparpillement des compétences. En effet, devant les mutations en cours dans le champ urbain et les évolutions à l'œuvre dans le champ des déplacements, « seuls les champs du politique et des organisations administratives ont gardé l'essentiel de leurs découpages traditionnels, comme si les frontières des communes, dessinées à pied, et celles des départements (et par extension des régions), dessinées à cheval, pouvaient organiser la société de

l'automobile, des futures "autoroutes technologiques" et de l'avion ! »²²⁴

A vrai dire, nous touchons ici aux rapports profonds qui existent entre la mobilité et l'urbain. A ce propos²²⁵, il apparaît d'abord que la ville n'a pas été pensée comme fondamentalement affaire de transports mais bien comme ensemble d'activités localisées. Dans cette perspective, les déplacements ne sont que la conséquence de la croissance de cette ville et de la répartition spatiale des activités et des fonctions qui la constituent. Il faut néanmoins se poser la question de ce qui est « spécifiquement urbain » : pour Georges Amar, c'est la rencontre et le type de sociabilité qui y est lié. A ce titre, les déplacements et le mouvement ne sont donc plus uniquement la conséquence, mais l'essence même de l'urbanité : ils deviennent faits urbains, agents essentiels d'urbanité, facteurs principaux de la vie et du tissu urbains, inventeurs de lieux... Les notions mêmes de mobilité et d'activités urbaines se révèlent ainsi intimement imbriquées : entre elles, « il n'y a plus cohabitation mais consubstantialité »²²⁶.

Dans cette optique, la mobilité est considérée comme une ressource urbaine puisque aucune ville ne saurait fonctionner sans elle. Elle se situe alors au cœur de l'essentiel des mutations socio-spatiales contemporaines touchant aux organisations urbaines. Ainsi, la crise des centres urbains, caractérisé par un « déphasage entre centre géométrique et pôles d'attraction », lui est en partie imputable. La ville fut en effet, dès le XIX^e siècle, le terrain d'élection de la dialectique mobilité-centralité, s'ouvrant et attirant tout à la fois. « Le centre s'ancre donc aux lieux les plus accessibles et accentue à son profit la convergence des lignes de trafic (...). Mais ce que l'accessibilité fait, elle peut le défaire quand le centre sature : il est alors dans l'ordre des choses que le pôle attractif se déplace, nomadise. Le bassin de trafics qu'est une agglomération élira ainsi d'autres foyers de convergence, ou plus radicalement se réorganisera selon une structure polynucléaire (en réseau). »²²⁷ Cependant, l'extraversion générale des différentes zones de l'ensemble urbain ou encore la multiplication des nouvelles polarités semblent s'effectuer parallèlement à une mutation de la ville-centre, qui développe de nouvelles stratégies "pour rester dans la course". Ainsi, si la centralité tend à être répartie, il ne faut pas faire l'impasse sur les processus qui assurent la résistance des centres-villes face à l'avènement annoncé d'un espace iso-accessible engendré par le développement de l'automobile. Et ce n'est ici qu'un exemple parmi d'autres des interactions complexes qui se nouent entre dynamiques urbaines et pratiques de mobilité. Comme le souligne très bien Marc Wiel, « les déplacements résultent des caractéristiques de l'agencement urbain (...). [Mais] l'inverse est aussi vrai, c'est-à-dire que l'agencement urbain résulte des "conditions" de la mobilité »²²⁸.

□

²²⁴ J. VIARD, op.cit., p.36.

²²⁵ Nous reprenons ici des éléments de la réflexion développée par Georges AMAR dans son article "Pour une écologie urbaine des transports", in *Les annales de la recherche urbaine*, n°59-60, pp.140-151.

²²⁶ G. AMAR, op.cit., p.149.

²²⁷ J.S. BORDREUIL, "Centralité urbaine, ville, mobilités", in *Le courrier du CNRS*, n°81, p.17.

Au terme de ces différentes considérations, le choix d'un périmètre d'étude précis, unique et définitif tient donc autant du dilemme cornélien que du choix entre plusieurs alternatives définies en fonction des objectifs scientifiques que nous poursuivons. Notre échelle est certes clairement urbaine mais à quelles limites spatiales cela correspond-il ? Quel périmètre incarne avec la plus grande pertinence cette "urbanité" si difficile à définir et encore plus à délimiter ? Et quelle délimitation nous permettra d'observer convenablement la façon dont l'automobile s'est inscrite dans les organisations urbaines pour en constituer un outil de fonctionnement essentiel ?

Devant l'abîme insondable qui consiste à essayer de faire coïncider les découpages territoriaux et les délimitations du milieu urbain, certains ont proposé des solutions moins rigides : ainsi, « lors du colloque de la Fédération nationale des Agences d'Urbanisme de 1989, les participants insistent sur la notion d'espace flou. "Planifier, ce n'est pas s'enfermer dans une seule échelle géographique" affirme J. Frébault, dans son résumé des travaux »²²⁹. Christian Montès, qui rapporte ces propos, emprunte dans sa thèse sur les interrelations entre système de transport et système économique en milieu urbain une voie similaire en indiquant qu'il réfléchit sur un espace "flou" ou mieux, variable, même s'il comporte un noyau assez clair. Une telle conception apparaît séduisante alors que nous menons une recherche dynamique sur les effets d'une automobile dont l'argument essentiel est de transcender l'espace par le fait d'un mouvement autonome et supposé libre. Nous retiendrons donc la possibilité de raisonner sur un espace variable, à condition toutefois de définir les principes de chaque découpage. En cela, nous ne chercherons pas à définir l'étendue réelle des territoires de l'automobile.

En revanche, il nous semble primordial de définir les mécanismes qui peuvent faire des espaces urbains le territoire de l'automobile et, compte tenu de cette ambition, le périmètre de l'intercommunalité politique apparaît comme un choix préférentiel auquel nous souscrivons. En effet, les dynamiques contemporaines de répartition des hommes et des activités exigent de considérer le phénomène urbain à une échelle plus vaste, c'est-à-dire à une plus petite échelle en terme géographique : l'agglomération voire l'aire urbaine ou métropolitaine sont ainsi devenues les cadres d'analyse minimum pour saisir les logiques de ces profondes mutations. Dans ces conditions et compte tenu des objectifs de notre étude, l'intercommunalité politique s'impose comme un choix préférentiel, dans la mesure où, outre le fait de constituer une échelle d'observation pratique, elle représente aujourd'hui la principale instance territoriale supracommunale qui intervient dans la définition des politiques locales, en constituant une échelon de décision de plus en plus affirmée et un agent institutionnel au poids croissant dans le champ urbain.

Chapitre 2 - Les automobilistes et leur instrument de

²²⁸ M. WIEL, *Ville et automobile*, Descartes & Cie, 2002, p.22-23.

²²⁹ C. MONTES, 1992, op.cit., p.90.

mobilité

« La vitesse était à la clef, la joie de foncer en avant à travers l'espace, assis dans sa voiture. C'était devenu le bien suprême, une faim qu'il fallait assouvir à tout prix. Rien autour de lui ne durait plus d'un instant et, chaque instant succédant à un autre, lui seul semblait continuer d'exister. Il était un point fixe dans un tourbillon de variables, un corps immobile en parfait équilibre, au travers duquel le monde se précipitait et disparaissait. La voiture était devenue un sanctuaire inviolable, un refuge où rien ne pouvait plus le blesser. Aussi longtemps qu'il roulait, nul fardeau ne pesait sur lui, il ne se sentait plus encombré de la moindre particule de sa vie antérieure. Non que certains souvenirs ne surgissent en lui, mais ils ne paraissaient plus chargés de ses vieilles angoisses. Peut-être la musique y était-elle pour quelque chose, les enregistrements de Bach, de Mozart et de Verdi qu'il écoutait interminablement lorsqu'il se trouvait au volant, comme si les sons avaient en quelque sorte émané de lui pour imprégner le paysage, transformant le monde visible en un reflet de ses propres pensées. Au bout de trois ou quatre mois, il lui suffisait de s'asseoir dans sa voiture pour se sentir libéré de son corps, sachant qu'aussitôt qu'il aurait posé le pied sur l'accélérateur et commencé à rouler la musique l'emporterait dans un royaume d'apesanteur. » Paul Auster, *La musique du hasard*

Le cadre territorial de notre travail de terrain défini, nous allons pour un moment nous en abstraire pour présenter dans ce second chapitre l'automobile, objet central de notre étude, sous un de ses aspects les plus essentiels : le rapport qu'elle entretient avec les individus. En effet, il nous semble indispensable d'étudier avant toute chose ce lien entre les automobilistes et leur instrument de mobilité car il est, en tout état de cause, corrélé avec les questions relatives à la place de l'automobile en milieu urbain. Mieux connaître la spécificité de ce lien, c'est faire, à notre avis, un pas important dans la découverte des mécanismes qui expliquent à la fois la possession et l'utilisation de la voiture particulière. A ce titre, cela s'avère un préalable utile à l'étude de toute politique de déplacements.

Il est d'ailleurs étonnant de constater à quel point cette dimension est restée relativement peu explorée par la recherche et quasiment inexploitée par le domaine opérationnel, ces préoccupations demeurant singulièrement étrangères aux "hommes de terrains", décideurs, planificateurs ou techniciens. Ainsi la mise en place des politiques urbaines en général, et des politiques de déplacements en particulier, s'est faite dans l'ignorance quasi totale de ce versant du problème. Si cette connaissance n'est à l'évidence pas encouragée, il n'est pourtant ni logique ni rationnel de nourrir des craintes à son égard. Au contraire, il nous semble que c'est beaucoup plus sûrement la méconnaissance de ce lien entre les automobilistes et leur instrument de mobilité qu'il faut redouter car elle peut être à l'origine de certaines difficultés ou de certains échecs rencontrés dans l'application de ces politiques.

Si cette psychosociologie de l'automobile et de l'automobiliste reste pour beaucoup

une donnée inconnue, elle réserve quelques découvertes intéressantes sur les relations que peuvent entretenir les individus avec leur véhicule, que ce se soit à travers les représentations qui les sous-tendent ou les comportements de consommation qui les accompagnent. C'est cette première distinction qui structurera notre approche, avant d'essayer de tirer des enseignements plus généraux sur les modes d'insertion des automobilistes dans le champ social. Pour cela, nous ferons des emprunts massifs à la psychologie et à la sociologie, en ayant pour objectif d'en présenter ici une synthèse efficace et pratique, en rapport avec nos centres d'intérêts. Sur ce sujet d'étude complexe, ce chapitre ne procède donc ni d'une volonté d'exhaustivité ni d'un exposé historique de la pensée en la matière, mais plutôt d'une sélection d'apports qui nous paraissent utiles à la compréhension de la place de l'objet automobile dans la société, et ce à travers des investigations qui sont encore loin d'avoir exploré et épuisé toute la richesse et la complexité de ce champ d'étude. A final, nous entendons ici montrer en quoi l'automobile en elle-même constitue le territoire premier de l'automobiliste, celui qu'il investit avec force symbole et conviction et qui régit lorsqu'il s'en sert une fraction essentielle de ses rapports aux autres.

2.1. L'automobile, un objet technique à forte charge symbolique

« Les résultats que nous avons obtenus peuvent être utilisés dans des perspectives fort diverses. Ils ouvrent, par exemple, des voies intéressantes pour comprendre l'automobile, sa place dans notre société et dans la vie des individus. »²³⁰

Il apparaît en effet que « notre rapport à l'automobile mérite sinon d'être expliqué, au sens des sciences exactes, du moins d'être compris, au sens des sciences sociales. »²³¹ Cette ambition, nous chercherons ici à la satisfaire en nous intéressant d'abord aux représentations attachées à l'objet automobile et à ce qu'elles révèlent sur la place prise par cet outil dans la société des individus.

Un concept utile à l'analyse, celui de représentation

Pour mieux comprendre ces rapports individus-automobile, un concept central s'impose de lui-même, celui de représentation. Il se définit comme le « produit et [le] processus d'une élaboration psychologique et sociale du réel »²³². Les représentations mettent en relation trois éléments essentiels : le réel, qui est l'objet de la perception et la représentation ; le sujet psychologique avec ses déterminations propres ; le même sujet abordé dans sa dimension sociale, avec ses apprentissages et ses codes sociaux. Concrètement, la « représentation consiste soit à évoquer des objets en leur absence, soit

²³⁰ P. Fournier-Champelovier, *Les représentations des conducteurs automobiles et leurs attitudes vis-à-vis des économies d'énergie*, Thèse de psychologie, Université Lyon II, Sous la direction de M. Martin Robert, 1990, p. 386.

²³¹ J.P. ORFEUIL, "L'automobile dans la crise, en France et à l'étranger", in INRETS, *Un milliard de déplacements par semaine. La mobilité des français*, La Documentation française, Paris, 1989, p.11.

²³² Jodelet, 1989, cité in G. Di Méo, 1991, op.cit., p.122.

lorsqu'elle double la perception en leur présence, à compléter la connaissance perceptive en se référant à d'autres objets non actuellement perçus. »²³³ Les représentations sont donc « des reconstructions personnelles (c'est-à-dire qui intègrent les connaissances, le vécu de chacun, les dimensions psychologiques, physiques, physiologiques, sociales etc., des individus) d'objets qui sont absents de la réalité physique. »²³⁴ En évoquant des objets absents perceptivement, elles permettent de reconstruire un environnement. Cette reconstruction est un processus de nature mental. On s'intéresse là à ce qui se trouve "dans la tête" des sujets, à la façon dont les individus ressentent un objet, à ce qu'ils en gardent comme trace et qui définit le vécu de cet objet.

Les représentations individuelles de l'automobile sont riches d'enseignements à plusieurs titres : en premier lieu, parce qu'elles ne sont pas qu'individuelles mais qu'il est possible de pratiquer des regroupements et de dégager des tendances d'ordre général ; ensuite parce qu'elles couvrent un champ d'investigation relativement large, des "représentations-connaissances" – c'est-à-dire les connaissances que les sujets ont d'un objet –, aux "représentations-comportements" – à savoir ce que les sujets disent faire par rapport à une situation donnée – ; enfin en raison du lien qui existe entre les représentations et les attitudes effectives des individus. La psychologue Patricia Fournier-Champelovier le résume d'ailleurs bien dans sa thèse sur *Les représentations des conducteurs automobiles et leurs attitudes vis-à-vis des économies d'énergie* : « les représentations sont un moyen par lequel nous pouvons étudier les connaissances que les individus ont d'un objet donné. Ces connaissances sont transformées, reconstruites pour devenir des représentations : c'est la façon dont l'individu s'approprie le monde qui l'entoure. (...) [C'est la raison pour laquelle] les représentations sont des processus de formation des comportements »²³⁵.

L'automobile, c'est un fait, est un élément de notre cadre de vie. En ce sens, elle se trouve intégrée dans nos modes de vie. D'ailleurs nous verrons dans les chapitres suivants qu'une partie importante de cette vie se trouve organisée autour d'elle, les déplacements bien sûr, mais aussi les villes, les modes de logement, d'achat... etc. Or, il nous semble que le rapport psychologique des individus à cet objet joue forcément un rôle dans cet état de fait et que les représentations constituent une porte d'entrée fort utile dans l'analyse de la place prise par l'automobile dans les organisations urbaines.

L'objet automobile à la fois mythe et symbole ?

La voiture particulière cultive un paradoxe apparent, celui d'avoir connu une très forte démocratisation qui l'a quasiment élevée au rang d'accessoire indispensable à l'individu et d'être restée, dans le même temps et pour une part importante, un objet de culte. Pourtant d'une manière concrète et immédiate, « s'il est un objet par excellence connu de

²³³ J. Piaget, B. Inhelder, cités par A. BAILLY, B. DEBARBIEUX, "Géographie et représentations spatiales", in A. Bailly et al., op.cit., p.157.

²³⁴ P. Fournier-Champelovier, op.cit., p.145.

²³⁵ P. Fournier-Champelovier, op.cit., p. 146.

tous... un objet d'ailleurs démontable et sur lequel ne plane en ce sens aucune espèce de mystère, un objet trivial, profane, à ras de terre, et que l'on peut donc refaire, c'est bien l'automobile... »²³⁶

La voiture est donc un objet simple, mais en apparence seulement. Car, en tant qu'objet technique, l'automobile n'est jamais consommée que pour ses simples potentialités techniques, utilitaires. Roland Barthes a bien retranscrit ce phénomène dans une phrase qui tient, pour Paul Yonnet, d'un récitatif par lequel doit passer tout auteur s'emparant du sujet automobile²³⁷ : « je crois que l'automobile est aujourd'hui l'équivalent assez exact des grandes cathédrales gothiques : je veux dire une grande création d'époque, conçue passionnément par des artistes inconnus, consommée dans son image, sinon dans son usage, par un peuple entier qui s'approprie en elle un objet parfaitement magique. »²³⁸ Ce constat lié à la représentation de la voiture particulière par les individus a été formulé de façon semblable par d'autres, comme Jean Baudrillard lorsqu'il parle à propos de l'automobile d'un « objet sublime » ou Daniel Mandon²³⁹ quant il évoque un « objet-total » sans rapport, ou presque, avec la fonction qui la justifie.

Pour Barthes, si l'automobile est mythique, c'est d'abord parce qu'elle est un objet. Or, « il ne faut pas oublier que l'objet est le meilleur messenger de la surnature : il y a facilement dans l'objet, à la fois une perfection et une absence d'origine, une clôture et une brillance, une transformation de la vie en matière (la matière est bien plus magique que la vie), et pour tout dire un *silence* qui appartient à l'ordre du merveilleux. »²⁴⁰ La description qu'il fait alors de la nouvelle Citroën de l'époque, la *D.S. 19*, reste encore d'actualité à bien des égards. Il pense qu'il s'agit là « d'un art humanisé, et il se peut que la *Déesse* marque un changement dans la mythologie automobile. Jusqu'à présent, la voiture superlative tenait plutôt du bestiaire de la puissance ; elle devient ici à la fois plus spirituelle et plus objective. » Et de conclure que « tout cela signifie une sorte de contrôle exercé sur le mouvement, conçu désormais comme confort plus que comme performance. On passe visiblement d'une alchimie de la vitesse à une gourmandise de la conduite. »²⁴¹ Nous verrons par la suite ce que peut encore avoir d'actuel cette observation.

En fait, « l'idée de base accréditée par Ernest Dichter, l'inventeur des études de motivations, c'est que les voitures sont avant tout des symboles : "*cars are symbols, not just means of transportation*". En achetant une voiture, vous achetez une puissance sans

²³⁶ P. YONNET, *Jeux, modes et masses. 1945-1985*, Editions Gallimard, Paris, 1985, p.247.

²³⁷ Nous ne ferons pas exception à la règle et sacrifierons nous aussi à ce que Paul Yonnet considère comme étant de l'ordre du rite.

²³⁸ R. BARTHES, *Mythologies*, Editions du Seuil, 1957, p.150.

²³⁹ in "L'alibi automobile à travers la publicité", in *Chronique sociale de France*, cahier 4/5, octobre 1973.

²⁴⁰ R. BARTHES, op.cit., p.151.

²⁴¹ *ibid.*, p.152.

partage : c'est le plus puissant moyen de maîtriser le monde et la société ; c'est le pouvoir d'être indépendant, c'est la liberté, c'est l'épanouissement personnel : "*The car is a powerful symbol of achievement and personal freedom*"²⁴² . »²⁴³ Les significations symboliques de l'automobile dépassent donc largement ses simples fonctions instrumentales. Sa finalité technique ou fonctionnelle n'est pas la seule recherchée et, si les consommateurs d'automobile n'achètent pas qu'un symbole, cette partie de leur motivation d'achat demeure incontournable. En fin de compte, si « l'on veut comprendre le développement de l'utilisation de la voiture, l'attachement de chaque Français à son automobile, et plus largement la profondeur de l'enracinement de la société de consommation, il est impossible de privilégier les composantes psychologiques de ces comportements, mais tout aussi impossible de se limiter à la seule rationalité économique. »²⁴⁴

Si l'automobile est donc un moyen de communication, elle l'est au sens complet du terme. Cela signifie qu'à travers sa possession, la pratique que l'on en a, ou l'image qu'on lui donne et qu'elle confère, elle joue un véritable rôle social. Elle se situe ainsi à l'articulation de l'individu et du social et devient "objet social complexe". En ce sens, l'étude des représentations de l'automobile, qui s'affirment à l'échelle de l'individu mais se constituent en grande partie à l'échelle de la société et des groupes sociaux, est particulièrement instructive. Pour Michel Bonnet, « il faut même introduire les concepts de la psychanalyse pour comprendre les rapports de l'individu à son véhicule »²⁴⁵ ; ce que nous ne ferons pour notre part que dans une modeste mesure, en raison du contenu d'une grande partie des études qui s'y risquent et qui nous apparaît soit scientifiquement discutable, soit trop éloigné de nos centres d'intérêt.

Des représentations de l'automobile qui se situent entre liberté et besoin

Signe d'une détermination qui n'est pas qu'individuelle, les représentations liées à l'automobile n'échappent pas à des thèmes récurrents. Les "poncifs"²⁴⁶ les plus répandus en la matière renvoient immédiatement aux notions de plaisir, de puissance, de liberté ou d'indépendance. Là encore, nous verrons que la dimension technique ou utilitaire et la dimension symbolique se côtoient.

L'ancien M. Sécurité Routière, Christian Gérondeau, président de l'Union Routière de France et qui ne compte donc pas parmi les adversaires les plus acharnés de

²⁴² E. DICHTER, *Handbook of Consumer Motivations*, New York, McGraw-Hill, 1964, p.266.

²⁴³ V. SCARDIGLI, *La consommation culture d u quotidien*, PUF, 1983, p.125.

²⁴⁴ *ibid.* p.126.

²⁴⁵ M. BONNET, "L'automobile quotidienne – mythes et réalités", in *L'automobile et la mobilité des français*, La documentation française, 1980, p.200.

²⁴⁶ Ces lieux communs ne sont d'ailleurs pas à considérer dans un sens purement péjoratif, ne serait-ce que parce qu'ils sont extrêmement riches en enseignements. Le fait de manquer d'originalité peut parfois être un élément particulièrement instructif.

l'automobile, explique ainsi l'attrait pour ce mode de transport individuel : « les principales raisons du succès de l'automobile s'expriment sous les termes de liberté, de souplesse, de commodité, d'agrément, voire d'économie »²⁴⁷ ; et de citer pour appuyer son propos un sondage réalisé par la SOFRES pour l'Union Routière de France dans lequel 88% des possesseurs d'automobile déclarent que celle-ci « est un élément important de leur liberté de vie », en raison de la plus grande souplesse de mobilité qu'elle est censée permettre – souplesse au niveau des horaires, des itinéraires et des destinations. Cette liberté, que la voiture particulière semble apporter à son propriétaire, est donc perçue ici d'une manière fonctionnelle, utilitaire, comme étant liée à la facilité, à la commodité de déplacement. Une autre enquête de juillet 1986²⁴⁸ indique également que 94% des personnes interrogées s'accordent pour considérer la voiture comme « un moyen de transport indispensable », 77% affirment que « c'est un endroit où l'on se sent bien », pour 76% elle représente la liberté et pour 56% « un moyen d'évasion et d'aventure ». Là encore, la liberté apparaît comme un élément essentiel des représentations de l'automobile. Mais parallèlement, c'est son confort, son agrément intérieur plus que sa puissance qui sont attachés à son image. Enfin, une dernière indication nous semble intéressante : il s'agit de la prépondérance du sentiment que l'automobile est de manière générale un moyen de transport dont on ne peut se passer. Ces différents éléments confirment donc à la fois la récurrence de la notion d'automobile-instrument de liberté, insistent sur son caractère apparemment indispensable et introduisent une appréhension de la voiture en tant qu'espace confortable, « où l'on se sent bien ».

En approfondissant les rapports entre ces différents secteurs d'image, on s'aperçoit d'abord que les aspects "instrument de liberté" et "outil indispensable" sont en fait complémentaires. Comme le montre Patricia Fournier-Champelovier, il est d'ailleurs possible d'organiser grossièrement les représentations globales de l'automobile autour de ces deux pôles : d'une part la liberté et le plaisir, relatifs au fait que la voiture est avant tout un objet fonctionnel qui simplifie la vie ; d'autre part l'habitude et la dépendance, qui sont une conséquence du premier pôle, une sorte de revers de la médaille. « Par là même, ces résultats apportent des éléments d'information sur la place de l'automobile dans la société : une place prépondérante tant au niveau quantitatif (le moyen de transport privilégié) que qualitatif (habitude et dépendance) (...) ; la voiture apparaît comme le moyen habituel et pratique de déplacements des sujets interrogés. »²⁴⁹ Les enseignements à tirer de cette situation peuvent être de deux natures : cela signifie que la voiture fait effectivement partie intégrante de notre mode de vie mais que « les bienfaits qu'elle peut apporter peuvent parfois, aussi, se transformer en dépendance. »²⁵⁰ Il est ainsi raisonnable d'imaginer qu'il sera doublement difficile de changer les habitudes à son égard.

²⁴⁷ C. GERONDEAU, *op.cit.*, p.17.

²⁴⁸ P. FOURNIER-CHAMPELOVIER, *op.cit.*, en évoquant une enquête rapportée par G. Labiale, p.64.

²⁴⁹ P. FOURNIER-CHAMPELOVIER, *op.cit.*, p.232.

²⁵⁰ P. FOURNIER-CHAMPELOVIER, *op.cit.*, p.229.

Cette bipolarité dans les représentations des automobilistes est essentielle. Si l'on s'y réfère, la voiture particulière permet d'abord de simplifier la vie, de la faciliter. On se situe là à un niveau essentiellement pratique. Dans le même temps, elle s'affirme comme une habitude qui génère une utilisation reflétant une attitude relativement proche de l'automatisme : la voiture est utilisée presque inconsciemment, sans discernement, l'habitude substituant en quelque sorte le réflexe à la réflexion. Ainsi, il semble que l'automobile soit bel et bien devenue un besoin ou en tout cas, et la nuance est de taille, qu'elle soit ressentie comme telle. La question qui nous intéresse mais à laquelle nous ne répondrons pas pour l'instant, est alors de savoir quelle est la nature de ce besoin : est-il primaire ou secondaire ?²⁵¹ Plus exactement par rapport à notre sujet, ce besoin est-il justifié par l'organisation et le fonctionnement des structures urbaines socio-spatiales ? Ou alors la sphère d'utilisation de l'automobile dépasse-t-elle le cadre de ces besoins primaires pour investir des champs où l'on peut estimer qu'elle ne s'impose plus voire même que son usage n'est plus rationnel ?

L'automobile, la plus convaincante des illusions de liberté ?

Pour l'instant, il nous semble nécessaire d'affiner encore cette approche des notions attachées aux représentations de l'automobile, en distinguant plus nettement les notions de praticité, de besoin et de dépendance, puis en discutant de la voiture dans son rapport à la liberté et au confort.

Dans une enquête réalisée par ses soins en 1990, Patricia Fournier-Champelovier observe que 79 % des personnes interrogées considèrent que la voiture représente une part importante de leur vie²⁵², ce qui confirme, en relation avec ce que nous avons énoncé auparavant, que la représentation d'un outil à la fois pratique et prégnant (l'automobile-habitude) est parfaitement intégrée par les individus. Par ailleurs, 79 % des sujets pensent qu'ils ne pourraient pas se passer de voiture²⁵³, mettant ainsi indiscutablement en évidence le sentiment de besoin. Mais, ce qui est nouveau ici, c'est que ces deux dimensions des représentations coexistent paradoxalement avec la réfutation d'une dépendance vis-à-vis de l'automobile : en effet, 73 % des mêmes individus estiment que leur vie n'est pas organisée autour de la voiture²⁵⁴. Comment expliquer alors cette apparente contradiction ?

Pour répondre à cette question, nous n'avons retenu qu'une alternative : soit les sujets n'ont pas réellement conscience du rôle de la voiture et n'ont donc pas sincèrement le sentiment de son importance, mais cette hypothèse ne correspond à l'affirmation d'un besoin à l'égard de l'automobile ; soit les sujets sont tout à fait conscients de cette réalité

²⁵¹ Au sens de P.H. Chombart de Lauwe, les seconds montrant la part du désir, des aspirations de groupes sociaux différenciés.

²⁵² Réponse "tout à fait d'accord" ou "d'accord" à la proposition "La voiture, c'est une part importante de ma vie".

²⁵³ Réponse "pas d'accord" ou "pas du tout d'accord" à la proposition "En fait, si je réfléchis, je pourrais tout à fait me passer de voiture".

²⁵⁴ Réponse "pas d'accord" ou "pas du tout d'accord" à la proposition "Ma vie est organisée autour de la voiture".

et réagissent, à titre individuel, en la niant car il reste difficile de s'avouer dépendant à l'égard d'un objet. C'est à notre avis cette seconde hypothèse, la réfutation par les individus d'une idée peu gratifiante intellectuellement, qu'il convient de retenir. Le refus de se considérer dépendant à l'égard de la voiture particulière semble d'ailleurs s'inscrire logiquement dans la perpétuation de l'image de liberté attachée à son usage. Mais suffit-il pour autant à confirmer, au-delà des représentations, la réalité de cette liberté ?

En théorie, l'automobile en tant qu'instrument de liberté est une réalité pratique, dans le sens où la liberté est d'abord une liberté de se déplacer. Or, en la matière, « Proust a saisi mieux que personne la révolution individualiste de l'automobile : "pouvoir partir à l'heure qu'on veut et s'arrêter où cela nous plaît". »²⁵⁵ En effet, le mode de transport individuel est la réponse la plus adéquate à une mobilité individuelle à contraintes minimales : libre choix des horaires, des itinéraires, des destinations avec la possibilité d'en changer à sa convenance ; grande facilité de détour ou d'arrêts imprévus ; possibilité d'emporter avec soi des objets multiples et encombrants... L'automobile semble être l'instrument idéal d'une liberté à caractère pratique, qui permet notamment de se conformer à cet impératif catégorique de l'ordre économique qu'est la mobilité. Dans la réalité des faits, et plus particulièrement en milieu urbain, cette liberté théorique quasi absolue est contrariée par la dimension collective des déplacements automobiles qui fait que, si l'automobiliste reste fondamentalement maître de son itinéraire et de ses destinations, il subit cependant des contraintes très fortes en matière de temps de trajet notamment.

Si le discours relatif à la liberté automobile se justifie donc d'abord à travers une dimension pratique qui n'est pas sans fondement, ce type de représentation comprend également une dimension symbolique qui demeure à notre sens primordiale. « Instrument d'évasion, la voiture signifie en particulier possibilité d'évasion par rapport à l'espace urbain (...). Cette possibilité de recherche d'un ailleurs susceptible d'introduire une rupture par rapport à la vie de tous les jours peut se cristalliser dans l'imaginaire à travers l'automobile. »²⁵⁶ Néanmoins, cette possibilité d'évasion, de liberté se réalise-t-elle souvent concrètement ? Les individus vont-ils effectivement, grâce à l'automobile, vivre cette liberté en s'évadant régulièrement de leur quotidien ? Et même quand l'automobile permet de s'échapper de son cadre de vie quotidien, n'est-ce pas pour retrouver ailleurs, dans des lieux plus ou moins banalisés socialement, des conditions de vie relativement proches ?

En fait, selon Michel Bonnet, « la voiture tend à apporter de moins en moins de liberté et à être de plus en plus une "commodité", voire une "nécessité" pour pallier, par exemple, les déficiences de l'urbanisation. Cependant, au plan de l'imaginaire, l'automobile demeure un instrument de libération, d'évasion, par les possibilités qu'elle offre en permanence, même si celles-ci ne sont pas effectivement utilisées. » Symboliquement, la voiture particulière demeure donc à notre avis la plus convaincante des illusions de liberté. En effet, les valeurs de liberté et de progrès semblent être liées dans l'inconscient

²⁵⁵ R. DEBRAY, "Truismes", in Les Cahiers de médiologie, *Automobile*, n°12, 2001, p.26.

²⁵⁶ M. BONNET, op.cit., p.202.

collectif au développement de la voiture plus qu'à beaucoup d'autres choses, au point de ne plus vraiment se demander s'il ne s'agit pas là que de l'apparence de la liberté et du progrès. Finalement, « cette étrange liberté fonctionne à la façon d'une soupape de sécurité qui permet à l'individu de se réfugier dans le rêve et la fuite, de supporter les inconvénients de son mode de vie, d'éviter de remettre en cause trop globalement le système social qui a engendré des nuisances. »²⁵⁷

Le secret de l'automobile, qui explique pour partie pourquoi les individus peuvent être attachés fortement à cet objet, réside alors dans ce qu'on pourrait appeler un pouvoir fétichiste sur les sentiments des individus. A travers la force de ce fétiche, ses utilisateurs croient finalement atteindre la véritable liberté qui se trouve dans un ailleurs désormais accessible, même si là où ils vont, ils sont en fin de compte aussi libres que là d'où ils viennent, emportant avec eux leur condition. Il est même possible d'interpréter à la limite cette "condition automobile" comme l'exact contraire de la liberté, en se demandant si « l'assimilation entre voiture et liberté ne [renvoie] pas à un processus d'assujettissement de l'individu aux signes que connote l'objet ? »²⁵⁸

Cette approche de la liberté que procure et permet l'automobile trouve enfin un écho dans la réalité même de l'objet. Nous avons vu que les automobilistes contemporains privilégient davantage dans leurs représentations la notion de confort ou d'agrément intérieur que celle de puissance. Serait-ce parce que « le confort porte en soi cette symbolique d'une vie meilleure, d'un bonheur possible, accessible, programmable »²⁵⁹ ? Toujours est-il qu'il semble qu'aujourd'hui la majorité des sujets ne tirent pas vanité de leur voiture, tout en se refusant cependant à la considérer de manière désinvolte ou ludique²⁶⁰. Cela nous paraît extrêmement révélateur de l'évolution actuelle où « il est logique que la fonction sportive de l'objet s'atténue considérablement au profit de sa fonction domestique, et même familiale : l'auto est une "maison par procuration". Le caractère casanier de l'auto apparaît dans le fait que celle-ci est un espace intérieur à meubler de façon à reproduire le chez-soi. Celui-ci a valeur de détente opposée au travail et de liberté opposée aux contraintes sociales. (...) La voiture tend à devenir une "maison appendice" détachée de la maison principale. (...) Cependant, du fait de son caractère domestique, la liberté qu'elle procure n'est nullement aventureuse, c'est "une liberté de consommation et non d'exploration" »²⁶¹, ce qui d'une certaine façon résume finalement bien l'opposition que nous avons marquée entre la dimension pratique et symbolique de cette liberté.

²⁵⁷ V. SCARDIGLI, op.cit., p.130.

²⁵⁸ M. BONNET, op.cit., p.202.

²⁵⁹ O. LE GOFF, *L'invention du confort. Naissance d'une forme sociale*, PUL, 1993, p.103.

²⁶⁰ Dans l'enquête de P. Fournier-Champelovier, seuls 25 % des personnes interrogées sont "tout à fait d'accord" ou "d'accord" à la proposition "Je suis très fier(e) de ma voiture". Dans le même temps, 92 % ne sont "pas d'accord" ou "pas du tout d'accord" à la proposition "Pour moi, la voiture c'est avant tout un objet de plaisir, une sorte de jouet".

²⁶¹ M. BONNET, op.cit., p.203.

Des significations de l'automobile pour les individus...

Cette étude des représentations de l'automobile renvoie donc, nous l'avons constaté au fil de nos développements, autant à des facteurs psychologiques que sociologiques. Ce sont ces mêmes facteurs que l'on va retrouver dans l'analyse des significations de la voiture particulière pour les individus, tant ces représentations sont révélatrices de phénomènes beaucoup plus profonds, qui ont trait à la place que tient désormais l'automobile dans la vie des individus et aux fonctions qu'elle assume aujourd'hui.

Dans cette perspective, une des premières fonctions psycho-sociologiques de la voiture particulière semble être de contribuer à faire de son conducteur un adulte. « Le regretté psychologue René Zazzo a montré que, chez l'enfant de 5 à 9 ans de toutes origines et de toutes professions, le test projectif authentifie le stéréotype de l'homme aujourd'hui, comme un être conducteur d'automobile. »²⁶² A ce titre, le permis de conduire est donc considéré comme un rite de passage vers l'état d'adulte. « De nos jours, le permis de conduire est de plus en plus attribué à des jeunes conducteurs. Cela n'était pas le cas autrefois, le candidat moyen était un adulte encore jeune qui accédait grâce à l'accroissement de ses revenus à un certain statut social. Cela veut dire que le permis de conduire change de signification : il tend de plus en plus à marquer que son titulaire est un membre à part entière de la société. (...) Il en résulte que la première automobile fonctionne essentiellement comme la première propriété, elle constitue "un objet rite", "un objet d'initiation" dont l'acquisition marque le plein avènement de l'adulte. »

263

Pour autant, le comportement des automobilistes n'a pas toujours un caractère véritablement adulte et certains psychologues pensent que la voiture peut même aider à effectuer une formidable régression psychologique de l'homme à l'enfant, « à redevenir l'enfant gâté et gavé, qui peut jouir sans contrainte aucune de la vitesse, de la puissance, du confort caressant des formes enveloppantes des sièges ; bébé tout puissant et tyrannique pour son entourage, il peut sans aucune réprimande agresser les autres conducteurs, les injurier, leur infliger des "queues de poisson". »²⁶⁴

Les rapports à l'automobile ne sont finalement pas univoques et plusieurs auteurs ont d'ailleurs essayé d'en dresser une typologie. Claude Boisgelot retient trois types : le premier correspondrait à une mentalité "utilitariste", où la voiture est considérée comme un objet fonctionnel, pratique, voire comme un outil ; le deuxième à une mentalité "recentrage", dans laquelle le véhicule devient une sorte de cocon, d'enveloppe protectrice ; et le troisième à une mentalité "aventure", pour laquelle l'automobile représente un signe extérieur du style de vie de son possesseur. Cette distinction est reprise, selon l'auteur, dans les thèmes de la communication automobile à travers la "voiture-bolide", la voiture "source de satisfaction projective", c'est-à-dire tenant au

²⁶² A. SAUVY, op.cit., p.192.

²⁶³ M. BONNET, op.cit., p.209.

²⁶⁴ V. SCARDIGLI, op.cit., p.131.

paraître, concrétisation d'une certaine réussite sociale et le "cocon", endroit chaud et accueillant, protecteur et solide. R. Ebguy, quant à lui, dresse une typologie des automobilistes, ou plus exactement de ce qu'il appelle « des portraits de synthèse des Français sur la voiture qu'ils ont dans la tête »²⁶⁵, en définissant cinq catégories d'automobilistes établies en fonction de leurs représentations de la voiture : les "décalés" adeptes de "l'auto-pratique" ; les "activistes" qui recherchent "l'auto-outil", équilibre entre art et technologie ; les "égocentrés" qui rajoutent des accessoires à leur véhicule pour en faire une "auto-frime" ; les "matérialistes" qui recherchent une "voiture à vivre" harmonieuse, une "auto-raison" ; enfin, les "rigoristes" qui ont de l'argent, qui veulent le montrer et qui achètent une "auto-prestige", une "auto-notable".

D'une certaine façon, ces différentes typologies démontrent que l'automobile est peut-être d'abord pour son possesseur une représentation de lui-même. Ainsi, « la voiture en tant qu'objet apparaît dans une proximité étroite de celui qui en parle... l'automobile au travers du discours que l'on tient à son propos ressemble souvent à une sorte d'extension de soi, chargée de significations plus proches du corps ou du vêtement qu'un simple objet de la vie quotidienne. »²⁶⁶ Quand on l'évoque, il est rarement uniquement question de l'objet lui-même, mais aussi de soi-même. En ce sens, le rapport entretenu par l'automobiliste avec son véhicule est un rapport intime. Le discours qui s'y attache est donc fortement imprégné d'affectivité... tout en restant relativement pudique car il semble y avoir un sentiment, plus ou moins conscient, d'un excès dans les "relations" entretenues avec la voiture, qui fait qu'on ne peut se donner à voir éprouvant quelques sentiments pour cet objet de métal : « ... c'est comme si chacun savait intimement qu'au fond ce n'est qu'une voiture... mais qu'il y apporte, au travers de l'envie qu'il a ou du plaisir qu'elle suscite, une bonne dose de lui-même. »²⁶⁷

La propriété d'une voiture qualifie alors autant sinon plus le possesseur que l'objet possédé. « L'automobile constitue un support pour les identifications imaginaires du sujet. En effet, par sa possession, certains peuvent essayer d'affirmer un certain degré et une certaine qualité d'existence sociale. Être automobiliste, c'est, dans une certaine mesure, affirmer un certain être social, distinct et autonome. Aussi affirme-t-on que l'automobile est un vêtement à valeur emblématique (...) [même si évidemment] le véhicule déguise l'agent en même temps qu'il le révèle. »²⁶⁸ La représentation de soi à travers sa voiture joue d'ailleurs un rôle non négligeable jusque dans les comportements de consommation et d'achat de l'automobile. En effet, « la majorité des gens achètent un véhicule qui est en fait une représentation d'eux-mêmes, [mais] cette représentation est tellement multi-factorielle que c'est à s'y perdre, ceci expliquant aussi l'extrême diversité des modèles proposés. »²⁶⁹ Instrument de représentation de soi, l'automobile pousse cette logique jusqu'à son terme en déclenchant un processus d'assimilation de l'homme à

²⁶⁵ cité in P. FOURNIER-CHAMPELOVIER, op.cit., p.70.

²⁶⁶ G. GALIENNE, 1984, cité in P. FOURNIER-CHAMPELOVIER, op.cit., p.65.

²⁶⁷ ibid.

²⁶⁸ M. BONNET, op.cit., p.201.

l'objet. Par un transfert d'attributs, le conducteur en vient assez rapidement et d'une manière quasi universelle à se confondre partiellement ou totalement avec son véhicule. « En appuyant sur l'accélérateur, il nourrit l'hallucination que c'est lui-même qui fonce sur la route, qui "double" et pulvérise tous les records de vitesse. (...) Les limites entre le réel et la fantasmagorie sont en train de s'écrouler tandis que s'accroît la régression vers les formes archaïques de la pensée magique pour laquelle "tout est possible". »²⁷⁰

A travers des phénomènes d'affirmation de soi bien sûr, mais également de libération de l'agressivité ou encore de compensation vis-à-vis des frustrations quotidiennes, les rapports à la voiture particulière nous révèlent donc sa fonction de « prolongement dynamique de notre image corporelle »²⁷¹, cet ensemble participant alors à la mise en place d'une logique anthropomorphiste de l'automobile.

... à la fonction sociale de l'automobile individuelle

Comme les facteurs sociaux jouent toujours un rôle prépondérant dans ces phénomènes psychologiques, il faut enfin insister sur la dimension sociale essentielle de cette logique anthropomorphiste. L'illustration la plus commune en est ce que l'on a appelé l'effet Veblen, du nom d'un de ses premiers conceptualisateurs, Thorstein Veblen. Si l'évolution actuelle a quelque peu brouillé la pertinence de ce théorème, il n'est pas inutile néanmoins d'en rappeler l'énoncé : « par la possession et par le type de voiture possédée, l'automobiliste cherchait à se distinguer, c'est-à-dire à la fois à affirmer son appartenance à une certaine classe de la société, et à marquer sa différence par rapport aux autres. »

²⁷²

Il est en effet patent, comme nous l'avons déjà énoncé et comme cela transparaît dans l'ensemble de notre analyse, que la voiture revêt un rôle d'insertion sociale. « Son absence suscite la suspicion, le mépris, le rejet de la société dominante. (...) C'est d'ailleurs le premier achat d'importance effectué par les travailleurs immigrés »²⁷³. On peut également rappeler qu'on retrouve une signification tout à fait voisine en ce qui concerne les jeunes adultes. Psychologiquement, l'automobile induit donc, pour celui qui la possède et la conduit, une augmentation de force sociale. Cette augmentation est perçue fortement et peut être assimilée à une sorte d'ivresse du pouvoir, que l'individu ressent en particulier chaque fois qu'il monte dans son véhicule et qu'il le sent réagir servilement à son commandement. Il est facile alors de comprendre pourquoi le désir de

²⁶⁹ H. LABORIT, cité in P. FOURNIER-CHAMPELOVIER, op.cit., p.75.

²⁷⁰ F. LAPLANTINE, "L'automobilite : réflexions socio-psychiatriques", in *Chronique sociale de France*, cahier 4/5, octobre 1973, p.115.

²⁷¹ D. MANDON, op.cit., p.22 (l'expression "prolongement dynamique de notre image corporelle" étant du Dr Claude Kholer dans un ouvrage de 1968 intitulé *L'automobile et l'Homme*).

²⁷² V. SCARDIGLI, op.cit., p.126.

²⁷³ *ibid.*, p.127.

posséder une automobile se fait tant sentir chez ceux qui, justement, dans la société, sont le plus dépourvus de pouvoir, c'est-à-dire, entre autres, les groupes sociaux les moins aisés ou les jeunes.

La psychanalyse a parfois essayé d'expliquer cette fonction de l'automobile liée à l'insertion sociale et ses conséquences sur les individus. Nous livrons ici très rapidement quelques grandes lignes de ces analyses sans cacher toutefois que nous lui préférons une approche sociologique du sujet, que nous développerons dans la dernière partie de ce chapitre. A vrai dire, il nous semble surtout important d'évoquer ce que la psychanalyse appelle la "désintrinsication des pulsions", à savoir le retour à l'état libre des désirs refoulés. Ces derniers, libérés, envahissent le champ psychologique et le submergent. « Les désirs profonds des hommes et des femmes, totalement désinvestis par une société qui impose des renoncements massifs et des reboulements à haute dose, sont pour ainsi dire réinvestis mais sur le mode sadique-anal de la puissance et de la domination sur les propres produits du néo-capitalisme »²⁷⁴ dont l'automobile est un des éléments les plus emblématiques.

Pour dire les choses plus simplement, on retrouve là au niveau individuel une fonction de la voiture qui tient directement à la vie des hommes en société. Ce moyen de transport constitue une sorte de soupape de sécurité en introduisant pour les individus la possibilité de compenser des frustrations qui trouvent leur origine dans le fonctionnement et l'organisation sociale de la société. Encore faut-il parvenir à éviter certaines dérives tenant au fait que le réinvestissement de l'automobile peut laisser croire aux individus qu'ils sont devenus des sortes de surhommes au volant de leur véhicule, ayant la maîtrise d'une force qui déclare que tout ce qui représente un obstacle, trottoir ou passant, doit être supprimé. Bref, on l'aura compris, les fantasmes que les individus placent dans leur automobile, quelles que soient leurs origines, sont extraordinairement actifs au quotidien. « Ces fantasmes, aucun d'entre nous ne peut les renier. En témoignent quotidiennement nos réactions émotionnelles très fortes, bien supérieures aux enjeux "objectifs", lorsque notre voiture ne "veut" pas démarrer ; ou lorsque nous sommes retardés ou dépassés par une autre voiture ; ou qu'un maladroit, éraflant notre carrosserie, a écorché un peu de nous-mêmes, de notre Moi. En témoignent aussi les trop nombreux accidents causés par nos excès de vitesse, et nos imprudences que nous n'arrivons pas à nous expliquer : quand on conduit, on ne sent plus ses propres limites, on entame un dialogue avec son inconscient pour le meilleur et le pire. »²⁷⁵

A travers les représentations qui lui sont attachées, la voiture représente finalement pour les individus pris dans leur globalité ce que Maryse Pervanchon nomme un « jouet » : c'est-à-dire un objet qui, en nous mettant à l'intérieur de lui-même et en situation de le diriger, nous fait accéder à un sentiment de puissance par la maîtrise que l'on peut en avoir. A travers la force de l'ensemble des symboles qui lui sont attachés, se dessine alors une situation où, dans une certaine mesure, l'avoir, c'est exister ; et c'est une des raisons qui justifient que la consommation que l'on peut en faire se révèle si

²⁷⁴ F. LAPLANTINE, op.cit., p.115.

²⁷⁵ V. SCARDIGLI, op.cit., p.132.

cruciale dans nos sociétés contemporaines.

2.2. Des comportements de consommation qui révèlent aussi la force du symbole automobile

Les représentations de l'automobile ne permettant pas de faire le tour des liens qui l'attachent à ses possesseurs, d'autres comportements extrêmement révélateurs aident, dans nos sociétés, à appréhender ces rapports dans toute leur complexité : les comportements de consommation. Ces derniers cristallisent certaines des données psychologiques que nous avons déjà exposées, tout en laissant davantage transparaître la dimension sociale des comportements individuels. Ils seront abordés ici d'abord à travers l'évolution de la motorisation des ménages, puis par le biais des tendances qui traversent depuis quelques décennies le marché de l'automobile et qui tendent à révéler l'évolution du statut de cet instrument de mobilité dans la société.

Une banalisation de l'équipement automobile...

« L'automobile aurait pu être une victime propitiatoire sacrifiée sur l'autel de l'austérité en période de crise. »²⁷⁶ Or, il n'en a rien été, démontrant ainsi la forme de consensus social qui s'est établie autour de la possession d'une voiture particulière.

En effet, si l'on prend l'exemple du parc automobile français, on remarque qu'il n'a cessé de croître depuis la seconde guerre mondiale, pour atteindre aujourd'hui quelques 30 millions de véhicules en circulation après avoir quasiment doublé lors de ces vingt dernières années. Aujourd'hui, selon l'INSEE²⁷⁷, huit ménages français sur dix possèdent au moins une automobile. Ils comptent ainsi, au même titre que les allemands, parmi les ménages les plus motorisés d'Europe. Pour mesurer le chemin parcouru, il convient de souligner qu'ils étaient seulement trois sur dix en 1960, cinq sur dix en 1967 et sept sur dix en 1980. En outre, l'augmentation du nombre de voitures par ménage a été particulièrement rapide depuis vingt ans, à tel point qu'en 2000, 29,6% des ménages français possédaient au moins deux automobiles contre seulement 16,5% vingt ans plus tôt.

Outre l'effet revenu, cette croissance de la motorisation découle de plusieurs phénomènes. L'un de ceux-là tient à la progression de l'activité professionnelle des femmes. Comme elles sont également beaucoup plus nombreuses qu'avant à disposer du permis de conduire, l'accès des femmes à l'automobile s'est ainsi imposé comme une norme sociale, alors que ce n'était pas forcément le cas il y a une trentaine d'années. Un deuxième élément moteur est relatif à un effet de génération, qui tend à faire chuter la proportion de ménages non-motorisés avec l'arrivée progressive à la retraite de populations déjà équipées et possédant leur permis de conduire. Enfin, socialement parlant, la voiture apparaît comme un équipement qui s'est largement banalisé dans

²⁷⁶ V. SCARDIGLI, op.cit., p.102.

²⁷⁷ "La consommation automobile depuis quarante ans", in *INSEE Première*, n°844, mai 2002.

toutes les couches de la société. Sa possession s'est en fait démocratisée au cours des années 60-70 : en effet, en 1960, trois quarts des cadres supérieurs possédaient une voiture contre seulement un quart des ouvriers ; en 1970, ils étaient respectivement 90% et 60% à être motorisés, puis 90% et 80% dix ans plus tard. Ainsi, en quelques années, « les catégories sociales modestes ont consenti un effort considérable pour se doter d'une voiture, de sorte que les inégalités tendent, en apparence, à se réduire. (...) C'est le signe que ce bien de consommation se banalise, en même temps qu'il se généralise »²⁷⁸, si bien qu'aujourd'hui la seule possession d'une automobile n'a plus réellement de valeur sociale distinctive. De même, la France a connu au début des années 70 une uniformisation de la motorisation entre ses villes et ses campagnes. « A cette époque tout se passe donc comme si une sorte de norme universelle d'équipement automobile s'était imposée sur toute l'étendue du territoire national, ne distinguant plus les villes des villages, l'urbain du rural. »²⁷⁹

Pour autant, si la motorisation progresse, si la non-motorisation diminue et si la multimotorisation augmente, l'ensemble de la population n'a pas accès à l'automobile et des inégalités plus ou moins larvées perdurent.

Il faut dire que de nombreux facteurs économiques et sociaux différencient encore l'accès de chacun à la voiture. Les tendances macro-économiques ne doivent alors « pas masquer les différences importantes qui affectent l'accès et l'usage de l'automobile. Derrière cette accession généralisée des ménages à la motorisation, on constate des différences d'équipements notables qui vont se traduire par des pratiques de renouvellement et d'entretien également différenciées de la voiture. (...) On peut [par exemple] distinguer deux sous-parcs tout à fait spécifiques à l'intérieur du parc automobile : un sous-parc automobile vieux, peu entretenu et un sous-parc automobile constitué de véhicules récents, plus régulièrement entretenu. Cette bipartition s'explique par le jeu des inégalités sociales et par l'espace social d'appartenance. »²⁸⁰ On retrouve donc toujours des différenciations d'ordre social dans les caractéristiques actuelles de motorisation des ménages, qu'elles agissent, comme il est vient d'être dit, sur la nature de l'équipement ou plus largement sur l'accès à l'automobile des différents membres du ménage. Car la seconde voiture, dont nous avons souligné le développement, semble aujourd'hui venir prendre le relais de la première dans la course à la différenciation sociale. Plus que le simple équipement, c'est désormais la multi-motorisation qui apparaît socialement discriminante. Néanmoins, il n'y a pas que la position sociale qui influe sur la possession de plusieurs voitures au sein d'un ménage. L'activité professionnelle de la femme ou la présence d'enfants constituent également des facteurs importants. Ainsi, alors qu'elle ne concerne que 28% des foyers français en 1991, lorsque, « dans le ménage, l'épouse est active, la multi-motorisation dépasse 40 % »²⁸¹. Le développement de la double activité encourage en fait la bimotorisation à travers deux faisceaux de

²⁷⁸ V. SCARDIGLI, op.cit., p.109.

²⁷⁹ G. DUPUY, "L'automobile entre villes et campagnes", in *Nouveaux espaces et systèmes urbains*, Mobilité spatiale, SEDES, 1996, p.377.

²⁸⁰ Les cahiers du CLIP, *Parc automobile et effet de serre*, n°12, mars 2001, p.15.

causalité : en créant un besoin de déplacement et donc d'équipement supplémentaire, mais aussi en dégagant des revenus pour cela. Enfin, et cela constituera un des axes de notre travail de thèse, il apparaît que l'espace ne constitue pas un élément neutre dans la genèse de la motorisation. Pour s'en convaincre, il suffit pour l'heure de rappeler qu'en 2000, « 90% des ménages ruraux possédaient une automobile, contre 75% pour les ménages résidant dans une ville de plus de 100.000 habitants et seulement 50% des ménages parisiens. »²⁸²

Même si la croissance de la motorisation paraît loin d'être achevée, tous les ménages ne semblent donc pas destinés à terme à être motorisés ou multimotorisés, que ce soit pour des raisons de revenu, de niveau culturel, d'âge, d'aptitude physique ou tout simplement de choix.

... mais un univers de consommation qui n'intègre pas que le caractère pratique du produit automobile

Ces données sur la motorisation des ménages méritent alors d'être mises en relation avec des évolutions tout aussi importantes, qui ont accompagné la démocratisation de ce moyen de transport. Elles se situent sur un plan plus qualitatif, puisqu'elles tiennent aux types de voitures mises en circulation et aux modes de consommation automobile ainsi véhiculés.

Dans les années 60, l'automobile représentait encore un « objet dominant, technique, empruntant à l'aviation beaucoup de ses formes, pour signifier la réussite sociale, le statut de son propriétaire-conducteur-pilote. »²⁸³ A cet égard, la décennie 70 marquera un tournant. A partir de cette période, la voiture particulière tend à se faire plus discrète, plus compacte et surtout plus fonctionnelle. C'est la Renault 5 de 1972 qui « donne un nouveau souffle au plaisir automobile. Pas de révolution technologique (c'est techniquement une Renault 4 compacte), mais l'idée d'une petite voiture-objet, une seconde voiture à appropriation personnelle. »²⁸⁴ La croissance de ces petites cylindrées va être notamment alimentée par le développement de la multimotorisation et par l'achat d'une deuxième voiture lié au développement de l'activité féminine. Parallèlement à ces produits de grande série, le rêve tend à moins s'exprimer par des coupés ou des cabriolets sportifs, qui se marginalisent au profit de berlines détournées comme les GTI. Deux autres types de véhicules émergent également au cours de cette période charnière. D'abord le Range Rover, apparu en 1970 et « qui deviendra la référence du véhicule haut de gamme alternatif »²⁸⁵, avant de faire des petits avec l'explosion du marché du 4x4.

²⁸¹ G. DUPUY, 1995a, op.cit., p.89.

²⁸² INSEE, 2002, op.cit., p.3.

²⁸³ P. BERTHOLON, "Quelles automobiles dans trente ans ?", in *Se déplacer au quotidien dans trente ans*, Actes du colloque organisé par l'ADEME, le Centre de prospective de la DRAST et l'INRETS du 22-23 mars 1994 à Paris, La documentation française, Paris, 1995, p.65.

²⁸⁴ *ibid.*

Puis, une nouvelle génération de voitures naît dans les années 80, plus ou moins issue des vans américains des années 70 et parée d'atouts qui sont l'habitabilité et la compacité : il s'agit des monospaces, dopés en France par le succès inattendu de la Renault Espace.

Face à cette nouvelle génération de compactes, de 4x4 et de monospaces, que reste-t-il aux berlines traditionnelles ? Pour se singulariser, elles tendent à jouer de plus en plus sur le registre de la discrétion et de l'adaptation aux techniques modernes. Par des procédés d'intégration croissante d'innovations technologiques, elles affirment ainsi des priorités relatives au confort et à la sécurité. Elles deviennent des *voitures à vivre*²⁸⁶ tentant de sauvegarder le confort, la liberté et le plaisir de l'automobile face aux contraintes de plus en plus lourdes pesant sur son usage, dans une période où même les grands groupes pétroliers communiquent sur le thème : « nous ne ferons pas de la route un plaisir, mais nous ferons tout pour la rendre plus humaine. »²⁸⁷

Cette évolution est mise en évidence par la publicité, qui « peut être à juste titre considérée comme le mode de représentation par excellence de la modernité. En ce sens le discours publicitaire occupe une place idéologique à la fois originale et privilégiée. Souvent décriée, parfois incomprise, la publicité peut être considérée comme la "photographie instantanée" d'une époque, avec, pour continuer la métaphore, tout ce que cela comporte de "recadrages" et de "filtres". (...) [En fait] la publicité est à comprendre comme un "haut-parleur" permettant de diffuser largement certaines "idées fortes" ayant cours à un moment donné. »²⁸⁸ Or, l'automobile est le secteur de l'industrie qui dispose du plus gros budget publicitaire. Cela s'explique autant par la concurrence sévère qui sévit dans cette branche de production, que par le fait que ce moyen de transport constitue un excellent prétexte à publicité en raison de sa charge symbolique dont nous avons précédemment exposé la force. D'ailleurs, pour François Asher, en raison de la multiplicité des sens et des valeurs dont l'automobile est chargée, « alors qu'une publicité de lessive ne peut montrer que du linge éclatant, une publicité automobile peut montrer et évoquer presque n'importe quoi. »²⁸⁹ Selon Olivier Le Goff, on peut toutefois centrer l'analyse du discours publicitaire automobile moderne autour de la thématique du confort et ses déclinaisons.

En effet, la notion de confort semble être devenue une des récurrences actuelles du discours publicitaire. Elle marque finalement l'extension de la problématique de la qualité de vie au domaine automobile. Avec l'émergence de la thématique de qualité de vie à bord notamment, on passe « de la civilisation de l'automobile à la civilisation de l'automobiliste, (...) [en favorisant] la production d'un nouveau type d'homme,

²⁸⁵ *ibid.*, p.66.

²⁸⁶ Slogan publicitaire de Renault.

²⁸⁷ Slogan publicitaire de Shell.

²⁸⁸ O. LE GOFF, *op.cit.*, p.142.

²⁸⁹ F. ASCHER, "Une hospitalité signifiante", in Les Cahiers de médiologie, *Automobile*, n°12, 2001, p.189.

l'automobiliste pour lequel l'automobile est un élément du mode de vie. »²⁹⁰ La voiture devient ainsi une voiture à vivre autant qu'à conduire. L'enrichissement progressif de la notion de confort automobile n'est pas qu'un simple discours commercial, une stratégie de vente. C'est un enjeu qui dépasse la seule argumentation publicitaire et qui opère des bouleversements dans la façon même de concevoir ce moyen de transport. Au travers du confort s'affirme une vision moderne d'une automobile en adéquation avec le mode de vie contemporain. Au-delà des qualités intrinsèques du véhicule, c'est d'ailleurs le rapport global à celui-ci qui se doit d'être confortable. Ce rapport engage son utilisation quotidienne mais aussi son achat, son entretien... etc. Avec le passage de l'automobile confortable au « confort automobile, "émanation" d'une modernité confortable »²⁹¹, ce moyen de transport participe directement à l'édification de nos modes de vie et rend alors possible l'individualisation du produit automobile.

Une marchandise qui reste malgré tout un bien de distinction

Pour beaucoup, alors que la gamme de véhicules proposés au public s'est étoffée et diversifiée, « en trente ans, l'automobile a perdu le rôle de signification de son statut social au profit de l'expression de la personnalité. (...). C'est ce qui explique d'ailleurs la multiplication des concepts de véhicules proposés sur le marché (...). Cette diversité de produits est bien la garantie pour chacun de pouvoir afficher son identité, en choisissant son groupe d'appartenance. »²⁹²

La segmentation du marché de l'automobile et la logique de niche seraient donc une forme de réponse, non plus aux désirs de différenciation sociale, mais à ceux de différenciation individuelle. Rompant avec l'image de la société socialement très hiérarchisée des années 50, le consommateur moderne veut désormais être reconnu dans son individualité. De ce fait, l'automobile s'affiche de moins en moins comme un signe de différenciation sociale et apparaît au contraire de plus en plus comme un support et un révélateur de mode de vie. Ce faisant, la fonction de l'automobile en tant que représentation de soi, que nous avons évoquée dans notre étude des représentations attachées à cet objet, se révèle plus que jamais valorisée. Il est vrai qu'avec la progression de la motorisation, « on voit aujourd'hui se dessiner en Europe de l'Ouest l'image de la voiture personnelle, et non plus seulement familiale. »²⁹³ Mais, on peut également se demander si, tout en s'affirmant davantage comme un objet personnel, l'automobile parvient pour autant à s'affranchir des stéréotypes et des déterminants sociaux.

Ce qui est vrai, c'est qu'avec la diffusion massive de ce moyen de transport, les comportements de consommation n'apparaissent pas aussi monolithiques et stéréotypés

²⁹⁰ O. LE GOFF, op.cit., p.149.

²⁹¹ O. LE GOFF, op.cit., p.158.

²⁹² P. BERTHOLON, op.cit., p.68.

²⁹³ G. DUPUY, *La dépendance automobile*, Anthropos-Economica, Paris, 1999, p.1.

qu'avant. Néanmoins, même si les déterminations sociales se révèlent plus complexes, elles ne semblent pas avoir fondamentalement disparu. Simplement, elles ne répondent évidemment pas à une explication reposant uniquement sur la dotation des individus en capital économique. A ce sujet, Olivier Choquet considère par exemple que les catégories socioprofessionnelles qui « ont un capital culturel faible et un revenu comparativement élevé [artisans, commerçants], mettent l'accent sur la possession de biens matériels, c'est une sorte de compensation. Ceux qui sont dans la situation inverse [capital culturel fort et revenu comparativement faible tout en restant assez important comme les professeurs, les instituteurs ou les cadres moyens des services médicaux et sociaux] essaient de valoriser leur compétence culturelle dénigrant de ce fait symboliquement le capital économique en adoptant un style de vie d'apparence ascétique... dont la possession d'automobiles très dépouillées est une des composantes. »²⁹⁴ Cette analyse, dont on peut discuter la pertinence spécifique, donne en tout cas à voir plus largement un monde social dans lequel les logiques de distinction n'ont pas disparu mais se sont complexifiées. En dépit de sa démocratisation, l'achat d'une automobile reste alors l'occasion d'engager une différenciation entre les agents. L'acte d'achat continue donc à exprimer ou à trahir non seulement la position sociale de son propriétaire, ses "moyens", mais aussi ses goûts et le système de classement qu'il engage dans ses actes d'appropriation. Car, en s'objectivant dans des biens visibles, ses actes d'appropriation donnent prise à l'appropriation symbolique des autres agents, contribuant à le situer dans l'espace social en le situant dans l'espace des goûts.

En fin de compte, l'automobile ne peut donc se réduire à ses caractères pratiques et techniques ainsi qu'à l'état de simple bien de consommation ou de marchandise ; ou alors une marchandise avec tout ce que cela signifie pour des auteurs comme Marx : à savoir, un objet évident et trivial au premier abord ; mais une chose en réalité très compliquée, bourrée de subtilité métaphysique et de fantaisie théologique ; un bloc de ferraille et d'électronique qui, une fois mis sur le marché, se métamorphose en une chose sensible voire suprasensible. Or, tout comme Marx considérait ce fétichisme de la marchandise comme indissociable de son analyse d'un mode de production capitaliste, dans lequel les rapports entre les travaux des "producteurs" n'apparaissent pas comme des rapports sociaux immédiats entre les personnes mais plutôt comme des rapports sociaux entre les choses²⁹⁵, nous nous demandons dans quelle mesure l'automobile, élément désormais prépondérant de notre mode de vie²⁹⁶, n'est pas avant tout un produit social, d'abord consommé et utilisé à ce titre, et dont la diffusion de masse dépend de rapports sociaux déterminés qu'elle tend à conforter. Ce faisant, ces considérations nous amènent à considérer la façon dont l'individu-automobiliste tend à vivre et à s'inscrire dans la société.

²⁹⁴ P. FOURNIER-CHAMPELOVIER, op.cit., p.77.

²⁹⁵ Par ce biais, le fétichisme de la marchandise assure la réification des rapports sociaux.

²⁹⁶ Ainsi Gabriel Dupuy rappelle qu'aujourd'hui, « l'automobile est nécessaire à tous de la naissance à la mort. La future maman quitte son domicile en auto pour aller accoucher à la clinique. Le bébé est ramené par le même moyen. Au crépuscule de la vie il faut le plus souvent quitter le logement pour l'hôpital, en voiture ou en ambulance. Plus tard, un cortège automobile accompagnera le défunt à dernière demeure » (1995, op.cit., p.70).

Sans aller jusqu'à répondre ici à la question des rapports sociaux dont il est le promoteur ou l'émanation, il s'agit d'approcher en quoi et comment cet usager si particulier tend à faire société avec ses congénères.

2.3. Une approche de l'automobiliste dans la société

« Livrons-nous un instant à une petite comparaison. Si un individu, pour s'amuser, tire au revolver sur un passant en se disant : "je suis à plus de 50 mètres, ce serait presque un miracle si je le touchais", il a de grandes chances d'être poursuivi, même si son raisonnement s'est vérifié et s'il n'a blessé personne. S'il tue le passant, ce sera ce qu'on qualifie généralement de la "malchance" alors qu'il n'y avait pourtant là rien d'imprévisible. Pourtant, ici, l'opinion publique n'admettrait pas que l'on parle "d'accident" et qualifiera cette conduite de meurtre. L'automobiliste qui double dans un virage ou en sommet de côte et provoque mort d'homme parlera de son "accident" et l'opinion publique aura tendance à admettre cette version. Pourtant, il n'y a dans les deux conduites – celle du tireur et celle de l'automobiliste – aucune différence. Ils ont pris tous deux un risque, minime peut-être par sa probabilité, mais très grave dans ses conséquences possibles. (...) Pourtant l'automobiliste n'aura aucun remords si tous se passe sans dégât et il recommencera certainement. Le tireur, lui, n'aura probablement plus envie de recommencer »²⁹⁷

En axant toujours notre analyse sur les aspects psycho-sociologiques liés à l'automobile, nous chercherons finalement à savoir dans quelle mesure les représentations et les symboles attachés à la voiture particulière permettent aux sujets de se poser réellement la question de la place de cet objet et de son pouvoir dans leurs conduites et leurs modes de vie. Pour ce faire, nous étendrons notre propos à la façon dont les automobilistes s'insèrent plus largement dans la société et à ce en quoi ils en constituent un élément d'existence particulier et influent.

Un sens de la conduite automobile qui invite à la concurrence interindividuelle

Il apparaît dans un premier temps que « l'automobile transmet son pouvoir fantasmatique à un certain corps de pratiques : (...) ce n'est plus bientôt une mythologie de l'automobile qu'il faudra écrire ; c'est une mythologie de la conduite », nous dit ainsi Roland Barthes.

²⁹⁸

C'est sans doute pourquoi plusieurs psychologues se sont intéressés à l'acte de conduite à travers les représentations des individus. Il se dégage de ces travaux que, d'une façon encore plus marquée que pour l'objet automobile, les représentations de la conduite se concentrent majoritairement sur la notion de plaisir mais sans qu'elle ne soit cette fois-ci corrélée avec celle d'habitude. Pour les automobilistes, cette activité semble

²⁹⁷ A. GODART, "Ebauche d'une sociologie de l'automobile", in *Revue de l'institut de sociologie*, 1970/4, p.631.

²⁹⁸ cité in M. BONNET, op.cit., p.207.

donc génératrice de plaisir et de liberté, sans influence du lieu où elle est effectuée. D'après Patricia Fournier-Champelovier, ce sentiment d'indépendance vis-à-vis de l'automobile est plus fort chez les individus dont la conduite est marquée par des vitesses et des régimes moteur élevés. Ces derniers ont également davantage tendance à tirer fierté de leur véhicule et à l'utiliser de façon systématique. Ils n'envisagent alors ni d'éviter de le prendre dans certains cas, en ville ou pour de petits trajets notamment, ni d'utiliser les transports en commun. Cette « forte relation affective et symbolique qui attache l'individu à l'automobile est en effet une des données de base de tout travail sur les choix des modes de transport. »²⁹⁹

Le plaisir de conduire renvoie aussi plus globalement au "travail" du conducteur en lui-même. Cet assemblage d'exploration, d'anticipation et de régulation fait en effet appel à une nouvelle forme de vigilance voire à une nouvelle forme d'intelligence. Il met en jeu et en évidence les capacités humaines à mener à bien ces tâches et constitue en cela une activité potentiellement valorisante : il peut se traduire tout autant par l'impression exaltante de donner toute sa mesure, que par le sentiment de jouer à un jeu de hasard d'où le risque n'est pas exclu. Cela est d'autant plus vrai que, comme l'analyse Jean-Pascal Assailly³⁰⁰, la route est un endroit où la concurrence peut s'exprimer. Ainsi, « dans une grande ville, l'homme ne peut se permettre de se laisser dépasser par ses rivaux, il faut qu'il jouisse de toutes ses possibilités physiques et nerveuses. (...) [D'ailleurs] le carrefour plaira à l'homme qui se grise du rythme accéléré de l'existence urbaine. Celui-ci a l'occasion d'y vérifier quotidiennement la rapidité de ses réflexes et la courbe de son brio pour se faufiler dans la masse des véhicules, pour répondre tout de suite au changement des feux. »³⁰¹

Cette exacerbation de la concurrence interindividuelle portée par l'automobile suscite des comportements d'origine sociétale, qui entretiennent le désir d'aller plus vite ou d'être devant l'autre. Mais, en raison des inévitables frustrations qui découlent des limites à ces désirs, on voit parallèlement surgir des réactions agressives qui procèdent d'attitudes de dévouement. L'agressivité ainsi libérée peut prendre des allures multiples : décharge motrice à travers des gestes insultants ou des invectives ; appels de phare, coups de klaxon, coups d'accélérateur durant lesquels le véhicule sert à manifester le mécontentement de son utilisateur ; comportement de compétition faits de dépassements et d'accélération ; voire des formes plus larvées consistent à empêcher un dépassement ou une manœuvre, à rouler anormalement lentement ou à créer un obstacle à la circulation, toute forme d'action dont on sait qu'elle sera source de frustration chez l'autre. L'usage de la voiture particulière peut ainsi, en libérant certaines pulsions, engendrer des comportements inhabituels chez un individu. Pour tout cela, l'automobiliste se trouvera facilement une excuse, en faisant de la situation de conduite la cause directe de son comportement agressif ou en recherchant un bouc émissaire pour dévier cette violence.

²⁹⁹ P. BERTHOLON, op.cit., p.74.

³⁰⁰ psychologue à l'INRETS, dans un entretien accordé au Progrès de Lyon du 16 décembre 2002.

³⁰¹ P. SANSOT, 1971, op.cit., p.185.

Ces comportements sont enfin d'autant plus généralisés qu'ils découlent de l'acquisition de modèles sociaux du déplacement automobile, qui apparaissent notamment déterminés par l'exemple tiré du premier véhicule emprunté en tant que passager, à savoir la voiture familiale dans la plupart des cas – un « mode de fonctionnement interne traditionnel » bien décrit par Michel Roche et Albert Godart³⁰². En revanche, nous demeurons plus circonspects lorsqu'il s'agit d'affirmer que « la conduite est un des facteurs qui modèlent notre comportement en général, qui font de nous ce que nous sommes, même lorsque nous ne sommes pas au volant. »³⁰³

Une conduite automobile porteuse d'une sociabilité spécifique

En se plaçant à l'échelle des individus, on peut faire l'hypothèse d'une sociabilité automobile spécifique, à partir du moment où ce moyen de transport agit sur l'ajustement des comportements sociaux en modifiant les modalités de relations entre individus. En effet, « support à l'affirmation de l'individualité du conducteur presque dans un égocentrisme forcené, la conduite est aussi une façon particulière d'interagir avec autrui. »³⁰⁴ D'une manière qui n'est pas contradictoire avec l'affirmation d'une concurrence interindividuelle, elle suscite alors des comportements qui pèsent les uns sur les autres jusqu'à se co-déterminer de manière importante. « Combien de fois ne voit-on pas une file d'automobilistes suivre sagement les voitures précédentes et, brusquement, alors que le passage devient justement très dangereux, se mettre à vouloir dépasser tous en même temps parce qu'un nouvel arrivé remonte toute la file sans souci du danger ? »³⁰⁵ De la même manière, des chercheurs suédois ont mis en évidence l'influence déterminante dans les comportements de vitesse de la perception des pratiques des autres usagers : « *it is also important to note that a driver's own behaviour is intimately related to the behaviour of other drivers. A driver who perceives others to drive at excessive speeds is also more likely to drive fast than a driver who perceives other to*

³⁰² Nous ne résistons pas à l'envie de livrer ici un bref aperçu de la description qu'en fait ce dernier. Pour l'enfant, l'automobile est souvent le lieu de la famille rassemblée, de la famille installée, chacun à sa place, pour une activité commune et importante – il s'agit d'ailleurs souvent d'une activité de loisir et de fête, ce qui donne à la situation une densité affective supplémentaire par rapport à des trajets plus quotidiens comme ceux relatifs à l'école. Dans ces moments, la mère est traditionnellement attentive et protectrice, préoccupée du présent, c'est-à-dire de ce qui se passe à l'intérieur de la voiture. Quant au père, il est exactement "le chef", le conducteur, celui qui regarde plus loin, vers l'avenir. Mais ce regroupement de la famille se fait à des moments où la tension nerveuse est fréquemment très grande et où les comportements des parents, et particulièrement du père, sont moins contrôlés. De plus, par la disponibilité plus grande des enfants (ils ont moins l'occasion de se distraire), le père est beaucoup plus observé et cela à des moments où son comportement civique, son attitude envers le prochain ne sont pas toujours heureux. Certains comportements, certaines réactions peuvent faire perdre aux enfants une grande partie de la confiance naturelle et du sentiment de protection qu'ils éprouvent à l'égard de leur père. Ceci est d'autant plus vrai que la mère reproche à son mari, devant eux, sa façon de conduire ou montre elle-même ouvertement une appréhension à se laisser conduire par lui.

³⁰³ M. ROCHE, *La conduite des automobiles*, Que-sais-je?, Presses Universitaires de France, 1980, p.8.

³⁰⁴ M. BONNET, op.cit., p.205.

³⁰⁵ A. GODART, op.cit., p.637.

comply with the limits. »³⁰⁶

Néanmoins, si la conduite crée pour chacun la nécessité d'ajuster son comportement à celui des autres, « ces autres sont des inconnus, des êtres humains abstraits. Peu de situations sociales quotidiennes entraînent cette obligation de relations pouvant avoir de graves conséquences avec des personnes jamais rencontrées et qu'on ne rencontrera plus jamais. »³⁰⁷ Car, sur la route, l'autre constitue également par nature, outre un concurrent, un danger potentiel voire une menace pour sa propre sécurité, ce qui ne simplifie pas la relation. De plus, l'automobiliste ne saisit pas toujours spontanément ou pleinement qu'il croise d'autres individus plutôt que d'autres véhicules. Dans la mesure où c'est à travers le dialogue que s'établissent les relations sociales donnant à chacun le sentiment d'avoir affaire à son semblable, les relations entretenues avec autrui dans les situations de conduite automobile demeurent relativement pauvres. La communication s'établit en effet avec des gens inconnus, à peine aperçus, et se caractérise par une indigence des modes d'interaction et par la forme stéréotypée des messages échangés.

Deux autres facteurs participent enfin à l'originalité de la relation inter-automobilistes. Le premier est relatif à la durée de la rencontre automobile. Les piétons engagent des rapports relativement longs lors de la rencontre et le dépassement ou le croisement de deux individus. Or, ce temps, pendant lequel les personnes se voient et peuvent se reconnaître, donne à cette relation une consistance et une valeur plus grandes que pour la rencontre automobile. Dans le cas de cette dernière, la brièveté est renforcée par l'anonymat et par un certain isolement, qui font qu'il devient très difficile de tenir compte de la situation de la personne avec qui la relation sociale est engagée. Pourtant, le principe même d'une relation sociale subsiste. En effet, « accorder ou refuser une priorité en fonction par exemple de la puissance apparente du véhicule, du sexe du conducteur, de la nature de l'intersection consiste plus en la mise en œuvre d'une règle sociale qu'en l'obéissance à une règle légale et ce sont ces relations sociales là qui construisent aussi l'univers pratique de la conduite, de la mobilité automobile. »³⁰⁸ Un dernier facteur intervient néanmoins, ajoutant encore à la complexité de cette confrontation individuelle. Il s'agit de la notion de force sociale. Celle-ci se définit par « la capacité pour un individu d'influer sur un autre, et cela aussi bien par sa force de persuasion, de prestige, de talent que par les moyens de la technique. »³⁰⁹ Pour l'automobiliste, cette force sociale s'exprime à travers la puissance ou la masse de son véhicule, ou encore par la confiance qu'il possède dans ses capacités de conduite voire dans l'agressivité de son comportement. Elle est donc essentiellement un jeu de signes et, en cela, colle bien aux conditions de la rencontre automobile.

Ces éléments de sociabilité spécifique amènent alors à s'interroger non seulement

³⁰⁶ M. HAGLUND, L. ÅBERG, "Speed choice in relation to speed limit and influences from other drivers", in *Transportation Research*, vol. 3F, n°1, March 2000, p.49.

³⁰⁷ M. ROCHE, op.cit., p.122.

³⁰⁸ P.E. BARJONET, "Sur la construction sociale du déplacement automobile", in *Espaces et sociétés*, n°54-55, p.111.

³⁰⁹ A. GODART, op.cit., p.627.

sur la conduite sociale de l'automobile mais également sur le mode d'insertion de l'automobiliste dans la société. On peut par exemple se demander ce qu'est réellement un "déviant" en matière de conduite automobile. Est-ce vraiment celui qui se trouve en rupture par rapport aux normes réglementaires mais qui ajuste sa conduite à celle d'autres automobilistes ? Ou n'est-ce pas finalement plutôt celui qui conduit strictement selon les normes édictées par le code de la route ?

En quoi et comment les automobilistes font-ils société ?

En fait, s'il apparaît qu'en interagissant malgré tout, les automobilistes tissent ensemble des relations sociales, et qu'ils appartiennent à un même champ social qui surdétermine leur attitude, le rapport entre ces automobilistes reste synonyme « à la fois d'une grande proximité spatiale et d'une grande distance sociale, puisque l'espace de la circulation est un support privilégié de mixité et de promiscuité sociale contrainte. »³¹⁰

Certes, des manifestations de solidarité paraissent infirmer cette hypothèse. Certaines sont quasiment généralisées, comme par exemple l'usage d'appels de phares pour avertir d'un contrôle de vitesse. On peut rapporter cette pratique à l'attitude globale des automobilistes face aux contraintes collectives de la réglementation, mais cela permet-il pour autant de parler de ciment collectif ? D'autres sont limitées à des sous-groupes : les possesseurs de Land Rover, de 2 CV, de Coccinelle... Pour ces cas qui restent particuliers, le type d'automobile possédée est générateur d'une sociabilité qui comporte des aspects quasi communautaires. Mais ces cas sont aujourd'hui suffisamment rares pour être soulignés, à l'heure où la consommation symbolique de la voiture tend à devenir de plus en plus normée.

Nous persistons à penser pour notre part que, même si les automobilistes peuvent avoir des intérêts et des comportements communs, ils forment finalement un groupe particulièrement hétérogène. Être automobiliste ne constitue pas aujourd'hui une appartenance forte et ce d'autant plus que ce phénomène se généralise en même temps que s'accroît la diversité d'origine sociale des protagonistes. D'ailleurs, les automobiles clubs restent des associations extrêmement minoritaires. Le président d'Auto-Défense³¹¹ lui-même estime que, les automobilistes étant par nature individualistes, ils ne peuvent se structurer en groupe organisé. Si on parle du "lobby de l'automobile", il ne semble donc guère possible d'évoquer un véritable groupe de pression des automobilistes et d'avancer « que les automobilistes forment en France un puissant lobby : c'est même exactement l'inverse. Les pétroliers, le BTP, les constructeurs sont puissants, les assureurs aussi. Mais les automobilistes ne pèsent rien quand ils ne sont pas organisés professionnellement, comme les taxis ou les routiers. »³¹² Si les usagers quotidiens de la voiture constituent un groupe de pression potentiel, ce serait plutôt en leur qualité

³¹⁰ *ibid.*, p.210.

³¹¹ association de défense des automobilistes, très active notamment dans la lutte contre les multiples formes de répression (contraventions, excès de vitesse...etc.).

³¹² Y. BOUDOISEAU, "Mourez, jeunesse !", in Les Cahiers de médiologie, *Automobile*, n°12, 2001, p.58.

d'électeurs. Mais même ce dernier point se révèle contestable. Est-on sûr que les automobilistes devenus électeurs réagiront forcément en automobilistes lorsqu'ils voteront ? Étiront-ils par exemple le candidat local qui leur promettra de construire plus de voies rapides ou de parcs de stationnement ? Il est permis d'en douter, tant le citoyen urbain exprime souvent des désirs divers voire contradictoires : celui de modes de proximité propres et sûrs, celui de possession d'une ou plusieurs automobiles et celui d'un système de transports collectifs de qualité. En revanche, les automobilistes seront sans doute sensibles au discours de l'homme politique qui s'engagera à améliorer les transports en commun tout en facilitant la circulation urbaine, car cela pourra leur permettre de concilier un certain sens de l'intérêt collectif avec la sauvegarde de leurs intérêts particuliers. On pourrait multiplier ainsi les combinaisons à l'infini. Simplement leur intérêt est à notre avis de montrer qu'être automobiliste ne forge pas une identité unique et durable. D'ailleurs, redevenu piéton, l'automobiliste tend le plus souvent à adopter des comportements à l'égard de ses ex-"compagnons de route" qui continueraient à l'énerver ou à le gêner s'il y était confronté. Il y a indéniablement là une réalité qui frise la schizophrénie.

En fin de compte, les automobilistes constituent, à n'en pas douter, un groupe à part entière. De fait, nous l'avons montré, leur comportement en tant qu'automobilistes est fortement influencé par des structures collectives. En pratiquant un rapprochement avec le concept de classe tel que l'a notamment développé Pierre Bourdieu, ces analyses révéleraient presque une forme d'habitus : c'est-à-dire qu'il existe en amont de conduites individuelles plus ou moins rationnelles des conditionnements de nature sociale ou culturelle. Cette approche privilégie une vision dans laquelle les individus sont rassemblés par des intérêts communs. A l'intérieur de ce cadre, nous nous refusons pourtant à toute généralisation. Les individus qui conduisent une automobile ne sont pas que des automobilistes et ce ne semble d'ailleurs pas être leur identité dominante. Cette pluralité, cette complexité de leur appartenance et de leur identité nous ont conduit à parler de schizophrénie mais il s'agit peut-être davantage de la révélation que chaque individu cherche à se rattacher à différents groupes, pour disposer de marges de manœuvre loin d'être absolues mais néanmoins réelles.

Pour autant, à un moment, l'une de ces appartenances se révèle forcément dominante pour l'individu. Lors des instants passés au volant d'une voiture, il est apparu clairement que des formes normatives de comportement se dégagent sans que les automobilistes n'en aient d'ailleurs une claire conscience. Mais, hors de ce temps, il nous semble que d'autres déterminations prennent généralement le pas sur celles-ci. Il se produit alors une relative déconnexion entre le statut d'automobiliste et l'affirmation de l'individu, même si l'inverse n'est pas forcément vrai.

L'automobile, un « objet social total » pour l'individu

En effet, au fil de cette présentation, si une chose apparaît certaine, c'est la possibilité que l'automobile représente pour les individus de se dégager d'un certain nombre de contraintes collectives, en commençant par le fait de se conformer à des horaires ou à des lieux d'embarquement. A tel point que les symboles attachés à ce mode de transport font par exemple que les mesures de répression à l'égard de certains comportements

délictueux des automobilistes sont fréquemment perçues comme une atteinte à leur liberté individuelle. En fait, de ce point de vue, « le discours sécuritaire glisse sur le principe de plaisir comme l'incantation sur le sourd. L'automobiliste est un acteur du collectif viscéralement réfractaire aux raisons du collectif. »³¹³

Pour autant, cela ne conteste en rien le caractère profondément social des racines du succès automobile et le fait qu'en conquérant peu à peu notre quotidien, la voiture particulière s'est imposée comme un symbole puissant de l'adhésion à certaines valeurs collectives. En tant qu'objet technique tout d'abord, la voiture entretient un rapport avec les individus qui les fait adhérer inconsciemment à certaines valeurs de la société technicienne. De par sa fonction de "nouvel esclave", ce moyen de transport donne à toute personne un certain sentiment d'autorité voire de pouvoir. La masse des individus vit ainsi une situation où même « l'homme sans aucune spécialité technique, aucune compétence est, comme l'a dit Edgar Morin, maître d'une merveille de la technique, d'une chose qui marche toute seule (...). La voiture, c'est le plus grand et le plus beau jouet de l'humanité adulte. C'est la plus grande merveille de notre civilisation mécanique, car c'est la possibilité pour beaucoup d'hommes de posséder un jouet merveilleux ». ³¹⁴ Comme toute innovation technique, l'automobile a pour cela fait l'objet d'un processus de socialisation, en étant reçue et adoptée par une société qui a su produire les conditions favorables à son émergence et à sa diffusion. Mais la civilisation technicienne qui a porté cet outil vers le succès est également une civilisation de la consommation et du bien-être, et « l'hédonisme contemporain s'impose à travers une gamme constamment enrichie de commodités, de moyens, où l'automobile est au premier rang. » ³¹⁵ D'abord innovation techniquement performante, la voiture particulière vient servir de support à l'infini du désir. En tant qu'objet de consommation, l'automobile est alors porteuse d'une adhésion aux principes fondateurs de la société de consommation, en venant s'inscrire dans le mythe du progrès par le bien-être.

Par le biais de notions comme celles de puissance, de plaisir et de liberté, cet objet technique marchand vient s'inscrire dans cette mystique du progrès. « La volonté de posséder une mécanique perfectionnée, d'être le maître et l'auteur des performances de la voiture, rejoint le mythe prométhéen du progrès scientifique et technique. (...) c'est marquer son adhésion à la valeur collective qui fonde la société d'ordre économique : le progrès matériel. » ³¹⁶ L'automobile, à tort ou à raison, est vécue comme un moyen d'action sur le monde et sur soi-même. Sa nécessité résulte d'abord de la valorisation du progrès censé nous conduire vers un bonheur soutenu par l'accumulation des richesses, elles-mêmes produites grâce au développement du savoir et du savoir-faire. Lorsqu'on remet en cause l'automobile, c'est donc bien davantage que l'on remet en cause. Pour Henri Lefebvre, ce moyen de transport fait partie du système d'alibis : « alibi pour

³¹³ R. DEBRAY, op.cit., p.32.

³¹⁴ V. SCARDIGLI, op.cit., p.149.

³¹⁵ G. FRIEDMANN, *7 études sur l'homme et la technique*, Denoël/Gonthier, Paris, 1966, p.187.

³¹⁶ V. SCARDIGLI, op.cit., p.129.

l'érotisme, alibi pour l'aventure, alibi pour l'"habiter" et la sociabilité urbaine, l'auto est une pièce de ce système qui tombe en débris dès qu'on le découvre... Il en résulte que l'existence pratique de l'automobile, en tant qu'instrument de circulation et outil de transport, n'est qu'une portion de son existence sociale. (...) En elle, tout est rêve et symbolisme : de confort, de puissance, de prestige, de vitesse. A l'usage pratique se superpose la "consommation des signes". L'objet devient magique. Il entre dans le rêve. Le discours à son propos se nourrit de rhétorique et enveloppe l'imaginaire. »³¹⁷

Difficile dans ces conditions de définir dans quelle mesure l'automobile répond à de véritables besoins. La marchandisation générale de ces derniers rend de toute façon illusoire toute distinction entre consommations fondamentales et superflues. La voiture nous permet au mieux d'apporter un éclairage supplémentaire sur la genèse des besoins, dans une société parvenue au stade de la consommation marchande généralisée. Car elle semble être devenue de toute façon un besoin incontestable, même si ce dernier n'est pas inscrit dans notre patrimoine génétique ou notre développement psychoaffectif, même si ce n'est pas ce qu'on peut appeler un « besoin de base ». Il apparaît alors « que l'individu est conduit à désirer certains biens par le biais d'outils ou d'institutions (...) qui ont pour but d'étendre les rapports marchands à tous les domaines de la vie individuelle et sociale. Sans cesse de nouveaux produits industriels sont présentés comme des biens de première nécessité. (...) A la limite, les biens ne sont plus convoités et achetés pour leur seule fonction d'usage, mais pour leurs fonctions symboliques de statut, d'évasion, de communication, etc. De ce point de vue, l'automobile est un objet privilégié d'analyse de la transformation du désir en demande et de la demande en besoin socialement conditionné. »³¹⁸

□

Les représentations et la charge symbolique attachées à la voiture particulière influencent donc pour une part non négligeable sa possession et son utilisation. Nous avons vu que la voiture occupait dans la vie des individus une place à la fois fonctionnelle, comme objet pratique lié à une notion d'habitude, et affective, en tant qu'instrument de liberté et de plaisir. Par rapport à son sujet d'étude qui est les économies d'énergie, Patricia Fournier-Champelovier estime alors que cette place, qui est une « place de choix, n'incite sans doute pas les automobilistes à l'utiliser différemment (en limitant les petits déplacements consommateurs, par exemple), ou à la conduire dans un souci de limiter la consommation de carburant. »³¹⁹ En fait, l'utilisation de l'automobile est révélatrice, nous semble-t-il, d'une forme de dépendance psycho-sociologique à l'égard de ce mode, qui fait que son usage paraît être souvent plus proche de l'habitude que de l'ordre du réfléchi. Ceci explique sans doute d'ailleurs en partie l'importance de son emploi pour des déplacements urbains à courte distance, certains experts estimant même qu'à partir d'une distance de 300 mètres les automobilistes préfèrent leur véhicule à n'importe quel autre

³¹⁷ H. LEFEBVRE, *La vie quotidienne dans le monde moderne*, N.R.F., Idées, p.195.

³¹⁸ M. BONNET, op.cit., p.200.

³¹⁹ P. FOURNIER-CHAMPELOVIER, op.cit., p.387.

mode, y compris la marche à pied. De manière plus générale, il est vrai qu'à partir du moment où ils sont motorisés, les individus ne se posent plus systématiquement la question du choix modal dans leurs déplacements urbains. Or, l'on sait la dynamique contemporaine et l'importance des forces qui poussent à la motorisation. D'une certaine façon, « tout se passe comme si, l'investissement affectif et financier dans l'automobile trouvait des raisons à longue portée, le véhicule se pliant ensuite à des usages banaux, fréquents, à courte portée »³²⁰.

Ces représentations attachées à un corps de pratiques, les agents sociaux les produisent à la fois individuellement et collectivement. Elles sont associées à la détention d'un capital, que l'on pourrait qualifier *a priori* de technologique en tant que relatif à la possession d'une automobile, mais qui est surtout efficient à partir du moment où il est associé à d'autres espèces de capital. Ainsi, le champ de l'automobile trouve sa dynamique première dans les promesses de distribution de capital symbolique dont il se révèle pourvoyeur. Mais la production d'une demande sociale d'automobile est aussi plus largement inhérente à l'inscription de ces agents sociaux que sont les automobilistes dans d'autres champs. Dans cette perspective, il nous appartiendra par la suite d'approcher en quoi la possession et l'usage d'une automobile se révèlent finalement associés à un positionnement stratégique efficace dans ces différents champs, notamment dans le champ des déplacements et dans le champ urbain. Pour l'instant, contentons-nous de souligner en quoi la demande d'automobile, comme l'offre d'ailleurs, constitue avant tout un produit social et s'avère portée par des représentations qui font montre d'une réelle capacité à orienter les préférences des agents. Dans ces conditions, on comprend mieux la difficulté, pour ne pas dire l'inutilité, à aller à l'encontre de ces représentations. C'est pourquoi, pour pallier aux dérives observées dans la domination de ce moyen de transport, « il ne s'agit pas de supprimer l'automobile, il ne s'agit pas, non plus, de "démystifier" la voiture. Il s'agit de se servir de ces représentations positives et valorisées et de mettre en évidence les risques – selon tel ou tel comportement – de voir les fonctions, qui sont le plus appréciées dans l'automobile, altérées. »³²¹ A défaut et confrontés à des politiques plus agressives de remise en cause de leurs pratiques, il y a paradoxalement fort à parier que les possesseurs de voiture continueront à défendre coûte que coûte leur "pré-carré" et à se retrancher sur un espace qu'ils ont fortement investi, cette automobile qui est devenue le premier territoire de ces individus en quête de mobilité.

Chapitre 3 - Les automobilistes et l'espace urbain : les fondements d'une territorialité automobile

Poser la question de l'existence d'un territoire urbain de l'automobile passe par la mise en

³²⁰ PLAN URBANISME CONSTRUCTION ARCHITECTURE, op.cit., p.21.

³²¹ P. FOURNIER-CHAMPELOVIER, op.cit., p.391.

évidence d'une forme spécifique de territorialité liée à l'utilisation de ce moyen de transport. En effet, compte tenu de la part d'appropriation que recèle le processus territorial, la régularité des pratiques quotidiennes des automobilistes et les récurrences de leurs représentations doivent permettre d'identifier non seulement les composantes mais également les grands principes d'organisation de ce territoire. Dans cette optique, nous commencerons par reposer, en les précisant dans le contexte de ce chapitre, les fondements théoriques de notre travail. Puis nous nous interrogerons sur les formes des appropriations spatiales liées à l'automobile, avant de mettre en évidence une mutation qui nous semble incontournable dans la façon qu'ont les automobilistes d'envisager l'espace urbain : celle qui tend à estomper l'espace face au temps. Ce faisant, nous dessinerons notre conception d'un territoire automobile qui, s'il commence dans l'habitacle du véhicule, s'étend évidemment bien au-delà, sur les infrastructures et dans les lieux auxquels il donne accès, englobant dans sa diversité tout un environnement fixe et circulatoire qui peut lui être rattaché.

3.1. Représentations et appropriation, de l'espace au territoire

*« Avant d'être perception, le territoire est peut être construction ; mais la perception elle-même ? »*³²²

Jusqu'à présent, tout en définissant progressivement les contours de notre approche des comportements automobiles, nous avons évité d'introduire le rôle et l'importance de l'espace, tant ils méritaient à notre sens d'être étudiés de manière plus spécifique. Pour cela, il convient de s'appuyer sur un corpus théorique sensiblement enrichi tout en restant cohérent.

Nous avons souligné les surdéterminations qui s'imposaient à l'individu-automobiliste en tant que tel et nous avons tenté d'identifier les valeurs auxquelles il adhérerait implicitement, tout en n'oubliant pas ce qu'il pouvait y avoir de contradictoire entre le fait de partager, en tant qu'automobilistes, un certain nombre de représentations et de comportements communs et la difficulté à constituer un groupe homogène et autonome. Si on intègre à présent une réflexion spatiale à ces premiers enseignements, se pose alors d'elle-même la question de l'existence d'un territoire propre aux usagers de la voiture particulière. Car, pour que ce territoire existe et puisse être appréhendé, il semble impératif que ce groupe possède un minimum de cohésion. Pour en juger, nous partirons d'une réflexion sur les individus pour arriver au groupe, en interrogeant cette fois-ci les représentations et les pratiques spatiales des automobilistes. Nous tenterons ainsi de définir un type d'appropriation de l'espace qui leur soit propre et finalement une forme de territorialité qui leur soit spécifique.

Les représentations : du concept au courant d'analyse géographique

« Produit et processus d'une élaboration psychologique et sociale du réel »³²³, la

³²² M. RONCAYOLO, *op.cit.*, p.183.

³²³ D. JODELET, *Les représentations sociales*, Paris, P.U.F., 1989, p.13.

représentation consiste « soit à évoquer des objets en leur absence, soit lorsqu'elle double la perception en leur présence, à compléter la connaissance perceptive en se référant à d'autres objets non actuellement perçus. »³²⁴ Les représentations spatiales permettent ainsi d'éclairer la transaction qui s'opèrent entre l'individu et son environnement. Elles conditionnent alors sa pratique de l'espace mais l'inverse est également vrai, c'est-à-dire que l'individu développe ses représentations à partir de ses propres pratiques. En la matière, l'interprétation causale devient donc obsolète du fait des perpétuelles interactions qui existent au sein du couple "représentations – pratiques spatiales".

S'intéresser aux représentations semble néanmoins impliquer une mise en avant du sujet et de sa subjectivité. C'est d'ailleurs une des principales caractéristiques de l'ancienne géographie de la perception, devenue géographie des représentations. Inspirée par la psychologie cognitive et développée à partir de la géographie anglo-saxonne de la perception et du comportement qui émerge dans les années 60 aux États-Unis en réaction à la géographie quantitative, elle incarne dans sa discipline un courant phénoménologique, humaniste voire existentialiste. Tenant de l'individualisme méthodologique, cette approche phénoménologique repose sur la prise en compte première de l'individu en tant que tel. Antoine Bailly considère ainsi que « l'espace n'existe qu'à travers les perceptions que l'individu peut en avoir, qui conditionnent nécessairement toutes ses réactions ultérieures. »³²⁵ En ce sens, l'homme devient, plus que sujet, « acteur géographique, le lieu est son espace de vie ; toutes les relations s'y mêlent dans un écheveau de liens véhiculant nos sentiments personnels, nos mémoires collectives et nos symboles. »³²⁶ Pierre Sansot retranscrit bien cette philosophie d'ensemble en expliquant alors que « la ville se compose et se recompose, à chaque instant, par les pas de ses habitants ». ³²⁷ On peut également souligner que c'est une voie qui a introduit en géographie le questionnement ancestral sur le statut du réel et des objets, car elle suppose d'une certaine façon que « l'objet observé ne demeure pas identique à lui-même à partir de l'instant où je l'observe. »³²⁸ En fin de compte, on ne reconnaît pas ici l'existence d'une réalité géographique extérieure à l'homme car c'est ce dernier qui la crée à travers la perception qu'il en a. Il s'agit donc de considérer l'espace par rapport à la représentation qu'en ont les individus.

Plusieurs concepts et outils d'analyse sont venus appuyer cette nouvelle façon d'étudier l'espace. Les principaux sont :

³²⁴ J. PIAGET, B. INHELDER, op.cit., p.157.

³²⁵ 1977, cité in R. FERRAS, *Ville : paraître, être à part*, Reclus, 1990, p.35.

³²⁶ A. BAILLY, 1989, cité in A. BAILLY, R. SCARIATI, *L'humanisme en géographie*, Anthropos, Paris, 1990, p.158.

³²⁷ P. SANSOT, op.cit., p.139.

³²⁸ H. GUMUCHIAN, *De l'espace au territoire. Représentations spatiales et aménagement*, Collection Grenoble Sciences, 1988, p.37.

- d'abord la notion d'espace de vie, qui comprend l'ensemble des lieux fréquentés par l'individu et qui correspond à l'espace concret du quotidien, à l'aire des pratiques sociales ;
- ensuite l'espace représenté, qui fait intervenir l'imaginaire, le rêve, mais dont nous verrons qu'il est aussi construction individuelle et collective ;
- enfin, sans doute le plus fameux, l'espace vécu, concept popularisé par Armand Frémont et qui peut être considéré comme la synthèse des deux précédents, englobant l'ensemble des lieux fréquentés par l'individu mais aussi les interrelations sociales qui s'y nouent et les valeurs psychologiques qui y sont projetées et perçues.

Ce survol des principaux concepts de ce que nous avons appelé la géographie des représentations mérite enfin que l'on resitue quelques-unes des notions qu'elle propose dans un schéma d'analyse unifié et global. Dans cette optique, Guy Di Méo propose de considérer que « l'édifice construit sur les bases de la matérialité et des pratiques (l'espace de vie) s'enrichit de la pulpe des échanges sociaux (espace social), des charges émotives, des images et des concepts individuels, quoique d'essence sociale, qui forgent notre représentation du monde sensible et contribuent à lui conférer du sens (espace vécu). »³²⁹ Ce recadrage nous donne d'ailleurs l'occasion d'insister sur ce qui constitue à notre sens un des écueils potentiels de l'approche commune à ce courant de pensée : la tentation de se contenter d'une vision de l'espace purement subjective et de se résoudre à abandonner une lecture du monde en tant que produit sociétal.

Se positionner dans le débat entre approche individualiste et holiste ?

Si les représentations individuelles mettent d'elles-mêmes en relation le réel, le sujet psychologique et le sujet abordé dans sa dimension sociale, avec son apprentissage et ses codes sociaux, nul n'échappe totalement à ce choix qui consiste à mettre en avant une des facettes de cette réalité, donc à privilégier, dans l'explication scientifique, les paramètres individuels ou les paramètres sociaux.

En ce qui nous concerne, nous ne contestons absolument pas le fait que les individus possèdent un degré d'autonomie dans leurs représentations et leurs pratiques spatiales. Il nous apparaît également clairement que la complexité des conditionnements sociaux rend difficile et dangereux tout déterminisme. Enfin, nous reconnaissons volontiers que l'échelle individuelle constitue le niveau élémentaire pour lequel les représentations et les pratiques de l'espace font sens. Les phénomènes collectifs résultent donc d'actions individuelles, dans une perspective où ces individus ne sont pas de simples jouets des structures sociales. En revanche, nous ne pouvons ignorer qu'un univers de structures existe bel et bien en dehors des individus qui le conçoivent. Soulignant l'importance des structures mentales portées par les individus et « tranchant ce débat stérile entre "psychologisme" et "sociologisme", Pierre Bourdieu (P. Bourdieu 1979, 1980) a montré que pratiques et représentations résultent en permanence, pour chaque individu vivant en société, d'un double processus (mental) "d'intériorisation de l'extériorité" et (social) "d'extériorisation de l'intériorité". Cela signifie que si les structures sociales objectives

³²⁹ 1998, *ibid.*, p.127.

conditionnent la subjectivité, cette dernière, en s'autonomisant, rétroagit aussi sur le contexte social qui l'a produite. »³³⁰ Gardons-nous alors de nier toute détermination sous prétexte de la simplification inhérente aux analyses purement déterministes. Autant en matière de perception que de représentation, et donc de pratique, ces déterminations et conditionnements collectifs, sociaux ou culturels nous apparaissent incontournables.

En partant du principe qu'une organisation du monde s'impose tout de même à notre perception et à nos représentations et que ces dernières sont également produites et véhiculées par les groupes sociaux ou les instances du pouvoir, nous considérons finalement que la ville est bien une réalité différemment vécue et pratiquée, mais plutôt en fonction de positionnements collectifs. Nous restons donc fidèle à nos présupposés théoriques originels, même si certains apports de la géographie des représentations nous permettent d'élargir et d'enrichir notre champ d'investigation.

En faisant de l'espace vécu une des dimensions de la position sociale et en insistant sur le lien entre les conditionnements sociaux et « les formes de représentation, de pratiques, de manifestations socioculturelles sur la ville »³³¹, c'est finalement de territorialité dont il est implicitement question. L'espace redevient ainsi, avant tout, « un produit progressivement construit par les sociétés, à leur image ou en fonction de l'image qu'elles se donnent d'elles-mêmes, dans l'historicité de leurs pratiques ».³³² L'étude des représentations s'avère intéressante par ce qu'elles peuvent signifier en elles-mêmes mais également indispensable afin de comprendre certaines pratiques spatiales, tant il est vrai qu'« il existe des images des lieux qui touchent à nos êtres, aux mémoires collectives..., au-delà des paysages et des pratiques dites objectives ; et sans ces images, comment pourrait-on comprendre ces mêmes pratiques ? »³³³ Pour autant, la territorialité ne peut se réduire à l'espace vécu. Si le territoire se construit aussi par des pratiques et des croyances, le caractère profondément social et culturel de ces dernières fait qu'il reste en premier lieu un élément appris par les individus. Ce territoire qui apparaît comme une construction sociale et un produit de l'histoire, chaque acteur social peut certes le déformer mais il contribue également à la reconstituer, au fil de ses pratiques et de ses représentations ; « les procédures psychologiques restent subordonnées, sur ce point, aux modèles culturels transmis ou édifiés : appropriation, pouvoir, représentations s'y combinent. »³³⁴

Sans trancher complètement entre les deux termes de ce que Pierre Bourdieu considère comme une alternative ruineuse entre individualisme et holisme, on aura bien compris qu'à notre sens, les individus sont d'abord agents avant d'être véritables acteurs. Même si on peut admettre que le social, et donc le territoire, ne se décode qu'à la faveur

³³⁰ G. DI MEO, 1998, op.cit., p.65.

³³¹ R. FERRAS, op.cit., p.20.

³³² J.B. RACINE, *Les représentations en acte*, 1985, cité in G. Di Méo, 1991, op.cit., p.126.

³³³ A. BAILLY, R. SCARIATI, op.cit., p.161.

³³⁴ M. RONCAYOLO, op.cit., p.189.

d'actions individuelles, nous sommes alors d'avis que ces dernières persistent à ne revêtir leur véritable sens que par référence au contexte qui contribue à les susciter.

Les cartes mentales : questionnement sur un outil d'analyse des représentations et des pratiques spatiales

Mais qu'y-a-t-il dans la tête des individus ? A cette question, le géographe aura tôt fait de répondre : des cartes ! Mentales bien sûr...

Ces dernières constituent en effet l'un des instruments de travail les plus intéressants de la géographie des représentations. Supposées être une des principales méthodes de recueil et de traitement des représentations, elles constituent, selon Downs et Stea, « la plus évidente des métaphores spatiales »³³⁵. La carte mentale n'est cependant que le produit, l'expression graphique du processus de cartographie mentale qui regroupe « l'ensemble des activités cognitives ou mentales qui nous permettent de nous rappeler, et de manipuler les informations relatives à l'environnement spatial. »³³⁶ La cartographie mentale est donc un processus extrêmement utile à l'individu pour résoudre ses problèmes spatiaux, en substituant la cognition à la perception. En revanche, dans quelle mesure un travail à partir de cartes mentales peut-il constituer une base scientifique intéressante, pertinente et fiable ?

A priori, il s'agit à l'évidence d'un matériau riche en promesses, nous offrant de découvrir les représentations spatiales des individus à partir de simples dessins. Néanmoins, ce matériau recouvre à la fois un indiscutable et extraordinaire intérêt intellectuel, et une utilisation scientifique sujette à des nombreuses réserves. Il comporte en effet plusieurs limites et de nombreux écueils.

D'abord, si la carte mentale est la représentation mentale de l'environnement géographique d'un individu, elle évolue, chez celui-ci, selon l'âge, selon ses connaissances et ses pratiques spatiales et doit donc être considérée sous un angle dynamique, en tant que processus. C'est non seulement un produit en perpétuel devenir mais également un produit dont la richesse n'est pas indifférente à l'appartenance sociale de l'individu, à son âge, à sa familiarité avec le milieu urbain, à son ancienneté dans un espace ou encore à sa façon de s'y mouvoir. En outre, la différence d'entraînement à la conception et au dessin de cartes, les capacités physiques et mentales ou tout simplement les talents graphiques interviennent aussi dans leur réalisation.³³⁷ Ce sont là autant d'éléments qui accroissent la complexité de leur interprétation. Mais ces difficultés, après tout inhérentes à nombre de démarches scientifiques, ne constituent pas des motifs suffisants pour renoncer à y recourir.

La limite la plus évidente de cet outil tient au fait que, si la conception d'une carte

³³⁵ R.M. DOWNS, B.D. STEA, *Des cartes plein la tête. Essai sur la cartographie mentale*, Edisem, Québec, 1981, p.170.

³³⁶ R.M. DOWNS, B.D. STEA, p.4.

³³⁷ Même si différentes méthodes peuvent être utilisées pour pallier à cette difficulté : cf. G. VIGNAUX, "Schémas cognitifs et cartographies mentales. Le réseau des transports parisiens", in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°39, pp.56-67.

mentale évoque les représentations de la personne enquêtée, elle n'équivaut pas à une mise à plat totale de celles-ci. « Entre représentations et cartes mentales se localisent le procédé graphique et le code de communication, eux-mêmes expression de paramètres physiques et sociaux largement indépendants des représentations elles-mêmes. »³³⁸ De plus, les véritables cartes mentales des individus ne sont pas nécessairement des représentations visuelles de l'espace. Pour certains, les sons et les odeurs jouent un rôle aussi important que les informations visuelles. Pour d'autres, une image ne vaut pas un mot. Quant aux représentations verbales, elles passent à travers les mailles du filet.

Ces mêmes facteurs limitants se retrouvent lors de l'exploitation et du traitement des cartes mentales. Écartelée entre le recours à des méthodes quantitatives et à des raisonnements psychologiques, l'interprétation peine à trancher ce dilemme. Les techniques quantitatives s'avèrent fort utiles et constituent de sérieux supports d'analyse. Mais elles ne peuvent épuiser à elles seules l'intérêt des cartes mentales, sous peine de parvenir à des conclusions incomplètes ou réductrices. Elles nécessitent donc un complément psycho-sociologique interprétatif qui peut s'aider, comme le préconise Kevin Lynch, d'un supplément d'information provenant d'un entretien. Ensuite, « le traitement de cette information "cartes mentales" impose la construction d'un modèle dans lequel sont mis en évidence les points communs à l'ensemble de ces cartes collectées. »³³⁹ On effectue en fait une double comparaison. Les cartes mentales sont rapportées à la réalité du terrain afin d'identifier les biais mais sont aussi confrontées les unes aux autres pour mieux identifier les variables explicatives. Cette seconde opération est, et de loin, la plus délicate. Parvenir à dégager des régularités n'est déjà pas chose facile. D'ailleurs, tous ceux qui s'y sont essayés le reconnaissent : « s'attendre à trop de similarité c'est mal comprendre la nature du processus de cartographie mentale. (...) La cartographie mentale ne reproduit pas ; elle sélectionne, construit et organise. » En somme, « il n'existe pas *une* réponse à la question de savoir si les cartes mentales sont similaires. Elles sont à la fois semblables et dissemblables. Par dessus tout, elles sont le produit d'un processus qui répond à la fois à des exigences sociales et à des besoins individuels. »³⁴⁰

La complexité du travail sur les cartes mentales augmente encore lorsque l'on recherche ce qui peut expliquer régularités et différences. A partir de représentations du quartier et de la ville collectées auprès de résidents lyonnais, nous avons souhaité voir si les ressemblances et les tendances dégagées étaient explicables par une analyse plaçant au premier plan l'utilisation du mode de déplacement. Or, à ce niveau, les limites de l'analyse nous semblent être devenues définitivement rédhibitoires : du fait du grand nombre de facteurs et de la corrélation entre certains d'entre eux, il nous est apparu irréaliste de démontrer que le moyen de transport utilisé était bien le facteur explicatif le plus pertinent d'une particularité cartographique et que nul autre facteur, ou conjonction de facteurs, ne pouvait prétendre à un tel rôle ; au final, la corrélation entre ce facteur du mode de déplacement considéré isolément et certaines spécificités de la représentation

³³⁸ A. BAILLY, B. DEBARBIEUX, op.cit., p.162.

³³⁹ H. GUMUCHIAN, op.cit., p.148.

³⁴⁰ R.M. DOWNS, B.D. STEA, op.cit., p.86.

s'est avérée impossible à définir correctement.

Évidemment, il ne s'agit pas ici de rejeter totalement les cartes mentales en tant qu'outil de connaissance scientifique. Celles-ci nous apparaissent toujours intéressantes lorsqu'il s'agit d'étudier par exemple les représentations et les pratiques que les individus ont d'un espace spécifique, l'influence d'une nouvelle infrastructure sur l'évolution de la perception d'un quartier ou encore plus globalement *l'image de la ville*. En revanche, leur pertinence nous paraît s'estomper quand on cherche à définir l'importance d'un caractère propre, comme le moyen de transport utilisé, dans les pratiques et les représentations spatiales – et ce d'autant plus que personne n'est exclusivement piéton, usager des transports en commun ou automobiliste. Cet abandon de l'utilisation des cartes mentales en tant qu'outil d'analyse résulte donc d'un choix scientifique raisonné et justifié. Au mieux, pourrions-nous utiliser les cartes collectées en tant qu'illustration de nos propos, ce qui n'est pas d'ailleurs sans risques, notamment celui de légitimer *a posteriori* nos analyses grâce à un outil dont nous avons montré les limites présentes. C'est pourquoi l'utilisation que nous en ferons ne doit pas être interprétée dans cette perspective mais bien comme un procédé illustratif de conclusions qui ne leur doivent rien.

Des métastructures aux formations socio-spatiales : l'émergence du territoire

*La société des individus*³⁴¹ dans laquelle nous vivons confère une portée capitale aux questions d'agréments individuelles et de conditionnements collectifs. Tirillée entre ces deux sphères fondamentales – individuelles et collectives –, l'explication scientifique a besoin, pour en décrypter les interrelations, de concepts analytiques pertinents. L'explication géographique doit, quant à elle, concilier ces desseins avec un souci de compréhension des phénomènes spatiaux. Trois notions, développées notamment par Guy Di Méo, répondent, selon nous, à ces visées : il s'agit des concepts d'espace objectif, de métastructure et de formation socio-spatiales.

La *métastructure socio-spatiale* est propre à chaque individu. Elle se forme à partir de l'espace vécu, de l'espace perçu, mais aussi de l'espace imaginé dans le cadre de ses rapports sociaux. Elle lui permet notamment de se situer par rapport à la société. A travers sa pratique de l'espace et ses rapports sociaux, l'individu se construit, jour après jour, sa métastructure socio-spatiale : articulant des territoires compacts et des réseaux diffus, « structure-espace floue, plasma extensible et rétractile d'essence sociale, ses formes épousent et traduisent les destinées socio-économiques contingentes du sujet qui la décrit et lui donne vie par le miracle permanent de ses représentations »³⁴² ; l'espace résidentiel, l'habitat et les lieux les plus communs qui l'escortent, y constitue un ensemble de structures territoriales élémentaires ; au-delà de celles-ci, la métastructure forge l'unité de l'espace vécu que l'acteur social construit en maille ou en réseau.

En renvoyant à l'espace tel qu'il est perçu, représenté et vécu par les individus, les

³⁴¹ C'est le titre d'un livre du sociologue allemand Norbert Elias.

³⁴² G. DI MEO, 1991, op.cit., p.127.

métastructures socio-spatiales sont d'abord l'œuvre spécifique des acteurs. Mais, comme le montre leur superposition, elles n'échappent pas aux conditionnements socio-culturels. Les individus étant des êtres sociaux, leurs représentations, leurs pratiques et leurs perceptions ne peuvent faire abstraction de cette dimension.

Simplement, il existe des médiations entre les sujets et leur environnement socio-culturel. Cela peut être la médiation du discours ou de l'image par exemple, qu'un exemple relatif à la perception illustre bien : en effet, on a souvent tendance à croire que, contrairement aux représentations, celle-ci est d'essence purement individuelle ; or, à travers sa retranscription dans le langage, on constate que certaines ethnies distinguent plusieurs types de blanc, là où d'autres n'en distinguent qu'une, ce qui montre bien que la perception des couleurs est aussi déterminée par l'appartenance culturelle ; finalement, « les perceptions sensorielles paraissent l'émanation de l'intimité la plus secrète du sujet, mais n'en sont pas moins socialement et culturellement modelées. »³⁴³ Mais c'est aussi, et surtout pour ce qui nous concerne, la médiation de l'espace. La matérialité du territoire pèse en effet sur les métastructures socio-spatiales. Nos perceptions et plus encore nos représentations se construisent à partir d'un double influx : celui qui émane de notre psyché, mais aussi celui qui transite par l'espace que nous nous représentons. Or, ce dernier est puissamment normé. Ses structures objectives et les signes qu'elles émettent canalisent notre perception et contribuent à façonner nos représentations. Derrière les métastructures socio-spatiales, s'impose donc un *espace objectivé*, rationalisé de longue date par l'action sociale, forgé par la succession historique des formations socio-économiques et de leurs modes de production dominants. Cette objectivation, en induisant des normes de production idéelles, conditionne donc les métastructures individuelles par la médiation de l'espace et de sa matérialité.

Par conséquent, « lorsque l'on suggère la superposition de métastructures socio-spatiales multiples et hétérogènes, c'est à un tout autre concept, différent de celui d'espace vécu qu'il convient, selon [Guy Di Méo], de faire appel. Nous parlerons de *territoire* et de *formation socio-spatiale*. (...) Fréquentés, vécus et investis par le sujet social, les lieux des métastructures deviennent des territoires ; un territoire d'autant mieux reconnu que les pratiques sociales lui confèrent un sens commun. »³⁴⁴ En proposant l'outil conceptuel des formations socio-spatiales, Guy Di Méo parie sur l'existence d'un rapport entre les structures objectivées de l'espace, façonnées par les forces institutionnelles, et les représentations individuelles qui s'en nourrissent et les nourrissent. Ces phénomènes révèlent ainsi la nature éminemment dialectique des rapports espace-société. Car, tandis que le sujet social donne du sens à ses représentations, l'espace se comporte dans l'acte perceptif comme un signifiant portant sa part de sens.

Finalement, si c'est bien la superposition des expériences socio-spatiales individuelles qui accouche à travers un imaginaire collectif d'un véritable territoire, il existe parallèlement une territorialité qui forge au contraire une géographie suffisamment objective pour que les acteurs sociaux l'identifient et, le cas échéant, s'approprient ses

³⁴³ D. LE BRETON, *Les Passions ordinaires, Anthropologie des émotions*, Armand Colin, 1998, p.64.

³⁴⁴ G. DI MEO, 1991, op.cit., p.140-142.

éléments. Le territoire participe alors du conditionnement social des individus par l'adoption de schèmes collectifs de perception et par l'acquisition et l'usage de codes sémantiques. La territorialité constitue, quant à elle, un moyen de ramener l'individu à sa condition de sujet interprétant un environnement chargé de signes et de symboles.

Trouver des métastructures socio-spatiales aux caractéristiques proches pour l'ensemble des automobilistes permettrait donc de conclure à l'influence dominante en la matière de formes d'objectivation de l'espace. Cela suppose de travailler sur l'espace géographique pour étudier le territoire, tout en sachant que les liens entre espace et territoire fonctionnent à double sens : l'espace est incontestablement le matériau à partir duquel sont construits les territoires ; mais il est tout autant le produit de la territorialisation et, de ce fait, une matrice. Seulement, comme l'espace géographique est exclusivement d'ordre matériel, la réflexion doit s'enrichir des sens et des pratiques de cet espace. C'est ainsi que se révéleront les phénomènes d'appropriation de l'espace qui constituent, rappelons-le, l'assise de la genèse du territoire.

3.2. Les automobilistes dans la spécificité de leur rapport à l'espace

*« Vivre en voiture, c'est voir le monde à travers un pare-brise. »*³⁴⁵

Les techniques ont souvent une action, même minime, sur l'espace. Celles qui modifient le rapport à l'espace des individus qui les utilisent sont déjà beaucoup plus rares. Nous pensons que l'automobile est de celles-là. En effet, l'espace urbain nous semble devoir être vécu différemment, selon que l'on utilise ou non ce moyen de transport. Cela s'explique par des modalités particulières de perception, de représentation et finalement de pratique de l'espace. Tout cela se traduit dans les propriétés matérielles de l'espace, ce marquage physique devenant finalement le symbole d'une inscription territoriale.

3.2.1. Des modalités spécifiques d'appropriation de l'espace

Le "rapport automobile" à l'espace est d'abord affaire de perception

Si se déplacer avec un certain mode détermine un certain type de rapport à l'espace urbain, c'est d'abord par le biais du procès perceptif. Le particularisme lié au déplacement automobile dans un cadre urbain se révèle en effet dès la phase de perception de cet environnement par l'individu. Quelques rares recherches, œuvres de psychologues pour la plupart, en ont analysé les modalités. Ainsi, Carr et Schissler³⁴⁶ rapprochent la perception de l'espace par l'automobiliste de celle d'un simple observateur de la ville : celui-ci « se souvient des éléments qu'il a vus le plus longtemps, et de ceux qui, par leur forme, leur volume, leur structure, leur couleur ressortent du paysage. Le codage modifiera ensuite l'ordre de classement des souvenirs. »³⁴⁷ Ce sont, selon eux, les

³⁴⁵ M. BONNET, *op.cit.*, p.210.

³⁴⁶ S. CARR, D. SCHISLER, "The city as a trip", in *Environment and Behavior*, vol.1, n°1, 1969.

³⁴⁷ cités in A.S. BAILLY, *La perception de l'espace urbain*, Centre de Recherche d'Urbanisme, Paris, 1977, p.106.

éléments distinctifs dotés d'un nom frappant ou simple à prononcer qui seront le plus facilement codés.

La "perception automobile" de l'espace urbain ne relève pourtant pas d'une logique aussi simple. En premier lieu, elle n'admet pas un caractère linéaire et intangible. Selon l'attention que l'on prête au trajet, l'importance du trafic, l'expérience du conducteur, sa connaissance de la ville ou encore la vitesse du véhicule, les automobilistes n'appréhenderont pas l'environnement urbain de la même façon et n'en tireront pas les mêmes images : parmi les variations de ces conditions d'utilisation, il apparaît que « "le facteur essentiel est l'espace-temps, linéaire et chronologique, qui se compose et se détruit au fur et à mesure que s'effectue le déplacement" (Bertrand, 1974). Suivant la rapidité, le sens de la progression, le but à atteindre, la perception de l'automobiliste varie (Appleyard, 1964). »³⁴⁸

Pourtant, quelques grands principes perceptifs se révèlent finalement récurrents. La perception est à l'évidence fonction de la mobilisation des sens humains. Or, en voiture, ces derniers se réduisent presque exclusivement au sens visuel, le véhicule agissant comme un filtre qui laisse peu de place à l'odorat ou à l'ouïe dans l'appréhension de l'environnement urbain. Au demeurant, la vision de l'automobiliste elle-même est partielle, limitée voire déformée. Appleyard a ainsi noté que, contrairement au piéton qui tend davantage à remarquer les détails visuels, le migrant automobile se contente le plus fréquemment d'ensembles généraux, souvent formés par la répétition d'éléments, comme les arbres le long d'une voie de circulation. Le même auteur, dans des recherches ultérieures menées en collaboration avec Lynch et Myer³⁴⁹ sur le paysage de l'automobiliste, complexifie sa problématique en reliant le procès perceptif aux nécessités inhérentes au déplacement automobile. Ainsi, « l'environnement, pour être vécu depuis la voiture, doit apporter une certaine satisfaction : l'automobiliste lie repères et espaces vécus, ce qui lui permet de s'orienter et de suivre son déplacement. »³⁵⁰

La démarche de Hall à ce propos reprend sensiblement les mêmes éléments, même si elle se veut plus sociale. Il admet que, « non seulement la voiture coupe ses occupants du monde extérieur en les enfermant dans un cocon de métal et de verre, mais en fait elle émousse également la sensation du mouvement dans l'espace. La disparition de cette impression ne résulte pas seulement de l'isolation par rapport à la surface du sol et au bruit, mais elle a aussi une origine visuelle. Le conducteur lancé (...) se déplace dans le flot de la circulation et le détail de l'environnement immédiat est pour lui brouillé par la vitesse. »³⁵¹ A l'instar de beaucoup d'autres, Hall fait de la vitesse l'élément clé de la spécificité du "rapport automobile" à l'espace. « La vitesse de l'auto ne brouille pas seulement les images proches, elle altère profondément le rapport global avec le

³⁴⁸ A.S. BAILLY, op.cit., p.36.

³⁴⁹ D. APPLEYARD, K. LYNCH, J. MEYER, *The view from the road*, Cambridge, MIT Press, 1965. Les auteurs s'y livrent à une analyse introspective des déplacements en voiture à New York, Hartford, Boston et Philadelphie.

³⁵⁰ A.S. BAILLY, op.cit., p.103.

³⁵¹ E.T. HALL, op.cit., p.216.

paysage. (...) [A vitesse réduite, les] espaces, les distances et le paysage tout entier prennent une signification plus intense. A mesure qu'augmente la vitesse, la participation sensorielle décroît progressivement jusqu'à disparaître complètement. (...) L'élasticité des ressorts, des sièges et des pneus, la direction assistée et la lisse monotonie des routes, contribuent à une expérience irréelle de notre terre. »³⁵²

Les caractéristiques techniques de l'automobile, au premier rang desquelles la possibilité de se déplacer rapidement, déterminerait donc des conditions de perception qui seraient à l'origine d'une appréhension particulière de l'espace, mais aussi d'un rapport spécifique aux autres individus – pas uniquement automobilistes cette fois-ci. Ces deux facettes sont indissociables pour qui entend parler de territoire, car « l'appropriation ne porte pas d'abord sur de l'espace, mais sur telle relation entre une forme de sociabilité et l'espace. »³⁵³ Ainsi, pour Hall, « la voiture isole l'homme de son environnement comme aussi des contacts sociaux. Elle ne permet que les types de rapport les plus élémentaires, qui mettent le plus souvent en jeu la compétition, l'agressivité et les instincts destructeurs. »³⁵⁴

Outre ces éléments de sociabilité, les réflexions de Hall ont le mérite de nous interroger sur le statut de l'espace pour l'automobiliste. Cette expérience irréelle de l'espace matériel, renforcée par une atténuation progressive de la participation sensorielle, à laquelle semblent être condamnés les utilisateurs de la voiture particulière, ne réduit-elle pas l'espace urbain, dans les représentations de ces derniers, à sa seule dimension de paysage ?

Quand l'espace urbain se réduit à quelques signes dans un paysage qui tient du décor

Le paysage est par définition une interprétation, une représentation de l'espace. Dans le sens où nous l'entendons, un paysage n'existe donc pas en tant que tel, « il est l'expression visible, la représentation perceptible du milieu géographique »³⁵⁵. Il tient alors de l'image. Que cette dernière soit construite de toute pièce, instrumentalisée ou plus spontanée car née des pratiques individuelles, là n'est pas pour l'instant la question. Ce qui nous semble essentiel, c'est d'abord cette propension, propre à l'automobiliste, à réduire l'espace à sa seule dimension paysagère – même si cela n'est pas forcément réducteur : ainsi Augustin Berque, en envisageant le paysage comme une médiation, lui confère une importance et une fonction essentielles car « la motivation paysagère qui nous met en prise avec notre environnement participe à l'institution de la conscience qu'une société a d'elle-même, c'est-à-dire, en définitive, à l'institution de la société. »³⁵⁶

Tel que nous le considérons ici, le paysage reste en fait fortement affilié à la genèse

³⁵² *ibid.*, p.217.

³⁵³ J.F. AUGOYARD, *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*, Editions du Seuil, Paris, 1979, p.84.

³⁵⁴ *ibid.*

³⁵⁵ P. BAUD, S. BOURGEAT, C. BRAS, *Dictionnaire de géographie*, Initial, 1995, p.109.

du concept.³⁵⁷ Né d'un processus de distanciation de l'homme par rapport à son milieu, il relève originellement d'une stratégie d'image. Sans se départir d'une fonction d'« artialisation »³⁵⁸ à dominante esthétique, le paysage s'avère être rapidement un moyen d'affirmation sociale et de domination politique. Il tient donc à la fois du décor, de la représentation tout en étant porteur de symboles et de signes. Mais si, en géographie comme ailleurs, formes et fond ne sont jamais totalement dissociés, l'appréhension des premières ne suffit pas à comprendre et à s'approprier totalement le second.

En ayant une expérience corporelle de l'espace urbain extrêmement réduite, les automobilistes tendent à le considérer comme un décor, l'appauvrissant ainsi considérablement dans son contenu même, notamment en sens. Or, "consommer" l'espace urbain comme une simple image n'est pas sans conséquence. Car cet espace « ne s'adresse pas à l'œil seulement, mais concerne le corps entier et ne peut, sous peine de réduction, être traité dans le seul cadre d'une esthétique de la vision. »³⁵⁹ Cela revient à dissocier nettement la matérialité spatiale dans toute sa complexité d'une représentation forcément simplifiée. Les pratiques socio-spatiales s'en trouvent obligatoirement affectées.

Ce processus s'opère en réalité par sélection des éléments spatiaux. Tous ne subissent pas ce sort et certains au contraire acquièrent pour les automobilistes une importance et un sens parfois inattendus. Ceux qui échappent à la règle sont en fait ceux qui sont directement concernés par l'acte de déplacement, que ce soit des éléments constants et fondateurs (les "couloirs de progression" de l'automobile, la chaussée des rues ou les routes avec leurs panneaux de signalisation) ou des éléments singuliers (accidents de parcours qui enrichissent le cheminement, carrefours, monuments ou bâtiments distinctifs... etc.). Les premiers constituent ce que nous appellerons l'espace de la mobilité. Les seconds appartiennent simplement à l'espace urbain mais acquièrent, pour le migrant automobile, une utilité de premier ordre. Ils servent de points de repères lors du déplacement. Ils permettent de baliser le paysage urbain et, dans une certaine mesure, le qualifient en le valorisant et en le situant. Ils participent alors de cette lisibilité de la ville chère à Kevin Lynch. Dans les parties de la ville qui ne sont que traversées par l'automobiliste, ce dernier retient et distingue quelques éléments de repères éminemment porteurs de sens. Ces lieux, ces places, ces monuments, ces éléments distinctifs du décor sont ainsi valorisés pour des motifs fonctionnels, historiques ou culturels. Mais l'espace urbain dans son ensemble s'en trouve singulièrement appauvri, réduit à quelques éléments qui n'épuisent pas sa richesse et sa complexité.

Cette propension devient problématique dès lors qu'on attribue une certaine

³⁵⁶ A. BERQUE, *Du Geste à la cité. Formes urbaines et lien social eu Japon*, Paris, Gallimard, 1993, p.241.

³⁵⁷ Pour approfondir ce point, il est notamment possible de se reporter à l'intéressant article de François TOMAS, "Du paysage aux paysages, pour une autre approche paysagère", in *Revue de Géographie de Lyon*, volume 69, 4/94, pp.277-286.

³⁵⁸ L'expression est de François TOMAS.

³⁵⁹ F. CHOAY, "La Ville d'aujourd'hui", in G. DUBY (dir.), *Histoire de la France urbaine*, tome V, Seuil, 1985, p.253.

importance aux fonctions assurées par cet espace. En effet, les questions que pose cette "appréhension automobile" de l'espace urbain ne sont pas anodines : la valorisation, dans l'esprit des automobilistes, de l'espace de mobilité au détriment du reste de l'espace urbain n'alimente-t-il pas un processus d'extension du premier qui tend à modifier, voire à altérer, encore davantage le second ? Celui-ci, appauvri en sens, continue-t-il alors à assumer les fonctions qui étaient les siennes avant l'ère de l'automobile ? Pour répondre à ces questions, il apparaît utile de s'intéresser notamment à la notion d'espace public.

L'appropriation de l'espace public avec un espace privé (auto)mobile

Alfred Sauvy, dans son fameux essai sur l'automobile, nous rappelait, sinon la finalité, du moins les fonctions premières de l'automobile : « elle nous prend chez nous, à notre porte, avec nos bagages, nous isole du reste du monde, tout en nous transportant selon nos désirs, à notre gré. »³⁶⁰ Outre l'aspect utilitaire, il soulignait ainsi implicitement que posséder et utiliser une voiture revenaient finalement à privilégier un accès privé à la mobilité dans l'espace public.

L'automobile a tout en effet d'une sphère et d'un espace privés se déplaçant dans l'espace public. D'où le rapprochement souvent pratiqué entre ce moyen de transport et le logement : la voiture particulière tiendrait de la chambre mobile, de la maison par appendice ; « le conducteur, enfermé dans son véhicule, semble réaliser un désir d'intimité et l'on a souvent dit que l'automobile constituait une seconde maison. Mais il faudrait ajouter – ce qui modifie l'analyse du phénomène – qu'il doit s'agir d'une *maison ambulante*, d'un dedans qui se reconquiert, à chaque instant, comme dedans par rapport à un dehors qui l'assaille ; en quoi, elle s'oppose à d'autres lieux clos immobilisés comme la maison ou comme le bureau. Aussi quand un véhicule s'immobilise, son conducteur ne peut jouir de son intimité ». ³⁶¹ La voiture particulière n'est donc pas tout à fait un espace privé comme les autres, même si elle l'est indubitablement.

D'ailleurs, il semble bien que les automobilistes soient devenus au fil du temps de véritables habitants de leur véhicule. Ils individualisent et s'approprient désormais totalement ce qui n'était au départ qu'un produit de consommation standardisé. Ils personnalisent et "meublent" l'intérieur de leur véhicule avec des éléments qui ne sont pas forcément choisis pour leur valeur fonctionnelle : gadgets variés, tapis de sol, housses confortables, ventilateur, parfum d'ambiance, autoradio, téléphone... etc. « La voiture reproduit, en effet, quelque chose du salon. On y est confortablement installé, proche par nécessité les uns des autres, ce qui favorise les interactions et la civilité. Le sentiment d'être chez soi, dans une situation confortable où rien ne peut arriver, l'assurance, l'ambiance sociale sont autant de facteurs qui poussent à nier ce qui se passe au-delà. » ³⁶² L'habitacle de leur véhicule constitue alors un véritable espace de vie pour les automobilistes. Simplement, cet espace de vie est d'essence purement privée.

³⁶⁰ A. SAUVY, op.cit., p.190.

³⁶¹ P. SANSOT, op.cit., p.186.

³⁶² V. ALEXANDRE, "De la circulation automobile en milieu urbain", in *TEC*, n°89, juillet-août 1988, p.10.

Même durant l'activité de conduite, c'est dans cet espace restreint que le conducteur noue l'essentiel de ses relations de sociabilité. Celles qu'il tisse avec l'extérieur sont, nous l'avons vu, de faible consistance et largement dépersonnalisées. D'ailleurs, même s'il est seul dans son véhicule, il n'essaie généralement pas de tisser des liens de sociabilité avec son environnement extérieur proche, le maintien à tout prix de liens de sociabilité de proximité n'étant normalement pas sa préoccupation principale.

Ce comportement n'est pas éloigné d'une certaine demande d'isolement, d'un « repli alvéolaire » selon l'expression de Paul Yonnet. En privilégiant, lors de son parcours dans l'espace public, son maintien dans une sphère privée, l'automobiliste obéit à une logique de carapace, de bulle protectrice. Cela participe d'une protection de la part de l'individu contre les aléas potentiels du cheminement dans l'espace public, que ce soit des événements extérieurs, comme les intempéries par exemple, mais aussi par ricochet de la rencontre avec "l'autre". Nous ne reviendrons pas sur les relations spécifiques qui se tissent entre les utilisateurs de la voiture particulière et que nous avons décrites au chapitre précédent, relations à faible consistance, sans confrontation concrète et dans lesquelles l'alter ego automobiliste est avant tout considéré en tant que véhicule étranger voire en tant qu'obstacle. Simplement, la relation humaine et personnalisée de ces migrants avec les autres usagers de l'espace semble aussi dégradée : si le piéton et le cycliste avancent pourtant "à visage découvert", ils sont souvent au mieux des éléments du paysage, au pire des obstacles lorsqu'ils s'aventurent sur la chaussée ; l'attitude des conducteurs est d'ailleurs particulièrement éloquent à cet égard. En fait, « l'auto boit l'obstacle mais sépare les hommes et la nature. Le déplacement est parfois facilité mais la communication appauvrie. »³⁶³

Cette forme de sociabilité véhiculée voire désirée par les automobilistes se trouve inévitablement transposée dans leur relation à l'espace public urbain. Or, ce dernier est d'une certaine façon le "gardien de l'urbanité". Il assure inlassablement l'association de la forme spatiale et de la civilité. Il est le lien indéfectible entre l'espace urbain et la sociabilité urbaine. En assurant un haut niveau de potentialité d'interdépendances entre les citoyens, l'espace public est, à l'intérieur de l'espace urbain, un lieu de rencontre privilégié. Pour que ce rôle soit effectif, le mouvement dans son ensemble, et la mobilité en particulier, sont absolument nécessaires. Seulement, les particularismes du déplacement automobile que nous avons mis en évidence impliquent un processus qui suit une direction divergente.

Privé d'une expérience concrète de l'environnement urbain, positionné dans sa bulle d'espace privé, l'automobiliste vit des rapports aux autres et à l'espace public de faible consistance. « Entre le dedans, "l'habitacle", et le dehors, "l'environnement", il se crée une frontière psychologique importante. Ce qui est dehors devient lointain. Il s'agit, en réalité, d'une curieuse situation où l'immobilité interne coexiste avec un milieu qui à cause du mouvement peut devenir hostile à tout moment. »³⁶⁴ Cela alimente une forme de crise de l'ancienne sociabilité de proximité. « L'automobiliste s'enferme dans son véhicule,

³⁶³ A. SAMUEL, "L'automobilisme", in *Chronique sociale de France*, cahier 4/5, octobre 1973, p.8.

³⁶⁴ V. ALEXANDRE, op.cit., p.10.

même lorsqu'il stationne devant un feu. Il se refuse à la ville parce qu'il habite son auto et qu'à partir d'elle, au delà de ce qui l'entoure il se projette ailleurs, par exemple vers un week-end possible. »³⁶⁵ En utilisant sa voiture particulière, il se refuse d'une certaine façon à l'espace public en perdant un contact direct avec celui-ci. La rencontre avec ses semblables lors de ses déplacements devient encore plus improbable. Par ce biais, l'automobiliste met à mal ce qui était une des fonctions essentielles de l'espace urbain. L'urbanité s'affaiblit devant la multiplication de ce type d'interactions individuelles. La distanciation³⁶⁶ par rapport à l'espace urbain et la distension³⁶⁷ du lien social sont deux mutations que l'automobile porte en elle, qu'elle contribue à générer, même si elle n'en est pas forcément à l'origine.

Cette évolution est d'autant plus forte qu'elle s'auto-entretient. Certaines récriminations d'ordre fonctionnel ne sont que l'écho de la préférence sociale exprimée en faveur d'un accès privé à l'espace urbain et dont on pourrait dire qu'elle incarne une idéologie de la mobilité individuelle. Ces récriminations concernent concrètement l'espace de mobilité. Ce dernier doit tout simplement continuer à assurer la fonction qui est la sienne. Car si l'automobile ne peut plus se mouvoir à l'intérieur de l'espace urbain, c'est tout le choix d'une mobilité individuelle qui est remis en cause. L'automobiliste trouve donc parfaitement légitime de disposer d'un espace de mobilité suffisant pour lui et ses "congénères-concurrents" et ce, même si c'est aux dépens du reste de l'espace urbain. D'ailleurs, étant donné la relation de faible intensité qu'il entretient avec ce dernier, il ne le ressentira probablement pas comme tel. Au mieux, est-il sensible au maintien d'un paysage urbain agréable, mais l'ensemble des implications relatives à ces préférences et à ces choix ne peuvent que lui échapper. A un "détail" près cependant : nous l'avons souligné à maintes reprises, être automobiliste n'est qu'un statut temporaire ; redevenu piéton, celui-ci peut très bien s'élever contre des aménagements spatiaux du même type que ceux qu'il appellerait de ses vœux en tant qu'automobiliste. La théorie de l'individu-automobiliste schizophrène redevient encore une fois d'actualité. Et cela éclaire une partie de l'attitude dite du *Not in my backyard*³⁶⁸ (*NIMBY*), car ce revirement a souvent lieu à l'intérieur du quartier de résidence, qui est en général la portion de l'espace la plus fréquentée de manière non-automobile. Il n'en reste pas moins que « le "nimbisme" est l'expression d'individus qui se sentent exister en dehors des collectivités, considérant que celles-ci n'ont à leur égard que des obligations, mais pas de droits. »³⁶⁹

Ce comportement à forte tendance schizophrène révèle, à nos yeux, toute l'importance de la façon dont l'espace est approprié et la nature de l'appropriation spatiale propre à l'automobile. Gabriel Dupuy insiste d'ailleurs sur le fait qu'il « faut prendre en

³⁶⁵ P. SANSOT, op.cit., p.186.

³⁶⁶ Phénomène qui consiste à créer une distance, à mettre à distance.

³⁶⁷ Qui tient au fait de se distendre, de se relâcher.

³⁶⁸ Où vous voulez, mais *pas dans mon jardin* !

³⁶⁹ F. ASHER, 1995, op.cit., p.157.

compte des dimensions non économiques de l'appropriation de l'automobile, élément de pouvoir sur le monde, de puissance sur les autres, de maîtrise de l'espace et du temps, territoire personnalisé. »³⁷⁰ Car, malgré la vigueur des phénomènes de distanciation, l'espace urbain n'en reste pas moins approprié par l'automobiliste qui le parcourt. Simplement, l'appropriation de l'espace se déroule sous un angle essentiellement fonctionnel. L'espace public se doit d'être un territoire qui permette aux utilisateurs de la voiture particulière de s'y déplacer le plus facilement et le plus librement possible. On peut alors penser que la territorialité issue de la mobilité automobile est une territorialité appauvrie, pour laquelle François Laplantine évoque même une régression de l'automobiliste à un stade proche de la territorialité animale : en fin de compte, « nous défendons avec rage ces quelques bouts de tôle ainsi que l'espace présumé nécessaire à leur déplacement de la même manière que l'animal – que nous sommes aussi – défend "son" territoire, considéré par lui comme le milieu dont il est propriétaire, sur lequel il peut chasser, reproduire et se développer. »³⁷¹

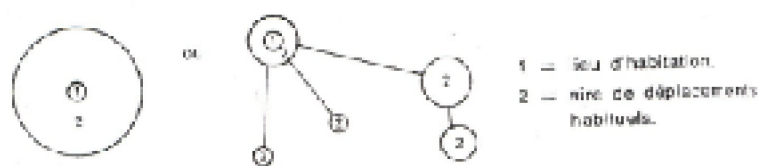
Les caractéristiques des pratiques de mobilité automobile en milieu urbain

L'étude des pratiques des automobilistes vient conforter les analyses que nous avons menées jusqu'ici. D'ailleurs, pour Victor Alexandre, « la circulation automobile urbaine peut même être décrite comme une course sur circuit. » La rue en est la piste et se doit d'être, à ce titre, « en bon état, roulante, habituellement sans d'autres obstacles que d'autres mobiles avec lesquels on peut négocier. (...) Ce qui entoure la piste, maisons, voitures, n'est pas en soi intéressant, sauf le cas particulier où l'on cherche un numéro ou un magasin. » Espace privilégié de déplacement automobile, « conçue sur le principe de moindre gêne, avec une voie pour les plus lents et une voie pour les plus rapides, la rue est un lieu où l'on s'efforce de minimiser les contraintes, ce qui tend à diminuer les régulations que les automobilistes pourraient jouer les uns par rapport aux autres. »³⁷² Et, tandis que sur la voirie les "concurrents automobilistes" se livrent à une confrontation où partage rime avec concurrence, la logique paysagère des alentours ne cède le pas qu'à une logique fonctionnelle.

³⁷⁰ G. DUPUY, 1995a, op.cit., p.38.

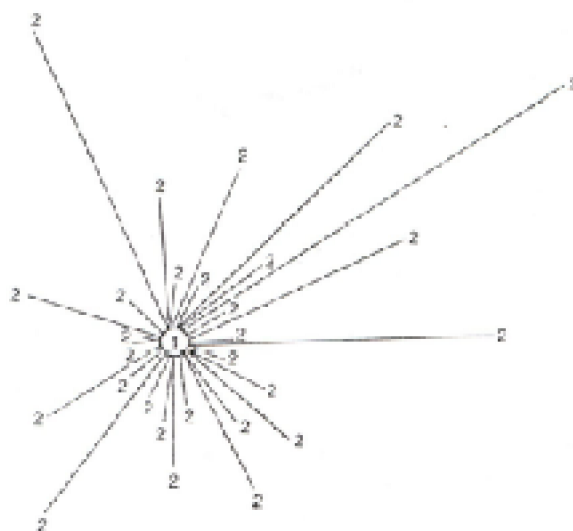
³⁷¹ F. LAPLANTINE, op.cit., p.116.

³⁷² V. ALEXANDRE, op.cit., p.8-11.



1^{er} dessin :

Représentation schématique de l'aire habituelle de déplacement du piéton. Il s'agit d'une aire réduite mais à rapports sociaux de grande consistance.



2^e dessin :

Représentation schématique de l'aire habituelle de déplacement de l'automobiliste. Il s'agit d'une aire beaucoup plus vaste mais à rapports sociaux de consistance presque nulle.

Figure 28 - Représentations schématiques des déplacements du piéton et de l'automobiliste

Source : A. GODART

Nous avons déjà indiqué l'importance des points de repères, indispensables éléments au balisage du paysage urbain lors du déplacement automobile. Car, si utiliser la voiture particulière ne permet pas une appropriation complexe de l'environnement urbain, cela impose de savoir s'y diriger, d'en posséder une image claire et construite de manière cohérente. Ainsi, les automobilistes sont généralement censés avoir une connaissance beaucoup plus étendue de l'espace urbain, tel que Godart le synthétise dans ses schémas types de déplacements piéton et automobile (figure 28). Pour sa part, Appleyard a essayé de vérifier cette assertion sur la base de cartes dessinées par des habitants de plusieurs villes vénézuéliennes selon leur mode de déplacement.³⁷³ Il a ainsi constaté que, parmi les gens qui se déplacent en autobus, 80 % ne pouvaient établir une

³⁷³ D. APPELYARD, "Styles and methods of structuring a city", in *Environment and Behavior*, vol.2, n°1, 1970.

carte cohérente, les éléments spatiaux étant éparpillés et les schémas séquentiels fragmentés. A l'inverse, les automobilistes parvenaient à dresser des cartes cohérentes, continues et plus vastes, dans lesquelles, en particulier, les séquences routières étaient bien cartographiées. Seulement ce travail se heurte aux limites inhérentes à l'interprétation des cartes mentales. En l'occurrence, à cette époque, au Venezuela, ce sont les gens les plus riches et les plus éduqués qui possèdent des automobiles et l'on sait que l'éducation facilite la conceptualisation et donc la construction de réseaux cohérents. On peut alors se demander dans quelle mesure ces résultats sont fonction du moyen de transport utilisé ou si l'appartenance sociale ne joue pas un rôle surdéterminant³⁷⁴.

Comme nous l'avons déjà expliqué, nos propres recherches à l'aide de cartes mentales n'ont guère donné de meilleurs résultats.³⁷⁵ Si, à Lyon aujourd'hui, le niveau d'éducation n'est sans doute pas aussi déterminant qu'au Venezuela il y a 30 ans, d'autres éléments explicatifs viennent brouiller l'interprétation : l'ancienneté de la connaissance de la ville, l'histoire de la mobilité résidentielle, la localisation des lieux les plus fréquentés (notamment du lieu de travail), l'appartenance sociale qui influence aussi la fréquentation de l'espace urbain, les facilités cartographiques ainsi que l'ensemble des caractéristiques individuelles³⁷⁶ ne permettent pas d'établir un lien causal incontestable entre l'usage de l'automobile et une bonne connaissance de la structure générale de l'espace. Évidemment, il est toujours tentant, aux vues de certaines cartes, d'accréditer certaines conclusions auxquelles nous sommes précédemment parvenus. Ainsi, sur quatre cartes de Lyon (figure 29) réalisées respectivement par deux automobilistes et deux usagers des transports collectifs, et en ayant pris soin de minimiser autant que possible la variation des caractéristiques individuelles³⁷⁷, il est possible de dégager des régularités : les dessins des deux automobilistes ressemblent davantage à une carte de la ville et révèlent, à travers leur cohérence globale, une bonne localisation d'éléments urbains symptomatiques³⁷⁸ et une maîtrise de la structure du réseau de voirie qui implique la possibilité de s'orienter et de varier ses itinéraires ; en ce sens, ils se différencient nettement des deux autres exemples retenus qui tiennent davantage du schéma que de la carte. Ces illustrations ne peuvent toutefois, pour les raisons que nous

³⁷⁴ Une solution, à vrai dire pas totalement satisfaisante, consisterait à admettre l'action conjointe des deux facteurs sur la connaissance de la structure générale de l'espace urbain.

³⁷⁵ Ce travail exploratoire a été réalisé auprès de 85 habitants du 8^e arrondissement de Lyon, auxquels nous avons demandé de « dessiner une carte de Lyon ».

³⁷⁶ comme l'âge, le niveau d'instruction, la situation de famille...

³⁷⁷ Les automobilistes sont un homme et une femme habitant Lyon depuis toujours pour le premier (carte 12), depuis 2 ans pour la seconde (carte 8). Les deux autres personnes enquêtées sont également de sexe opposé et leur ancienneté de résidence à Lyon est, elle aussi, très différente (depuis toujours pour la carte 16, depuis moins d'un an pour la carte 14). Par ailleurs, seul l'automobiliste masculin est marié, père de famille et a plus de 50 ans, les trois autres enquêtés étant étudiants.

³⁷⁸ comme la Part-Dieu, Bellecour, Fourvière, le parc de la Tête d'Or ou la Croix-Rousse.

avons évoquées précédemment, constituer ni une preuve ni une démonstration à l'appui de nos affirmations. Tout au plus peut-on observer qu'elles ne les contredisent pas.

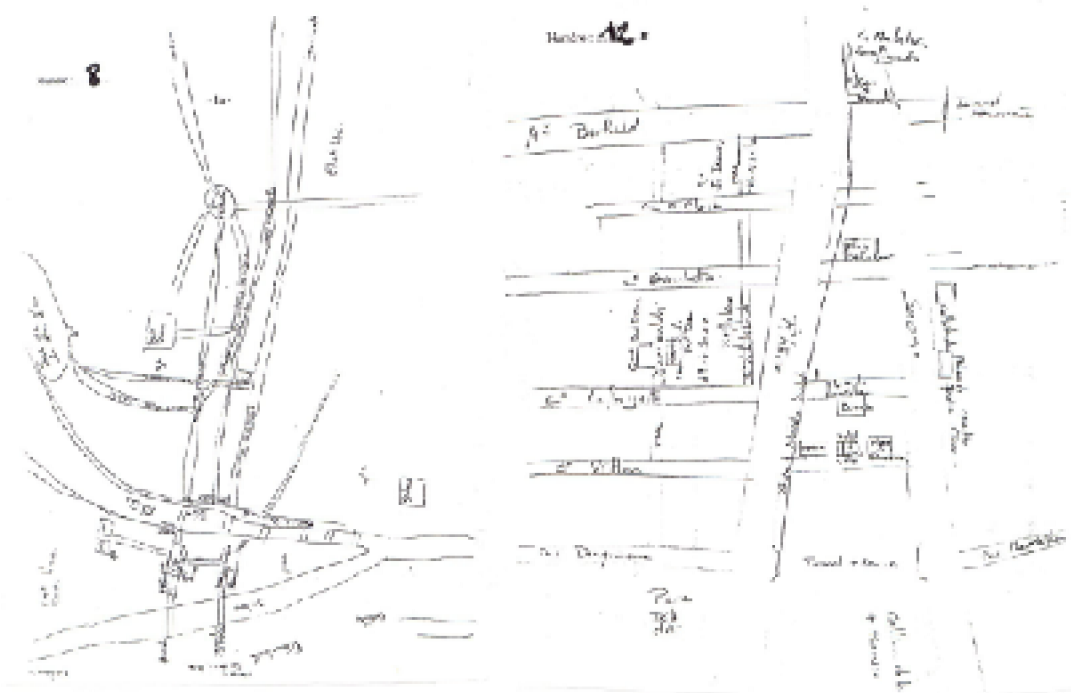
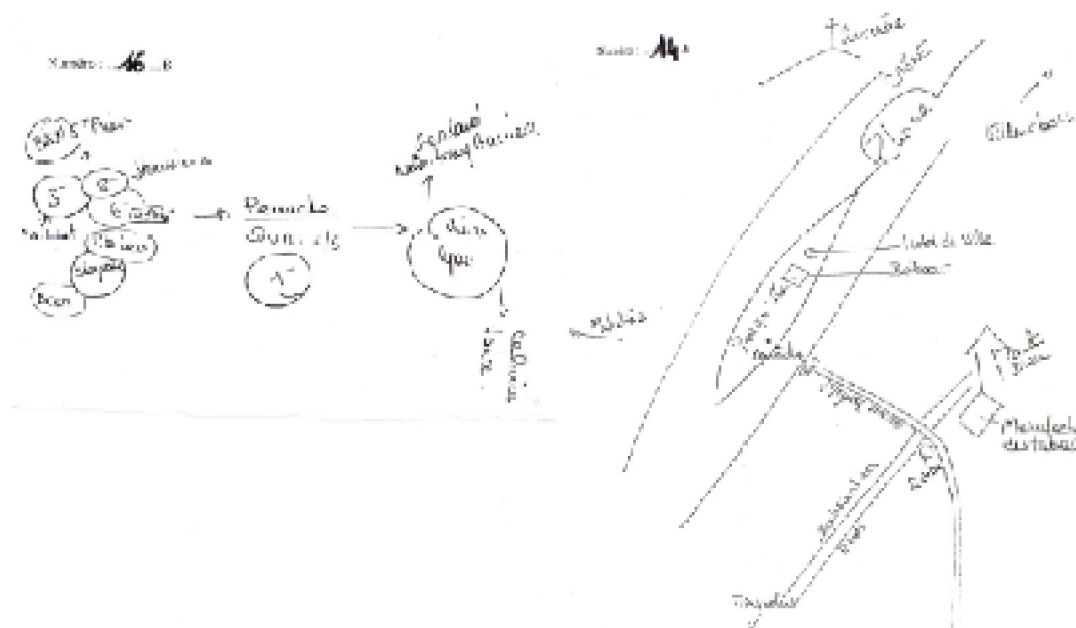


Figure 29 - Quatre cartes mentales de Lyon... réalisées par deux automobilistes



... et par deux usagers des transports collectifs

Il est tout de même frappant de constater, et l'interprétation des cartes mentales nous offre une nouvelle occasion de nous en apercevoir, à quel point l'image de la ville demeure de toute façon sectorielle. Elle se résume pour l'essentiel à la représentation des quartiers connus à titres divers, ces secteurs de la ville étant reliés entre eux par des flux

visuels linéaires ou ponctuels. A ce titre, la chronologie de l'automobiliste est de type linéaire, formée à partir d'un espace de mobilité et de points de repères pris dans l'environnement urbain. Et si une bonne connaissance de la structure générale de l'espace urbain s'avère indispensable pour le citoyen qui se déplace en voiture particulière, la réduction de l'environnement à ses dimensions paysagères et fonctionnelles en reste le corollaire.

La fonctionnalité automobile de l'espace urbain ne se résume cependant pas uniquement au réseau de voirie et à des points de repères. L'automobiliste reste homme-habitant et il s'engage donc également dans le repérage de lieux utiles à la vie quotidienne. On dépasse ici l'approche basique du déplacement, qui était implicitement la nôtre jusqu'à présent et qui le réduisait à une origine et à une destination, pour le considérer comme un chaînon indispensable « à la réalisation des programmes d'activité que les individus inscrivent dans l'espace. »³⁷⁹ A ce titre, le trajet compte par lui-même et peut d'ailleurs comporter plusieurs séquences. De plus, des éléments ponctuels, de nature fonctionnelle³⁸⁰, jalonnent le parcours de l'automobiliste, sans qu'ils en constituent la finalité : le bureau de tabac près duquel il est possible de s'arrêter, la boulangerie le long du boulevard ou encore la station-service facile d'accès en sont des exemples quotidiens. Se résoudre à une expérience esthétique de la ville n'empêche donc pas d'exploiter les possibilités de consommation qu'elle offre. En fait, cette attitude renforce encore une appropriation réduite et ponctuelle de l'espace urbain à travers des éléments fonctionnellement distinctifs. Les métastructures socio-spatiales des automobilistes se complexifient mais restent cohérentes et guidées par des caractères communs. Et, contrairement au piéton, le migrant automobile demeure généralement incapable de procéder à une description détaillée d'une rue qu'il emprunte pourtant quotidiennement : certes, il repère l'emplacement de la boulangerie où il s'arrête chaque soir en rentrant chez lui pour acheter son pain, mais il ne remarque pas forcément qu'elle se situe entre l'épicerie et la pharmacie, qu'ensuite se trouve un magasin de vêtement démodé, l'immeuble qui comprend un cabinet de dentiste et deux médecins, puis un pressing dont le patron semble bien connaître la vieille dame au caniche noir... etc.

Eu égard aux caractéristiques techniques de l'automobile et à son lien avec une mobilité individuelle *a priori* plus librement choisie, les possibilités qu'elle offre tendraient cependant à se traduire par une utilisation au contenu plus complexe. En s'intéressant à la forme spatiale de l'ensemble des déplacements lors d'un suivi expérimental du métro de Lyon³⁸¹, Alain Bonnafous confirme cette hypothèse. Distinguant quatre formes élémentaires de déplacement (figure 30), il fait le constat d'une prédominance indiscutable de l'automobile dans les déplacements les plus complexes (2, 3 et 4) : plus on s'achemine vers ce type de parcours, plus la marche à pied régresse et plus la part des transports en commun diminue au profit de celle de la voiture particulière. Pour

³⁷⁹ A. BONNAFOUS, *Structures démographiques et comportements sociaux*, Rapport introductif au symposium de la CEMT sur la croissance des transports en question, LET, Lyon, 1992, p.3.

³⁸⁰ Mais, cette fois, plus fonctionnelle pour l'homme que pour l'automobiliste qu'il est aussi.

³⁸¹ A. BONNAFOUS, D. PATIER-MARQUE, F. PLASSARD, *Mobilité et vie quotidienne*, PUL, 1981, 172 p.

l'auteur, si l'utilisation de l'automobile est effectivement corrélée avec une complexification des déplacements, elle participe également à une pauvreté généralisée de la pratique spatiale : l'espace reste majoritairement perçu comme une distance, un éloignement qu'il faut vaincre ; principalement parcouru sous la forme d'allers retours multiples, il paraît, du fait de cette domination des trajets linéaires (d'un lieu à un autre), peu investi par les citoyens.

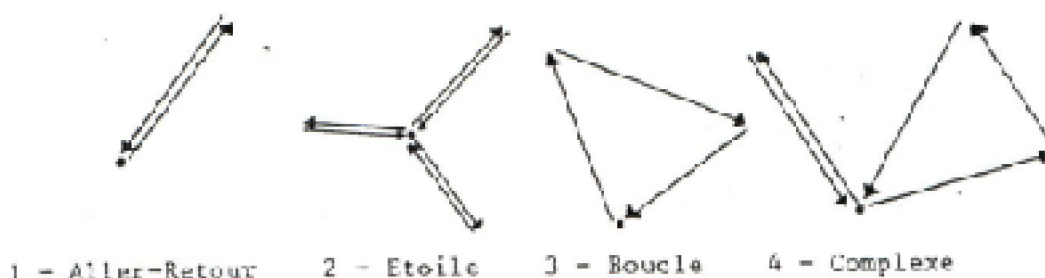


Figure 30 - Quatre formes élémentaires de déplacement dans l'espace urbain

Source : A. Bonnafous, D. Patier-Marque, F. Plassard

Parmi les nombreuses spécificités propres au déplacement automobile que nous avons soulignées, certaines incitent enfin à transcender la dichotomie élémentaire liée au mode pour faire du caractère actif ou passif de l'expérience spatiale un nouvel élément de différenciation. En ce sens, le passager d'un bus et celui d'une voiture pourraient tous deux se dégager d'un rapport fonctionnel à l'espace car ils n'ont pas *a priori* de souci de cheminement. Seule compte pour eux la destination, et ils ne sont souvent ni directement impliqués dans le choix de l'itinéraire ni incessamment obnubilé par le souci de se diriger dans la ville. Ainsi, « seuls quelques repères suffisent pour se situer (...) et les éléments perçus sont moins variés, moins nombreux et moins continus que dans le cas de l'automobiliste. »³⁸² De manière générale, le statut de passager permet théoriquement de se consacrer à une autre activité. Au contraire, l'attention du conducteur, qui doit prêter attention à son cheminement dans un espace caractérisé par une importante densité informative, apparaît naturellement plus soutenue. Cependant, le statut de passager ne nous semble pas recouvrir tout à fait la même relation à l'espace urbain selon le moyen de transport utilisé. Dans le cas de la voiture particulière, il ne faut pas sous-estimer en effet la portée déterminante de l'inscription dans une sphère privée. La sociabilité intérieure – de type "salon" – qui s'y instaure crée un rapprochement, une certaine solidarité, voire une communauté d'intérêt et d'engagement, entre l'ensemble des passagers et le conducteur. L'appropriation spatiale se veut d'abord appropriation d'espace intérieur. De plus, la relation conducteur-passager possède une composante affective, mobilisant ainsi du temps et de l'attention qui ne peuvent plus être consacrés à la contemplation de l'environnement extérieur. Même l'exercice d'une autre activité personnelle a peu de chance d'être en prise avec cet espace extérieur : dans la plupart des cas, elle consistera plutôt à écouter de la musique, à ranger des affaires, à lire, à jouer... etc. La sensation du déplacement en devient alors moins vivace. Or « on doit

³⁸² A.S. BAILLY, op.cit., p.107.

sentir que l'on se déplace à travers un espace pour le percevoir réellement ou pour l'apprendre dans toute sa richesse. »³⁸³

Les enseignements tirés des pratiques spatiales des automobilistes nous ont en fin de compte permis de compléter nos connaissances sur leur forme d'appropriation de l'espace urbain et de révéler la combinaison de modalités qui pouvaient sembler contradictoires. De façon ordinaire, l'usage de la voiture particulière en ville s'accomplit ainsi dans des conditions, où complexification des déplacements et connaissance étendue de l'espace urbain le disputent à une appropriation spatiale essentiellement fonctionnelle et placée sous le mode du paysage.

3.2.2. De la spécificité des pratiques territoriales à l'approche d'un territoire

Ces pratiques, étudiées à la lumière des représentations de l'espace urbain, dessinent les contours de ce qui pourrait constituer, pour les automobilistes, à la fois leur métastructures socio-spatiales et leur territoire. Dans cette perspective, le territoire le plus évident des automobilistes est l'espace sur lequel ils se meuvent, sur lequel ils estiment avoir la priorité sur les autres migrants, l'espace qu'ils se sont appropriés avec le plus de facilité, ce que nous avons appelé l'espace de mobilité. Mais, si territoire il y a effectivement, celui-ci s'étend également largement au-delà de cet espace circulatoire pour intégrer d'autres éléments urbains.

En premier lieu, l'enchaînement des rues et le réseau de voirie valent par leur fonctionnalité mais ne cessent pas pour autant d'être des espaces sociaux. En tant que support des interactions entre automobilistes, la voirie constitue d'abord un espace normalisé et codifié, où les prérogatives et le pouvoir des institutions sociétales se manifestent de façon patente tout en se combinant avec des formes plus informelles de régulation collective. Mais elle possède aussi une fonction socio-géographique, dès lors que « la voie qui circule entre ses rives bâties articule le mouvant et le stable, le public et le privé. (...) La voie met en relation des espaces de l'intérieur et des espaces de l'extérieur, et les systèmes de valeur qui lui sont propres. La force de la forme urbaine de la voie procède de cette mise en tension permanente de valeurs antagonistes »³⁸⁴ Elle se doit à ce titre d'être une forme en soi au service de fonctions. Il lui faut donc insérer l'objectif de circulation dans un projet qui la dépasse, un projet politique, social, économique, culturel...

La voie urbaine, si elle est espace de transport au premier chef, ne peut alors se contenter de répondre à une logique unique : « d'un point de vue technique, il s'agit d'un espace de transit qui a pour fonction essentielle la fluidité des flux, mais en tant qu'espace public celui-ci constitue un lieu de brassage et d'échange social où se manifeste l'identité d'une société. »³⁸⁵ C'est pourquoi sa réduction à la seule fonction de transit déclenche un

³⁸³ R.M. DOWNS, B.D. STEA, op.cit., p.190.

³⁸⁴ J.L. GOURDON, in F. ENEL, *Rapport de synthèse du séminaire villes et transports*, Ministère de l'équipement, des transports et du tourisme, Plan urbain, Juin 1994, p. 38.

³⁸⁵ M. BONNET, op.cit., p.212.

processus fortement désorganisateur pour les formes de l'échange social. En effet, en devenant mono-fonctionnel, la vie sociale au sein de cet espace s'appauvrit. A tel point que, si la dimension circulatoire de l'espace de mobilité devient exclusive, il s'y instaure un sentiment d'insécurité qui découle de la déficience de fonction sociale. Ce processus enclenche une logique cumulative, dans le sens où la détérioration des formes de sociabilité renforce parallèlement la demande de transports individuels. S'isoler des autres individus peut ainsi devenir une stratégie visant à amenuiser les risques liés au délitement du ciment collectif. Dans ce cadre, la mobilité individuelle acquiert un intérêt lié à la restauration à moindres frais d'un sentiment de sécurité perdu et l'automobile, en tant que sphère privée, s'affirme comme une solution logique de repli. D'autant que l'espace de mobilité n'est pas le seul touché par l'appauvrissement de ses attributs. L'ensemble de l'espace public urbain est concerné, dès lors que l'avènement de la mobilité en tant que fonction spatiale unique met potentiellement en danger la pluralité de ses fonctions. « Alors qu'il était un entrecroisement d'extériorité et d'intériorité, l'espace public tend à devenir une pure extériorité et à perdre la qualité spatiale qui était la sienne. Il devient dur, aride, froid et menaçant, par opposition à la chaleur protectrice et apaisante de l'espace privé »³⁸⁶. La fonction de mobilité entre ainsi directement en conflit avec celle qui fait de l'espace public urbain le garant de la rencontre sociale car elle consiste à « assurer la communication physique, c'est-à-dire le mouvement – et l'on retrouve l'impératif catégorique de mobilité auquel sacrifie l'automobiliste. Mais la circulation interdit la rencontre ; la communication physique chasse la communication sociale. »³⁸⁷

Il s'agit alors de savoir dans quelle mesure ce processus est inéluctable, et si on se trouve ici confronté à une contradiction insoluble ou si les difficultés tiennent davantage à la nécessité d'inventer des solutions adaptées. Il y a trente ans, Hall réfutait l'idée selon laquelle la mobilité individuelle motorisée était inconciliable avec la préservation des formes héritées de sociabilité urbaine. Certes, pour lui aussi, « l'automobile dévore les espaces qui pourraient servir au contact et à la rencontre, elle finit par tout grignoter depuis les parcs jusqu'aux trottoirs. (...) La malpropreté, le bruit, les vapeurs d'essence, l'encombrement des voitures garées et le "smog" contribuent à rendre intolérable la situation du piéton dans les villes. (...) Pourtant il n'y a pas d'incompatibilité fondamentale entre l'homme et l'auto en milieu urbain. Il s'agit simplement d'imaginer des structures permettant de séparer les voitures des piétons comme l'a bien marqué Victor Gruen dans *The Heart of Our Cities*. »³⁸⁸ Néanmoins, ferait-il encore aujourd'hui la même description de la France et de ses villes que celle qu'il faisait alors ? A l'époque, il estimait en effet que, « pour satisfaire également la totalité de leurs exigences spatiales, les citoyens français ont appris à tirer le meilleur parti des parcs et des espaces libres urbains. Pour eux, la ville doit être une source de satisfactions au même titre que ses habitants. Une atmosphère relativement peu polluée, de larges trottoirs (jusqu'à 20 mètres), des voitures dont les dimensions ne sont pas écrasantes, tous ces éléments contribuent à favoriser

³⁸⁶ J. DEWITTE, "Le bonheur urbain", in *Le Messager européen*, n°8, 1994, p.6.

³⁸⁷ V. SCARDIGLI, op.cit., p.136.

³⁸⁸ E.T. HALL, op.cit., p.215.

l'existence de cafés en plein air et de lieux de rassemblement où les gens ont plaisir à se retrouver. Dans la mesure où les Français savourent leurs villes et participent à leur animation, y jouissent de la variété des perspectives et de la diversité des sens et des odeurs, profitent de larges trottoirs, des avenues et des parcs, ils ressentent certainement moins le besoin de s'isoler dans leurs automobiles comme c'est le cas aux Etats-Unis où les gens sont écrasés par la dimension des gratte-ciel et des voitures, agressés visuellement par la saleté et les détritiques et intoxiqués par le "smog" et l'oxyde de carbone. »³⁸⁹ Depuis, la diffusion de l'automobile et surtout les efforts pour adapter la ville à ce moyen de transport ont largement modifié les structures spatiales et les modes de vie urbains, faisant finalement ressortir en quoi les pratiques individuelles s'inscrivent plus globalement dans des choix politiques et sociaux.

Tout en s'appropriant à leur façon l'espace urbain, les automobilistes se sont en effet vus construire un véritable territoire. Cette évolution se vérifie à travers celle du réseau de voirie, élément le plus évident de ce territoire. En 1971, Pierre Sansot évoquait ainsi la place nouvelle que tendait à prendre le boulevard dans la ville : « véritables *voies publiques* car ils desservent des quartiers différents, ils ont pour mission de quadriller la ville entière selon des axes principaux. Ils joignent, entre eux, des points névralgiques, des places importantes, ou encore ils rayonnent à partir du centre où ils continuent les grandes routes qui aboutissent à la cité et qui la traversent. *Ils relient la ville à l'extérieur* »³⁹⁰. Avant tout, le boulevard de Pierre Sansot remplit une fonction de mobilité. Dédié au mouvement, il constitue alors le territoire privilégié des usagers de sa voirie et plus particulièrement des automobilistes. D'ailleurs, pour le permettre, « le boulevard se parseme de signes abstraits : passages cloutés, feux bicolores, sens giratoires, flèches indicatrices... *l'homme y déchiffre la conduite qu'il doit tenir*. Il lit alors un langage qui n'est pas celui de son quartier ou même de sa ville mais qui vaut en tout pays »³⁹¹, permettant à tout automobiliste de l'emprunter et d'en comprendre le fonctionnement. Son espace est donc un espace fortement objectivé, normalisé selon des critères définissant plus spécifiquement le territoire type d'une partie de ses usagers.

Ces logiques de fonctionnement montrent à quel point la voiture particulière peut peser sur l'aménagement de l'espace urbain. D'ailleurs, les exigences automobiles ont également poussé à la construction de nouveaux types de voies. Même dans l'espace urbain, s'est développé un réseau de voirie spécialisé, réservé exclusivement à ce moyen de transport. Voies rapides, autoroutes, périphériques, rocade sont aujourd'hui censés répondre aux exigences de l'ère automobile et améliorer les conditions de circulation. Or, par leur caractère mono-fonctionnel, ces voies sont porteuses d'importantes mutations spatiales. Elles tendent en effet à isoler et à homogénéiser un flux particulier afin de le fidéliser. Elles attirent ainsi le trafic automobile mais ne le restituent qu'en de très rares points de l'espace. Par ce biais, elles restructurent de plus en plus l'espace urbain, en hiérarchisant le réseau viaire, en le rendant plus étanche par rapport à son environnement

³⁸⁹ *ibid.*, p.222.

³⁹⁰ P. SANSOT, *op.cit.*, p.189.

³⁹¹ P. SANSOT, *op.cit.*, p.189.

mais aussi en offrant des vitesses de déplacement qui permettent à l'automobiliste de se projeter plus loin dans l'espace sans augmenter son temps de trajet. L'organisation et le fonctionnement des espaces urbains ne peuvent alors que s'en trouver profondément modifiés et c'est pourquoi le territoire de l'automobile est irréductible au seul réseau de voirie.

Outre les signes utiles à la circulation comme les panneaux ou les feux tricolores³⁹² qui fleurissent dans le paysage urbain, « on voit apparaître des équipements, (...) des édifices, des paysages, des monuments conçus en fonction du mouvement automobile et à son échelle. Les exemples ne manquent pas, des toboggans aux passerelles pour piétons, des échangeurs aux parkings d'hypermarché, des skylines à la signalétique urbaine »³⁹³. Des mutations objectives, touchant au tissu urbain, ont ainsi été introduites avec le développement de l'automobile. Elles découlent notamment du fait que, pour être un moyen de transport urbain attractif, la voiture a besoin d'espace pour circuler mais aussi pour stationner. Sans la possibilité de s'arrêter en certains lieux de la ville, la voiture perdrait tout attrait et c'est pourquoi le stationnement particulièrement est devenu une préoccupation qui concerne autant l'espace non bâti que l'espace bâti. Ce dernier, en effet, ne se situe pas à l'écart des questions relatives à la mobilité automobile : par exemple, l'existence de places de stationnement dans les immeubles d'habitation conditionne souvent leur type d'occupation et la réalisation d'emplacements au lieu de travail constitue autant une clé de la politique de déplacements qu'un élément dont les acteurs urbains sont soucieux. Ainsi instrumentalisé, l'espace bâti fait l'objet de mutations, dans lesquelles l'automobile tient une place prépondérante et se réserve parallèlement des niches qui sont considérées « par l'automobiliste comme des espaces qui lui appartiennent en propre au titre de l'usage de sa voiture »³⁹⁴, comme les portions d'espace public qu'il investit et privatise.

Au final, le rapport des automobilistes à l'espace urbain apparaît d'un caractère tout à fait particulier. En étant automobiliste, « on se "déterritorialise" par rapport à l'espace qui devient un spectacle plutôt qu'un cadre à l'action physique du déplacement. (...) Le parallèle a été fait entre l'écran de télévision et les vitres de la voiture, "étrange lucarne pour voir le monde", celui-ci renvoie à la passivité relative du spectateur par rapport à la vision qui lui est offerte, et aussi au caractère intimiste de l'activité dans l'un et l'autre cas. »³⁹⁵ Dans le même temps, l'automobiliste s'approprie, au-delà de son véhicule en lui-même, un espace qui circonscrit une bulle plus large utile à ses déplacements en

³⁹² Ils constituent d'ailleurs d'excellents indicateurs du développement de l'automobile car leur implantation est contemporaine de l'avènement de ce mode en tant que moyen de transport de masse. Ainsi, ils ont été inventés à New York en 1922 dans une Amérique qui était pionnière en matière d'équipement automobile. En France, la présence d'un gendarme au centre des carrefours les a longtemps remplacés, jusqu'au début des années 50 où le nombre croissant de voitures en circulation a imposé le recours à ce nouvel instrument de régulation.

³⁹³ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.101.

³⁹⁴ *ibid.*, p.115.

³⁹⁵ M. BONNET, op.cit., p.211.

milieu urbain et dont il tend à défendre l'intégrité avec pugnacité. A travers l'affirmation de ce qui constitue en fin de compte son territoire urbain, la voiture particulière s'avère alors comme un outil doté d'une emprise spatiale d'une rare force, comme en atteste la façon dont son utilisation marque de son empreinte les configurations et le fonctionnement de l'espace urbain.

3.3. Territorialité automobile et territorialités urbaines

Les régularités observées dans les métastructures socio-spatiales des automobilistes confirment à notre sens la spécificité de leur appropriation spatiale et, ce faisant, l'existence de ce qu'il faut bien nommer un territoire urbain pour la voiture particulière. Mais les formations socio-spatiales, étudiées en tant qu'entités constituées, tiennent un rôle déterminant tant dans ces représentations que dans ces pratiques spatiales. De fait, si l'usage de la voiture génère son propre rapport à l'espace, il résulte également de facteurs territoriaux exogènes. Ce processus à double entrée pose toute la question du statut de ce moyen de transport : n'est-il pas d'abord un outil servant de relais à des évolutions sociétales, et notamment spatiales, plus globales ? Ou bien est-il plus autonome au point d'être un véritable agent transformateur de nos structures comme de nos rapports socio-spatiaux ?

3.3.1. Des pratiques automobiles qui contribuent à anamorphoser l'espace en fonction du temps

Si l'automobile présente, nous l'avons vu dans notre deuxième chapitre, une propriété toute particulière pour condenser les valeurs et les enjeux de la modernité, il apparaît également que, dans le même temps, « la modernité a fait de la vitesse un symbole de liberté, elle lui a non seulement fait de la place dans la ville, mais elle a transformé la forme urbaine pour qu'elle corresponde aux valeurs d'une existence accélérée. »³⁹⁶

La mobilité automobile dans l'espace urbain : l'histoire de la poule automobile et de l'œuf urbain

L'automobile et les formes concrètes de mobilité qu'elle s'avère susceptible de proposer en milieu urbain, sont d'abord soumises à des impératifs d'accessibilité. Plus prosaïquement, cela signifie qu'il ne suffit pas d'être capable de se déplacer, encore faut-il avoir de bonnes raisons pour cela et des lieux adéquats où se rendre. En ce sens, la mobilité des automobilistes n'a d'intérêt que parce qu'elle permet d'accéder à quelque chose. Elle peut alors « être abordée comme le produit de l'ensemble des facteurs aboutissant, dans une culture donnée, aux choix des localisations et des rythmes d'activités, des domaines spatiaux accessibles »³⁹⁷.

³⁹⁶ P. PELLEGRINO, "Infrastructures et forme urbaine. Introduction", in *Espaces et sociétés*, n°95, p.15.

³⁹⁷ A BIEBER, M.H. MASSOT, J.P. ORFEUIL, *Questions vives pour une prospective de la mobilité quotidienne*, Rapport de convention INRETS-DATAR, INRETS, septembre 1992, p.64.

Sans faire ici l'histoire du processus d'urbanisation, sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir plus largement dans notre sixième chapitre, soulignons simplement à quel point, au cours du XXe siècle, les organisations urbaines ont subi de profonds bouleversements. Les espaces urbains, autrefois bien délimités, finis, concentriques et clos, sont désormais pourvus de limites incertaines. Hier constitués en mettant en avant la notion de proximité, ils sont aujourd'hui agencés de manière dispersée et souvent spécialisée. L'interpénétration des temps et de l'unicité de l'espace pratiqué y constitue désormais une figure du passé. Il apparaît aujourd'hui que « nous vivons dans des espaces et des temps organisés fonctionnellement, qui impliquent la séparation des différentes activités de nos vies : logement, loisir, formation, travail, vacances..., et impliquent des déplacements. »³⁹⁸ Les structures et les organisations urbaines reflètent ce nouveau stade dans le développement des villes. L'espace urbain se révèle morcelé, éclaté, fragmenté. De ce fait, les déplacements intra-urbains tendent à dessiner une mosaïque de plus en plus complexe et s'effectuent entre des lieux multiples et sur des distances plus longues. La question reste néanmoins toujours de savoir lequel influence l'autre, c'est-à-dire si ce sont les déplacements qui « résultent des caractéristiques de l'agencement urbain » ou l'agencement urbain qui « résulte des "conditions" de la mobilité. »³⁹⁹

Dans sa thèse, Alain Chausse tente d'apporter un éclairage dynamique sur les influences respectives qui se nouent entre le mouvement de desserrement urbain et la généralisation de l'automobile. Il évoque d'abord, à la suite de Jean-Marc Offner, une certaine congruence qui paraît évidente entre les deux phénomènes. Celle-ci n'est d'ailleurs pas sans rappeler l'idée, chère à Georges Amar, de consubstantialité entre une mobilité et des activités urbaines si étroitement imbriquées que le mouvement en devient l'essence même de l'urbain. Mais, considérant que « la congruence laisse penser à une forme de relation passive (...), chacun agissant comme un facteur permissif de l'autre », Alain Chausse lui préfère finalement le principe de causalité prédicative ; car « en insistant davantage sur la co-action entre les deux phénomènes [il] permet d'imaginer un processus de renforcement cumulatif. »⁴⁰⁰ Cette analyse laisse penser que « c'est la ville de l'automobile qui se dessine lentement (...) [et qu'un] processus d'interaction cumulatif pourrait se tenir entre l'usage de l'automobile et le desserrement urbain. »⁴⁰¹ Cette voie est intéressante dans le sens où, tout en ne conférant pas à la voiture particulière le statut de facteur explicatif premier, elle évoque un rôle qui dépasse celui de simple exécutant. Le mouvement était déjà agent essentiel d'urbanité mais l'automobile participe désormais à l'avènement de nouveaux rapports à l'espace urbain, symbolisés par un nouvel équilibre entre l'organisation spatiale et la mobilité : du point de vue de la mobilité, « il ne s'agit pas

³⁹⁸ J. VIARD, *op.cit.*, p.36.

³⁹⁹ M. WIEL, 2002, *op.cit.*, p.22-23.

⁴⁰⁰ A. CHAUSSE, *Le prix de la mobilité urbaine*, Thèse pour le doctorat de Sciences Economiques, sous la direction de A. Bonnafous, Université Lyon 2, Juillet 1996, p.72.

⁴⁰¹ A. CHAUSSE, *op.cit.*, p.74.

ici de l'apparition d'un nouvel âge mécanisé des transports urbains, mais d'une mutation qui remet en cause l'utilisation de l'espace et la capacité même de la ville à intégrer le nouveau système de circulation »⁴⁰² ; du point de vue spatial, on assiste à une véritable mise en circulation de l'espace et du temps.

Les métastructures socio-spatiales individuelles ne s'en trouvent pas seulement élargies, elles sont profondément bouleversées. « Aujourd'hui nous effectuons des trajets "en flux tendus" entre les lieux que nous pratiquons, au fil de la journée, de la semaine (...). Et si je vous demande de dessiner les endroits où vous vous sentez chez vous, que vous aimez parcourir ou utiliser, vous ne dessinerez plus l'espace compact d'un quartier ou d'une commune. Votre dessin sera polyspatial et, entre chaque espace, rien ou un simple trait-trajet symbolisera plus une durée qu'une distance. »⁴⁰³

L'automobile permet alors, mieux que tout autre moyen de transport, de maintenir une cohérence entre des éléments éparpillés à l'intérieur de l'espace urbain. Si elle permet de séparer nos activités en une multiplicité de temps et de lieux, elle assure simultanément cohésion et continuité dans ce cadre urbain éclaté. Ce moyen de transport est-il ainsi devenu l'indispensable lien entre les éléments constitutifs de nos métastructures socio-spatiales ? Pas totalement, ou en tout cas pas exclusivement, sinon cela signifierait que les personnes non équipées ne peuvent se déplacer correctement dans l'espace urbain et qu'elles sont contraintes à la sédentarité. Néanmoins, il apparaît que, sans voiture particulière, les individus n'ont pas la même faculté de déplacement, y compris en milieu urbain. Ils devront, plus que les personnes motorisées, procéder à certains arbitrages imposés par les distances à parcourir et surtout par le facteur temps, et cela même si les automobilistes abordent eux aussi leurs déplacements urbains à travers ces mêmes notions de distance et de temps.

Influence respective de la distance et du temps dans les déplacements urbains automobiles

Les enquêtes sur les transports réalisées en 1982 et 1994 nous montrent qu'en un peu plus de dix ans, la mobilité quotidienne des Français s'est nettement accrue en termes de kilomètres parcourus. Concernant spécifiquement la mobilité locale, la distance parcourue par personne et par jour est ainsi passée de 17,2 à 23,4 kilomètres. Mais, ce qui apparaît de plus marquant dans cette progression, c'est que dans le même temps le nombre de déplacements et les temps de trajet sont restés stables, à respectivement 3,2 déplacements et 55 minutes par personne et par jour. La croissance des distances parcourues quotidiennement s'est donc effectuée « à budget-temps total de déplacement pratiquement inchangé », ce qui signifie, comme l'explique Jean-Pierre Orfeuil, que, « malgré le développement des congestions, nous nous déplaçons toujours plus vite »⁴⁰⁴

⁴⁰² P. GEORGE, *L'ère des techniques, constructions ou destructions ?*, PUF, Paris, 1974, p.92.

⁴⁰³ J. VIARD, op.cit., p.29.

⁴⁰⁴ J.P. ORFEUIL, 1994, op.cit., p.41.

En établissant un parallèle avec l'augmentation de la motorisation des ménages, il peut être tentant d'imputer à cette dernière la responsabilité de cette évolution. Pourtant, elle n'en est que le facteur permissif, une condition nécessaire mais non suffisante, le véritable fondement de cet accroissement des distances parcourues étant plus largement spatial : ce sont d'abord la dissociation entre le domicile et le lieu de travail, la spécialisation fonctionnelle des espaces urbains et la mobilité résidentielle en direction de l'espace périurbain qui ont engendré ce phénomène, la voiture particulière s'étant simplement mise à leur service. Pour autant, l'automobile n'est pas spécialisée dans les longs déplacements quotidiens, même si c'est sur ce segment du marché qu'elle exerce sa domination la plus flagrante. En vérité, elle est présente et souvent majoritaire sur tous les types de déplacements. Ainsi, « 50% des déplacements automobiles ont lieu sur une distance inférieure à 3 km »⁴⁰⁵ et elle « a conquis une part importante du marché des déplacements courts, y compris dans les villes-centres. »⁴⁰⁶ Ces réalités montrent en fait à quel point la distance parcourue n'est pas en soi un facteur de choix modal déterminant et que les impératifs spatiaux, qui pèsent sur les déplacements, ne peuvent se réduire à des questions de distance métrique.

Un autre facteur d'influence prépondérant tient à l'importance du temps dans le déplacement. C'est d'ailleurs un des principaux arguments généralement avancés en faveur de l'usage de l'automobile : il s'agirait du mode de déplacement urbain le plus rapide. Si l'on retient cet argument, le réseau de voirie vaut d'abord par la vitesse de déplacement qu'il peut offrir et les différents points de l'espace seront valorisés en fonction de leur accessibilité calculée en unité de temps. Dans ce schéma, l'espace urbain devient alors espace-temps et est déformé, anamorphosé en conséquence. Dans la mesure où nous voulons le parcourir de plus en plus rapidement, l'espace est censé s'adapter aux exigences de cette vitesse accrue.

Tout en gardant à l'esprit que le temps de trajet n'est pas le motif du déplacement, il faut bien admettre qu'il intervient dans son montage. Concrètement, les contraintes spatio-temporelles imposent des aménagements ainsi qu'une certaine rationalisation dans l'organisation de ces déplacements. Spatialement, cela se traduit avec l'automobile par leur complexité grandissante. L'inscription des mutations socio-spatiales dans un budget-temps total de déplacement inchangé implique des parcours en circuit entre les éléments éclatés de nos métastructures, forme de mobilité pour laquelle excelle l'automobile. En effet, l'usage de la voiture favorise ces enchaînements de déplacements sans retour au domicile⁴⁰⁷, la « pérégrination » d'un lieu à l'autre. Pour autant, « la pulsion à la pérégrination précède l'avènement de l'ère automobile »⁴⁰⁸ et révèle un phénomène social plus global qui pousse les individus à accéder au statut de "citoyen

⁴⁰⁵ L. SERVANT, "L'automobile dans la ville : l'envers d'un indéniable succès", in *Les Cahiers de l'IAURIF*, n°114-115, Mai 1996, p.17.

⁴⁰⁶ J.P. ORFEUIL, 1989, op.cit., p.145.

⁴⁰⁷ La marche à pied aussi les favorise mais sur des aires très restreintes. En revanche, ce n'est pas le cas des transports collectifs, du fait des correspondances multiples que cela implique. Cette inégalité des transports collectifs face aux propensions isotropes des autres modes exige une organisation particulière de la ville, faute de quoi ils sont marginalisés.

circulant". Ce nouveau statut social repose sur une multiplication des relations sociales en dehors des limites du quartier traditionnel, sur la possibilité de tisser des liens sociaux en dehors des espaces de travail et de résidence. La voiture particulière s'inscrit dans cette forme de vie sociale qui s'incarne, en matière de mobilité, dans le concept de pérégrination.

Cette évolution symbolise alors la nouvelle dimension accordée à un temps valorisé. Non seulement l'automobile permet à son utilisateur d'augmenter sa productivité mais elle lui fait prendre conscience de cette aptitude. Or, « cette prise de conscience de la valeur du temps change complètement son attitude. Retarder quelqu'un sur la route est maintenant considéré comme très dommageable... (...) On peut donc, de nos jours, nuire grandement à son prochain en adoptant une conduite trop lente ou une mauvaise place sur la chaussée. »⁴⁰⁹ Avec l'automobile, une véritable course à la vitesse s'engage. Dans cet effort, les autres moyens de transport ne font qu'essayer de suivre ce rythme. En matière de mobilité urbaine, le temps de déplacement devient une variable incontournable, à la fois contraignante et valorisée. En tant que tel, son statut se complexifie singulièrement.

Le statut du temps de déplacement ou les valeurs du temps

En fait, les temps de déplacement sont diversement appréciés par les migrants urbains. Des biais importants interviennent dans leur perception et semblent liés à l'expérience subjective des différents moyens de transport.⁴¹⁰ Ainsi, alors que les usagers des transports collectifs ont tendance à surestimer leurs temps de déplacement, les automobilistes tendent pour leur part à sous-estimer les leurs. De plus, les premiers minorent généralement les temps de déplacement correspondants en automobile et le phénomène s'inverse pour les seconds. A tout point de vue, la voiture particulière apparaît donc comme le meilleur serviteur de la vitesse. Ainsi que l'indique Vincent Kaufmann⁴¹¹, la voiture jouit d'une représentation positive articulée autour des notions d'autonomie, de confort et de vitesse de déplacement, tandis que les transports publics doivent composer avec une représentation essentiellement négative faite de multiples contraintes : contraintes de lignes, d'horaires, contraintes du voyage en collectif ou de sa lenteur relative.

Ces observations sont d'autant plus troublantes que la réalité objective n'est pas toujours conforme à ces appréhensions subjectives. En effet, dans son travail sur Genève

⁴⁰⁸ M. WEIL, Y. ROLLIER, "La pérégrination au sein de l'agglomération", in *Les annales de la recherche urbaine*, n°59-60, p.160.

⁴⁰⁹ A. GODART, op.cit., p.628.

⁴¹⁰ Pour davantage d'informations sur ce sujet, le lecteur peut se reporter à : A. BAILLY, "La perception des transports en commun par l'utilisateur", in *TEC*, n°32, 1979 ; ou H. LEJEUNE et alii, *Perception et comportement de la population face aux moyens de transport*, Université de Neuchâtel, 1982.

⁴¹¹ V. KAUFMANN, "Transports publics et automobile : les déterminants du choix des usagers", in *TEC*, n°114, septembre-octobre 1992.

⁴¹², Vincent Kaufmann montre que 30% des automobilistes, qui déclarent minimiser grâce à leur choix modal leur temps de déplacement, se trompent en réalité. Par ailleurs, même « si un temps de déplacement est perçu comme égal en automobile et en transports publics, l'individu aura tendance à employer sa voiture. Pour qu'il se résolve à employer les transports en commun, il faut que la différence de temps perçue en faveur des transports publics soit suffisamment importante pour compenser les handicaps que constituent les contraintes liées à l'emploi des transports publics (ligne, horaire, voyage collectif). » ⁴¹³ Car ces derniers cumulent plusieurs inconvénients fortement dissuasifs dans une organisation socio-spatiale qui place l'exigence de vitesse en tête de ses priorités. A partir de son analyse des comportements effectifs des usagers ⁴¹⁴, Pierre Merlin estime que les éléments qui sont frappés de la plus grande pénibilité aux yeux des usagers des transports sont plutôt à porter au passif des transports en commun : ainsi, l'attente est affectée d'un coefficient de pénibilité égal à 3, le changement à une correspondance voit sa durée réelle doublée ⁴¹⁵, la marche à pied terminale admet un coefficient de 1,75 alors que le temps de recherche d'une place de stationnement reste perçu conformément à sa durée réelle.

D'autres facteurs jouent en faveur de l'automobile dans les représentations relatives à la durée des déplacements des individus. Un des plus décisifs réside dans la confusion entre temps de parcours et temps de déplacement souvent pratiquée par les automobilistes. En effet, ces derniers excluent assez souvent la marche à pied terminale ainsi que la recherche éventuelle d'une place de stationnement du décompte de leur temps de déplacement et se considèrent arrivés à partir du moment où ils atteignent les environs de leur destination. Mais cette liste de facteurs n'est pas limitative : du sentiment de mieux pouvoir gérer son temps individuellement au confort procuré par la voiture particulière en passant par l'engagement inhérent à l'activité de conduite, de nombreux éléments concourent à réduire l'impression de passer et de perdre son temps sur la route.

Cette propension poussée à son paroxysme engendre des effets insoupçonnés. On peut arriver à une situation où, contraint par son emploi du temps, l'automobiliste ne prend même plus en compte les temps nécessaires à ses déplacements et juxtapose quasiment ses horaires d'activité dans son agenda urbain. Plus généralement, la logique de vitesse, en accréditant l'idée que les distances réelles qui séparent les individus sont réduites voire négligeables, conduit à vouloir minimiser les temps de déplacement. L'issue tient quelque part du don d'ubiquité. Comme les automobilistes ne sont pas des dieux, ils tendent alors à augmenter leur vitesse, à conduire plus vite quitte à prendre certains risques ou encore à s'autoriser un stationnement en marge des zones autorisées.

In fine, il s'agit bien ici d'une primauté affichée de l'origine et de la destination sur le déplacement en lui-même. Simple passage d'un point à un autre, le statut de ce

⁴¹² Il a réalisé une enquête auprès d'un échantillon de 300 personnes travaillant au centre-ville de Genève.

⁴¹³ V. KAUFMANN, 1992, op.cit., p.15.

⁴¹⁴ in *Les transports urbains*, Que sais-je?, PUF, 1992. 128 p.

⁴¹⁵ avec un coefficient de pénibilité égal à 2.

déplacement tend alors à être celui d'un temps mort : ni activité à part entière ni lieu, il se contente d'être une liaison entre deux activités. Mais, comme par ailleurs le temps de déplacement n'est pas infiniment compressible, les automobilistes cherchent, à défaut de le réduire, à l'occuper et à le remplir. A cet effet, la voiture particulière, grâce à la liberté qu'autorise cette sphère privée et malgré la concentration exigée par l'activité de conduite, offre un éventail élargi de possibilités. On peut y écouter sa musique préférée ou les informations, y fumer une cigarette ou encore téléphoner, si bien que « les spécialistes savent aujourd'hui mesurer la fluidité du trafic grâce aux communications en provenance des téléphones portables des automobilistes »⁴¹⁶. Il peut s'agir d'une simple activité de loisir ou d'une façon d'améliorer la productivité du déplacement pour l'individu voire pour la collectivité. Finalement, le temps objectivement perdu lors d'un déplacement a, avec l'automobile, l'immense avantage d'apparaître soit comme un temps gagné, soit comme un temps retrouvé et disponible pour d'autres activités.

La logique de vitesse : « prenez le temps d'aller vite »⁴¹⁷

L'ensemble de ces représentations et de ces comportements s'inscrit plus largement dans un système de valeurs sociales au centre duquel se situe la vitesse.

A priori, les automobilistes conservent dans l'activité de conduite le choix de leur vitesse. Néanmoins, l'environnement joue un rôle dans les modalités de conduite automobile. Ces dernières s'adaptent en effet à des caractéristiques perçues de la situation et de la circulation. L'attitude du conducteur est notamment orientée par la conception même de la voie sur laquelle il circule. C'est là une première forme d'intervention sociale par l'intermédiaire d'un espace objectivé. Encore une fois, cela ne signifie pas que la vitesse soit entièrement déterminée par les paramètres spatiaux. Dans ce cadre, des variations pratiques subsistent et l'automobiliste développe simplement une stratégie personnelle en fixant lui-même, par le "choix" de sa vitesse, un certain niveau de risque.

Les manifestations comportementales prouvent cependant à quel point le choix de la vitesse est conditionné socialement et la rapidité valorisée. Nombreux sont ceux qui reconnaissent dorénavant son statut à l'intérieur du système de valeurs sociétales. La vitesse « est aujourd'hui constituée comme valeur centrale dans nos sociétés de la performance et de l'efficacité. »⁴¹⁸ L'automobile, quant à elle, en a fait « un produit de consommation courante »⁴¹⁹ et ce pour plusieurs raisons : « d'abord, [la vitesse] exprime les qualités de noblesse de l'engin mécanique, elle fonctionne comme équivalent du progrès dans ses connotations positives. Ensuite [elle] peut exprimer la façon dont se

⁴¹⁶ Y. BOUDOISEAU, op.cit., p.61.

⁴¹⁷ **Slogan d'une publicité de la SNCF pour le TGV.**

⁴¹⁸ Y. CHICH, "Vitesse et déterminants du comportement des automobilistes en milieu urbain", in *L'automobile et la mobilité des Français*, op.cit., p.412.

⁴¹⁹ M. ROCHE, op.cit., p.49.

traduit sur la route la concurrence sociale qui est un des fondements de la société libérale. Enfin elle est une des dimensions de la liberté rêvée qui constitue la voiture comme objet signe. »⁴²⁰

Paul Virilio reste sans doute un des théoriciens qui, avec sa « dromologie » – science de la vitesse –, a traité la question avec le plus d'originalité. Il distingue en fait trois grandes périodes dans l'histoire de nos sociétés : la période de l'espace, qui est celle de l'agriculture ; la période de l'espace-temps, victoire du "km/h" sur le "km", durant laquelle les véhicules, notamment l'automobile, réorganisent le rapport au territoire ; enfin, la troisième période, dans laquelle nous sommes supposés entrer à présent, est celle de l'espace-vitesse, règne de la transmission instantanée, où la vitesse devient vitesse de la lumière. Il relie cette évolution au peuplement en indiquant qu'après avoir assisté au peuplement de l'espace – peuplement de la sédentarité –, nous assistons aujourd'hui au peuplement du temps – les gens habitent le temps du déplacement et la proximité dans l'espace devient proximité dans le temps. Virilio indique alors que « chaque technique de transport, de transmission de message organise le temps et l'espace. Finalement chaque technique organise un régime de temporalité qui lui est propre. »⁴²¹ Il place ainsi l'automobile au cœur de la transformation de l'espace en espace-temps. La vitesse rime ici avec suppression des distances, négation de l'espace. Avec cette première étape de l'accélération de nos sociétés où la vitesse dissout l'espace, la ville est devenue exposée. Poussée à son terme, cette logique nous fait aujourd'hui pénétrer dans la "ville surexposée" où « tout est brûlé par la lumière, tout est brûlé par la vitesse, par la vitesse de la lumière. » Avec les télécommunications, la télévision, les téléinformations, « la vitesse de la lumière est la vitesse de référence de la ville contemporaine », introduisant « un déséquilibre complet entre la vitesse métabolique des individus, des sociétés, des groupes et la vitesse technologique ».⁴²²

Sans approfondir davantage sa prise de position contre l'accélération qui relève d'une vision "technico-pessimiste" discutable, nous retiendrons surtout des travaux de Paul Virilio la confirmation de la place de la vitesse dans nos sociétés, ses rapports déterminants avec l'espace et l'inscription de l'automobile dans cette évolution. D'ores et déjà emblème de la société technicienne, symbole de progrès, de maîtrise humaine de l'objet et de la puissance, la voiture s'inscrit également dans le processus d'affirmation de la vitesse en tant que valeur sociale fondamentale ; ainsi, « nous déclarons que la splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle, la beauté de la vitesse : une voiture de course, une voiture vrombissante qui semble rouler sur des boîtes à mitraille est plus belle que la victoire de Samothrace. »⁴²³

Pourtant, une autre valeur semble lui faire aujourd'hui quelque peu concurrence : la sécurité. Cette opposition se traduit régulièrement par la réactivation du débat sur la

⁴²⁰ M. BONNET, op.cit., p.204.

⁴²¹ G.B. BENKO, "Espace, temps, pouvoir - rencontre avec Paul Virilio", in *Espaces et Sociétés*, n°46, 1985, p.12.

⁴²² G.B. BENKO, op.cit., p.15.

⁴²³ F.T. MARINETTI, citation relevée dans un reportage de l'émission Métropolis diffusé sur Arte en 1997.

limitation de vitesse automobile qui, selon Yvon Chich, « n'a jamais fait l'objet que d'un "consensus apparent" et trompeur. »⁴²⁴ Nombreux sont encore ceux qui condamnent les limites de vitesse, sinon dans leur principe au moins dans leur niveau, dénonçant leur caractère arbitraire et argumentant que l'opposition vitesse-sécurité n'a jamais été prouvée, voire que ce sont les véhicules les plus lents les véritables dangers. Considérant les nombreuses études démontrant le lien entre la vitesse et les accidents ainsi que leur gravité, on peut alors se demander à quoi tient une telle persistance d'avis contraires dans une partie de l'opinion. Si plusieurs explications individuelles pourraient s'avérer pertinentes, nous pensons qu'il faut d'abord y voir la marque d'idéologies sociétales qui s'imposent aux individus. Celles-ci trouvent leur origine tant dans le système de valeurs que dans les impératifs économiques. « L'usage de la vitesse est perçue par les automobilistes comme "...un degré dans la liberté de gestion de la vie sociale, comme une échappée à la structure de l'espace si fortement déterminée par la distribution des activités économiques...". Dans nos sociétés, elle a gardé sa valeur de prestige, et son usage reste le symbole de la puissance sociale et de l'appartenance à une élite. »⁴²⁵

Dans sa thèse, Patricia Fournier-Champelovier montre, à travers l'étude des représentations des conducteurs, l'influence de ces conditionnements sur les pratiques individuelles. Ainsi, en 1990, pour 73% des personnes interrogées "rouler vite en ville" signifiait rouler entre 70 et 90 km/h tandis que "rouler moins vite" consistait à rouler à 60 km/h pour 63% et entre 70 et 80 pour 20%. "Rouler moins vite" revenait donc au mieux à respecter la norme légale de l'époque mais très rarement à adopter des vitesses inférieures au maximum autorisé. Il est vrai que les automobilistes n'hésitent pas à rouler à des vitesses élevées ou qui se situent en tous cas au-delà du seuil réglementaire. Ce n'est pas là une coïncidence fortuite. Il existe en effet une norme sociale informelle différente de la norme réglementaire et attestant que, y compris en milieu urbain, la vitesse reste partie prenante de nos valeurs sociétales. Quant à l'écart entre la norme réglementaire fixée par les autorités et la norme sociale effective, il s'explique par les fonctions propres à chacune. La limitation de vitesse, quitte à être facteur de frustration, induit logiquement une certaine uniformisation des vitesses ainsi qu'une harmonisation des conduites. Pour des raisons fonctionnelles et dans un souci de maximisation de l'avantage collectif, elle cherche notamment à éviter une situation de libre concurrence où finalement les conducteurs les "moins à l'aise" auraient été contraints de renoncer à l'utilisation de leur véhicule. Elle peut également se justifier par rapport à une logique plus urbaine. Étant acquis que « la surface de chaussée dont a besoin chaque conducteur varie comme le carré de sa vitesse »⁴²⁶, la maîtrise des vitesses permet de rendre accessible l'espace urbain à un plus grand nombre d'automobilistes sans trop augmenter les surfaces de voirie. Plus largement, elle s'avère essentielle afin de préserver une qualité de la vie et des espaces urbains qui va au-delà des uniques enjeux de sécurité. Donc, même si la vitesse est une des valeurs centrales de nos sociétés, si elle a acquis

⁴²⁴ Y. CHICH, op.cit., p.412.

⁴²⁵ P. Fournier-Champelovier, op.cit., p.130, citant P.E. Barjonet.

⁴²⁶ M. ROCHE, op.cit., p.93.

droit de cité dans nos villes et si nos modes de vie et nos façons de nous déplacer en sont largement imprégnés, nous ne sommes pas libres d'y céder pleinement.

Les organisations urbaines reproduisent d'ailleurs parfaitement ce paradoxe. La logique de vitesse ne les anime pas entièrement. Il semble ainsi se dessiner une dualité dans le réseau de voirie et les espaces urbains desservis par celui-ci : d'un côté, l'avènement d'un réseau spécialisé et rapide qui coupe l'automobiliste de l'espace urbain ; de l'autre, l'amorce d'un glissement vers des voies sécurisées, tranquillisées grâce à des aménagements de voirie qui ont raison de la logique de vitesse et qui rétablissent les conditions d'une appropriation spatiale complexe et diversifiée. Néanmoins, entre ces deux tendances, subsiste toujours un ensemble de rues sans aménagements particuliers mais qui n'en subissent pas moins les effets de l'accélération dont l'automobile reste un instrument privilégié, sachant qu'avec « la vitesse, l'homme se dissocie peu à peu de l'espace dans lequel il vit. »⁴²⁷

3.3.2. Des évolutions porteuses d'une territorialité urbaine "moderne" en gestation

« Désormais, le citadin dans sa (grande) ville ne se pense plus tout à fait comme un sédentaire, mais davantage comme un nomade provisoirement stabilisé, en instance de départ vers de nouvelles destinations, qui sont autant de nécessités induites par le mode de vie urbain et autant de fuites. »⁴²⁸

Plus globalement, la diffusion de l'automobile vient sanctionner l'émergence d'un nouveau rapport à l'espace qui se cristallise dans une territorialité urbaine en gestation. Pour autant, le déplacement automobile n'est que le symptôme de cette territorialité spécifique, qui met plus largement en cause l'organisation spatiale de la ville et l'urbanité telle qu'on a pris l'habitude de la concevoir.

La portée sociétale de la "déper lance" automobile sur l'espace urbain

Dans la course à la vitesse que l'automobiliste tend à engager en milieu urbain, l'évolution des paramètres spatiaux demeure essentielle. Ainsi, à travers notamment la création d'espaces mono-fonctionnels dédiés à la mobilité individuelle motorisée, c'est non seulement le rapport des automobilistes à l'espace qui tend à se spécialiser mais également l'organisation plus générale de la ville en tant qu'espace d'accueil et d'agencement des fonctions urbaines.

Dans cette perspective, on peut d'abord se demander si la fréquentation de la ville par les automobilistes participe à la constitution de véritables "lieux" urbains ou davantage à l'émergence de "non-lieux", « sans passé ni charge symbolique, au sens que Marc Augé donne au mot : le contraire du "lieu identitaire, relationnel et historique", à savoir des lieux de transit anonymes, abstraits et désocialisés, où l'on ne se rencontre pas, où il y a des clients, des passagers et des conducteurs, qui font la queue, passif et sérialisés

⁴²⁷ J. OLLIVRO, *L'homme à toutes vitesses*, Presses Universitaires de Rennes, 2000, p.35.

⁴²⁸ P. VIRILIO, *L'espace critique*, Paris, C. Bourgeois, 1984.

(autoroutes, péages, aéroports, supermarchés, aires de repos, etc.). »⁴²⁹ Il s'agit alors, pour reprendre la formulation de Georges Amar, d'une question d'adhérence urbaine des formes de déplacement. Cette notion illustre la connexion du mouvement avec son environnement. Ainsi, placée sur une échelle d'adhérence urbaine, la marche à pied est de loin le mouvement le plus adhérent car de type continu ou longitudinal. A l'opposé, Georges Amar place le déplacement pur, mouvement le moins adhérent parce qu'il se résume à une origine et à une destination. Où se situe alors l'automobile sur cette échelle d'adhérence urbaine ? Si l'on reprend nos conclusions relatives à l'appropriation spatiale des automobilistes, la chose n'est pas simple, la mise à distance de l'espace urbain allant de pair avec une appropriation fonctionnelle et continue, quoi qu'appauvrie. En vérité, « le cas de l'automobile est particulièrement complexe : elle produit un mouvement de type "adhérent" tant qu'un usage individualiste est possible, *c'est-à-dire tant qu'il y a peu de véhicules*, mais dès lors que son usage massif entraîne une saturation, elle ne permet plus qu'un mouvement de type déplacement ». ⁴³⁰ Or, au fil d'un succès grandissant qui tient parfois d'une victoire à la Pyrrhus, il y a désormais bien des moments et des lieux où « l'auto devient immobile »⁴³¹. Est-ce à dire que la "déperlanche" – concept que l'on peut opposer à celui d'adhérence – du déplacement automobile sur l'espace urbain est en train de se généraliser ?

Si cela est, ce phénomène n'est à notre sens pas uniquement inhérent à des situations ponctuelles de massification des flux automobiles mais bien plutôt aux structures fixes et territorialisées qui sont venues s'inscrire dans l'espace urbain pour permettre et organiser cette massification. Or, si l'on considère l'accessibilité comme une qualité urbaine et la ville comme devant être avant tout accessible, il faut bien admettre que la généralisation de l'automobile ne parvient pas toujours et dans tous les lieux à transformer la mobilité en accessibilité. Outre une variété des solutions de transport, rendre la ville accessible suppose alors « une conception du mouvement non seulement capable de s'adapter à la ville ("il faut civiliser l'automobile"), comme un étranger qu'il faudrait intégrer, mais en tant qu'agent essentiel d'urbanité, facteur principal de la vie et du tissu urbains. »⁴³²

Mais, si cette conception peine à se mettre en place, c'est aussi parce que l'automobile est par nature un instrument de transformation des formes anciennes d'urbanité. Sans que cela n'ait encore réellement pénétré la conscience collective, il apparaît qu'elle modifie profondément notre rapport aux autres en même temps que notre rapport au territoire. Elle suscite en effet l'apparition d'espaces qui, s'ils offrent au regard un regroupement d'individus, ne sont plus vraiment publics et pas réellement collectifs. La perte de liens corporels avec l'espace ne fait qu'ajouter à cette remise en cause d'une urbanité, pour laquelle on peut se demander s'il faut parler de mutation ou d'effritement :

⁴²⁹ R. DEBRAY, op.cit., p.28.

⁴³⁰ G. AMAR, op.cit., p.146.

⁴³¹ M. BONNET, op.cit., p.209.

⁴³² G. AMAR, op.cit., p.149.

alors que nous avons toujours admis que l'espace urbain est avant tout un espace de rencontre, « un espace du passant, un espace où des gens qui ne se connaissent pas, ou à peine, peuvent co-habiter, se co-localiser et entretenir une relation même minimale de civilité », il paraîtrait plutôt logique d'évoquer l'effritement ; même si, comme pour toute évolution en cours dont la portée est par nature difficile à mesurer, cette interprétation court le risque de rester prisonnière de schèmes de réflexion valorisant l'héritage et stigmatisant les dangers du changement. Il n'en apparaît pas moins qu'il pèse de lourds doutes sur le fait « que la logique de la vitesse, avec ses passagers qui se méconnaissent, permette de perpétuer cette réalité de l'espace urbain comme espace du passant, comme espace de civilité. Nous devons concevoir un espace de l'urbain comme lieu de la rencontre, de la pluralité et non de la circulation et de la connexion au sens strict. »⁴³³

Cette analyse, en partant du constat que la circulation automobile semble l'emporter de plus en plus sur la rencontre et que la mobilité tient souvent davantage du déplacement que du mouvement, pousse alors à s'interroger sur l'avènement d'une nouvelle forme de territorialité urbaine et surtout d'urbanité. Ce questionnement nous concerne d'autant plus que « la compatibilité entre les fonctions circulatoires et les fonctions sociales des territoires, est très débattue dans une Europe où les cœurs urbains demeurent des lieux de sociabilité, de référence, d'intégration. Sous cette forme, la question s'est pratiquement éteinte aux Etats-Unis, avec la quasi disparition (hors quelques villes de la Côte Est) des lieux urbains denses. »⁴³⁴

L'affirmation d'une territorialité "moderne" porteuse d'une urbanité en mutation

Révélatrice des processus en cours, l'évolution du statut du quartier dans la ville peut nous aider à comprendre la nature des mutations actuelles. Le quartier constitue une des subdivisions possibles de l'espace urbain, c'est un "morceau de ville", un fragment auquel on reconnaît une certaine individualité. Jusqu'à peu, il était le module social élémentaire dont la réunion constituait la ville. Désormais, « déjà désinvesti de son statut en tant que lieu de travail, le quartier perd peu à peu son statut de "lieu le plus fréquenté", ce qui pour chaque habitant le distinguait naguère radicalement du reste de la ville. Mais il reste le lieu de domicile, lieu où l'on revient..., quand on ne fait que passer dans les autres. Le résident le perçoit comme inamovible, intouchable. »⁴³⁵ A cet égard, il conserve une place à part dans les métastructures socio-spatiales.

Néanmoins, le quartier d'habitation n'est plus le lieu où se déroule l'essentiel du fait social des individus, dès lors que l'aire des fréquentations de ces derniers tend à déborder largement ses limites anciennes. Le citoyen automobiliste tend encore plus que les autres à s'approprier d'une manière nouvelle l'espace urbain, en développant un

⁴³³ S. OSTROWETSKY, in F. Enel, op.cit., p. 23

⁴³⁴ J.P. ORFEUIL, 1994, op.cit., p.22.

⁴³⁵ Y. ROLLIER, "Les transports face à un nouvel usage de la ville", in *Transport Public*, mars 1994, p. 43.

sentiment de multi-appartenance. « Le logement perd sa position de lieu d'habitation exclusif et devient une sorte de pivot pour des déplacements qui ignorent la proximité habituelle au bénéfice d'une nouvelle géographie métropolitaine. »⁴³⁶ Les métastructures urbaines prennent alors la forme d'un réseau de quartiers "appropriables" dont le lieu de domicile n'est évidemment pas exclu, mais dans lequel il n'est plus qu'une "aire de lancement". Or, dans la mesure où les automobilistes sont à notre sens les migrants qui reproduisent de la manière la plus complète cette configuration, la diffusion de ce moyen de transport assure donc celle de ce modèle territorial.

Pour autant, les utilisateurs de la voiture particulière ne s'approprient pas la totalité de l'espace urbain, même si géographiquement ils élargissent et diversifient leur territoire personnel. En fait, ils s'approprient surtout les espaces de manière différenciée. En la matière, on peut distinguer deux types de mécanismes d'appropriation : l'appartenance et la référence. L'appartenance est basée sur l'échange et la convivialité mais, sous l'impact des mutations de la mobilité, elle parvient désormais à s'affranchir de la proximité et les quartiers d'appartenance se constituent de plus en plus souvent sous l'influence de la pérégrination, en étant fréquentés pour des raisons d'usage ou de convivialité. La référence, quant à elle, résulte moins de la fréquentation que des valeurs associées à un espace. A ce titre, le(s) quartier(s) de référence ne souffrent d'aucun impératif de proximité. En général, ces valeurs sont essentiellement représentées par le centre-ville, à caractère fédérateur, mais aussi par le quartier de domicile. « Pour un nombre croissant de résidents, le quartier de domicile devient donc un lieu de référence ; on y habite mais on ne le fréquente pas, au sens où la fréquentation suggérerait la convivialité. (...) on attache plus d'importance à son aspect formel (le signe) qu'aux liens sociaux qu'il recèle. »⁴³⁷ Encore une fois, ce n'est là ni une évolution monolithique, ni un processus achevé. Parfois le quartier, véritable espace d'interconnaissance où se déploient d'efficaces réseaux d'entraide et de contrôle social, conserve une place importante dans les sociabilités et la transmission des normes. Mais, de plus en plus souvent, le périmètre du quartier n'est guère autre chose que le cadre d'une sociabilité tout à fait résiduelle, faite de fréquentations sélectives ou à peine esquissées.

Ce qui complexifie les choses, c'est que la figure du "citoyen circulant" n'exclut pas son statut de résident. En effet, le citoyen peut très bien souffrir en tant que résident des inconvénients d'un système que ses pratiques de "citoyen circulant" concourent à développer. « L'automobile n'a pas supprimé tout attachement local »⁴³⁸ et ce n'est pas parce que le citoyen fréquente des lieux multiples et éloignés qu'il ne perçoit pas la disparition des liens de voisinage et le délitement de la sociabilité de quartier. Cela a alors pour effet d'en faire des valeurs de plus en plus recherchées. C'est ainsi qu'une partie des classes dites moyennes privilégient aujourd'hui une localisation résidentielle dans les quartiers centraux dits populaires, ces pseudo-villages urbains ; et ce, alors même que leur simple arrivée contribue à modifier ce qui les y a attiré.

⁴³⁶ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.105.

⁴³⁷ M. WEIL, Y. ROLLIER, op.cit., p.156.

⁴³⁸ G. DUPUY, 1995a, op.cit., p.104.

Quoi qu'il en soit, le principe d'une « recherche d'identités territoriales fortes ailleurs qu'autour du logement »⁴³⁹ semble aujourd'hui largement acquis. Mais, alors qu'il n'existe presque plus de lieux où se déroule le fait social total d'un groupe social, on peut s'interroger sur la persistance de territoires urbains. Rien à vrai dire n'impose que l'aspect matériel du territoire ne soit pas morcelé. Au moment où certains préfèrent parler de réseau social, ne peut-on pas concevoir ce dernier, « non comme une alternative au territoire, mais comme un mode de fonctionnement qui instaure de nouveaux territoires ? »⁴⁴⁰ Ces nouveaux territoires ne sont pas pour autant de simples rassemblements de bribes d'espaces, dont l'articulation se réalise sous l'égide d'une individualisation des pratiques. Les déplacements comptent autant que les escales et la mobilité spatiale exprime des hiérarchies et des formes de vie sociale. Simplement, la constitution d'un territoire ne comporte plus d'exigences de sédentarité. La reconnaissance du sens social des déplacements devient donc inévitable dès l'instant où on admet que les nouveaux territoires urbains sont en partie des "territoires circulatoires"⁴⁴¹.

Dans ces conditions, il nous semble exagéré d'évoquer aujourd'hui la mort de l'urbanité dans les cités d'Europe Occidentale. D'ailleurs, on gagnerait souvent à notre sens à éviter d'envisager les mutations contemporaines comme des morts ou des fins. « Comme dans toutes périodes de changement, voire de mutation, les phénomènes de permanence et les signes émergents de mutation sont étroitement imbriqués, difficiles à discerner, sources de débats, voire de polémiques. »⁴⁴² Souvenons-nous par exemple que la mort de l'urbanité et des villes était déjà censée survenir avec l'invention de l'électricité, grâce à laquelle on pouvait désormais disposer d'énergie et de lumière en tout point de l'espace, ou avec celle du téléphone, qui devait nous permettre de diversifier nos localisations en restant en liaison instantanée avec le monde entier.

Toutefois, les mutations, dont le "rapport automobile" à l'espace est intimement porteur, n'en apparaissent pas moins conséquentes et difficilement réversibles. De fait, « il est trop tard pour se crispier sur des territoires figés, des temporalités rigides et des identités menacées. L'ordre d'hier n'est plus. Derrière ce désordre – si désordre il y a –, on ne trouve pas nécessairement un nouvel ordre, mais un équilibre ; il y surgit des modes de vie inédits. Le nomadisme est en son cœur. Un nomadisme qui, paradoxe, compose avec une sédentarité non démentie (le domicile reste une place forte), qui ne s'assimile plus aux déambulations pastorales, guerrières ou paléolithiques et ne se réduit pas davantage à un perpétuel mouvement, mais invente une nouvelle manière d'être. »

443

⁴³⁹ *ibid.*, p.106.

⁴⁴⁰ B. DEBARBIEUX et alii, "Réseaux sociaux et territoires", in J.M. OFFNER, D. PUMAIN (dir.), *Réseaux et territoires. Significations croisées*, Editions de l'Aube, 1996, p.141.

⁴⁴¹ selon l'expression d'Alain Tarrus.

⁴⁴² PLAN URBANISME CONSTRUCTION ARCHITECTURE, *op.cit.*, p.10.

⁴⁴³ B. MARZLOFF, "Nomades, sédentaires et baladeurs", in *Urbanisme*, septembre-octobre 2001, n°320, p.63.

Les changements qui ont atteint les formes de vie sociale se sont donc traduits spatialement, notamment dans les phénomènes de territorialité urbains, avant que ces derniers n'influencent à leur tour la sociabilité urbaine. En ce sens, les modes de vie et les pratiques qui en découlent ne peuvent rester étrangers aux évolutions qui touchent les structures et l'organisation des espaces urbains, notamment sous l'influence de l'automobile. Il apparaît tout de même qu'une partie de l'urbanité traditionnelle subsiste encore aujourd'hui, bien que ce soit sans doute sous sa forme la plus minimale, c'est-à-dire la plus symbolique. Pour le reste, la démultiplication théorique et la délocalisation des interactions individuelles se manifestent autant par le maintien de références spatiales collectives que par une individualisation des espaces d'appartenance. Simplement, le déficit de citoyenneté qui tend à en découler « fait peser des menaces bien réelles sur les métropoles, qui risquent d'être incapables de mettre en œuvre les actions collectives rendues nécessaires par les enjeux urbains. La "solidarité mécanique" qui inscrit les habitants de la métropole dans des relations d'interdépendance multiples, n'engendre en effet pas spontanément la conscience de l'appartenance à une collectivité. »⁴⁴⁴

□

La diffusion urbaine de l'automobile s'inscrit donc bien dans l'émergence d'une forme de territorialité "moderne". Elle en est même l'un des principaux artisans. En fait, « l'agrandissement du cercle de vie quotidien, la multiplication des activités, la valorisation de la mobilité personnelle ont "appelé" l'invention technique ; celle-ci, en retour, affermit et amplifie ces transformations de notre société. »⁴⁴⁵ Il faut dire que l'automobile est sans conteste un des moyens de transport urbain qui incarne le mieux l'adhésion à des valeurs sociales contemporaines comme la vitesse et la liberté individuelle de mobilité. Il en découle une certaine forme d'appropriation spatiale, pour laquelle l'appréhension paysagère et fonctionnelle de l'espace urbain dissimule une logique où l'espace tend à s'effacer devant le temps. Mais, si cette forme de territorialité marque l'espace, ce n'est pas uniquement par l'intermédiaire des pratiques individuelles. Car les automobilistes ne constituent pas un groupe suffisamment homogène pour adopter d'eux-mêmes des représentations et des pratiques territoriales communes. Il a fallu pour cela que se précisent l'influence de déterminations sociales extérieures aux individus et la médiation de l'espace. En effet, nous allons voir que dans les villes que nous avons choisi d'étudier, s'est mis en place un processus de territorialisation en rapport avec l'automobile, qui passe par l'intervention des forces institutionnelles et par certaines formes d'aménagement de l'espace.

Conclusion de première partie

⁴⁴⁴ F. ASHER, 1995, op.cit., p.156.

⁴⁴⁵ V. SCARDIGLI, op.cit., p.138.

« Le territoire est un produit social, avec ses lois et ses acteurs. »⁴⁴⁶

Les représentations et les comportements individuels ne peuvent être, nous l'avons vu, d'origine purement endogène. Pour autant, il ne s'agit pas d'une reproduction à l'identique, d'une détermination absolue qui réduirait les sujets au statut de simples objets. D'une certaine façon, les hommes sont même de plus en plus des "individus", mais ont-ils pour autant accru la réalité de leur degré de liberté, de leur autonomie de pensée et d'action ? Les mutations en cours ne seraient-elles pas plutôt des mues, de simples transformations formelles ? Ce questionnement intemporel et transdisciplinaire s'impose également à l'analyse géographique *hic* et *nunc*.

Le concept même de territoire nous pousse à ne pas nous enfermer dans un rapport exclusivement personnel à l'espace car il constitue avant tout, selon l'expression d'Angelo Turco⁴⁴⁷, une « issue de l'agir (et du connaître) collectif ». Les territoires sont une projection sur un espace donné des structures spécifiques d'un groupe humain et sont ainsi œuvres nées d'un processus collectif.

A ce titre, les manifestations collectives ne peuvent se réduire à la simple agrégation des actions individuelles. Même l'existence de schèmes communs de représentations et de pratiques individuelles ne suffit pas à édifier un territoire. Seulement, les pratiques territoriales tiennent un rôle actif tout au long de ce processus, en servant notamment à mettre en relation les lieux constitutifs du territoire. Ce territoire, qu'elles dessinent peu à peu, est alors l'interface entre un espace et un système de significations collectives, qui s'affirme à travers un système de valeurs : « au rythme de leurs routines, (...) en proie à la rugosité des espaces matériels de leur vie, les hommes et les femmes, sujets sociaux ordinaires, fabriquent patiemment leurs territoires en s'inspirant des valeurs qui forment leur "habitus". »⁴⁴⁸ On peut néanmoins se demander quelle est la part d'influence des sentiments d'appartenance des individus et de leur appropriation de l'espace dans la genèse des territoires, alors même qu'ils en sont assurément un rouage incontournable et qu'ils permettent, en outre, de les identifier.

Car si les territoires sont modelés – et ils le sont –, ce n'est pas en premier lieu par les individus pris en tant que tels. Ainsi, si Guy Di Méo reconnaît l'importance de l'échelle individuelle, il la relativise néanmoins : « de l'espace immédiat décrit par la superposition approximative des expériences ordinaires, jusqu'aux constructions plus abstraites mais objectivées par l'action des appareils idéologiques et politiques, l'espace se structure et se hiérarchise, tout en s'inscrivant dans un jeu dialectique complexe. » L'existence de formations socio-spatiales qui tendent à s'imposer aux métastructures individuelles constitue d'ailleurs une des "fonctions vitales" du corps social. C'est la raison pour laquelle Angelo Turco rapproche le processus de territorialisation d'un véritable travail d'objectivation de l'espace vécu, tandis que nos apprentissages sociaux et l'acquis de nos pratiques sociales nous permettent ensuite de procéder, au fur et à mesure que nous

⁴⁴⁶ R. BRUNET, 1990, *op.cit.*, p.28.

⁴⁴⁷ in *Les représentations en acte*, cité in G. Di Méo, 1991, *op.cit.*, p. 144.

⁴⁴⁸ G. DI MEO, 1998, *op.cit.*, p.8.

nous représentons et que nous nous approprions l'espace, à sa structuration et à sa réification. Ainsi naît et s'affirme le territoire...

Cet espace plus ou moins objectivé⁴⁴⁹ n'est évidemment pas donné a priori mais est le produit d'une longue construction. L'idée générale est que « l'espace devient territoire par la projection du pouvoir d'un acteur dans le but de se l'approprier, d'en contrôler le développement et d'assurer ainsi sa légitimité. »⁴⁵⁰ Mais la réalité est évidemment plus complexe dans le sens où cette production est le fruit d'un jeu complexe et d'une lutte de tous les instants entre les différents agents engagés ici dans le champ urbain. En outre, si elle ne peut s'abstraire de l'influence des forces sociales qui ont contribué en l'occurrence à définir la place de l'automobile dans la société, elle doit aussi s'inscrire dans des organisations urbaines locales qui sont loin d'être analogues. L'étude des configurations proposées à Lyon, Lille et Stuttgart et des politiques qui y sont menées vont alors nous inviter à une nouvelle approche du territoire tel qu'il peut être construit, imposé, suggéré ou encadré. Notre ambition est de comprendre comment, dans ces trois agglomérations, le corps social, ses principaux représentants et l'ensemble de ses agents ont modelé l'espace, donnant ainsi à voir une entreprise collective de production d'un territoire urbain dévolu à l'automobile.

⁴⁴⁹ L'objectivation de l'espace n'est (heureusement) jamais intégrale. Pour autant, cela ne remet pas en cause la réalité d'un processus allant dans ce sens.

⁴⁵⁰ C. LEFEVRE, B. JOUVE, 1992, op.cit., p.623.

Deuxième Partie – Le territoire de l'automobile-reine



Lyon :« Le périphérique Nord et son viaduc sur le Rhône »



Stuttgart : La City-Tangente Estdu city-ring »



Lille : « Euralille et son parc de stationnement »

Notre approche du territoire de l'automobile, mettant l'accent sur ses principes et ses dynamiques de production sociale, va d'abord nous donner à voir sa logique la plus forte, celle ayant trait à l'automobile-reine.

Ce territoire de l'automobile-reine apparaît comme une question de lieux et d'espace mais également d'infrastructures et de réseau. C'est d'abord l'infrastructure autoroutière qui offre à la voiture particulière la meilleure garantie d'un règne sans partage, d'autant que, sans être spécifiquement urbaine, elle a tenu une place de choix dans le processus d'urbanisation (chapitre 4). Dans ce schéma général relatif au réseau de grande voirie, les infrastructures rapides non radiales, qu'elles s'appellent contournement, rocade ou boulevard périphérique, méritent néanmoins d'être distinguées : se prévalant d'un certificat d'urbanité, elles marquent, à différents égards, l'avenir mais peut être aussi la limite du territoire urbain de l'automobile-reine (chapitre 5). L'inscription dans l'espace de ces différentes infrastructures donnera à voir la façon dont se sont organisés concrètement, sur nos trois terrains, le choix en faveur de l'automobile au sein du champ de la politique urbaine ainsi que les modalités de reproduction de cette structure de l'espace de jeu. Pour aider le lecteur à se repérer dans les analyses locales développées ici, les cartes du réseau de grande voirie de chacune de nos agglomérations sont proposées en annexe 2, ainsi qu'une carte de localisation de quelques projets routiers

réalisés ou envisagés sur le territoire de la commune de Stuttgart. Enfin, l'approche de cette logique territoriale sera complétée par le dessin d'organisations et d'espaces urbains produits pour et par l'automobile, et animés à ce titre par des dynamiques fortes rendant d'autant plus improbables l'avènement prochain de modalités de déplacement alternatives les concernant (chapitre 6).

Chapitre 4. L'autoroute ou la conquête de l'espace de la monomodalité automobile

Dans le chapitre précédent, une première approche du territoire automobile nous a donné à voir par moments la singularité d'une voirie spécialisée, dédiée à la voiture, quasiment monomodale⁴⁵¹ et aux caractéristiques spatiales fortes : étanchéité, connexion limitée avec l'environnement et importance des effets de coupure. A cet égard, l'autoroute, voirie dédiée à la monomodalité automobile s'il en est, constitue une infrastructure au service du réseau de mobilité automobile. En participant activement à l'émergence d'un tel réseau, elle constitue un rouage fondamental du système automobile cher à Peter Hall et à Gabriel Dupuy. Car, outre le fait qu'elle supporte et facilite des flux automobiles importants, elle adhère sans retenue à une valeur centrale du système, la vitesse. Le production de vitesse⁴⁵² implique l'édification de réseaux simplifiés, aux nœuds limités et ne s'ouvrant sur l'extérieur qu'en quelques points d'accès porteurs à cet égard de fortes implications spatiales. La couverture autoroutière du territoire et sa place dans le système automobile confortent sans aucun doute le fait que « la carte de nos réseaux de transport peut être lue aujourd'hui comme l'inscription sur le sol de la valeur incontestée de la vitesse et du temps gagné, comme l'affirmation de la priorité de la rentabilité économique. »⁴⁵³

Ces réseaux rapides semblent prendre le pas sur les réseaux plus traditionnels tandis que leur potentiel de structuration spatiale ne se dément pas, bien au contraire : il touche l'espace dans son ensemble, l'espace urbain ne faisant pas exception à la règle. A une plus petite échelle, l'autoroute occupe une place de choix dans la diffusion et l'étalement du processus d'urbanisation tandis qu'elle introduit des disparités et des discontinuités spatiales à grande échelle. Dans ce système, les réseaux traditionnels conservent néanmoins leur utilité, par leur densité spatiale et la capacité de desserte fine qu'ils assurent. La complémentarité de ces deux réseaux – rapide et traditionnel – d'infrastructures permet l'organisation « d'un vaste complexe de réseaux hiérarchisés »⁴⁵⁴. L'outil indispensable de cette configuration territoriale reste évidemment « l'automobile dans le garage, comme un terminal offrant à tous l'accès à un réseau (...)

⁴⁵¹ En associant dans une même catégorie véhicules automobiles légers et poids-lourds.

⁴⁵² Car la vitesse est d'abord produite, avant d'être un rapport objectif entre espace et temps.

⁴⁵³ F. PLASSARD, "Les réseaux de transport et de communication", in A. Bailly, R. Ferras, D. Pumain (dir.), op.cit., p.537.

qui, sortant de la ville héritée, rejoint les grandes voies et les autoroutes pour mener aux stations de loisirs, rattrape les routes de campagne pour relier fermes et villages, jusqu'aux dernières extrémités du territoire. »⁴⁵⁵ La ville n'est qu'un point du parcours, qu'un "lieu" relié à ce réseau mais certainement pas le moindre, certainement pas celui qui, dans son évolution, doit le moins à l'infrastructure autoroutière.

Si nous n'entendons évidemment pas épuiser le sujet bien trop vaste des autoroutes et de leur rapport à l'espace, nous nous devons, dans notre entreprise qui consiste à souligner les places fortes de l'automobile dans l'espace urbain et à dégager un territoire pour ce moyen de transport, d'étudier les implications territoriales de cette infrastructure en ayant conscience qu'un « réseau de transport ne peut être réduit à la carte que l'on peut dresser de ses infrastructures, car celle-ci ne montre rien de ses modes de fonctionnement. »⁴⁵⁶ Pour cela, nous tendrons dans un premier temps à nous abstraire de nos territoires d'études locaux pour appréhender de manière plus globale le pouvoir de transformation spatiale attaché à l'automobile, avant de mieux revenir ensuite sur la façon dont nos trois agglomérations ont inscrit cette infrastructure dans leur production d'un territoire de l'automobile-reine.

4.1. Autoroutes et transformations spatiales

Si l'autoroute, infrastructure monomodale par excellence, constitue sans doute l'élément le moins ambigu du territoire automobile, elle est également un de ceux qui donne le plus nettement à voir le rôle des pouvoirs publics dans la production du système automobile. Ce rôle sera abordé à travers les politiques nationales de développement autoroutière engagées en France et en Allemagne. Puis, nous nous attacherons à voir la façon dont, de manière générale, ces infrastructures se sont inscrites dans l'espace pour interagir plus particulièrement avec le processus d'urbanisation.

4.1.1. La spécificité du développement autoroutier français

Pour bien saisir la réalité du développement autoroutier français, il ne faudrait pas penser que le consensus très puissant, dont a bénéficié le développement de l'automobile après la guerre et faisant de la possession d'une voiture une valeur emblématique du progrès social, s'est très aisément étendu au domaine de la politique routière. « Sa traduction concrète en investissements routiers a nécessité un long travail de transformation de l'administration des Ponts et Chaussées dont la constitution d'un appareil d'expertise très développé est sans doute l'un des traits les plus caractéristiques. Ces transformations ont ainsi conduit à la mise en place et à la fixation de l'environnement et du système au sein desquels se déroulent les processus de décision conduisant à la construction des

⁴⁵⁴ A. BONNAFOUS, "Les régulations, les nouveaux équilibres : la régulation économique", in *Se déplacer au quotidien dans trente ans*, op.cit., p.192.

⁴⁵⁵ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.97.

⁴⁵⁶ F. PLASSARD, 1992, op.cit., p.528.

autoroutes. »⁴⁵⁷

L'État et son rôle dans le développement du réseau autoroutier

Gabriel Dupuy insiste alors sur le choix automobile fait par l'État et qui a constitué une véritable base sociale de diffusion pour ce moyen de transport. De même, Alain Chausse souligne que le fait que « l'usage de l'automobile nécessite des productions complémentaires (...) principalement les infrastructures routières (...) [ramène] le choix social automobile à une décision ressortissant au pouvoir politique ».⁴⁵⁸

En effet, les infrastructures conditionnent et matérialisent à la fois l'existence d'un réseau de transport. Or leur construction est un rôle traditionnellement reconnu à l'État et aux collectivités territoriales. Peu importe qu'elles « soient publiques ou concédées à un opérateur qui peut être privé, comme certaines de nos sociétés d'autoroutes, la décision de les réaliser (ou de les faire réaliser) incombe à la puissance publique. Il s'agit, tout à la fois, d'un arbitrage important dans l'allocation des ressources, d'un aspect essentiel de la morphogenèse des réseaux et aussi d'un acte déterminant pour la compétition entre les itinéraires ou entre les modes. »⁴⁵⁹

Ce principe s'est appliqué très tôt dans l'histoire de l'automobile, y compris dans des pays où l'intervention étatique ne fait pas partie des pratiques et de l'idéologie dominantes. En 1916, afin de permettre et d'étendre l'usage – mais aussi l'achat – de voitures, le président américain Wilson lance un gigantesque programme de construction de routes, le *Federal Aid Road Act*. Sam Bass Warner épinglera non sans ironie mais avec justesse la nature de ce mouvement émergent, en estimant pour Los Angeles qu'entre « 1920 et 1960, la métropole californienne s'est dotée d'un nouveau "système" de transport public, dans lequel le secteur public fournit la route et, pour l'utiliser, le particulier apporte sa voiture »⁴⁶⁰. Les "auto-routes", fers de lance de l'expansion automobile, apparaîtront dans les années 20 en Europe avec les *autostrades* italiennes, avant de s'exporter dans des pays comme les Pays-Bas ou l'Allemagne.

En France, l'État ne se préoccupe véritablement de rattraper son retard qu'après la guerre. Auparavant, quelques timides initiatives⁴⁶¹ et projets plus ou moins fantaisistes⁴⁶² n'avaient pu faire entrer les français dans l'ère autoroutière⁴⁶³. « La "satisfaction de la demande" constitue le credo de l'après-guerre, jusqu'aux années soixante-dix. Principe

⁴⁵⁷ A. BIEBER, O. MORELLET, J.M. OFFNER, *Les grands projets de transports. Langages de l'évaluation, discours de la décision*, Synthèse INRETS n°10, novembre 1987, p.115.

⁴⁵⁸ A. CHAUSSE, op.cit., p.26.

⁴⁵⁹ A. BONNAFOUS, 1995, op.cit., p.189.

⁴⁶⁰ cité in G. DUPUY, 1999, op.cit., p.12.

⁴⁶¹ Parmi lesquelles on peut noter la création à Lyon en 1935 de la première "Société des Autostrades Françaises" avec son projet d'autoroute Lyon-Saint-Etienne puis, en 1942, celle du service spécial de l'autoroute Paris-Lille chargé de mener les études de cette liaison.

simple : les gens achètent des voitures, il faut leur construire des routes. »⁴⁶⁴

Pour cela l'État ne veut pas recourir, en raison de l'importance des sommes nécessaires, à un système de financement classique par crédits budgétaires. En 1951, le parlement vote donc la création du Fonds Spécial d'Investissement Routier affectant plus de 10%⁴⁶⁵ de la Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers à la réalisation de nouveaux ouvrages routiers. En 1955, alors qu'une tranche urbaine est ajoutée au F.S.I.R. pour développer les rocade et les voies rapides urbaines, la loi du 18 avril donne enfin une définition officielle de l'autoroute : voie routière sans croisement, accessible en un nombre restreint de points, sans droit d'accès aux riverains et réservée aux véhicules automobiles ; en outre, la loi stipule que « l'usage des autoroutes est, en principe, gratuit » mais que leur construction et leur exploitation peuvent être concédées à une collectivité qui percevra en échange un péage. Ce dernier point va initier un système fondé sur une logique endogène de développement à long terme, qui fera de l'autoroute l'élément constitutif du réseau routier moderne.

Ainsi, au début des années 60, la diffusion de l'automobile entraîne dans son sillage une véritable mutation du réseau routier français, dont l'autoroute n'est que le signe le plus manifeste. 1961 constitue l'an 1 des autoroutes françaises avec le lancement d'un grand programme de construction de liaisons interurbaines concédées à des Sociétés d'Économie Mixte, dont la philosophie originelle est profondément marquée par les caractéristiques du territoire national.

De l'étoile à la toile

Le réseau initial d'autoroutes conforte en effet totalement la domination centralisatrice de Paris. En fait, lors de cette première phase, il n'a pas été réellement pensé comme un réseau : dans un premier temps, ce sont les tronçons destinés à soulager les routes les plus encombrées qui ont été réalisés, dans un double souci de gestion de trafic et de calcul économique ; d'où la formation d'un réseau polaire rayonnant à partir de Paris. « Le souci de la rentabilité a amené l'administration à le calquer sur celui des voies routières à fort trafic. »⁴⁶⁶ « A l'objectif américain de maillage intégral du territoire, la France a donc préféré un objectif d'allocation optimale des ressources au sens de la meilleure efficacité marginale possible du capital investi. (...) Il n'y a rien là qu'une concrétisation banale du

⁴⁶² Ainsi l'idée de Marcel de Coninck qui, afin de rattraper rapidement le retard français, propose, dans *La vie automobile* du 10 octobre 1932, de déferer les chemin de fer et de les transformer en autoroutes, évitant par ce procédé l'achat de terrain et les expropriations tout en finançant leur construction par la vente du matériel ferroviaire désaffecté.

⁴⁶³ Seuls quelques kilomètres ont été construits à la périphérie des grands centres urbains afin de faciliter la circulation.

⁴⁶⁴ J.P ORFEUIL, 1994, op.cit., p.32.

⁴⁶⁵ Le pourcentage prévu initialement était de 22% mais il a été très rapidement revu à la baisse, pour s'établir à 10% avant d'être ensuite augmenté.

⁴⁶⁶ D. NOIN, *L'espace français*, Armand Colin, 1992, p.124.

fait que les objectifs d'efficacité du secteur des transports sont contradictoires avec les objectifs d'équité et de diffusion de l'aménagement du territoire. »⁴⁶⁷ Le projet territorial de ce réseau primaire apparaît donc fortement inégalitaire. Que ce soit en raison du rapport de force territorial français ou de la préférence accordée à la rentabilité économique des projets, le résultat est le même : les deux premières liaisons interurbaines achevées, auxquelles Georges Pompidou avait conféré un caractère d'urgence absolue, vont de Paris à Lille, en 1967, et de Paris à Marseille, via Lyon en 1970 ; ainsi, le développement du réseau autoroutier va pendant longtemps refléter la domination de la région parisienne (figure 31).

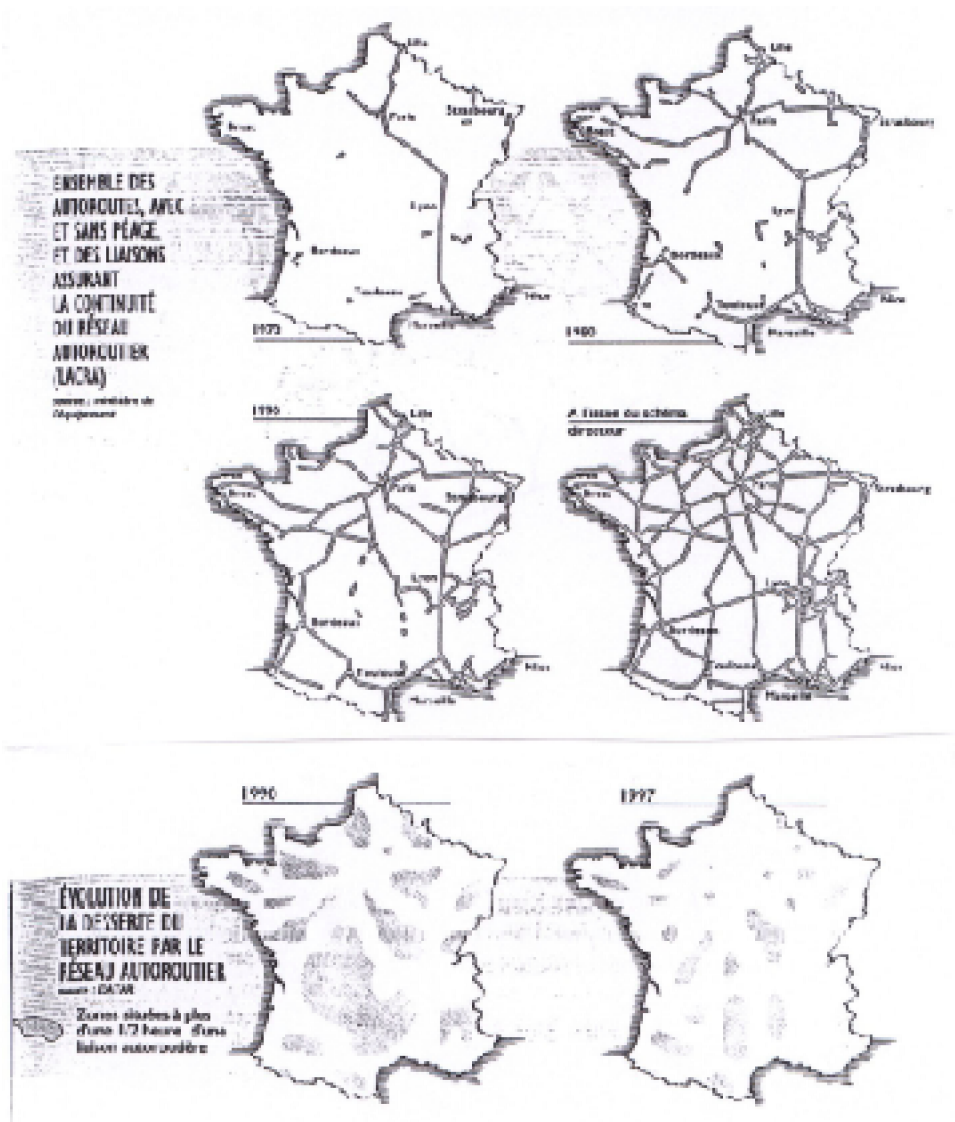


Figure 31 - Évolution du réseau autoroutier français depuis 1970

Source : J.M. et P. Benoit, La France qui bouge

La grande réforme de 1970 a pour objectif d'en accélérer la cadence en introduisant

⁴⁶⁷ A. BONNAFOUS, 1995, op.cit., p.191.

la possibilité de faire appel à des sociétés concessionnaires à capitaux privés, alors que le Schéma Directeur des Grandes Liaisons Routières de 1971 amorce une vision davantage fondée sur l'aménagement du territoire : l'autoroute doit aider au développement ou à la reconversion des régions et commence à pénétrer les conceptions locales d'aménagement. L'euphorie de construction qui s'en suit, largement financée par les emprunts, produit ses effets jusqu'en 1981, date du dernier record de mise en service d'autoroutes mesuré en kilomètres. Le nouveau système a néanmoins montré ses limites bien avant : à une exception près, l'ensemble des sociétés privées concessionnaires, en proie à de sérieuses difficultés financières, deviennent des sociétés d'économie mixte. Au début des années 80, le nouveau gouvernement considère que l'essentiel du réseau autoroutier est réalisé, après que la crise économique ait provoqué l'abandon de nombreux projets, notamment en région parisienne.

Pourtant, à la fin de la décennie, une croissance rapide et imprévue du trafic ⁴⁶⁸ provoque une nouvelle accélération des réalisations autoroutières. Les sociétés concessionnaires cherchent alors à réinvestir les excédents dégagés de l'exploitation du réseau existant. C'est ainsi que quatre schémas directeurs vont être successivement établis en 1986, 1988, 1990 et 1992 afin de satisfaire autant, sinon plus, les appétits des sociétés concessionnaires que les besoins de déplacement de la population.

Certes les schémas directeurs autoroutiers sont avant tout des documents à portée politique, sans programmation ni échéancier : ils ne fixent pas de réelle priorité, leur caractère contraignant est fortement limité, l'inscription d'une liaison ouvrant des perspectives sans aucune garantie. Il n'empêche que l'accélération de la fin des années 80 a pour effet concret de rompre avec le type de réseau mis en place. Progressivement, le schéma autoroutier opte pour un maillage du territoire dont certaines relations font visiblement moins de cas de la notion de rentabilité. Des projets entièrement nouveaux voient le jour, notamment des transversales qui font la part belle à cette volonté d'aménagement du territoire. L'autoroute s'impose ainsi comme un « élément de stimulation au développement » ⁴⁶⁹. L'objectif avoué du nouveau schéma directeur national est qu'en 2015, aucune partie du territoire français ne soit située à plus de cinquante kilomètres ou de quarante cinq minutes en automobile, soit d'une autoroute ou d'une route express à deux voies, soit d'une gare TGV ⁴⁷⁰.

Les raisons qui motivent cette nouvelle conception du réseau autoroutier tiennent néanmoins autant de l'aménagement du territoire que de la crainte des congestions qui amène à proposer des itinéraires alternatifs. De plus, la Cour des Comptes relève alors un trait de la logique sous-jacente au système lorsqu'elle note que, « compte tenu du mode de détermination des péages des sociétés d'autoroutes, l'ajustement entre l'offre et la demande tend à se réaliser par l'accroissement physique de l'offre et non par une

⁴⁶⁸ Les autoroutes concédées supportent, entre 1985 et 1990, des taux annuels de croissance de 9 à 12%, alors qu'ils plafonnaient auparavant à 4%.

⁴⁶⁹ H. COMTE, "Communes privilégiées ou communes sacrifiées ?", in *Les communes à l'épreuve de l'autoroute*, PUL, 1983, p.7.

⁴⁷⁰ Article 17 de la loi du 4 février 1995 sur l'aménagement du territoire.

adaptation de la tarification. Il y a là un facteur supplémentaire, imputable aux acteurs publics, qui pousse au développement du réseau. »⁴⁷¹

On le voit, l'équation du développement autoroutier repose certes sur une volonté étatique, mais elle dépend finalement autant de l'aspect volontariste de son action que des conditions générales de gestion du réseau qu'il instaure. Dans ce cadre, les disponibilités financières internes dégagées par le système et les effets de la conjoncture économique agissent comme des éléments prépondérants. Une dynamique endogène au système s'est ainsi progressivement élaborée, dynamique qui repose *in fine* sur les usagers dans la mesure où le péage est « devenu un moyen permanent de financement des infrastructures. »⁴⁷²

En 1995, la France comptait alors environ 9.000 km d'autoroutes⁴⁷³, ce qui la plaçait au quatrième rang mondial. Toutefois, en terme de densité rapportée à la surface du pays, ce réseau apparaissait comparativement moins impressionnant, n'occupant que la huitième place européenne, loin derrière l'Allemagne.

L'"exemple" allemand entre conversion et continuité

En effet, au niveau routier, « l'excellent réseau français joignant villes et campagnes, mais tardivement doté d'autoroutes, et encore plus tardivement d'autoroutes urbaines, s'oppose au réseau américain au départ beaucoup plus urbain ou au réseau allemand marqué par un quadrillage autoroutier national très dense et anticipateur. »⁴⁷⁴ Il est vrai que l'autoroute est une donnée ancienne et essentielle de l'aménagement du territoire allemand.

En 1939, le IIIe Reich s'enorgueillissait déjà de ses 8.000 km d'autoroutes. Pour des raisons politiques et militaires, la construction du réseau autoroutier reproduit alors un schéma privilégiant les liaisons est-ouest, tout en organisant une certaine convergence des voies vers Berlin. Massivement détruit durant la guerre⁴⁷⁵, sa reconstruction a été ensuite considérée, à l'image de l'industrie automobile, comme un des symboles du *Wirtschaftswunder*, le miracle économique allemand⁴⁷⁶, le développement de ces

⁴⁷¹ COUR DES COMPTES, *La politique routière et autoroutière : évaluation de la gestion du réseau national*, Rapport au président de la république suivi des réponses des administrations, collectivités et organismes, mai 1992, p.81.

⁴⁷² *ibid.*, p.24.

⁴⁷³ en fait, 7369 km d'autoroutes proprement dit, dont environ 6.500 km concédés, et plus de 1500 km de Liaisons Assurant la Continuité du Réseau Autoroutier. En juin 2003, ce chiffre était passé à 9.350 kilomètres d'autoroutes, dont 7.780 concédées.

⁴⁷⁴ G. DUPUY, 1995, *op.cit.*, p.118.

⁴⁷⁵ Il reste 2.100 km d'autoroutes utilisables en 1945.

⁴⁷⁶ même si François Reitel rappelle que le protestantisme ignore de genre de phénomènes et donc que, loin de l'image du miracle, « la situation économiques de l'Allemagne est la conséquence logique de l'histoire et des structures que s'est donnés un peuple travailleur, cultivé et dynamique » (in *L'Allemagne. Espaces, économie et société*, Nathan, Paris, 1996, p.6).

infrastructures étant censé favoriser la croissance nationale. La République Fédérale d'Allemagne développe des liaisons nord-sud qui avaient été négligées jusque là, pour réaliser progressivement un véritable maillage de son territoire.

L'autoroute devient ainsi un instrument privilégié de la planification régionale avec un objectif aujourd'hui pratiquement atteint : que toutes les grandes agglomérations soient reliées entre elles par une infrastructure à grande vitesse et qu'aucun lieu central ne soit à plus de 30 à 40 km d'une sortie d'autoroute. Grâce à une grande densité d'échangeurs et de diffuseurs – un tous les 6 km en moyenne –, le réseau autoroutier a aussi pour fonction d'irriguer au mieux le territoire national. Cette organisation de l'espace répond donc à un schéma d'aménagement selon le principe d'ordonnement hiérarchique du territoire, duquel résulte néanmoins un maillage fin du territoire avec des liaisons interurbaines par autoroute dont le succès est consolidé par leur gratuité. A cet égard, les deux niveaux étatiques de l'Allemagne Fédérale démontrent une remarquable convergence de vue : dans l'exercice de leur compétence en matière d'aménagement du territoire, les *Länder* accordent une place prépondérante aux infrastructures autoroutières, tandis que l'absence de recours au péage et le financement budgétaire du développement autoroutier ne laissent planer aucun doute quant à l'implication de l'État fédéral dans le système automobile.

Mais, alors qu'il s'agit aujourd'hui d'étendre ce modèle spatial aux nouveaux territoires de l'Est, des contradictions internes à ce système apparaissent. La planification des infrastructures autoroutières, en accord avec le programme fédéral "Unité allemande" (*Deutsche Einheit*) issu de la réunification, entend considérer de manière prioritaire la situation à l'Est du pays, et ce même si l'accent y est davantage mis sur le réseau ferré.⁴⁷⁷ Pour ce faire, le *Bund* s'est doté d'une loi d'accélération pour la planification des grands projets d'infrastructure, destinée à alléger les procédures de décision et à renforcer ses prérogatives en ce qui concerne les liaisons entre et avec les nouveaux *Länder*. Toutefois, un examen attentif du plan d'investissement prévisionnel (tableau 10) témoigne de la difficulté à organiser un développement unilatéral et à lutter contre les disparités régionales entre les deux parties du pays : en matière de routes fédérales à grande circulation, le programme de 1992 prévoit une dotation de plus de 130 milliards de DM (68 milliards d'euros) pour l'Ouest contre moins de 60 milliards (30 milliards d'euros) pour l'Est. Même si le territoire de l'ex-RDA est moins vaste et moins peuplé, le rattrapage n'a donc rien de spectaculaire. Pour les anciens *Länder*, il s'agit même de la manne financière la plus importante de ces vingt dernières années – rapportée sur le même nombre d'années.

Tableau 10 - Évolution des investissements prévisionnels des plans fédéraux de transport (en milliards de DM courants)

⁴⁷⁷ Le programme comprend 17 projets qualifiés d'urgent, dont neuf concernent le rail, sept la route et un les voies navigables.

Programmes	Fer	Route	Voie d'eau	Total	Répartition en %		
Plan fédéral de 1980 (1981-1990)	43,6	63,4	8,5	115,5	37,7	54,9	7,4
Plan fédéral de 1985 (1986-1995)	35	50,1	8	93,1	37,6	53,8	8,6
Plan fédéral de 1992 (1991-2010)	194,9	191,4	28	414,3	47	46,2	6,8
Dont : Anciens Länder	103,2	133,6	17	253,8	40,7	52,6	6,7
Nouveaux Länder	91,7	57,8	11	160,5	57,1	36	6,9

Source : Ministère Fédéral des Transports, 1992 ⁴⁷⁸

En fait, la toute-puissance de l'État fédéral allemand en matière de construction d'infrastructures de transport s'est trouvée jusqu'à présent notablement bridée par la résistance de *Länder*, qui, soucieux de préserver leurs compétences, ont entravé les politiques globales destinées à gommer leurs disparités d'équipement. A l'image de ce qui se passe pour la réalisation d'autres voiries, pour lesquelles il n'a jamais pu briser complètement la logique du nivellement forfaitaire – en vertu de laquelle les aides sont divisées, afin de désamorcer tout risque de conflit, selon des critères objectifs comme le nombre d'automobiles immatriculées dans chaque *Land* –, le *Bund* peine alors à assumer ses missions de solidarité et d'équité ; ce qui explique que la politique volontariste menée à l'Est ne soit pas sans conséquences sur les investissements réalisés à l'Ouest et profite également aux anciens *Länder*.

Il faut dire que les pressions ne manquent pas, qui poussent à la poursuite du développement autoroutier dans l'ex-Allemagne de l'Ouest. D'abord, l'ouverture à l'Est, en remplaçant l'Allemagne dans une situation centrale en Europe, s'est traduite par une nette progression du trafic de transit sur le territoire national, avec une concentration particulière sur les couloirs autoroutiers est-ouest. Ensuite, la place prise par le réseau d'autoroutes dans la mobilité quotidienne des Allemands est considérable, à tel point que, victime de son succès, ce réseau majoritairement doté d'infrastructures à deux voies connaît, malgré sa densité, un niveau élevé de saturation. En 1995, « l'intensité kilométrique moyenne [s'établissait] à un niveau proche de 45.000 véhicules par jour » ⁴⁷⁹ et près de 35% du réseau supportait des niveaux de trafic supérieurs à 50.000. A ce propos, Gabriel Dupuy évoque l'importance spécifique en Allemagne des déplacements interurbains ⁴⁸⁰, pour lesquels le maillage autoroutier est un support privilégié : alors qu'en France, la gratuité des autoroutes de dégagement tend à favoriser des schémas de déplacements périurbains, la performance et la gratuité des liaisons autoroutières entre les villes allemandes font qu'il n'est pas rare de résider dans un grand centre urbain et de travailler

⁴⁷⁸ in Akademie für Rauforschung und Landesplanung, *Handwörterbuch der Raumordnung*, Hannover, 1995, p.150.

⁴⁷⁹ L. GUIHÉRY, "Quelles grandes infrastructures de transport pour l'Allemagne unifiée ?", in *Allemagne d'aujourd'hui*, n°134, octobre-décembre 1995, p.52.

⁴⁸⁰ Ce qu'il appelle le territoire interurbain de l'automobile. Ce dernier tend en effet à prendre de l'importance dans les processus de reconquête territoriale permis par l'automobile, parallèlement à la caractéristique allemande "historique" incarnée par le territoire automobile touristique (que l'on observe à travers l'importance spécifique des déplacements de loisirs dans les pratiques des automobilistes allemands et qui utilise ici l'autoroute pour procurer aux citoyens un accès aisé aux paysages naturels situés loin des villes).

dans un autre, participant en cela au rapprochement et à l'unification des marchés du travail de villes voisines plutôt qu'à la simple extension de l'aire de recrutement des grandes concentrations métropolitaines – qui existe néanmoins.

Soumis aux pressions croissantes d'un transit européen et de migrations métropolitaines et interurbaines en progression constante, le développement autoroutier doit-il pour autant continuer à suivre le rythme de croissance de la mobilité, comme ce fut le cas entre 1965 et 1985 ? Aujourd'hui, un tel scénario semble pouvoir être rejeté. D'abord en raison de la quête sans fin que constitue, en matière de déplacements autoroutiers, la recherche d'une offre adaptée à une demande en perpétuelle augmentation. Mais aussi du fait de la montée des préoccupations environnementales qui paraissent incompatibles avec les effets externes résultant de toute nouvelle préférence accordée à l'automobile. En écho à ces préoccupations, qui se renforcent parfois au point que des projets qui « paraissent importants au niveau national, rencontrent de plus en plus de résistance au niveau régional »⁴⁸¹, le plan fédéral des transports de 1992 (*Bundesverkehrswegeplan*) a notamment pris un engagement de réduction des émissions polluantes. Cependant, si ce plan procède à un certain rééquilibrage entre les différents modes de transport au niveau national, il ne marque ni abandon, ni pause significative dans le développement routier. Au contraire, les différences structurelles d'investissement entre l'Est et l'Ouest illustrent bien la dynamique interne au système automobile : en effet, si les nouvelles réalisations tendent à se faire davantage à l'aune des nécessités régionales, le rôle qu'elles remplissent au service des grandes agglomérations continue à être privilégié.

En fait, il s'affirme en Allemagne une volonté tenace de développement du réseau autoroutier, et ce en vertu de principes généraux qui, malgré des dissemblances marquantes au niveau des modalités d'application, ne diffèrent finalement guère du cas français : orientations et impulsions décisives de la part de l'État voire des États de la République Fédérale, poids important des déterminants économiques dans ce processus et affirmation d'une dynamique endogène au système existant, ne serait-ce que d'un point de vue territorial.

Néanmoins, tout n'est pas que continuité dans le développement autoroutier allemand. Afin de poursuivre l'effort entrepris, l'État fédéral allemand se voit aujourd'hui contraint, à l'instar de plusieurs autres pays du nord de l'Europe, de rechercher de nouvelles sources de financement. Car l'implication budgétaire du *Bund*, si elle a le mérite d'inviter à une programmation rigoureuse des investissements, reste soumise aux fluctuations des recettes fiscales et s'accommode mal des contraintes inhérentes au processus d'intégration économique européenne en matière de réduction des déficits budgétaires, tandis qu'il s'agit de réaliser dans les meilleurs délais un programme alourdi par la réunification. L'Allemagne tend alors à introduire progressivement des éléments de péage dans son montage financier global. Ainsi, en 1995, la République Fédérale a mis en place avec le Danemark, les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg un système

⁴⁸¹ K. SCHLIEPHAKE, "Les autoroutes allemandes en question : des outils au service du développement régional ou au service des grandes agglomérations ?", in J. VARLET (dir.), *Autoroutes, économie et territoires*, Actes du colloque SATCAR du 18-19 mai 1995 à Clermont-Ferrand, CERAMAC, Clermont-Ferrand, 1997, p.368.

commun de vignette pour les poids lourds de plus de douze tonnes circulant sur le réseau autoroutier de ces pays. En 2005, un système électronique de péage kilométrique se substituera à ce premier type de paiement : on attend de la *LKW Maut* qu'elle dégage environ 3,5 milliards d'euros de recettes par an, dont la moitié servira à financer les infrastructures de transport comme l'élargissement de 600 kilomètres d'autoroutes mais également l'amélioration des capacités du fret ferroviaire et la modernisation des infrastructures fluviales saturées.⁴⁸² Après l'instauration progressive de limitation de vitesse sur les autoroutes, cette évolution abolira la seconde spécificité du "modèle" allemand : sa gratuité totale pour l'utilisateur. Parallèlement, le gouvernement fédéral étudie les modalités d'un financement privé de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de ces infrastructures. Si le recours au préfinancement privé permet déjà d'atténuer provisoirement la pression sur les finances publiques et si une loi sur la construction et le financement privé existe depuis 1994 pour certains types d'ouvrages routiers, le réseau autoroutier pour lequel s'affirment des demandes d'extension persistantes pourrait donc à long terme se tourner vers des modalités de financement non publiques et se rapprocher ainsi du système français.

L'avenir du développement autoroutier français

Pourtant, en France, depuis la fin des années 90, nombre de projets validés par le schéma national ont été progressivement remis en question : doit-on considérer ce fait comme un simple avatar conjoncturel ? Comme l'émanation d'une nouvelle volonté politique ? Comme la conséquence de nouvelles contraintes pesant sur le système français ? Ou comme un mouvement plus global de remise en cause du développement autoroutier ?

Dans *Le Monde* du 12 mars 1998, des entreprises de travaux publics publiaient un encart intitulé "Attention, fin d'autoroutes" : « depuis un an, écrivaient-elles, des projets de construction d'autoroutes sont stoppés les uns après les autres. Nous en sommes à neuf arrêts. (...) le gouvernement n'a pas annoncé son choix de remettre en cause la politique autoroutière française. Simplement, ici on s'arrête pour des impératifs juridiques, là on décide de prolonger (indéfiniment ?) les procédures. (...) Les 6000 entreprises de Travaux Publics demandent la poursuite du programme autoroutier au rythme prévu. » A la fin du mois de juin 1998, une vingtaine de parlementaires de droite décidait de créer un intergroupe baptisé *Autoroutes Avenir* pour protester contre ce qu'ils nomment une attitude "anti-autoroutière" du gouvernement : ce rassemblement sera à l'origine de l'adoption de plusieurs amendements au projet de loi d'orientation de l'aménagement durable du territoire lors de son examen au Sénat en mars 1999, amendements destinés à renforcer les conditions de développement des autoroutes.

En fait, en quelques années, la logique économique de développement semble s'être inversée et les mêmes motifs qui, il y a peu, nourrissaient l'extension du réseau autoroutier, la contrarient aujourd'hui. En premier lieu, les sociétés concessionnaires pouvaient obtenir une prolongation de leur concession en cours en décidant de construire

⁴⁸² Ce système devait être initialement instauré en 2003 mais des problèmes techniques ont retardé sa mise en œuvre, reportant d'autant le lancement du programme d'investissement qu'il doit permettre de financer.

une nouvelle section, selon le principe de l'adossement. Ainsi, au milieu des années 90, un rapport du Sénat prédisait que « la simple mise en oeuvre de l'actuel schéma directeur routier adopté en 1992 devrait permettre au secteur autoroutier concédé, malgré un rythme d'investissements de l'ordre de 20 milliards de francs par an, de maintenir un équilibre financier satisfaisant, sous réserve d'une croissance du trafic de l'ordre de 4 % par an, permettant d'accroître la capacité d'autofinancement en proportion de l'augmentation prévisible de la dette. »⁴⁸³ En dépit de cette sensibilité aux évolutions du trafic, la facilité apparente du système de financement, sous la forme d'avances consenties par *Autoroutes de France* jusqu'en 1994, puis ensuite d'emprunts garantis par l'État, a longtemps eu tendance à renforcer le caractère déresponsabilisant du système de développement autoroutier.

L'avenir autoroutier français est toutefois fait d'infrastructures de plus en plus coûteuses⁴⁸⁴, avec notamment des contraintes écologiques renforcées, et de moins en moins rentables, puisque les nouvelles liaisons supporteront *a priori* des charges de trafic bien inférieures. Or, l'endettement des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes a progressé ces dernières années de manière plutôt spectaculaire : de 6 milliards d'euros en 1985 (40 milliards de francs), il est passé à 10 milliards en 1990 (65 milliards de francs), puis à 16 milliards en 1996 (105 milliards de francs) et à plus de 23 milliards aujourd'hui (150 milliards de francs). En 1992, le quart du péage payé par l'utilisateur d'une autoroute était déjà consacré au remboursement des emprunts⁴⁸⁵. Dans son rapport de 1999, la Cour des Comptes n'écartait d'ailleurs pas le spectre d'une crise financière, tant les sociétés d'économie mixte lui paraissaient « largement fictives », caractérisées par l'insuffisance de leurs fonds propres, la faiblesse de leur autonomie de gestion et le report du retour à l'équilibre à une échéance sans cesse repoussée.

A cet état des lieux peu encourageant, s'est ajouté une directive décisive de l'Union Européenne sur laquelle l'État français s'est aligné, modifiant le système de financement de ses autoroutes à partir du 1^{er} janvier 1998 : la construction de nouveaux tronçons doit dorénavant donner lieu à une mise en concurrence réelle ; le choix d'un concessionnaire pressenti avant même la signature de la concession cède la place à un appel à candidature européenne. Le système français, qui attribuait les nouvelles réalisations aux sociétés qui avaient obtenu les concessions voisines en augmentant la durée des secondes afin de financer ces nouveaux tronçons par les péages prélevés sur les infrastructures déjà amorties, a donc vécu. A présent, si une autoroute ne se révèle pas rentable, l'État pourrait se voir dans l'obligation de débloquer des "subventions d'équilibre" pour financer son déficit. Or, comme les nouvelles liaisons ne seront *a priori* ni les plus chargées ni les moins coûteuses, la poursuite du développement autoroutier français tendrait à se retrouver de nouveau confronté au dilemme "automobiliste *versus*

⁴⁸³ J. BOYER, *Politique d'investissement dans le domaine des infrastructures routières*, Commission des Affaires Économiques du Sénat, Rapport d'information n° 256, 1996/1997.

⁴⁸⁴ Selon le RCA, organisme public de contrôle des autoroutes, le coût moyen d'une autoroute s'établit entre 50 et 60 millions de francs du km, contre une vingtaine de millions il y a 15 ans.

⁴⁸⁵ cité in J.J. TUR, *Géographie humaine et économique de la France*, Ellipses, Paris, 1998, p.381.

contribuable", ou exprimé d'un autre point de vue "rentabilité des infrastructures *versus* aménagement du territoire".

Outre le fait qu'on sait depuis longtemps que la logique de désenclavement⁴⁸⁶ peut se heurter à celle de la rentabilité des investissements, les motifs financiers ne sont pas les seuls à pouvoir remettre en cause le développement autoroutier. A l'échelle locale, les projets d'autoroute semblent rencontrer de plus en plus de résistance. Certes, des réticences de style *NIMBY* ne sont pas nouvelles. Mais la prégnance des préoccupations écologiques ou de cadre de vie en constitue aujourd'hui une variante sensiblement différente. L'interrogation latente de l'opinion publique sur la pertinence de la primauté accordée aux infrastructures lourdes de type routier semble gagner en vigueur face aux intérêts spécifiques et immédiats des automobilistes qui la composent. Cette réalité émergente a longtemps tranché avec l'attitude générale d'élus locaux beaucoup plus réservés à cet égard. Toutefois nous verrons que leur investissement⁴⁸⁷ en ce sens évolue parfois au fur et à mesure que se renforce l'importance de ce type d'enjeux, et ce d'autant plus que ces préoccupations locales sont de plus en plus relayées au niveau global, avec notamment la diffusion du concept de développement durable.

Pour autant, en dépit des difficultés auxquelles s'est trouvé confronté le développement autoroutier français ces dernières années, on peut raisonnablement penser qu'il se poursuivra à l'avenir. D'ailleurs, le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) de décembre 2003 a arrêté plusieurs projets importants à l'horizon 2025, destinés à compléter le maillage autoroutier existant par des liaisons transversales mais aussi par plusieurs contournements urbains notamment autour de Lyon (figure 32). Pour les mener à bien, une nouvelle institution verra le jour en 2005, l'Agence pour le financement des infrastructures de transport, et sera dotée de ressources affectées provenant pour partie des dividendes des sociétés d'autoroute ainsi que de leurs redevances revenant à l'État.⁴⁸⁸ Sans préjuger de la partie du schéma autoroutier qui sera effectivement réalisée, on peut cependant raisonnablement penser que toutes les ambitions ne pourront être concrétisées. Quant à celles qui le seront, il reste à savoir si elles confirmeront « l'importance prise ces vingt dernières années dans le secteur public par les logiques d'entreprise et de rentabilité, [qui] oriente les investissements d'infrastructure plutôt vers les grandes villes et les grands axes de communication »⁴⁸⁹, bref vers les espaces de la compétitivité dans une économie globale.

Pour bien comprendre la pérennité probable du développement autoroutier, il importe finalement de mesurer la réalité du pouvoir de transformation spatiale de ces voies et la portée de toute nouvelle option par rapport aux territorialités automobiles. Ces

⁴⁸⁶ Nous reviendrons ensuite sur les réalités qui se cachent derrière cette idée du désenclavement par l'autoroute.

⁴⁸⁷ dans l'acception qui est celle de Pierre Bourdieu, à savoir « inclinaison à agir ».

⁴⁸⁸ Car, obéissant à un curieux modèle économique, les sociétés d'autoroutes, si elles sont fortement endettées et consommatrices de capital, sont aussi d'importantes pourvoyeuses de ressources financières.

⁴⁸⁹ F. ASHER, 1995, op.cit., p.111.

infrastructures doivent alors être envisagées dans la complexité de leurs relations avec le réseau qu'elles supportent, l'espace qu'elles traversent et le territoire qu'elles concourent à dessiner.



Figure 32 - Les projets d'infrastructures routières arrêtés en 2003 pour la France de 2025

Source : Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire

4.1.2. Discontinuités spatiales d'une infrastructure continue

4.1.2.1. Autoroutes et mutations spatiales

Infrastructure lourde au service de l'automobile, l'autoroute est parée, pour certains, de multiples vertus mais peut être également, pour d'autres, symbole de multiples désagréments voire d'effet pervers.

Le mythe des effets structurants ou la vertu économique supposée des autoroutes

A son encounter, les responsables politiques se contentent le plus souvent, du moins en façade, d'une rhétorique simpliste quant à ses prétendus effets sur les espaces qu'elle traverse. Cette rhétorique pourrait se résumer par l'aphorisme qui constitue la profession de foi de l'intergroupe parlementaire *Autoroute Avenir* : « la route du développement passe par le développement de la route ». Il est fait allusion ici à la facette la plus ambiguë des effets liés à l'autoroute, ceux qu'on appelle les effets structurants.

François Plassard distingue trois types d'effets : ceux qui sont liés à la construction, ceux à incidence directe sur les usagers (amélioration des conditions de circulation) et les effets indirects ou structurants, les plus complexes à estimer à la fois quantitativement et qualitativement. De cette question des effets structurants – notion apparue dans les années 70⁴⁹⁰ – a ainsi émergé un discours pseudo-scientifique, indubitablement mythique⁴⁹¹, sur les pouvoirs de transformation de l'autoroute.

Paradoxalement, c'est même lorsque les oppositions se font plus virulentes que la subtile alchimie des rapports de force fait que la tentation est encore plus forte d'affirmer « le caractère exclusivement bénéfique de ces ouvrages pour tenter d'accélérer les mises en chantier. »⁴⁹² On peut trouver là une illustration édifiante d'une des lois générales des champs, appliquée à la politique de déplacements. Dans ces espaces de jeu, les luttes oscillent en effet entre conservation – "l'orthodoxie" – et subversion – "l'hérésie" – de la structure du champ, qui reste pour l'instant favorable à l'automobile. L'argumentation relative aux effets structurants de l'autoroute obéit alors à une logique de production d'un discours de défense de l'orthodoxie en période d'offensive hérétique. Car, si les mythes tendent à être d'autant plus affirmés qu'ils sont contestés, c'est que l'hérésie pousse ceux que Pierre Bourdieu nomme les dominants, ceux que la structure de distribution de capital spécifique du champ pourvoit le mieux et qui ont intérêt à sa préservation, à sortir du silence. La production d'un discours de défense de l'orthodoxie automobile et autoroutière possède des vertus à la fois mobilisatrices pour le camp des dominants et leurs groupes de pression constitués, et dissuasives à l'égard d'une offensive des "hérétiques". Le discours sur les effets structurants de l'autoroute dévoile ainsi une logique propre, déconnectée par essence d'une juste évaluation de la réalité de ces effets qui, nous allons le voir rapidement, présente un bilan évidemment plus nuancé.

Commençons par les effets sur l'emploi, tant ils se situent au cœur des préoccupations et des justifications : l'infrastructure autoroutière est supposée influencer

⁴⁹⁰ Mais dont le principe est apparu dès la fin du XIXe siècle avec le développement de la plupart des réseaux techniques modernes.

⁴⁹¹ Si on se rapporte à la définition du mythe selon le grand dictionnaire encyclopédique Larousse : « ensemble de croyances, de représentations idéalisées qui se forment autour d'un personnage, d'un phénomène, d'un événement historique, d'une technique et qui leur donnent une force, une importance particulières. »

⁴⁹² F. PLASSARD, "L'autoroute accroît-elle les inégalités ?", in *Les communes à l'épreuve de l'autoroute*, op.cit., 1983, p.69.

positivement l'emploi sans que, le plus souvent, l'on prenne la peine d'étudier plus sérieusement la question. Nous n'évoquerons pas ici le temps de la construction⁴⁹³ pour nous situer dans un temps postérieur à la mise en service. Les sociétés d'autoroute estiment, selon les dires de François Plassard, à 5 ou 6 environ le nombre d'emplois créés par kilomètre d'autoroute. Bien souvent d'ailleurs, diverses mutations, accompagnant la mise en service d'une infrastructure, peuvent le laisser croire : création de zones d'activité, activité économique résultant de la construction de nouveaux logements, emplois induits par l'implantation d'une population avec de nouveaux besoins sociaux. Toutefois, ne s'agit-il pas fréquemment davantage d'un processus de déplacement que de création d'emplois ?

En ce qui concerne les nouvelles zones industrielles placées à proximité des sorties d'autoroute, l'analyse de Lutter⁴⁹⁴ sur l'environnement économique de la liaison Nüremberg-Stuttgart conclut à la faiblesse de l'impact de l'infrastructure sur le marché régional de l'emploi. En effet, les entreprises qui s'y implantent sont soit des entreprises déjà notables dans la région et qui espéraient quitter un site ancien, soit des activités à grande consommation d'espace. La mobilité des emplois l'a donc largement emporté sur la création nette. A l'échelle locale, une de nos précédentes recherches⁴⁹⁵ avait établi un constat similaire à la suite de la mise en service de l'A.46, assurant le contournement par l'est de l'agglomération lyonnaise : en 1992, la ZAC créée aux Echets⁴⁹⁶ à proximité d'une sortie d'autoroute avait accueilli aux trois quarts des établissements qui étaient auparavant situés dans le périmètre de la Communauté Urbaine, tandis qu'une seule entreprise procédait d'une création ; outre les avantages financiers et la disponibilité de terrains plus vastes, l'étude des motifs d'implantation avait alors démontré le caractère primordial de la qualité de la desserte autoroutière dans ce processus de relocalisation.

Les activités économiques liées à l'implantation d'une population résidente et à la transformation du milieu social de la commune constituent la seconde source potentielle d'emplois durables. Sa portée économique est conditionnée par l'ampleur de l'afflux démographique. Mais elle peut être limitée par le mode de vie d'une population généralement fortement motorisée et pour qui la proximité est devenue, avec l'autoroute, une notion toute relative. De plus, rien n'indique là encore qu'il ne s'agisse pas d'un processus de déplacement plutôt que d'une création nette.

Les effets les plus évidents d'une autoroute s'établissent alors corrélativement à sa fonction première d'infrastructure de circulation et tiennent à l'amélioration des conditions de déplacement qu'elle propose en termes de sécurité, de confort et de rapidité. Par ce biais, l'autoroute apporte une transformation des conditions d'accessibilité de différents

⁴⁹³ qui est certes un temps important pour les collectivités locales mais, par définition, éphémère.

⁴⁹⁴ H. LUTTER, *Raumwirksamkeit von Fernstrassen*, Forschungen zur Raumentwicklung, n°8, 1980.

⁴⁹⁵ E. PERRIN, P. REVEL, *Zone industrielle des Echets : un outil stratégique dans la maîtrise de l'espace périurbain ?*, Mémoire de maîtrise de Sciences Économiques, sous la direction de M.A. Buisson, Université Lyon 2, 1992.

⁴⁹⁶ c'est-à-dire sur la commune de Miribel, située en dehors de la Communauté Urbaine de Lyon.

lieux et génère des modifications dans l'organisation et la gestion territoriales. D'une part, les déplacements se réorganisent spatialement, avec parfois un détournement d'itinéraire. D'autre part, on assiste à une induction de trafic, que les experts estiment généralement de l'ordre de 20 à 40% : la mobilité s'accroît, les pratiques changent et des déplacements considérés impossibles auparavant peuvent désormais se réaliser. L'infrastructure autoroutière transforme l'accessibilité en étendant les espaces accessibles dans le même intervalle de temps.

Pour autant, cette mutation doit être valorisée pour se concrétiser par des effets bénéfiques. En effet, il n'existe pas de mutation spatiale spontanée liée à l'infrastructure autoroutière. Comme tout réseau, les réseaux de flux automobiles qui se greffent sur cette infrastructure « n'ont pas d'effets automatiques, [mais] ils peuvent donner naissance à de nouvelles stratégies spatiales, ils amplifient les tendances existantes. »⁴⁹⁷ En fait, les autoroutes ne sont pas exogènes au système économique, elles en sont même un pur produit. Elles contribuent donc à le reproduire en obéissant à certaines logiques, et ce système n'est pas forcément vertueux pour les territoires traversés. « Sans fondement scientifique »⁴⁹⁸, la notion d'effet structurant est alors du domaine du mythe politique, de l'image, de la représentation sociale symbolique. Néanmoins « les infrastructures (...) peuvent être porteuses de changement dans la mesure, mais dans cette mesure seulement, où des acteurs sociaux s'en emparent pour réaliser de nouvelles stratégies spatiales »⁴⁹⁹ ; ce qui constitue une façon de rappeler que l'autoroute n'est pas uniquement le produit du système économique mais qu'elle est également un support de l'activité sociale.

C'est finalement par défaut d'automaticité qu'il n'y a pas d'effets structurants de l'infrastructure autoroutière. Ces derniers n'en demeurent pas moins un mythe tenace dans l'esprit de nombreux acteurs. Il faut dire qu'en tant que symbole mobilisateur, ce mythe est pourvu d'une rationalité instrumentale qui tient au fait qu'il est, pour le champ de la politique de déplacements, un discours de conservation de la structure préexistante et donc qu'il « autorise et légitime l'action du décideur »⁵⁰⁰.

L'autoroute, un catalyseur des disparités spatiales et territoriales

Si le pouvoir de transformation de l'autoroute ne se traduit pas sur le terrain selon la logique des effets structurants, il s'exprime alors à travers une dialectique des dynamiques, qui s'établit à toutes les échelles en fonction des acteurs sociaux et des territoires.

A l'échelle nationale ou régionale, de nombreuses régions "invoquent" l'autoroute à

⁴⁹⁷ F. PLASSARD, 1992, op.cit., p.534.

⁴⁹⁸ J.M. OFFNER, "Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification politique", in *L'espace géographique*, 1993, n°3, p.237.

⁴⁹⁹ F. PLASSARD, 1992, op.cit., p.522.

⁵⁰⁰ J.M. OFFNER, 1993, op.cit., p.242.

des fins de désenclavement, confondant dans leur vision de l'avenir "oxygène autoroutier" et développement. Il est vrai que la construction d'une telle infrastructure peut déclencher des réorganisations structurelles, des réactivations économiques voire des reconversions, et que son absence peut à l'inverse pénaliser le territoire. Néanmoins, il ne faut pas non plus négliger le fait qu'une « zone enclavée en termes de transport est protégée par les difficultés de circulation contre les projets d'extension de ses voisins. L'amélioration des conditions de transport atténue, voire fait disparaître, cette fonction protectrice de l'espace. »⁵⁰¹

En fait, les scientifiques s'accordent généralement à penser que tout est question de dynamique et donc que l'arrivée d'une autoroute tend à accentuer les déséquilibres préexistants. Face à l'évolution économique et démographique que connaît une zone, l'arrivée d'une autoroute ne renverse pas les tendances d'évolution, elle semble davantage les accélérer par effet de pompe. Pour Maurice Bernadet, elle « joue le rôle d'un catalyseur. C'est à dire qu'elle accuse les tendances, amplifie et accélère les évolutions, quelles que soient leurs sens. »⁵⁰² L'exemple de l'A.72 conforte notamment cette analyse : à la suite de son ouverture, une étude du SETRA a révélé que plusieurs sièges régionaux d'entreprises lyonnaises établies à Clermont-Ferrand étaient revenus à Lyon et que, d'une manière générale, les établissements de la capitale auvergnate ont été soumis à une concurrence plus rude ; ainsi, la mise en service de l'autoroute semble avoir participé au processus de métropolisation et renforcé l'armature urbaine. Traditionnellement, l'amélioration des liaisons entre deux pôles constitués joue en effet en faveur du plus dynamique. Pourtant, pour la plupart des acteurs du développement territorial, il est toujours inconcevable de refuser de mettre deux pôles déséquilibrés en contact par des axes à très fort débit, afin d'éviter ce risque de drainage.

A l'échelle intercommunale, on retrouve également cette action d'amplificateur. Il faut dire aussi que, face à l'autoroute, les communes se retrouvent spatialement dans une situation d'inégalité.

Par nature, l'infrastructure autoroutière possède un caractère profondément discontinu inhérent à sa faible connexion avec son environnement. Ses effets sur le territoire contribuent ainsi à affirmer des disparités spatiales. L'effet tunnel dont elle est porteuse induit des recompositions spatiales, dans lesquelles ce sont les nœuds du réseau qui attirent et qui subissent la plus forte pression foncière. A ce jeu, les grandes perdantes sont évidemment les communes qui ne sont que traversées par l'autoroute, sans bénéficier d'accès direct à l'infrastructure. Hors-jeu, elles n'en connaissent le plus souvent que les inconvénients, les nuisances liées au bruit ou à la coupure spatiale. Au mieux, peuvent-elles espérer l'implantation sur leur territoire d'une aire de service synonyme de rentrées fiscales voire d'emploi, ou bien compter sur un effet de vitrine qui attire des implantations en quête de visibilité et d'affichage plus que d'accessibilité directe. Pour les autres communes, celles qui se voient offrir un accès à l'autoroute, les recompositions spatiales se déroulent en suivant un schéma différencié en fonction des

⁵⁰¹ F. PLASSARD, "Axes autoroutiers et développement des régions", in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°22, 1990, p.86.

⁵⁰² M. BERNADET, in *Les communes à l'épreuve de l'autoroute*, op.cit., p. 100.

réalités territoriales. Les communes qui se situent à proximité d'un diffuseur mais sans immédiate proximité d'un grand centre urbain peuvent trouver dans l'arrivée de l'autoroute les conditions d'un développement. Simplement, afin de le concrétiser, « de l'attente, il faut passer au développement endogène, utilisant au mieux les bénéfices apportés par l'autoroute et d'une économie de cueillette, il faut passer à une économie de production »

503 .

Bref, « le discours dominant d'aujourd'hui consiste à dire que les effets des infrastructures seront à la mesure des stratégies, plus ou moins ambitieuses, plus ou moins novatrices, qui seront élaborées par les acteurs économiques ou institutionnels. »

504 La clé du développement résiderait donc dans la capacité de valorisation, dans les mesures d'accompagnement qui contribueront à produire des effets imputables à l'autoroute. Encore faut-il que ces mesures d'accompagnement soient adaptées, ce qui implique fortement les acteurs locaux. Marie-Agnès Lanneaux, dans sa recherche sur l'A.39⁵⁰⁵, montre notamment que le poids et le dynamisme des acteurs locaux institutionnels et économiques sont primordiaux pour la réalisation et la cohérence d'une stratégie ou d'un aménagement.

S'il faut bien admettre que l'infrastructure n'est au mieux qu'un facteur d'entraînement, un « dynamiseur », selon le terme employé par Geneviève Mary⁵⁰⁶, dans l'analyse, l'aspect stratégique ne doit néanmoins pas être considéré comme tout-puissant. La structure et le dynamisme du tissu économique local est un facteur au moins aussi important. On a ainsi observé, le long de l'A.7, que les communes se renforçaient à condition qu'il y existe une activité préalable. De même, si l'ouverture de l'A.40 et de l'A.42 s'est traduite par un accroissement des déplacements entre Lyon et les communes de l'Ain, c'est à Oyonnax, cœur de la "Plastic Valley", que la croissance s'est avérée être la plus importante⁵⁰⁷ : l'explosion des déplacements d'affaires et l'ouverture de nouveaux marchés pour l'industrie locale expliquent ces phénomènes desquels l'autoroute est à la fois moteur et témoin. En fait, l'efficacité, la capacité d'adaptation des acteurs locaux et la présence d'une base économique forte sont indéfectiblement liées. A tel point qu'il convient de les associer plutôt que de les opposer en tant que facteurs discriminants de l'impact de l'autoroute sur le territoire.

Le pouvoir de transformation d'une autoroute réside alors dans une large conjonction avec le type d'organisation sociale et économique : pour concrétiser le mythe des effets

⁵⁰³ A. MARCON cité par J. VARLET, "Autoroutes, économie et territoires : acquis et questionnement en 1995", in J. VARLET (dir.), op.cit., p.415.

⁵⁰⁴ F. PLASSARD, 1990, op.cit., p.83.

⁵⁰⁵ *Grandes infrastructures de transport et territoire. Valorisation et dynamique du territoire traversé par l'autoroute A39*, Thèse de doctorat en Géographie, Université de Franche-Comté, sous la direction de Daniel Mathieu, 1996.

⁵⁰⁶ "Effet foncier du transport autoroutier en milieu urbain et périurbain : esquisse de méthodologie d'observation", in J. VARLET (dir.), op.cit.

⁵⁰⁷ SETRA, CSTR, *Conséquences économiques des grandes infrastructures routières*, Rapport d'étude, septembre 1994.

autoroutiers, il faudrait parvenir à développer une stratégie spatiale en rapport avec le milieu économique local permettant d'utiliser les avantages apportés par l'infrastructure. Ce qui ne signifie pas d'ailleurs qu'il faille se contenter d'une loi des particularismes locaux quelque peu avare en perspectives de compréhension. Certains, comme Jean Varlet, ont ainsi proposé d'expliquer cette « logique d'interaction » par « un modèle mécaniste plus souple, se rapprochant d'un modèle de chimie, fondé sur la notion de facteur déclenchant ou permissif entraînant des réactions en chaîne »⁵⁰⁸, ce qui constituerait une façon de modéliser le non-linéaire sans renoncer à une recherche de causalité, ou plus exactement de potentialité.⁵⁰⁹

Mais, en l'état actuel des travaux scientifiques, nous ne serions finalement mieux dire que François Plassard, il y a déjà vingt ans : « l'autoroute apparaît (...) comme un facteur d'inégalité supplémentaire entre communes. Il existe déjà des communes riches et des communes pauvres, des communes qui se vident de leurs habitants et d'autres qui en accueillent de nouveaux. A cela il faudra ajouter la présence ou non d'un échangeur. Et cet élément ne vient pas s'ajouter aux facteurs d'inégalités préexistants, il vient en quelque sorte les amplifier, confirmant ainsi le proverbe qui veut qu'on ne prête qu'aux riches. »⁵¹⁰ Cette fonction de catalyseur, d'amplificateur nous semble être pour l'instant celle qui approche le mieux la réalité des effets de superposition et d'accumulation, d'exacerbation et de révélation des disparités spatiales, caractéristiques de l'infrastructure autoroutière.

4.1.2.2. Autoroutes et processus d'urbanisation

Le réseau autoroutier a pour but d'irriguer le territoire et n'exclut pas à ce titre le cœur même des agglomérations urbaines. Son pouvoir de transformation spatiale agit alors sur les formes de l'urbanisation. François Plassard indique notamment que « l'autoroute établit ainsi un véritable cordon ombilical entre [les entités communales situées à proximité d'un centre urbain] et la ville dont elles dépendent de plus en plus »⁵¹¹. Mais cette mise en relation n'induit pas forcément une intégration urbaine au service d'une plus forte domination du centre sur ses périphéries. En effet, l'amélioration de l'accessibilité réduit aussi les contraintes de la périphérie et valorise ses avantages. Les rapports de force au sein de l'espace urbain peuvent alors se trouver fortement affectés par des transferts spatiaux et des effets de redistribution consécutifs au déplacement de la rente de situation dû à l'infrastructure autoroutière.

Le rôle de l'autoroute dans la diffusion du processus d'urbanisation

⁵⁰⁸ J. VARLET, op.cit., p.416.

⁵⁰⁹ Notion déjà proposée par François PLASSARD, *Les autoroutes et le développement régional*, Presses Universitaires de Lyon, Economica, 1977.

⁵¹⁰ F. PLASSARD, 1983, op.cit., p.76.

⁵¹¹ F. PLASSARD, 1983, op.cit., p.73.

On a vu ce que peut apporter l'autoroute aux territoires qu'elle dessert. Qu'il s'agisse de zones industrielles, de lotissements ou qu'on parle plus globalement de développement, elle assure aussi une dynamique, celle de l'urbanisation, et une diffusion, celle de l'urbain. Certes l'urbain est né en ville, mais il dépasse largement aujourd'hui ce cadre originel. Et même s'il n'a attendu ni l'autoroute ni l'automobile pour entamer son extension, l'automobile et l'autoroute lui ont permis d'entrer dans une nouvelle phase de ce processus.

L'élargissement des territoires du quotidien a longtemps eu pour but en France d'organiser le contact entre deux mondes, l'urbain et le rural. Les choses ne sont plus aussi simples, tant les frontières se sont désormais estompées. Dans les figures de *la ville émergente*, Yves Chalas, évoquant la disparition de la séparation entre ville et territoire, développe pour l'incarner le concept de ville-territoire : il recouvre une réalité proche de la ville-pays décrite par Jacques Beauchard, de la ville-archipel chère à Jean Viard, de la métropole conceptualisée par François Asher ou encore de la région urbaine, notion dorénavant passée dans le langage commun. L'ensemble urbain comprend désormais la ville, ses banlieues, les espaces périurbains et rurbains, l'interpénétration progressive des mondes urbain et rural constituant le corollaire de cette évolution.

Que l'on évoque un étalement de l'espace urbain ou une projection de celui-ci dans le monde rural, ces phénomènes se sont développés en s'appuyant sur des systèmes réticulaires. Si le mouvement actuel d'urbanisation en France a intégré l'utilisation du véhicule individuel, c'est aussi parce qu'il bénéficiait d'un réseau d'infrastructures hiérarchisées lui permettant d'accéder à un territoire étendu, qui est de fait celui de l'automobile. Nous avons déjà vu que, dans ce territoire, la proximité est déterminée en premier lieu par l'accessibilité et qu'en vertu de ce principe la logique du temps conduit à surdéterminer celle de l'espace. A travers ces deux points, on perçoit mieux le rôle fondamental des infrastructures autoroutières dans le territoire de l'automobile. L'irrigation partielle du territoire assurée par l'autoroute est ensuite prolongée au-delà des sorties du réseau grâce à une voirie au débit plus faible. Celle-ci permet une desserte fine du territoire, là où il n'a pas forcément besoin d'énormes capacités de circulation. En revanche, le réseau de voirie de grande capacité et à haute vitesse doit être en prise directe avec les concentrations urbaines. En effet, le temps gagné grâce à l'infrastructure autoroutière n'a pas partout la même valeur. A l'approche des agglomérations urbaines, il devient de plus en plus déterminant. Or, ce sont les autoroutes urbaines qui permettent la traversée de la proche banlieue dense, sans avoir à subir la congestion du réseau banal de voirie, et une pénétration rapide jusqu'aux centres urbains. « Ainsi un réseau d'autoroutes urbaines ouvre de très vastes espaces à l'urbanisation. »⁵¹²

Avec l'autoroute, la diffusion de l'urbanisation s'accompagne également de l'élargissement des aires d'influences des grandes villes. Ainsi, en ce qui concerne l'impact de l'A.42 sur les communes de la plaine de l'Ain⁵¹³, le principal enseignement des études menées est, à n'en pas douter, le développement de l'aire d'influence de la

⁵¹² P. MERLIN, 1992, p.88.

⁵¹³ SETRA, CSTR, op.cit.

métropole lyonnaise : ainsi, en 1982 – donc avant la mise en service de l'autoroute –, une seule commune envoyait plus de 40 % de ses actifs travailler à Lyon et 8 se situaient entre 30 et 40% ; en 1990, ces niveaux concernaient respectivement 4 et 13 communes. Ces évolutions dans les migrations quotidiennes des actifs locaux reflètent des mutations spatiales en rapport avec la localisation des populations et qui, en rejoignant le phénomène plus global de métropolisation, intègre naturellement la logique de mise en service de l'autoroute. Ces mutations touchent autant à l'organisation urbaine globale, au dynamisme du processus d'urbanisation qu'aux formes mêmes selon lesquelles ce dernier s'exprime. Mais il ne fait aucun doute que le rayonnement de Lyon sur son extérieur « s'est considérablement renforcé avec le développement des infrastructures de transport qui ont favorisé les déplacements et réduit les temps de parcours. (...) On est ainsi passé en quelques décennies d'une ville compacte à une vaste région urbaine qui a pris l'allure d'un système urbain structuré par des relations avec la zone centrale qui correspond à de nouvelles formes d'urbanisation et à l'élargissement de l'aire d'influence lyonnaise. »⁵¹⁴

Les formes d'urbanisation en rapport avec l'autoroute

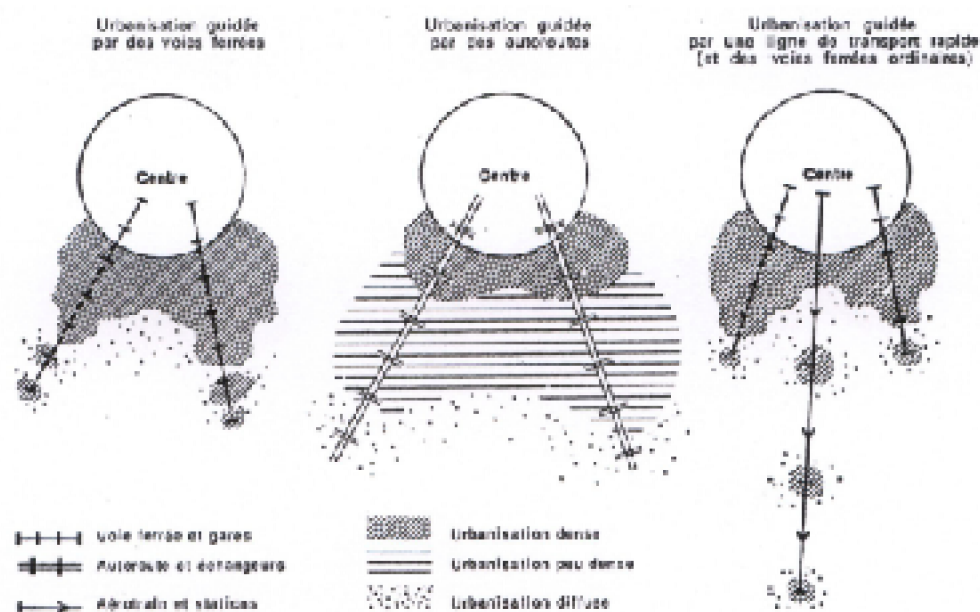


Figure 33 - Trois schématisations des formes d'urbanisation en fonction du mode de transport

Source : P. MERLIN, 1992

Pierre Merlin établit une cohérence, qui n'est pas pour autant une liaison absolue, entre le mode de transport dominant et le type d'urbanisation : entre transports ferrés et habitat collectif dense, comme entre réseau d'autoroutes urbaines et habitat individuel peu dense. Les schématisations graphiques qu'il réalise (figure 33) mettent en exergue la nappe d'urbanisation peu dense permise par l'existence d'un réseau complémentaire à

⁵¹⁴ M. BONNEVILLE, 1997, op.cit., p.29-31.

l'autoroute. Cette forme d'extension urbaine se fait sans plan préconçu, à l'affût des opportunités foncières et des zones les plus favorables. On observe également une organisation de l'espace commune à l'ensemble des axes lourds de transports, y compris les autoroutes : une urbanisation "en filaments" le long des axes de communication qui n'est pas sans rapport avec le dessin des cartes isochrones, illustrant parfaitement la distorsion spatiale introduite par les temps de trajet.

En premier lieu, l'étalement incontrôlé du phénomène urbain en rapport avec l'autoroute s'explique en partie par les implications respectives de chaque intervenant. Jusqu'à présent, l'État est resté le principal décisionnaire en matière de construction d'infrastructures autoroutières, que ce soit au plan national par le biais de ses schémas directeurs ou à l'échelon local par l'intermédiaire de ses financements et de ses services déconcentrés. Mais « lorsque l'État trace une voie, il n'a pas vocation à organiser l'environnement immédiat. »⁵¹⁵ Ce sont les communes qui se trouvent dans cette position de principal acteur *a posteriori*. Or, en construisant des autoroutes à proximité de communes rurales qui ont de fortes réserves foncières, on ouvre véritablement la boîte de Pandore sur des territoires qui regroupent et intéressent une myriade d'agents. Certes, les collectivités locales disposent de moyens d'action afin d'enrayer cette extension anarchique. Cependant les communes comme leur intercommunalité peinent souvent à contrôler ces tendances à la diffusion spatiale de l'urbanisation. Ainsi, à Lyon, « à l'intérieur du territoire communautaire, les documents d'urbanisme, conçus de façon assez généreuse dans la perspective d'une forte croissance démographique et économique et sous la pression des communes, se sont révélés à cet égard assez permissifs. Mais les communes de la grande périphérie ont été encore bien plus accueillantes, provoquant un report important de la croissance en dehors des limites communautaires devenues trop étroites. »⁵¹⁶ Les intérêts portés par cette dilution spatiale du fait urbain sont finalement si nombreux qu'il n'y a bien souvent que des urbanistes, des planificateurs et quelques édiles pour se plaindre de cette évolution et notamment « du défaut manifeste d'intégration du système autoroutier à la vie locale, sur laquelle il exerce pourtant une influence globale et déterminante. »⁵¹⁷

Pour autant, le réseau autoroutier n'exclut pas toute forme de polarisation. Par la discontinuité spatiale qu'il introduit, certains lieux proches des diffuseurs se trouvent valorisés. Les agents économiques sont les plus sensibles au "charme" de ces lieux. Il est vrai que leurs attributs sont évidents : accès rapide et effet de vitrine sont des facteurs extrêmement attractifs pour certains types d'activité. En fait, « les industriels, les commerces importants, les artisans, les chaînes d'hôtels, d'entrepôts ont des logiques d'implantation assez claires : ils recherchent avant tout une bonne accessibilité, la proximité des grandes voies de communication, le long des grandes pénétrantes, pour ce que l'on appelle les "entrées de ville", autour des échangeurs importants. »⁵¹⁸ Ainsi, « l'implantation des zones d'activités au sein de la Métropole lilloise apparaît aujourd'hui

⁵¹⁵ P. SKRIABINE, "L'urbaniste planificateur, l'urbaniste réparateur", in *Diagonal*, n°106, avril 1994, p.30.

⁵¹⁶ M. BONNEVILLE, 1997, op.cit., p.161.

⁵¹⁷ H. COMTE, op.cit., p.8.

fortement structurée en périphérie par le réseau autoroutier : les grandes infrastructures jouent un rôle déterminant et lisible dans la localisation des zones d'activités depuis une vingtaine d'années ; les communes riveraines des autoroutes A.25, A.22 et A.1 dotées d'un échangeur autoroutier sont systématiquement couvertes. ».⁵¹⁹ Les carrefours autoroutiers de nos organisations urbaines concentrent alors des zones d'activités dynamiques, qui tendent à concurrencer vigoureusement les anciens lieux de centralité.

Tournées vers le grand extérieur, les autoroutes structurent donc aussi l'organisation interne des agglomérations urbaines, à travers notamment l'émergence de nouveaux lieux et surtout de nouvelles formes de centralité : en effet, les grandes surfaces commerciales périphériques constituent toujours des lieux de rassemblement et de brassage social mais l'échange et la rencontre s'y opèrent selon des modalités différentes et sous l'égide de l'icône unique de la consommation ; ces nouvelles formes de centralité apparaissent ainsi appauvries et plus proches de la notion de polarité, socialement plus restrictive. A travers cette évolution, « la ville se désurbanise des formes anciennes de l'urbanité même si celle-ci est plus que jamais au cœur de nos vies, même si paradoxalement la ville triomphe. »⁵²⁰ L'espace urbain, tout éclaté et discontinu qu'il soit, n'en reste pas moins polarisé autour de quelques points qui cherchent à se constituer en lieux de centralité urbaine. A ce titre, l'armature commerciale de l'agglomération lyonnaise est révélatrice de la sensibilité des équipements les plus imposants par rapport à l'accès aux infrastructures autoroutières, dans la mesure où plus de la moitié des hypermarchés disposant d'une galerie marchande est aujourd'hui implantée à l'immédiate proximité d'un échangeur d'une autoroute de pénétration vers Lyon.

Par la polarisation qu'elles sont à même de susciter, les infrastructures autoroutières peuvent également être d'efficaces partenaires des politiques d'aménagement, à condition que la collectivité se soit assurée la maîtrise foncière des zones adjacentes aux diffuseurs. A Lyon, on trouve un exemple assez probant de cette potentialité avec la ZAC communautaire "Champ du Pont", zone à vocation de centre régional bordant l'A.43, à cheval sur Bron et Saint-Priest. Dans cette partie de l'agglomération lyonnaise, le contraste avec celle qu'on appelle la "route du meuble", la RN6, est néanmoins tout à fait saisissant : constituée progressivement depuis les années 60⁵²¹ le long du seul axe routier de l'époque entre Grenoble et Lyon, cette dernière symbolise aujourd'hui la préférence de l'urbanisation commerciale linéaire, juxtaposition d'unités sans centralité ni ordonnancement préalable, pour la continuité d'accès des routes nationales. Édifiant à propos de la « faillite du processus de contrôle des autorités sur l'évolution de l'espace », ce développement "spontané" « a pu se faire en l'absence de tout contrôle des collectivités locales, contre la volonté exprimée dans les documents de planification successifs »⁵²². Mais surtout, par l'éclairage comparatif qu'il propose, il montre que

⁵¹⁸ G. DUBOIS-TAINE, in G. DUBOIS-TAINE et al., *La ville émergente*, Editions de l'Aube, 1997, p.14.

⁵¹⁹ CETE Nord-Picardie, *Plan de Déplacements Urbains de Lille Métropole*, Synthèse du prédiagnostic, mai 1997, p.15.

⁵²⁰ J. VIARD, op.cit., p.65.

⁵²¹ Conbrama s'implante le premier en 1967.

l'autoroute n'est pas l'ennemi irréductible des phénomènes de polarisation spatiale et des politiques visant à la maîtrise de la répartition des activités.

Pourtant, il faut bien reconnaître que les politiques de planification urbaine ont rarement su utiliser à leur profit cet atout intrinsèque de l'infrastructure. Ainsi, le SDAU lyonnais de 1978, conçu selon un modèle radio-concentrique polynucléaire désireux de créer des centres secondaires, s'est heurté à l'autoroute : « les localisations des nouveaux centres commerciaux périphériques ont généralement évité ces centres secondaires pour rechercher la proximité des autoroutes »⁵²³. Ce n'est le plus souvent que dans un deuxième temps que les planificateurs ont su intégrer l'infrastructure dans leurs projets, validant dans le même temps des évolutions déjà engagées et les intégrant dans des modèles essentiellement conçus *a posteriori*. Les politiques urbaines ont alors surtout fait preuve de leur capacité à gérer et à organiser l'existant. La faute en revient à cette déconnexion persistante de l'autoroute par rapport au milieu traversé et à la déficience de maîtrise foncière locale.

Une nouvelle hiérarchisation des lieux dans l'agglomération s'est donc imposée, largement dictée par des critères d'accessibilité en fonction desquels se sont fixées les activités économiques urbaines. Le renouvellement et l'éclatement de la centralité, qu'ils soient volontaires ou subis, n'auraient pu de toute façon se concrétiser sans une meilleure accessibilité de certains points de l'espace. Mais que cette amélioration doive tant aux infrastructures autoroutières pose une condition restrictive à la fréquentation assidue de ces nouveaux sites urbains : la motorisation des citoyens.

Si l'accessibilité aux activités et aux fonctions urbaines tend à être d'abord pensée en termes automobiles, c'est aussi le résultat de tendances générales anciennes qui n'émanent pas directement des politiques locales mais qui sont l'expression d'un choix surdéterminant : celui d'une « image globale imposée par l'État » en fonction d'impératifs économiques relatifs à la nécessité de créer un cadre élargi permettant « d'organiser la mobilité géographique interne de la main d'œuvre, à l'intérieur des bassins d'emplois »⁵²⁴. A l'orée des années 50, nos sociétés ont cherché en effet à introduire une flexibilité spatiale de la main d'œuvre pour laquelle l'automobile s'est avérée indispensable. Et aujourd'hui plus que jamais, l'organisation du travail nous semble prisonnière d'un schéma similaire. Les infrastructures de type autoroutière trouvent tout naturellement leur place dans ce schéma, à tel point qu'elles sont considérées par les responsables économiques comme des éléments indispensables au développement économique, et ce à toutes les échelles : à l'échelle européenne, une des principales revendications des grands industriels touche à la construction de grands réseaux de transports européens, notamment autoroutiers⁵²⁵ ; et la qualité des réseaux de transport locaux, nationaux et internationaux reste un point fondamental permettant d'expliquer l'attrait des investisseurs

⁵²² C. MONTES, 1992, op.cit., p.438.

⁵²³ M. BONNEVILLE, "Le centre et ses périphéries dans la prospective de Lyon 2010", in *R.G.L.*, volume 64, n°1, 1989, p.15.

⁵²⁴ J. BONNET, F. TOMAS, "Centre et périphérie : éléments d'une problématique urbaine", in *R.G.L.*, volume 64, n°1, 1989, p.4.

⁵²⁵ K. BARTAK, "Les institutions européennes sous influence", in *Le Monde diplomatique*, octobre 1998, p.12.

étrangers désireux de s'implanter dans les pays occidentaux.

Finalement, en permettant et en attirant les localisations, l'autoroute n'est certes pas indolore en terme d'organisation spatiale mais surtout elle remplit parfaitement sa fonction implicite qui consiste à assurer le primat urbain de l'automobile : elle participe ainsi à la constitution de son territoire urbain. Dans cette perspective, l'autoroute n'a eu que la latitude propre à un instrument : sa finalité reste indiscutable, mais la façon dont elle est utilisée peut prendre des formes variables.

4.2. L'autoroute et son rôle dans la logique territoriale de l'automobile-reine à travers le dessin d'un réseau polaire

Sans autoroute, c'est sans doute la place de la voiture particulière dans le système de transport qu'il aurait fallu reconsidérer. Cette infrastructure constitue en effet une pièce essentielle du cercle vertueux assurant la diffusion de ce mode de déplacement et symbolise le couronnement du "triomphe" automobile, en tant qu'élément ultime d'un système de généralisation organisé. Au-delà de ce dont elle est porteuse au sein du champ des déplacements, le territoire automobile qu'elle dessine au sein du champ urbain ne répond pas moins à certaines exigences relatives aux formes d'organisation socio-spatiale.

4.2.1. L'organisation spatiale plus importante que l'infrastructure

L'infrastructure au service du moyen de transport

En France, l'autoroute a suivi la diffusion de l'automobile en répondant à une réalité économique de croissance de la motorisation déjà engagée. Socialement, l'équipement automobile a été valorisé pour des raisons sur lesquelles nous ne reviendrons pas. L'autoroute est devenue ensuite une des clés emblématiques d'entrée dans la société moderne.

L'adhésion aux principes sociétaux en vigueur est alors passée notamment par l'adhésion à la construction de ces infrastructures. Les acteurs de la sphère politique furent logiquement sensibles à cet argument, au point de se forger une représentation largement mythifiée de l'autoroute dont ils ont du mal à se défaire aujourd'hui mais avec laquelle leurs administrés semblent avoir pris quelques distances. En effet, dans l'opinion française, les effets pervers du système automobile sont désormais largement reconnus. Cependant, une attitude qu'on peut juger schizophrène persiste, dans la mesure où il n'y a pas réellement de remise en cause globale du système automobile. A ce titre, ce qu'explique Cynthia Ghorra-Gobin à propos de Los Angeles n'est d'ailleurs pas si éloigné de la vision européenne : « la voiture et son corollaire, l'autoroute urbaine, ont été perçues (...) comme des outils renforçant la vision d'une ville organisée autour du principe de la maison et du jardin pour tous et, de ce fait, se sont très rapidement inscrits dans les modes de vie des habitants »⁵²⁶ ; nos valeurs sociétales se sont ainsi incarnées, par

⁵²⁶ Los Angeles. *Le mythe américain inachevé*, CNRS Editions, Paris, 1997, p.88.

l'intermédiaire des comportements, dans un mode de vie où l'automobile est devenue quasiment nécessaire pour s'assurer une localisation résidentielle moins contrainte, pour permettre un départ aisé en week-end ou en vacances... etc.

Ces préférences de nature économique, sociale et culturelle ont cherché à s'inscrire dans l'espace, afin de s'affirmer, de se concrétiser et de se pérenniser. Il a fallu adapter l'espace, ce qui a imposé entre autres la réalisation des infrastructures qui ont paru les plus appropriées. L'autoroute fit alors figure d'incarnation spatiale et de symbole territorial fort de cette priorité accordée à la voiture particulière, et c'est à son sujet – et eu égard à ses caractéristiques propres – que la réalité d'un processus de soumission de l'espace urbain à l'édification d'un territoire pour l'automobile se fit la plus évidente.

Nous verrons toutefois que si d'indéniables similarités apparaissent entre les villes soumises à ce processus, ce processus d'adaptation est loin d'être univoque, tant au niveau de ses formes que de son ampleur. Les politiques urbaines locales que nous allons étudier et les stratégies qui y sont liées ont été sans conteste largement influencées par ces priorités socio-économiques et par son corollaire, la "vague des idées dominantes". Des mesures destinées à encadrer spatialement l'usage de l'automobile, il n'est rapidement resté qu'un certain nombre de "recettes", de schémas récurrents se diffusant avec leur inévitable cortège d'effets de mode mais également leur nécessaire maturation. Toutefois la "pensée unique de l'automobile" a pénétré des milieux locaux qui ne sauraient être totalement identiques. Elle s'est alors immiscée diversement dans les processus décisionnels.

Les déterminants globaux économiques, sociaux et culturels ne se sont donc pas traduits uniformément à Lyon, Lille et Stuttgart. Ainsi, à Stuttgart, la place historique et actuelle de l'industrie automobile dans la base économique de la ville n'a pas d'équivalent dans nos deux exemples français : ville emblématique de l'automobile, notamment grâce à une firme à l'étoile mondialement connue, la capitale souabe a certes diversifié cette base économique⁵²⁷ mais la nécessité d'une diffusion de ce moyen de transport a sans doute plus rapidement qu'ailleurs pénétré les esprits ; très concrètement ensuite, la motorisation s'est rapidement développée, ne serait-ce qu'en raison des facilités d'acquisition accordées aux ouvriers de Mercedes-Benz. A l'inverse, l'histoire industrielle et sociale de l'agglomération lilloise a retardé l'avènement de l'automobile comme moyen de transport de masse : de fait, pour nombre d'acteurs locaux encore en place, cet outil conserve une aura de progrès social ; ce faisant, toute atteinte à la liberté d'utilisation de la voiture particulière a vocation à être potentiellement vécue comme une forme de "régression sociale".

Si ces arguments nous semblent avoir leur importance et leur place ici, les facteurs spatiaux, les déterminants liés à l'organisation spatiale de la ville méritent une attention particulièrement soutenue. Autant d'ailleurs dans le schéma général que dans l'étude des particularismes locaux, l'espace tient un rôle prépondérant. Son rôle dans la logique territoriale de l'automobile-reine pose la question du poids des structures spatiales sur la définition des politiques d'aménagement. A cet égard, l'espace urbain n'est jamais totalement inactif, même s'il reste un espace produit.

⁵²⁷ Mercedes à Stuttgart, ce n'est pas Volkswagen à Wolfsburg.

L'infrastructure et l'organisation spatiale : deux modèles de réseau autoroutier pour deux conceptions de la ville

La mise en perspective de Lyon avec Lille et Stuttgart pousse à considérer trois agglomérations soumises aux mêmes phénomènes de métropolisation et de périurbanisation, mais qui se distinguent néanmoins par des structures spatiales relativement différentes. Or les politiques publiques sont nécessairement soumises à un processus décisionnel "en cascade" dans lequel l'espace tient un rôle intermédiaire mais crucial.

En réalité, tel qu'il se structure, l'espace est le fruit et le reflet de choix de société mais il est finalement encore plus que cela : il constitue un élément extrêmement engageant pour l'avenir, qui peut s'adapter mais aussi résister aux préférences sociales affichées et les infléchir, une force d'inertie aux évolutions et aux maturations lentes. « L'espace géographique, par le cumul des héritages multiples dont il est chargé, introduit une stabilité soit contraignante, soit favorable »⁵²⁸, et cette inertie fondamentale de l'espace ouvre inévitablement des possibilités de conflit entre les réalités passées et présentes. Les stratégies de développement urbain doivent alors autant composer avec cette contrainte que jouer avec ces potentialités spécifiques.

En la matière, il faut alors souligner la place particulière prise par les autoroutes dans les logiques de développement urbain tout autant que dans l'orientation des politiques publiques.

D'abord, l'importance et le caractère stratégique de l'autoroute tiennent au fait que l'urbain se développe en fonction d'une échelle plus petite. Le dynamisme d'une ville se définit largement en fonction de sa situation. Les métropoles notamment attachent énormément d'importance à leur liaison avec l'extérieur. Elles ne peuvent valoriser leur position qu'à condition de bénéficier d'infrastructures de transport rapides. Il s'agit d'être connecté à des réseaux régionaux, nationaux, internationaux voire mondiaux, mais également de constituer de véritables carrefours, des pôles, comme si le simple fait de voir se rencontrer divers flux en un point suffisait au développement de ce dernier. Ces réseaux sont multiformes, parfois même immatériels. Pour l'automobile, c'est le réseau d'autoroutes qui assure dorénavant cette fonction. Les différences entre les villes se situent dans l'importance qualitative et quantitative de ce réseau d'infrastructures mais également au niveau de sa portée spatiale transnationale, nationale ou régionale.

Ensuite, l'élément discriminant tient au rôle de l'agglomération dans ce réseau, à la façon dont elle y est elle-même connectée et à la manière dont elle accueille les flux, dont elle les articule, les superpose ou les juxtapose. Cela impose alors d'inverser les termes de la réflexion et d'analyser le rôle du réseau autoroutier dans l'agglomération. L'autoroute se fait ainsi plus spécifiquement urbaine. Aux États-Unis, l'intégration de ce type d'infrastructure dans l'espace urbain a nécessité une évolution des concepts : on est passé d'une autoroute paysagère – *suburban parkway* – à une autoroute dont la vocation

⁵²⁸ F. AURIAC, "Pertinence de certains concepts dans l'analyse de système en géographie", in Y. GUERMOND et al., *Analyse de système en géographie*, Presses Universitaires de Lyon, 1984, p.314.

était avant tout d'assurer les déplacements entre les différentes pôles de l'agglomération – *urban freeway*. En Europe, on conserve le sentiment que le paysage urbain est beaucoup moins marqué par les autoroutes. Pourtant, ces dernières sont devenues dans nombre d'agglomérations européennes des axes structurants parfaitement intégrés à la vie quotidienne de la cité.

La conception du réseau d'infrastructures se trouve alors directement liée à la structure, au fonctionnement interne de l'agglomération et, ce faisant, participe d'une conception globale de la ville et de l'espace urbain. Les principales options en la matière sont bien connues. Elles opposent une construction radiale et polaire du réseau, à une approche plus réticulaire en terme de maillage dont Los Angeles constitue l'archétype le plus connu.

En effet, après l'abandon de tout projet ambitieux de transports collectifs, l'ingénieur de l'État Edward Telford conçut, dans les années 60, un schéma d'autoroutes urbaines pour la capitale californienne selon le principe de la grille. Son ambition était d'assurer une irrigation de l'ensemble du territoire ainsi qu'une meilleure desserte des liaisons transversales. En abandonnant l'idée d'une convergence de ces infrastructures – idée chère aux commerçants du centre qui pensaient qu'un tel réseau aurait pu les favoriser –, il optait implicitement en faveur d'une ville éclatée et polynucléaire, ce qui constituait une façon, sinon de privilégier les périphéries, du moins de lutter contre l'affirmation d'une centralité dans l'organisation de la cité californienne. En fait, le choix du type de réseau autoroutier n'a fait que révéler les tensions internes existant déjà entre centre et périphéries : il a servi les intérêts des puissants commerçants des quartiers périphériques ; surtout, il a apaisé la crainte, profondément ancrée dans la philosophie qui a guidé l'édification de Los Angeles, d'une densification du tissu urbain central.

A l'inverse, le choix d'un réseau polaire reflète une conception urbaine dans laquelle le centre conserve une place de choix. La convergence des flux est censée assurer la pérennité de la puissance de ce pôle. Dans le même temps, par les liens qu'il conserve avec son environnement à l'échelle de l'agglomération et de ses extensions, l'espace central espère sauvegarder sa place dans les pratiques urbaines et dans l'organisation d'un espace urbain qui ne cesse de s'étendre. Ce schéma, assez symptomatique de métropoles européennes marquées par la présence d'un centre historique, tente alors de concilier la volonté de maintien de cette centralité forte avec les impératifs d'une pénétration de l'automobile jusqu'au cœur de la cité.

Nous verrons pour nos trois villes les arbitrages opérés dans le cadre de cette double exigence incontournable, dont la satisfaction semble parfois tenir de la gageure. Parallèlement, nous observerons que ce modèle de réseau, avec ses radiales, peut néanmoins s'accommoder de différents types de structure urbaine et qu'il n'a pas pour corollaire obligé une organisation à centre unique qui étend sa domination sur l'ensemble des périphéries.

4.2.2. L'ère des radiales dans les politiques urbaines

4.2.2.1. Les autoroutes lyonnaises

Le carrefour autoroutier lyonnais

L'agglomération lyonnaise est bien dotée en matière de réseau autoroutier. Avec plus de 35.000 véhicules légers de moyenne journalière en 1991, l'axe Lyon-Aix-Marseille (A.7) est le premier axe autoroutier de France alors que l'axe Paris-Lyon (A.6) accueille un peu moins de 30.000 véhicules, ce qui le place en cinquième position au niveau national.

Ce statut de grand carrefour routier ne s'est toutefois pas révélé avec l'autoroute. Porte des Alpes, point de passage obligé entre le Nord et le Midi, un texte célèbre de Strabon en fait déjà le centre de l'étoile routière structurant le pays : « Lugdunum occupant le centre de la Celtique, dont cette ville est en quelque manière la citadelle par sa situation au confluent des fleuves et à proximité des différentes parties du pays, Agrippa en a fait le point de départ des grandes routes. »⁵²⁹ Cette étoile routière, par l'importance qualitative des liaisons qu'elle assure, rayonne à nouveau sur le territoire national au XVI^e siècle. « Lyon s'est ainsi développée comme une ville de contact entre des régions et des pays, et comme un point de croisement des routes venant des Alpes et de Genève et se dirigeant vers la France. »⁵³⁰

La transition vers l'étoile autoroutière s'amorce vers 1935 avec le projet d'*autostrade* Lyon-Saint-Etienne mais débute véritablement durant les 30 Glorieuses. C'est en effet en 1960 que le plan directeur d'aménagement du réseau routier retient les deux liaisons d'intérêt national précédemment citées, l'A.6 et l'A.7. Ces décisions concernent l'agglomération mais sont prises de façon centralisée et selon une logique politique essentiellement comptable. Les liaisons vers l'est suivront, en direction de Chambéry et Grenoble (A.43) puis, plus tard, de Genève en traversant la plaine de l'Ain et en offrant un accès à Bourg-en-Bresse (A.42) : ces deux tracés desservent des pôles régionaux mais convoitent également les flux à destination de la Suisse et de l'Italie. Avec la réalisation entre-temps de l'A.47 vers Saint-Etienne, se dessine une étoile autoroutière lyonnaise à 6 branches⁵³¹ marquée par une forte dissymétrie à l'avantage des débouchés vers l'est.

Pour autant, le réseau d'autoroutes qui dessert l'agglomération n'est pas exceptionnellement dense. En fait, il est surtout remarquable en raison de la nature des liaisons qu'il assure, dont quatre sont de niveau national voire européen. Ceci explique d'ailleurs qu'il n'y ait pas véritablement de réseau autoroutier assurant une desserte des pôles régionaux indépendamment du réseau national, mais une étoile imbriquant profondément le réseau national ou international et le réseau régional et au centre de laquelle la cité rhodanienne affirme à la fois son statut de capitale régionale et ses ambitions internationales.

En fait, seule la liaison avec Saint-Etienne (A.47) se situe, pour l'instant, à l'écart de cette logique nationale ou internationale : avec 20.800 déplacements journaliers en

⁵²⁹ in G. REVERDY, F. ROUILLE, *Histoire des routes lyonnaises*, Editions Lugd, Lyon, 1994, p.6.

⁵³⁰ M. BONNEVILLE, 1997, op.cit., p.8.

⁵³¹ Car on considère les autoroutes vers Grenoble et Chambéry comme deux entités distinctes, même si elles fusionnent à l'approche de l'agglomération lyonnaise.

voiture particulière entre les deux villes – alors que l'autoroute accueille entre 60 et 50.000 véhicules/jour selon ses tronçons –, Saint-Etienne constitue la plus grosse liaison régionale avec Lyon (figure 34). On peut cependant noter qu'en tant qu'artère principale des relations interurbaines régionales, cette autoroute non concédée et donc gratuite tient physiquement plus d'une voie express de facture peu récente ; preuve que la priorité de fait à l'échelle de la région ne permet pas encore de garantir la qualité et la mise à niveau de l'infrastructure, en tout cas qu'elle ne constitue pas une condition suffisante. Le processus de métropolisation et l'avènement d'une grande région lyonnaise y concourront peut-être dans un avenir proche, néanmoins la situation actuelle illustre bien le fait que, « paradoxalement, les avantages de la situation de la ville sont peut-être plus clairement reconnus à l'échelle nationale ou européenne qu'à celle de la région. »⁵³²

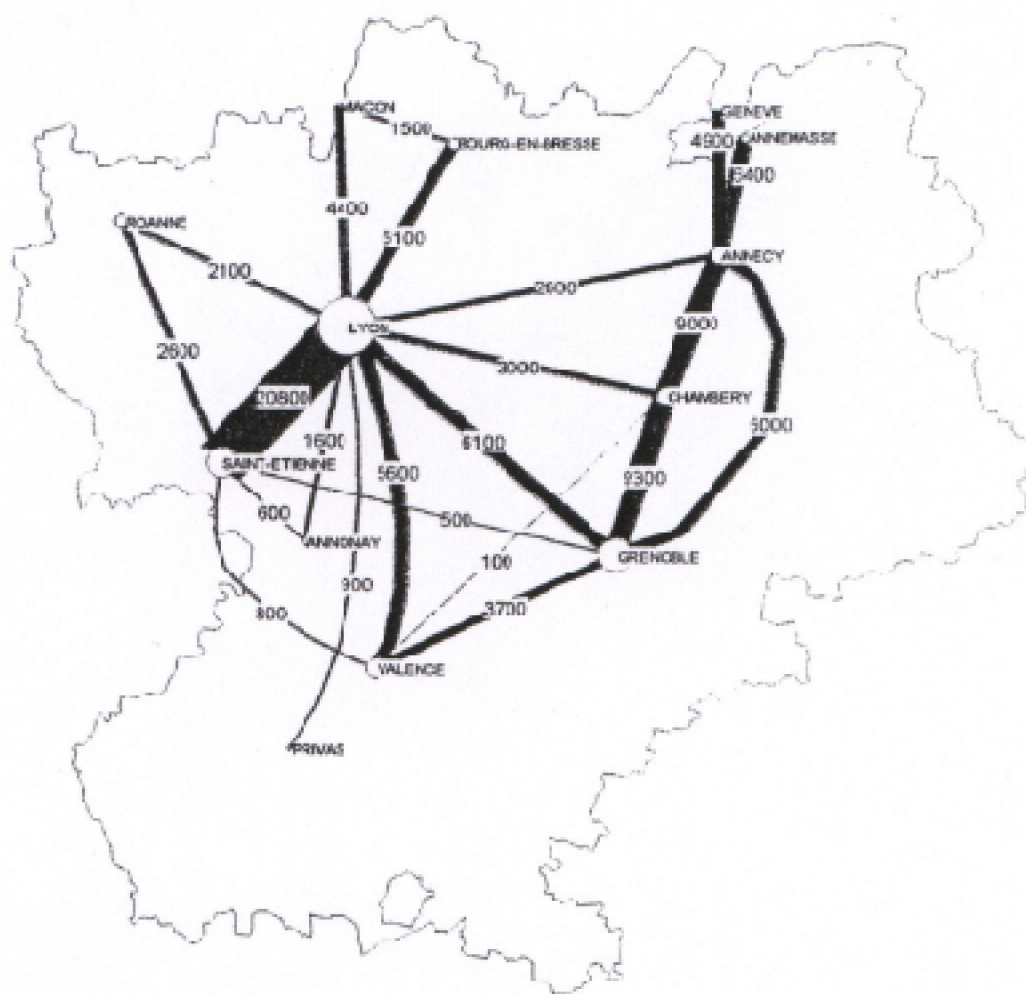


Figure 34 - Déplacements en véhicule léger entre les principales agglomérations rhônalpines (trajet d'agglomération à agglomération, deux sens confondus, en 1995)

Source : CETE de Lyon

En règle générale, le réseau autoroutier de l'agglomération lyonnaise se caractérise

⁵³² M. BONNEVILLE, 1997, op.cit., p.34.

donc par un mélange important des trafics locaux, régionaux, nationaux et européens. Or, dans ce cadre, l'échelle locale n'est pas la moins importante : si l'on raisonne en termes purement quantitatifs, les autoroutes situées dans le périmètre de l'agglomération, et notamment celles qui assurent des liaisons d'intérêt national, sont avant tout utilisées localement⁵³³. Le carrefour autoroutier lyonnais est ainsi utilisé à des fins de fonctionnement interne, ce qui influe évidemment sur la dynamique d'extension urbaine. Cette fonctionnalité de l'infrastructure apparaît de manière évidente lorsqu'on étudie les trafics sur l'A.6, l'A.7 et surtout sur l'A.43, l'autoroute la plus chargée de l'agglomération.

Les charges de trafic de l'A.43 sont en rapport étroit avec la structure urbaine : on passe de 130.980 véhicules/jour à l'approche du périphérique à 60.190 après l'ultime bifurcation vers l'aéroport de Satolas ; les études à l'heure de pointe du soir confirment une utilisation de l'A.43 liée à la fois aux pôles commerciaux de la ZAC du Champ du Pont et à la desserte de l'est de l'agglomération (figure 36). Ce n'est donc pas la moindre des fonctions de cette grande liaison que d'assurer une irrigation partielle mais efficace de la partie orientale de l'agglomération. Les acteurs privés de l'aménagement envisagent d'ailleurs cette réalité comme un truisme. Comme l'explique Christian Montès, « alors que les collectivités voient l'Est comme un espace encore à aménager, il est appréhendé par les investisseurs essentiellement sous l'angle de l'accessibilité. Ils considèrent donc qu'il s'agit d'un espace déjà équipé, où ils peuvent et doivent s'installer. »⁵³⁴

L'A7 au sud de Lyon et l'A.6 au nord constituent des cas similaires (figure 35) : l'A.6 connaît une première poussée de trafic juste avant la bifurcation de l'A.46 Nord – d'environ 56.000 véhicules/jour à plus de 67.000 –, puis une seconde sur la section qui mène au tunnel de Fourvière – d'un débit journalier retombé à moins de 32.000 véhicules à plus de 90.000 ; de même l'A.7 passe de moins de 58.000 véhicules/jour à la gare de Vienne à plus de 82.000 après le croisement avec l'A.74 et l'A.46 Sud, puis à 110.000 à son arrivée dans l'ancienne capitale des Gaules.

⁵³³ Par localement, nous entendons à l'échelle de l'agglomération. Evidemment, à l'échelle de la région urbaine, ces conclusions sont encore plus évidentes.

⁵³⁴ 1992, op.cit., p.445.

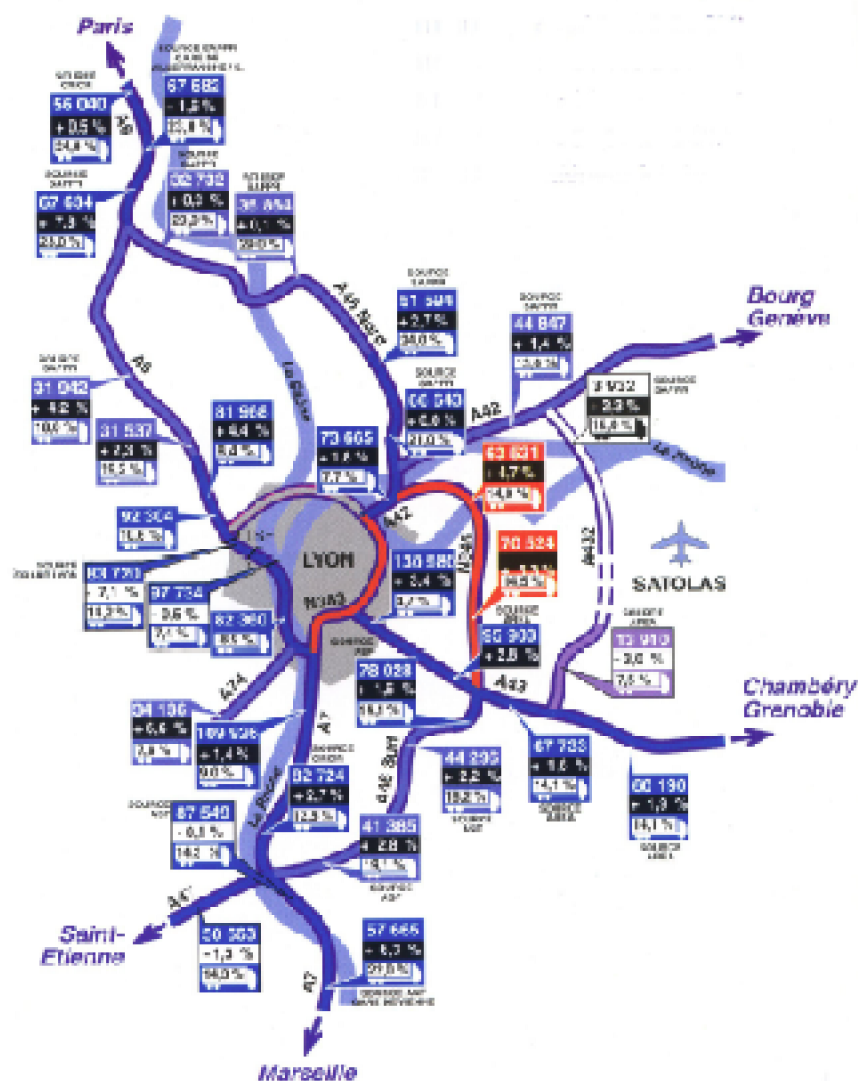


Figure 35 - Trafic autoroutier dans l'agglomération lyonnaise en 1997 (en véhicules/jour)

Source : DDE du Rhône

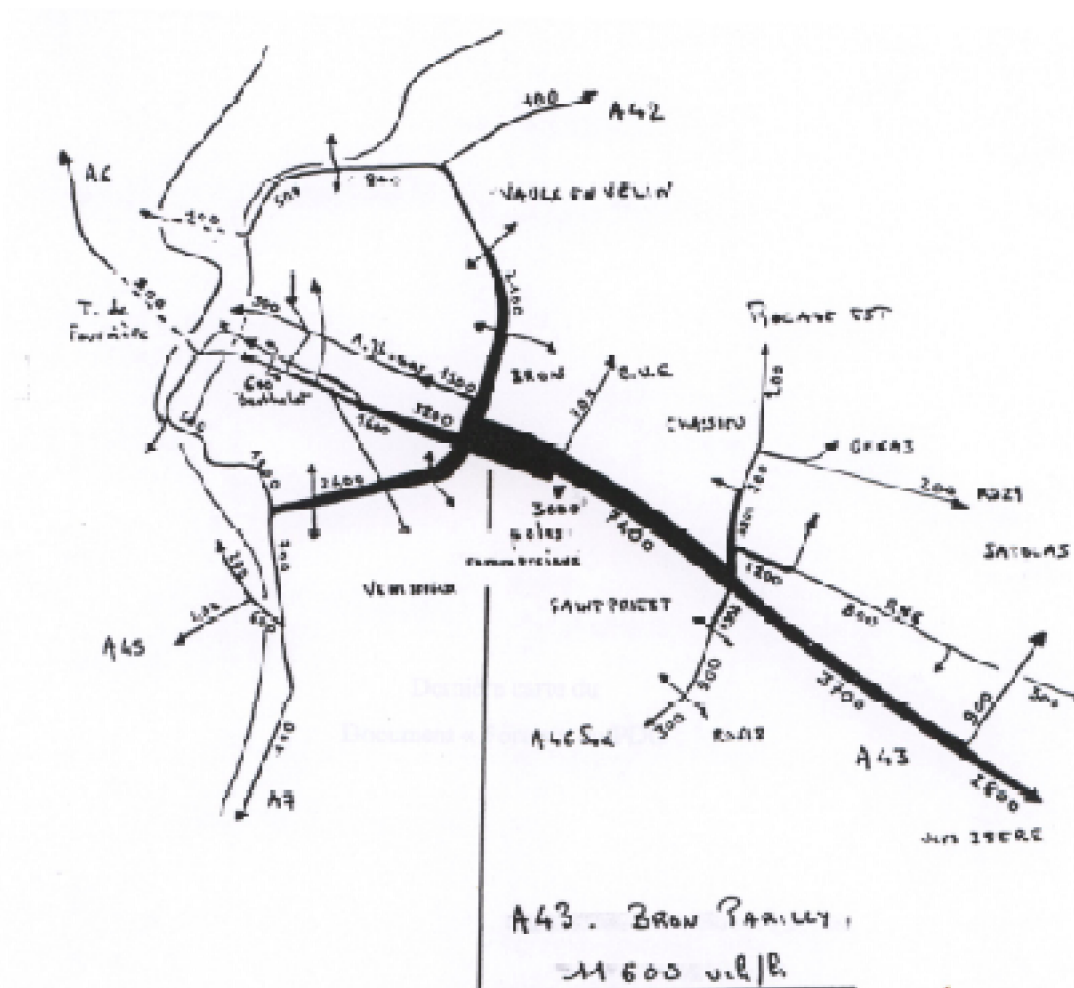


Figure 36 - Analyse de trafic sur l'A.43 à Bron Parilly (en véhicules/jour à l'heure de pointe du soir en 1994)

Source : SYTRAL, document de travail pour le PDU de l'agglomération lyonnaise de 1997

Mais, en fait, les rapports de force entre types de trafic ne peuvent se mesurer de manière exclusivement quantitative. La question du transit se pose toujours dans l'agglomération avec autant de force et de façon aussi épineuse, particulièrement pour les autoroutes qui accueillent l'essentiel de ces flux. Certes, les masses de trafic en jeu peuvent paraître marginales : au plus, moins de 12.000 véhicules journaliers⁵³⁵ transitent entre 6h et 20h de l'A.6 à l'A7, environ 3.500 entre l'A.6 et l'A43, moins de 2.400 entre l'A.43 et l'A.47, tandis que les autres transits ne franchissent pas la barre des 2.000. Mais, en dépit des nouvelles liaisons créées au fil des ans, la pression du transit demeure toujours aussi forte et l'enjeu reste de taille, en raison des pointes de trafic enregistrées

⁵³⁵ 8.270 voitures particulières et 3.553 poids-lourds en 1990.

lors des grandes migrations estivales et hivernales, mais aussi des pouvoirs respectifs des agents concernés et des implications des décisions nationales à l'échelle locale. Le cas lyonnais est, à cet égard, exemplaire.

L'autoroute au cœur de la cité

Dans les schémas directeurs nationaux, « les tronçons de courte distance sont exclus, ainsi que les traversées d'agglomération et contournements urbains qui pourtant soulèvent de grandes difficultés et constituent des éléments essentiels de l'infrastructure d'ensemble. »⁵³⁶ La mission de l'État demeure néanmoins d'assurer la cohérence du réseau routier et autoroutier en veillant à l'harmonisation des schémas directeurs nationaux et locaux. A ce titre, son exigence a longtemps été, et reste encore lorsqu'il s'agit d'établir le schéma des grandes voiries de l'agglomération lyonnaise, de faciliter le transit dans le cadre de l'axe de la vallée du Rhône.

C'est cet objectif qui a guidé les fameuses réalisations autoroutières de la liaison Paris-Marseille. Ses deux axes constitutifs, l'A.6 et l'A.7, étant conçus comme des pénétrantes potentielles qui s'arrêtaient aux portes de l'agglomération lyonnaise, l'essentiel, aux yeux de l'État, consistait à assurer une continuité entre les deux. Pour ce faire, une autoroute dite de rocade Ouest était initialement prévue ; le dispositif était complété par une très importante voie nouvelle de pénétration dans Lyon par le nord en passant sous la colline de Fourvière ; une autoroute urbaine de type radial, LY3, de direction ouest avec un second tunnel sous la colline de Fourvière, venant s'adjoindre un temps au projet. On sait aujourd'hui ce qu'il est advenu de ce plan à trois volets, inscrit dans le livre blanc du SDAU de 1969 : LY3 fut supprimé, l'État convaincant le maire de Lyon, Louis Pradel, qu'un seul tunnel et donc une seule autoroute suffisaient, en usant d'arguments financiers⁵³⁷ ; la rocade de contournement par l'ouest n'a jamais vu le jour, même si le projet reste toujours d'actualité, nous aurons l'occasion d'y revenir ; quant à l'A.6, initialement pénétrante, elle est devenue la principale voie de transit de l'agglomération, à l'origine de bien des tourments pour sa partie centrale.

Les causes d'une telle issue ont été maintes fois disséquées. Elles livrent une analyse complexe mais édifiante des rapports de force qui s'établissaient alors et des conceptions qui dominaient à l'occasion des programmes autoroutiers en milieu urbain. L'État privilégiait dans ses plans un transit qui contournait Lyon par l'ouest. Mais Louis Pradel, expert automobile, ébloui par Los Angeles, militait activement en faveur d'un passage au cœur de la cité : « la ville de Lyon sera la seule ville de France qui pourra être traversée en plein centre grâce à cet axe Nord-Sud, alors qu'ailleurs la traversée des villes est détournée. Qui en profitera ? Les commerçants. »⁵³⁸ De tels arguments, utilisés également dans la capitale californienne qui l'avait tant impressionné mais pour rejeter l'éventualité d'un réseau composé d'autoroutes radiales, confondaient en fait la simple

⁵³⁶ COUR DES COMPTES, 1992, op.cit., p.29.

⁵³⁷ Analyse de Charles Delfante rapportée par Christian Montès dans sa thèse.

⁵³⁸ Conseil Municipal de Lyon, Séance Publique du 3 mars 1968, p.49., cité in J. LOJKINE, op.cit., p.62.

pénétrante et la fonction de transit. Toujours est-il qu'avec la collaboration du directeur des routes à Paris, il réussit à entamer les travaux du tunnel sous Fourvière⁵³⁹ ; et Georges Pompidou applaudira à l'idée que Lyon puisse être, avec Los Angeles, la seule ville au monde à pouvoir être traversée sans feu rouge.

A court terme, tous les acteurs du processus de décision y trouvaient leur compte : avec le tunnel, l'État profitait de la participation financière de la ville de Lyon (25%) et du département du Rhône (25%) – contrairement à la rocade –, tout en voyant ses exigences en matière de transit satisfaites dans de brefs délais ; le maire se félicitait de voir l'État lui payer la moitié de "son" tunnel, tandis que l'autoroute et le centre d'échange de Perrache, venu compléter le dispositif en 1975 en reliant l'A.6 et l'A.7, devaient « permettre aux Parisiens (...) de profiter de leur passage au cœur de Lyon pour acheter du saucisson et boire un pot »⁵⁴⁰ ; les techniciens locaux n'y voyaient globalement rien à redire, estimant en outre que cette option faciliterait les flux automobiles en provenance de la périphérie ouest et en direction du centre.

Le bouchon le plus célèbre de France viendra couronner cette entreprise collégiale pour laquelle Christian Montès estime que « les problèmes (...) ne proviennent pas tant de la présence d'un élément autoroutier particulier, que de l'inachèvement des programmes alors considérés comme naturels et indispensables. Il serait alors erroné de rejeter sur le planificateur de 1960 la responsabilité de la congestion actuelle ; tout au plus peut-on lui reprocher une vision fondée sur la primauté quasi-exclusive de l'automobile. Partout les villes se retrouvent avec des autoroutes urbaines inachevées : dans telles manquent les radiales, dans telle autres l'achèvement d'un périphérique, dans telle enfin le gabarit initialement prévu. »⁵⁴¹

A l'évidence, l'autoroute intra-urbaine lyonnaise, victime de son succès, n'a finalement apporté entière satisfaction à personne : la saturation de la traversée souterraine de Fourvière irrite tous ses usagers, les habitants de l'agglomération lors de leurs déplacements quotidiens et encore plus les automobilistes en transit qui n'ont cure de goûter aux joies du centre-ville, ne retenant de Lyon que l'image d'un tunnel qui les retarde lors de leurs départs en vacances. Si la faillite de cette réalisation résulte sans conteste *in fine* d'une mise en œuvre incomplète du plan autoroutier, les racines du problème sont plus profondes. Elles s'ancrent dans l'acceptation d'une confusion des différents types de trafic sur un réseau aux ramifications fortement – et forcément – limitées, dans l'illusion de pouvoir absorber durablement grâce à des infrastructures surdimensionnées la circulation automobile, et enfin dans l'adhésion implicite au principe établissant que tous les types de flux automobiles – et, ce faisant, l'automobile par elle-même – sont potentiellement bénéfiques, qu'ils sont donc à leur place dans la partie centrale des villes et qu'il convient alors d'y adapter l'espace à leurs besoins.

A ce titre, au niveau local, le tunnel de 1971 peut être considéré comme "l'ultime

⁵³⁹ C'est ce que rapporte Régis Neyret dans son *livre de Lyon*, op.cit.

⁵⁴⁰ R. NEYRET, op.cit., p.289.

⁵⁴¹ 1992, op.cit., p.278.

avatar" du plan routier lyonnais de 1935, dans lequel Lucien Chadenson, ingénieur des Ponts et Chaussées du Rhône, initiait les projets de voirie urbaine rapide. Une des pièces maîtresses de son plan était déjà un axe nord-sud suivant le Rhône en utilisant les deux bas-ports abandonnés par la navigation, chacun pour une autoroute à sens unique. Il nécessitait la construction d'un tunnel sous la Croix-Rousse, qui débutera après la guerre pour être achevé et inauguré par le maire de Lyon, Edouard Herriot, en 1952. « Les Parisiens qui "descendaient" vers la Côte d'Azur furent alors ravis de la fluidité de circulation qu'ils trouvaient à Lyon. »⁵⁴² La circulation automobile de transit avait acquis un droit de cité qui imposait des aménagements spécifiques. Deuxième sortie vers Paris, l'A.6 et son tunnel sous Fourvière ne viendront que compléter, en quelque sorte, le dispositif, soulageant « l'axe Est-Ouest (sous la Croix-Rousse), lequel pourrait desservir convenablement [la] moitié nord seulement »⁵⁴³ de l'agglomération.

En fait, « la volonté constante de développer l'importance des fonctions d'échange se lit dans l'histoire de l'aménagement de la ville, sans cesse partagé entre des préoccupations contradictoires : celles du développement urbain à usage local et celles qui visaient à faciliter le passage des flux nationaux, conduisant parfois à adopter des solutions intermédiaires qui s'avèrent souvent peu heureuses. »⁵⁴⁴ Il peut paraître étonnant aujourd'hui de voir à quel point les édiles d'alors ne concevaient pas qu'un trafic automobile puisse être indésirable, y compris le transit dans l'espace central des villes. L'absence de vision négative de ces flux de passage, pour des villes fortement valorisées par leur situation, et la primauté accordée au transport routier expliquent la confusion de fonction des infrastructures autoroutières de l'époque, confusion à l'héritage vivace. « Ainsi Lyon, ville carrefour, ville-seuil sur l'un des grands corridors européens, semble axer la valorisation de sa position charnière entre le Nord et le Sud européens sur la route essentiellement. Une preuve : l'autoroute est toujours là... »⁵⁴⁵ A Lyon, l'A.6 demeure une éclatante illustration du territoire urbain de l'automobile et de ce qu'il doit aux autoroutes urbaines.

Cette production territoriale résulte, au niveau du processus décisionnel local, d'un faisceau de décisions et de stratégies qui se sont mises en place selon les profits spécifiques en jeu dans le champ urbain, et ce en fonction d'enjeux multiples : enjeu fonctionnel en rapport avec l'organisation des déplacements internes et de transit ; enjeu financier lié au poids de l'investissement et à sa répartition entre les agents ; enjeu économique car, en période de croissance économique et démographique, les grandes infrastructures sont autant d'équipements au service des intérêts économiques dominants et des classes sociales émergentes ; enjeu politique évidemment, Louis Pradel, élu des couches traditionnelles et des petits commerçants, rattachant cette réalisation à la défense des intérêts de ces derniers ; enjeu symbolique enfin, par la volonté de retirer,

⁵⁴² R. NEYRET, op.cit., p.288.

⁵⁴³ G. REVERDY, *Histoire des routes de France*, PUF, Que sais-je ?, 1995, p.88.

⁵⁴⁴ M. BONNEVILLE, 1997, op.cit., p.8.

⁵⁴⁵ C. MONTES, 1992, op.cit., p.574.

dans cette période de profonde mutation, un capital symbolique lié à une position censée répondre à une vision moderne d'adaptation de la ville à l'automobile. Ainsi, en assurant la convergence des flux vers le centre de l'agglomération, les élus lyonnais avaient et donnaient le sentiment de récupérer au profit de Lyon un projet lancé par l'État tout en inscrivant dans l'espace urbain leur préférence à une automobile qui n'apparaissait plus comme un instrument élitiste mais comme un outil de transport de masse. Certes il fallait répondre aux défis de la croissance urbaine mais la logique interne au champ est alors restée prioritairement orientée vers l'organisation de la domination de l'automobile.

Néanmoins « la décision [reste] un enchaînement ou processus non susceptible de fractionnement, (...) il n'y a pas d'acte créateur isolable puisque la création est continue et que, dans la moindre parcelle d'exécution, une politique entière peut échouer ou réussir »⁵⁴⁶. Les décisions et stratégies originelles ont été prises dans la complexité des usages, des réalisations et des évolutions ultérieures dessinant finalement un processus décisionnel conforme au modèle de Lucien Sfez, à savoir multirationnel et multifinaliste. Dans le schéma autoroutier certes incomplet mais qui se place dans une certaine continuité – en ne modifiant pas fondamentalement les trames anciennes et en s'organisant en fonction de la ville principale –, on observe spatialement un décalage entre les volontés qui ont présidé à sa constitution et les réalités qu'il a contribué à enfanter. Avec la construction progressive d'infrastructures dont la taille devait même permettre de supporter la confusion des trafics automobiles, on pensait allier pénétration urbaine et revitalisation du tissu central, organisation radiale et maintien d'un centre fort. En fin de compte, le schéma radial n'a pas évité la croissance en tache d'huile. Les autoroutes sont mêmes devenues les axes structurants de l'étalement urbain, générateurs de polarisations mal maîtrisées. Et l'accès à un centre vers lequel on a cherché à massifier les flux, en associant tous les types de trafics, s'est accompagné de phénomènes de congestion récurrents aptes à valoriser la concurrence de centralités périphériques.

Les autoroutes radiales n'ont donc pas joué le rôle que l'on attendait d'elles dans la politique urbaine à l'égard du centre, le réseau polaire qu'elles ont dessiné s'accompagnant d'une réalité urbaine ambiguë : la croissance périphérique contribue à alimenter l'engouement automobile, alors que le centre ne s'adapte qu'incomplètement à la motorisation de masse. Les pénétrantes autoroutières ont certes marqué l'entrée dans l'ère de l'automobile. Mais elle n'ont pas assuré durablement et efficacement la facilité de pénétration dans la ville-centre. Un nouveau dilemme en est né : faut-il poursuivre dans la voie tracée, en construisant d'autres infrastructures du même type et en augmentant la capacité du réseau existant, ou opter pour des alternatives remettant en cause cette stricte organisation radiale ?

4.2.2.2. Mise en perspective du cas lyonnais

Le "petit frère" lillois

La mise en perspective avec le cas lillois donne à voir des similitudes étonnantes. La

⁵⁴⁶ L. SFEZ, *La décision*, PUF, 1984, p.3.

métropole Nordiste s'enorgueillit d'un réseau autoroutier⁵⁴⁷ en étoile de dimension nationale et européenne : sur les cinq artères qui s'y croisent, deux⁵⁴⁸ sont transfrontalières, initiant avec l'autoroute Paris-Lille⁵⁴⁹, un axe nord-sud européen. Sur ce réseau de base, s'est greffé plus tardivement⁵⁵⁰ un axe est-ouest à vocation plus régionale constitué de l'A.25 vers Dunkerque et de l'A.23 vers Valenciennes.

Comme à Lyon, cette complexion n'échappe donc pas à l'imbrication des échelles relative à la portée et à l'usage de ce réseau : les autoroutes satisfont autant les ambitions européennes de la métropole qu'elles favorisent son rayonnement régional, « ce qui devrait aller dans le sens d'un [renforcement] de l'attractivité du centre de l'agglomération lilloise sur le reste de son arrondissement. »⁵⁵¹ Ainsi, la fonction plurielle de ces grandes infrastructures ne se dément pas. Certes les chiffres du transit dans l'agglomération paraissent toujours aussi négligeables, avec 1,4% du trafic d'automobiles particulières un jour ouvrable moyen de 1988 dans l'arrondissement de Lille. Mais encore faut-il en faire une observation adaptée : cela représente 5% de ce même trafic si on raisonne en termes d'occupation du réseau routier principal et 14% du réseau rapide occupé en termes d'espace à l'heure de pointe de soir. Les problèmes posés par ce type de flux s'avèrent ponctuels et concentrés sur quelques sections, de façon et dans des proportions tout à fait similaires à ce qu'on a pu observer à Lyon : 12.000 déplacements journaliers entre l'A.22 et l'A.1, 4.800 entre l'A.25 et l'A.1 pour les volumes supérieurs à 2.000 ; à l'heure de pointe du soir, le transit représente 6% du volume de trafic de l'A.1 au sud de Lille, 14% de celui de l'A.22 et 11% du tronçon assurant la continuité entre ces deux grands axes (figure 37). Certes ces infrastructures accueillent en premier lieu un trafic interne et d'échange mais il ne faut pas sous-estimer la gêne occasionnée par le passage d'un trafic de transit croissant.⁵⁵²

⁵⁴⁷ Pour une analyse plus approfondie, on pourra lire A. BARRÉ, "Vingt-cinq ans d'infrastructures dans la Région Nord-Pas-de-Calais", in *Hommes et Terres du Nord*, 1995-3.

⁵⁴⁸ l'A.27 en direction de Bruxelles et l'A.22, prolongement de l'A.1 au Nord vers Anvers, Gand, voire Bruges, toutes deux achevées en 1972.

⁵⁴⁹ l'A.1 achevée en 1967.

⁵⁵⁰ 1972, « année faste pour la construction autoroutière dans le Nord-Pas-de-Calais », pour l'A.25 et 1981 pour l'A.23.

⁵⁵¹ C. MAZARS, *Évaluation de l'impact des infrastructures linéaires de transports sur l'espace vécu de cinq communes du sud de l'agglomération lilloise : Attiches, Avelin, La Neuville, Phalempin et Seclin*, Mémoire de maîtrise de géographie, sous la direction de M. Dachary, Université des Sciences et Technologies de Lille-Flandres-Artois, Juin 1992, p.80.

⁵⁵² D'autant que l'ouverture du tunnel sous la Manche, la construction européenne et l'explosion du trafic transfrontalier font que le trafic international dans l'arrondissement de Lille augmente d'environ 3,5% par an.

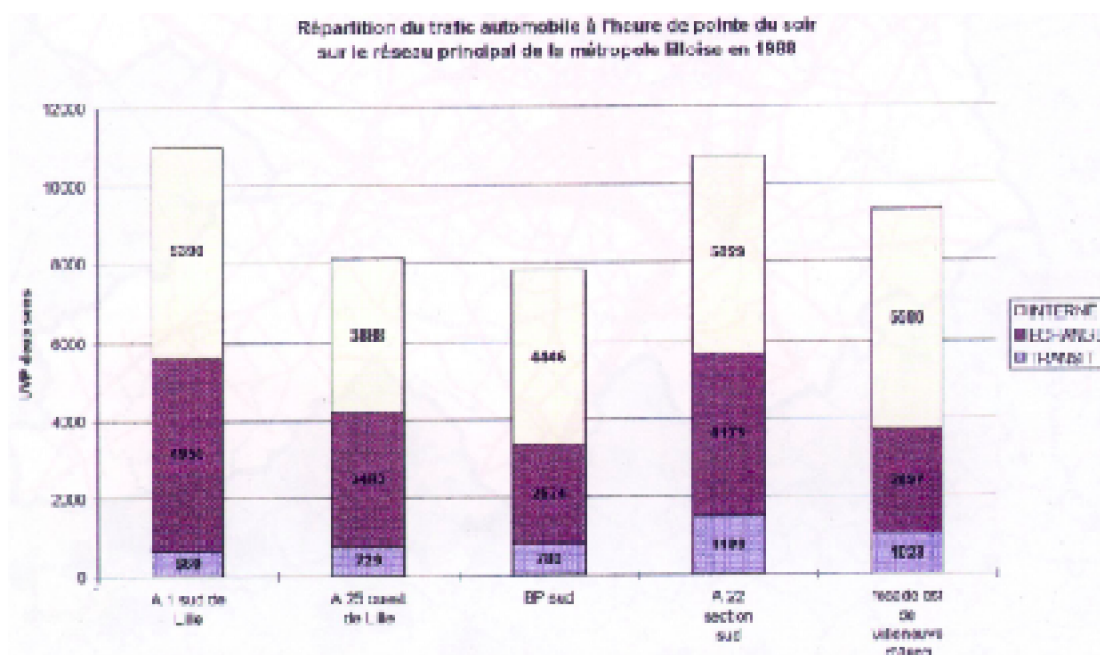


Figure 37 - Une estimation du transit sur les principales autoroutes de l'agglomération lilloise

Source : DDE du Nord, Enquête cordon 1988

A Lille comme à Lyon, cette situation est le résultat de décisions dans lesquelles le poids de l'État fut largement décisif, sans que ses orientations ne heurtent toutefois les politiques locales.

Le tournant se situe au début des années 70, marqué par la volonté de multiplier les infrastructures autoroutières. En valorisant une position de carrefour tout en instaurant le primat de la route, on considère alors que cette politique est une façon de s'affirmer comme une métropole d'importance. Dans le même temps, ces infrastructures sont considérées comme des supports du développement économique et urbain. La construction de grandes radiales convergeant vers le centre de l'agglomération apparaît donc indispensable, mais teintée ici d'une légère nuance : on perçoit d'emblée Lille en termes de conurbation à l'intérieur de laquelle elle n'est que l'un des pôles centraux, si bien que la traversée de l'agglomération n'implique pas forcément celle de la ville qui lui donne son nom.

Le schéma directeur de 1973 entérine cette priorité routière en multipliant les projets de voies rapides, tandis que les prévisions de trafic évoquent une croissance de 600% à l'horizon de 1990. Outre l'arsenal de pénétrantes, les décideurs de l'époque anticipent donc sur la congestion prévisible de certaines infrastructures, en inscrivant par exemple le doublement de l'A.1 par l'A.1 bis. Il fallait en effet prévoir d'accompagner une hausse du trafic jugée inéluctable. Figurent également au SDAU plusieurs rocades de contournement, qui seront sacrifiées au profit de la réalisation prioritaire des tracés concentrant les flux au sein même de l'agglomération. Là encore, le décalage entre les plans et les réalisations est important, seule la première phase prévue au SDAU, la construction des grands radiales autoroutières, étant réalisée. La faute en revient

principalement à l'État, premier maître d'ouvrage et investisseur, qui se désengage progressivement de projets qu'il considère de moindre envergure car avant tout locaux. Mais la Communauté Urbaine a également toujours cherché à faire passer les grands axes au plus près de l'agglomération afin que cette dernière en profite.

Ainsi, comme à Lyon, il s'est posé la question du tronçon destiné à assurer la continuité autoroutière du grand axe de transit de l'agglomération, entre l'A1 au Sud et l'A22 au Nord. La construction d'une Voie Rapide Urbaine (VRU), le "boulevard" de Fives, inscrite dans le SDAU, devait y remédier. Mais, alors que la construction de la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq dilue les financements, l'État hésite à l'engager en raison de la conjoncture économique. Le président de la Communauté Urbaine de Lille, Arthur Notebart, propose alors une solution d'attente peu coûteuse qui emporte l'adhésion des techniciens de la DDE mais qui provoquera la démission du concepteur de la ville nouvelle : réaliser le boulevard du Breucq, axe structurant de Villeneuve d'Ascq, aux normes autoroutières afin d'accueillir provisoirement le trafic de transit.

Toutefois, en matière de politiques urbaines et de déplacements, le provisoire est parfois amené à se pérenniser : ce boulevard réalisé en 1974, dimensionné comme une voie de desserte avec des échangeurs très rapprochés, enclavé dans une zone urbaine en devenir, deviendra la rocade Est⁵⁵³, puis finalement une véritable liaison autoroutière intra-urbaine supportant plus de 100.000 véhicules par jour, dont 15% de poids-lourds, avec un taux de saturation de 100% sur toute sa longueur. Comme l'observent plus globalement les magistrats de la Cour des Comptes, « l'impossibilité de mettre en œuvre les projets initiaux conduit, à intervalles rapprochés, à des remaniements des programmes qui altèrent le classement et le parti d'aménagement des itinéraires. Ces remaniements font apparaître assez souvent l'inadaptation d'aménagements partiels déjà réalisés au titre du projet initial. »⁵⁵⁴

On retrouve donc à Lille comme à Lyon la même absence de défiance à l'encontre d'un passage intra-urbain du transit automobile, assuré par de grands axes autoroutiers de liaison (figure 38). Au contraire, les édiles lillois entendent bien profiter à des fins internes d'un axe national s'enfonçant au cœur de la conurbation sans que cela ne paraisse incompatible avec un statut de VRU. Si le caractère multifonctionnel du réseau principal semblait alors n'effrayer personne, il pose aujourd'hui le problème de saturation d'un carrefour enclavé en zone dense. Le sud de l'agglomération est ainsi devenu le point d'échange unique d'une multitude de flux : la rocade Est, l'A.1 ou même le boulevard périphérique Sud se trouvent tous aux prises avec d'importantes difficultés de circulation.

⁵⁵³ Le terme de rocade s'entend évidemment en considérant sa position par rapport à Lille. L'étude de l'évolution de la terminologie employée pour une infrastructure qui n'a, en soi, guère changé, est d'ailleurs particulièrement intéressante : boulevard lors de son intégration initiale dans la ville nouvelle, rocade ensuite lorsqu'elle devient en fait une autoroute urbaine, alors qu'on réserve l'appellation Voie Rapide Urbaine au boulevard de Fives qui devait initialement assurer la continuité de l'axe nord-sud.

⁵⁵⁴ 1992, op.cit., p.35.

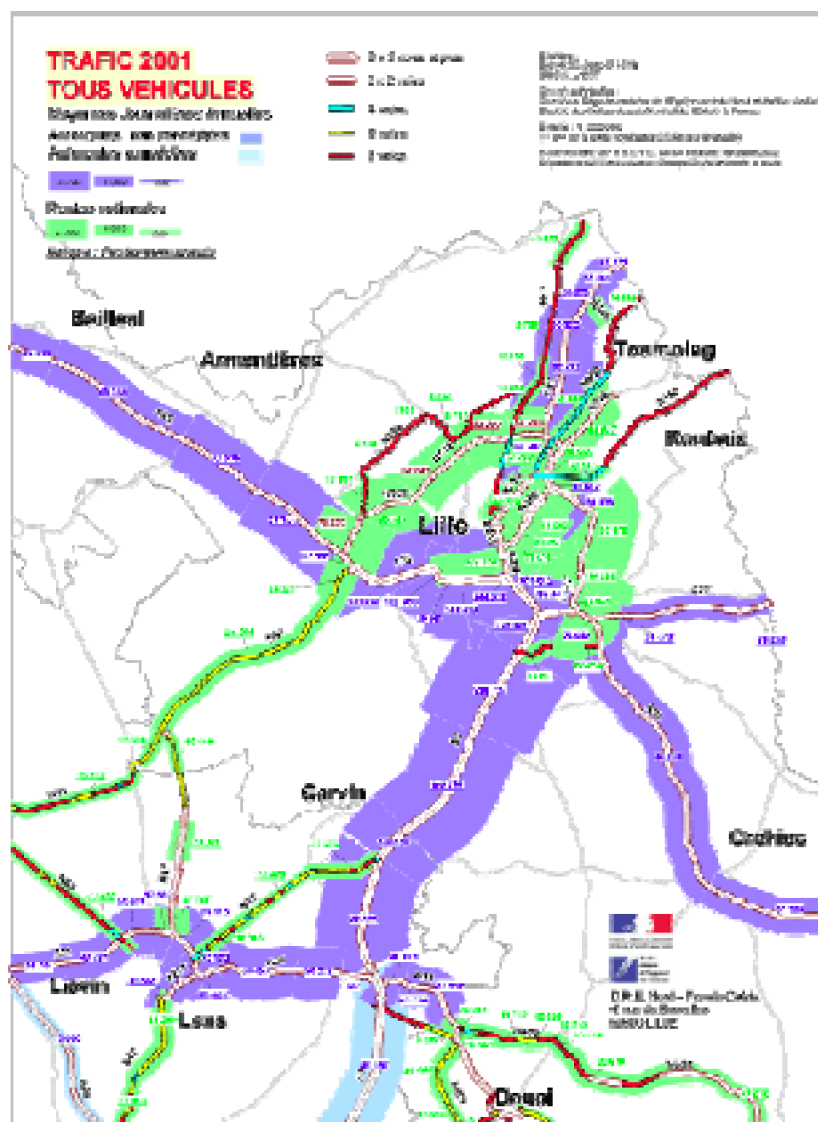


Figure 38 - Le trafic sur les grandes voiries de la métropole lilloise en 2001

Les mutations urbaines locales constituent l'autre pan de cette réalité désormais bien identifiée. Les déplacements ayant pour origine ou destination le domicile, le travail fixe et les affaires professionnelles représentent environ 60% des trafics de l'A.25 Lille-Dunkerque et de l'A.23 Lille-Valenciennes. Quant à la répartition horaire du trafic sur l'A1, il montre des pics notables à l'heure de pointe du matin et du soir. Les autoroutes, particulièrement bien reliées au réseau intérieur de l'agglomération, participent largement à un processus de métropolisation qui nécessite la mise en relation de ces centres pourvoyeurs d'emplois que sont Lille, Roubaix et Tourcoing avec une périphérie profitant d'une nouvelle rapidité potentielle d'accès à ces pôles.

Le schéma lillois est donc une sorte de petit frère du schéma lyonnais : une réalisation incomplète pilotée par l'État et durant laquelle furent privilégiées des radiales pénétrantes apportant le trafic de transit au cœur de l'agglomération ; des politiques locales qui, en intégrant ces contraintes, entendent faire de ce réseau un vecteur de développement, sans qu'elles n'imaginent réellement qu'il servira le processus

d'étalement urbain tout en ne répondant pas totalement aux besoins d'une métropolisation qui tend à accroître ses exigences en matière d'accessibilité.

Ce dernier point questionne d'ailleurs l'avenir des réalisations d'infrastructures dans la métropole lilloise. De 1980 à 1995, la croissance du trafic automobile dans la métropole s'est d'abord faite sur les voies de pénétration. Ainsi, l'autoroute Paris-Lille égale en 1991 Lyon-Aix-Marseille en moyenne journalière de nombre de véhicules légers et connaît des problèmes de congestion en rapport avec la croissance du trafic sur cette voie. Même son élargissement à 2x3 voies sur toute sa longueur, puis à 2x4 voies et 2x5 voies aux portes de Lille, ne suffit pas à absorber les flux qu'elle supporte.

A Stuttgart, une modestie autoroutière toute relative

Il est coutumier d'affirmer que le territoire du *Verband Region Stuttgart* souffre d'une insuffisance chronique de son réseau routier. A l'échelle de l'ex-Allemagne de l'Ouest, on s'accorde à dénoter un manque d'engagement et un retard dans la prise en considération d'éléments importants d'une planification prévisionnelle du réseau routier de l'agglomération. Il est vrai que Stuttgart ne se singularise pas, contrairement à nos deux exemples français, par une situation exceptionnelle de carrefour. A cet égard, son statut reste celui d'une capitale régionale certes incontestée mais située à l'écart des grands axes de transport nationaux et européens. De cette situation, celle d'une ville aux relations qualitativement faibles et relativement indépendantes du réseau national, Stuttgart tire donc une relative "modestie" autoroutière.

Replacée dans le contexte ouest-allemand, la modestie de cet équipement se traduit tout de même par une étoile autoroutière à quatre branches, deux autoroutes fédérales – l'A.8 et l'A.81 – assurant des liaisons cardinales avec l'environnement régional de la capitale souabe tout en permettant à l'occasion une accessibilité plus large de la ville de Stuttgart.

Tableau 11 - Trafic autoroutier (en véhicules/jour) sur le territoire du Verband Region Stuttgart

Autoroute	Section concernée ou trafic cordon	1992	1995	Évolution (%)
A.8	Cordon Ouest	56.210	66.220	+ 17,8
A.8	Cordon Est	45.000	50.000	+ 11,1
A.8	Sud Stuttgart (entre A.81 Nord et A.81 Sud)	111.440	123.166	+ 10,5
A.81	Cordon Nord	85.590	94.460	+ 10,4
A.81	Cordon Sud	42.190	42.400	+ 0,5
A.81	Sud Stuttgart (entre A.8 et Sindelfingen Ost)	102.790	110.652	+ 7,6

Source : Verband Region Stuttgart ⁵⁵⁵

Une analyse spatiale des charges de trafics supportées en dit beaucoup sur la réalité de la fonction de ces infrastructures (tableau 11). On est d'abord frappé par l'importance et le dynamisme du trafic régional au long cours : près de 95.000 et plus de 65.000 véhicules/jour aux limites nord et ouest du *Verband Region Stuttgart* ou encore 50.000 à

⁵⁵⁵ in VERBAND REGION STUTT GART, *Begleituntersuchungen zum Regionalverkehrsplan : Band 1 – Analyse 1995*, 1996.

la frontière orientale, la plus éloignée du cœur de la métropole. Ces données constituent un indice précieux quant à la place des autoroutes dans l'organisation du territoire régional : leur portée dépasse nettement le cadre de la région urbaine de Stuttgart pour s'insérer dans une logique de liaisons quotidiennes interurbaines à l'échelle du *Land* ; les flux qu'elles accueillent éclairent non seulement l'extension de la condensation régionale du Moyen-Neckar mais également son lien étroit avec l'automobile. Les migrations et les échanges régionaux s'appuient donc sans ambiguïté sur le maillage autoroutier existant, concourant à sa saturation. En outre, ce système de relations se caractérise par une dynamique soutenue : à l'exception de la liaison par l'A.81 au Sud, tous les trafics observés ont connu, en quelques années, une nette augmentation.

Il est impossible de ne pas relever ensuite les poussées de trafic à proximité de la commune-centre : plus de 123.000 véhicules journaliers sur l'A.8 dans sa partie attenante à la limite sud de la ville et plus de 110.000 sur le tronçon contigu de l'A.81 qui descend vers le sud (contre 42.400 quelques kilomètres plus loin), avec là encore des évolutions nettement orientées à la hausse mais également des problèmes de saturation importants. Une ville importante comme Stuttgart ne peut en effet se passer, dans son fonctionnement quotidien, des infrastructures autoroutières situées à proximité. Il convient néanmoins de distinguer les usages différenciés propres aux deux tronçons en question : si l'un comme l'autre participent sans équivoque à l'organisation interne de la mobilité au sein de l'agglomération, l'A.8 tient lieu de contournement pour la commune centre tandis que l'A.81 sud se place avant tout dans une configuration de pénétrante.

Dans sa conception originelle ⁵⁵⁶, le carrefour autoroutier de l'agglomération obéissait exclusivement à une logique de maillage conforme à l'esprit d'aménagement du territoire allemand. Il apparaît, dès le *Generalverkehrsplan (GVP)* de 1962, dans un rôle de grand ring extérieur – incomplet dans la mesure où il ne dessine qu'une demi-boucle – dans un système à trois anneaux de contournement. On observe néanmoins aujourd'hui que cette fonction n'est pas exclusive : d'abord parce que sa vocation régionale est, nous l'avons vu, largement affirmée mais surtout parce que l'absence d'un ring moyen – et plus spécialement de sa partie sud (*Filderquerstra* □ e) pourtant jugée indispensable depuis 1948 – transfère cette charge sur une autoroute qui cumule ainsi plusieurs missions dans l'organisation des déplacements automobiles. Devant les problèmes de saturation posés par un tel transfert, une telle concentration et une telle confusion des trafics, le gouvernement fédéral fut amené à aménager cette autoroute à 2x3 voies sans que cela ne s'avère être une décision suffisante. Plus globalement, l'absence du ring moyen et la présence d'une moitié de ring extérieur génèrent, par ricochet, d'autres difficultés : à l'instar de Lyon et de Lille, les radiales se chargent d'un trafic de transit contraint de traverser le centre de Stuttgart.

La partie sud de l'A.81, mise en service en 1980, constitue encore aujourd'hui le seul élément strictement autoroutier qui participe à un schéma radial convergeant vers le centre-ville. Elle s'est substituée pour partie à la B14 et est prolongée, sur le territoire communal, par une bretelle de pénétration. A ce titre, elle représente un axe privilégié entre les quartiers du centre et les environs méridionaux proches et lointains de la ville.

⁵⁵⁶ c'est-à-dire sans l'A.81 sud.

En réalité, elle a surtout contribué à la mise en valeur des plateaux du sud-ouest déjà favorisés par la proximité de l'aéroport et du campus universitaire ainsi que par la disponibilité de réserves foncières importantes. Sur le territoire communal (plateaux des Filder) comme à l'extérieur (*Kreis* de Böblingen), ce nouvel axe autoroutier a ainsi pu soutenir l'émergence du second axe de développement industriel de la capitale souabe, davantage orienté vers les nouvelles technologies : de Stuttgart-Vaihingen à Böblingen en passant par Sindelfingen, le tropisme qui porte les activités majeures vers le sud-ouest de la ville-centre est notamment assuré par l'implantation de firmes motrices comme Daimler-Benz⁵⁵⁷, IBM ou Hewlett Packard⁵⁵⁸. Ces secteurs sont devenus aujourd'hui des pourvoyeurs d'emploi importants et dynamiques, ainsi qu'en témoigne la constitution de vastes zones industrielles mais aussi commerciales comme *Breunigerland*. Indication révélatrice, Sindelfingen et Böblingen forment le deuxième centre d'attraction régional en termes de poids comme en termes de rayonnement mais aussi le plus autonome par rapport au centre principal qu'est Stuttgart.

On ne peut donc dire que le tronçon sud de l'A.81 ait conduit à renforcer l'attraction de l'espace central de l'agglomération. Au contraire, il s'est révélé être un instrument d'aménagement du territoire favorable à l'affirmation de centres secondaires. Ce développement centrifuge de l'agglomération est également manifeste en termes de population : le *Kreis* de Böblingen n'a cessé de croître et de gagner en importance dans la *Region Stuttgart*. En cela, il profite notamment de la mobilité résidentielle d'actifs du centre-ville qui peuvent, grâce à cette nouvelle infrastructure, choisir une localisation plus excentrée.

La contradiction observée à Lyon et à Lille n'est donc pas infirmée par l'exemple de Stuttgart : l'autoroute censée maintenir l'accessibilité et donc l'attractivité du centre-ville s'avère être un réel support du mouvement de déconcentration et d'étalement urbain. Néanmoins, le réseau autoroutier de l'agglomération allemande est nettement moins orienté vers une configuration radiale, seule la bretelle de pénétration qui prolonge l'A.81 s'inscrivant véritablement dans cette logique.

Encore faut-il considérer, outre les autoroutes fédérales (*Bundesautobahnen*), les autres infrastructures aménagées aux normes autoroutières sans qu'elles n'apparaissent à ce titre dans la classification officielle : il s'agit pour l'essentiel de tronçons de routes nationales (*Bundesstrassen*), qui prennent le relais des autoroutes fédérales sur le territoire communal pour organiser un réseau disparate d'autoroutes urbaines. La constitution de ce réseau est consécutive aux projets de la période de reconstruction, dont le *GVP* de 1962⁵⁵⁹ nous apparaît être une compilation édifiante : marqué par la

⁵⁵⁷ transfert de son centre administratif.

⁵⁵⁸ implantation du siège allemand de l'entreprise.

⁵⁵⁹ La réalisation de ce plan général de transport, dont la méthode a été arrêtée par le ministère fédéral des transports au milieu des années 50, conditionne l'obtention de subventions pour la construction de routes fédérales. S'il constitue une rupture méthodologique par rapport aux *Verkehrsgripleplan* précédents, simples descriptions non étayées par des analyses de trafic, un diagnostic et un regard prospectif, il perpétue en revanche l'esprit des plans antérieurs et continue à considérer séparément transports individuels et collectifs.

croissance de la motorisation ainsi que par la volonté de construire une ville moderne et donc adaptée à l'automobile, il prévoit, en complément des trois rings déjà évoqués, un impressionnant faisceau de radiales venant se connecter sur le *city-ring* à proximité immédiate du centre historique de Stuttgart. D'un point de vue urbanistique, le *GVP* affiche clairement la primauté accordée à l'hypercentre, mais aussi l'importance accordée à la réticulation des différents noyaux urbains éclatés sur le territoire communal ainsi qu'aux liaisons routières avec les villes de la périphérie immédiate.

Eu égard au caractère extrêmement ambitieux de ce plan, il n'est guère étonnant de constater que tous les tronçons prévus n'ont pas été réalisés. L'essentiel des décalages concerne les contournements, ce qui a eu notamment pour conséquence de rabattre vers le centre certains trafics qui ne font qu'y transiter. Quant aux radiales, si le réseau actuel est relativement proche de ce que prévoyait le *GVP*, toutes n'ont pas fait l'objet d'un aménagement de type autoroutier. On observe globalement que deux types de situation, en rapport avec l'ossature autoroutière existante, ont conduit à engager de telles réalisations, conçues soit comme des bretelles de pénétration raccordées sur le demi-ring extérieur, soit comme des substituts à des liaisons insuffisantes avec l'environnement proche de la commune-centre – à l'image de la B10, véritable autoroute urbaine reliant le cœur de Stuttgart à Esslingen et Göppingen après avoir traversé et irrigué la vaste concentration urbaine linéaire qui caractérise l'extension industrielle de la ville le long du Neckar. Dans tous les cas, les impératifs de la mobilité quotidienne ont justifié de tels choix, même si cette justification s'est largement opérée *a posteriori* par les charges de trafic supportées.⁵⁶⁰

Tout le problème de la décision est ici posé : comment expliquer les différences de traitement entre les radiales, et souvent d'ailleurs entre les différents tronçons d'une même radiale, et quels critères furent décisifs en la matière ?

Étant donné l'envergure du programme initial, il a bien fallu décider d'un échancier, quitte à ne pas le formaliser en tant que tel. Les priorités furent fixées selon deux soucis majeurs : l'urgence de l'aménagement évaluée en fonction de l'importance des dysfonctionnements avérés ou de critères d'aménagement du territoire, et sa facilité de réalisation.

Sur ce dernier point c'est l'opposition des populations qui, en dehors des obstacles topographiques, fut essentiellement à l'origine des difficultés. A partir de la fin des années 60, on assiste à une mobilisation accrue des citoyens organisés en associations (les *Bürgerinitiativen*), puis relayées politiquement par le mouvement des *Grünen*. Ces "oppositions citoyennes" sont en partie responsables du caractère demeuré partiel de l'adaptation de l'espace urbain à l'automobile. Même les protections juridiques ou réglementaires n'ont pas toujours joué ce rôle avec autant d'efficacité. La construction, au début des années 70, d'un tronçon autoroutier à l'ouest de Stuttgart, en prolongement de la *Rotenwaldstraße*, en est une bonne illustration : à cette occasion, son unique financeur, le *Land*, n'hésite pas à briser le tabou de la protection des collines boisées en dépit d'un décret municipal interdisant l'abattage des grands arbres et surtout contre une

⁵⁶⁰ près de 76.000 véhicules/jour en 1995 pour la B10 au nord après S-Zuffenhausen, plus de 73.000 pour cette même B10 au sud-est entre Esslingen et Deizisau ainsi que sur la B27 au sud près de S-Degerloch.

de ses propres lois prohibant toute atteinte à leur rencontre durant la période de reproduction des oiseaux. Enfin, les questions financières entrèrent également en ligne de compte dans la facilité de réalisation : donnant souvent lieu à d'âpres discussions entre les trois partenaires que sont le *Bund*, le *Land* et la commune⁵⁶¹ en quête, comme cela se doit, d'une solution consensuelle entre tous autant que d'une participation minimale pour chacun⁵⁶², les projets les plus coûteux ont eu tendance à être différés et se sont alors avérés de plus en plus difficiles à "sortir". Finalement, certaines sections jugées urgentes car primordiales n'ont pas été réalisées de manière prioritaire, ce qui crée quelques goulets d'étranglement. Notons au passage que cette analyse est valable pour l'ensemble des aménagements, y compris les rings. Si la production d'un territoire pour l'automobile a d'abord largement profité des destructions dues à la guerre ou des espaces demeurés libres sur le vaste territoire de la commune centre, les oppositions de la population et les difficultés liées à la topographie ont ensuite considérablement ralenti les projets d'infrastructure soit directement, soit indirectement en imposant des aménagements générateurs d'importants surcoûts.⁵⁶³

En fin de compte, malgré des situations dissemblables⁵⁶⁴, les politiques menées à Stuttgart et dans nos deux agglomérations françaises présentent des analogies importantes sur le fond : si les aménagements autoroutiers tendent à se faire plus modestes au fur et à mesure que l'on approche de la "marmite" qui accueille le centre-ville de la capitale souabe, le réseau de radiales reste largement privilégié face aux infrastructures de contournement ; compte tenu de l'inachèvement du schéma de voirie, cette préférence occasionne de sérieux dysfonctionnements, en faisant du centre le réceptacle d'un trafic de transit sans parvenir à juguler les phénomènes de desserrement urbain.

Avec les radiales autoroutières, on a cherché à rendre accessible à l'automobile les lieux urbains les plus valorisés : les centres de Lyon et Stuttgart sont alors moins épargnés que la commune de Lille, symbole d'un leadership qui lui est encore refusé dans ce qu'on n'appelle pas encore la métropole lilloise. Ces aménagements n'ont toutefois pas évité l'éclatement de la centralité, notamment en termes de circulation pour deux raisons différenciées dans le temps : le lien rapide avec le centre, puis l'impossibilité de maintenir à terme une accessibilité suffisante. Car les germes de l'obsolescence de ce

⁵⁶¹ Les deux premiers se partageant les compétences en matières de routes nationales, la dernière pouvant se saisir de tout ce qui touche à son territoire.

⁵⁶² En la matière, la règle est la suivante, même si elle n'est pas exempte d'exceptions : l'état fédéral assume la charge totale de l'investissement lorsqu'il s'agit d'un nouveau prolongement, sinon le financement se répartit entre le *Land* et la commune à hauteur de 15% chacun, le *Bund* n'en assurant plus que 70%.

⁵⁶³ Pour les radiales, l'*Azenbergtunnel*, nouvel accès de la ville par l'ouest sous le *Kräherwaldhöhenzug* envisagé dès 1941, relancé plusieurs fois, dont la dernière fois en 1970-71, a finalement été abandonné en 1973

⁵⁶⁴ Le transit national et international n'est pas une donnée fondamentale pour Stuttgart, ce qui réduit encore le poids de l'interventionnisme fédéral. En revanche, le dynamisme des relations interurbaines à l'échelle régionale renforce la présence du *Land* en tant qu'interlocuteur privilégié.

schéma étaient présents dans son avènement même. « A la fin des années soixante le maire de Philadelphie disait : "nous avons amené l'autoroute jusqu'au cœur de la ville et le cœur est parti par l'autoroute". »⁵⁶⁵ A cet égard, l'autoroute et l'automobile ont finalement accéléré et amplifié le processus de mise en concurrence des centres dans un espace urbain en extension.

4.2.3. Les grandes radiales urbaines autoroutières, une figure du passé ?

Aujourd'hui, on peut toutefois se demander si un mouvement profond ne tendrait à contester le principe d'autoroute urbaine radiale. Seraient ainsi visées les pénétrantes urbaines dont la fonction se tourne plus exclusivement vers l'organisation interne des déplacements dans l'agglomération. Cependant, pour juger de la vigueur de cette contestation urbaine, il paraît difficile d'évacuer le contexte plus général de la construction autoroutière et le rôle d'infrastructures de portée régionale, nationale voire parfois européenne qui, nous l'avons vu, ne peuvent être exclues de la problématique locale.

Les autoroutes "lyonnaises" en panne

Dans une agglomération lyonnaise qui a vu durant ces dix dernières années le trafic sur toutes ses grandes voiries autoroutières augmenter d'environ 10.000 véhicules par jour, deux grands projets d'autoroute radiale continuent aujourd'hui à faire l'actualité : il s'agit de l'A.89 Lyon-Balagny⁵⁶⁶ et de l'A.45 Lyon-Saint-Etienne (figure 39).

Soumise à enquête publique en juillet 1997 mais demeurant fortement contestée dans sa partie orientale (à travers le sud du vignoble du Beaujolais, les Pierres Dorées, la Plaine des Chères), l'autoroute Lyon-Balagny a d'abord été abandonnée en 1999 par le ministre des transports Jean-Claude Gayssot, officiellement en raison des difficultés environnementales rencontrées. Face à une situation sur laquelle ils n'ont pas forcément le contrôle qu'ils souhaiteraient, les responsables politiques locaux et régionaux ont alors regretté une infrastructure qui aurait conforté l'importance du carrefour autoroutier lyonnais, tout en rééquilibrant son orientation en ouvrant un débouché vers l'ouest. Ceux qui se sont en revanche félicités de son abandon ont justifié leur position par un souci de protection des territoires traversés ou, plus rarement, par une réorientation globale de la politique de transports.

A nouveau inscrite au schéma d'infrastructures arrêté par le CIADT en 2003, l'A.89 a reçu un avis favorable du Conseil d'État en raison du caractère structurant de cette liaison à l'échelon national. Cependant, elle attend encore sa déclaration d'utilité publique et un consensus plus large des collectivités locales en sa faveur, pour être véritablement relancée dans une version modifiée, davantage en prise avec le projet de contournement ouest et moins connectée au reste du réseau d'agglomération. Pour autant, les problèmes auxquels elle se trouve confrontée aujourd'hui demeurent les mêmes qu'elle connaissait

⁵⁶⁵ R. DARBERA, *Du mauvais usage des politiques de stationnement pour réguler la circulation*, LATTIS, Ecole Nationale des Ponts & Chaussées, mars 1999.

⁵⁶⁶ qui doit assurer la continuité d'une liaison entre Lyon et Bordeaux.

hier. Outre ses difficultés d'inscription dans l'espace, elle pâtit notamment d'un coût de réalisation estimé à 25 millions d'euros du kilomètre (164 millions de francs)⁵⁶⁷ et d'une vocation affirmée d'aménagement du territoire, autrement dit de faibles prévisions de trafic estimé selon les sections entre 15 et 18.000 véhicules par jour.⁵⁶⁸ Or, le principe d'adossement, qui devait permettre d'assurer la construction de cette infrastructure peu rentable, vient d'être une nouvelle fois dénoncé par la commission européenne. Pour être mené à bien, ce projet reposera donc sur un engagement financier important des collectivités publiques qui pourrait atteindre, selon plusieurs estimations, 1,2 milliards d'euros (8 milliards de francs) à verser en guise de subvention d'équilibre sur un montant total de 1,6 milliards (10,5 milliards de francs). Plus que sur le soutien des collectivités locales, la réalisation de cette partie de l'A.89 devra alors vraisemblablement compter sur l'investissement de l'État pour se concrétiser et venir compléter, dans l'ouest de l'agglomération lyonnaise, un réseau programmé d'infrastructures autoroutières d'intérêt national et régional aujourd'hui pléthorique.

⁵⁶⁷ D'après des estimations de 1997, fixant le coût de ce tronçon à 10,5 milliards pour 65 km, soit un coût kilométrique environ trois fois supérieur au coût moyen.

⁵⁶⁸ Selon l'estimation de la DDE. Les calculs faits par le CETE lors de l'avant-projet sommaire présentaient plutôt une fourchette de 8 à 14.000.

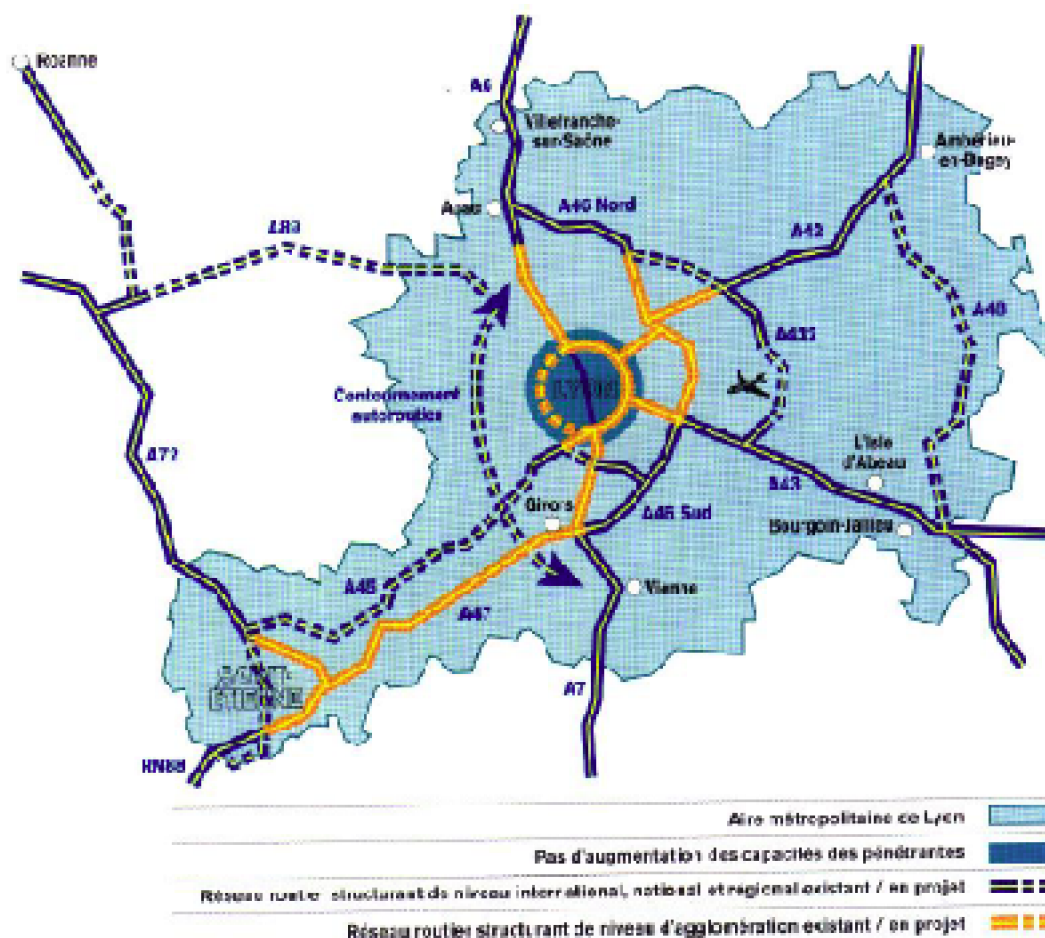


Figure 39 - Les grands projets routiers de l'aire métropolitaine lyonnaise

Source : DRE Rhône-Alpes

L'avenir de l'A.45 ne semble aujourd'hui guère mieux assuré. Alors que le projet mûrissait lentement dans les esprits, il a d'abord été retardé une première fois par Jean-Claude Gaysot en 2000, lorsqu'il a décidé de relancer des études sur les possibilités d'élargissement de l'actuelle A.47 et surtout sur le renforcement des alternatives ferroviaires, notamment aux heures de pointe. L'A.45, qui se trouvait encore dans une phase d'études préliminaires, est alors reléguée à une troisième place, qui doit sans doute autant au "climat" général de la construction autoroutière du moment qu'aux données locales. Il faut dire que cette autoroute régionale pâtit d'une position délicate, puisqu'elle ne peut être envisagée que comme une alternative payante à une A.47 certes victime de conditions de circulation précaires et difficiles aux heures de pointe mais conservant sa gratuité.

Le projet n'en est pas moins relancé par le nouveau ministre des transports, qui

protégé en vertu de la loi du droit d'auteur.

engage en 2003 avec les services de l'État des démarches d'études et de définition du tracé. Il est vrai qu'entre-temps, pour soutenir ce projet à l'efficacité contestée et à la rentabilité improbable, plusieurs institutions locales – en l'occurrence, dans un bel ensemble, les exécutifs régionaux et départementaux, les villes de Lyon et de Saint-Etienne ainsi que leurs chambres de commerce et d'industrie – n'avaient pas hésité à évoquer un possible financement par emprunt d'une voie express à péage reprenant le même tracé. Cette attitude est d'ailleurs éminemment révélatrice de la place tenue par les grandes infrastructures routières de liaison dans l'imaginaire collectif des décideurs : en soignant des maux économiques qui seraient dus aux insuffisances d'équipement, l'autoroute constituerait une panacée en matière de désenclavement ; symbole d'ambitions tout autant qu'outil fonctionnel, elle est alors perçue comme le marquage territorial d'une réalité spatiale que l'on voudrait voir émerger. Les motivations des édiles lyonnais touchent évidemment au rayonnement de l'agglomération, mais également à son rééquilibrage à l'ouest, alors qu'un embryon de voie rapide, l'A.450, y est déjà construit. Mais ce rééquilibrage, thème récurrent de l'aménagement lyonnais, se heurte à des résistances locales qui tendent à se focaliser sur les projets d'infrastructures routières d'envergure. Si l'inscription des autoroutes dans l'espace rencontre systématiquement ce type d'oppositions, ces dernières se manifestent avec une telle acuité dans l'ouest lyonnais que, jusqu'à présent, les responsables politiques successifs n'ont pas su, ou pas voulu, y imposer d'importants aménagements.

La réalisation de l'A.45 se trouve donc confrontée à des réticences aussi bien nationales que locales et à des difficultés aussi bien financières que territoriales. A tel point qu'aujourd'hui, son avenir s'apparente davantage à une course jalonnée d'obstacles qu'à une autoroute dégagée. Dans ce cadre, il n'est pas certain que ses partisans les plus fervents puissent la soutenir efficacement. C'est sans doute pourquoi, devant l'évidence des difficultés rencontrées, les maires de Lyon et de Saint-Etienne viennent de lancer une nouvelle initiative commune pour préconiser cette fois, en attendant la construction d'une nouvelle autoroute, l'élargissement de l'ancienne A.47.

Que ce soit pour l'A.89 ou l'A.45, leur faisabilité semble être à la fois une question financière nationale et politique locale. Deux aspects, qui sont pourtant objectivement au cœur du problème, transparaissent relativement peu dans le débat public : l'influence de ces infrastructures sur le développement urbain et l'orientation générale qu'elles donnent à la politique de déplacements ; ainsi, la question pourtant pertinente de la compatibilité de l'A.45 avec les orientations du PDU lyonnais, qui prévoit un gel des pénétrantes autoroutières, apparaît comme un sujet trop sensible et polémique pour qu'il puisse être réellement évoqué en place publique.

Les pénétrantes lyonnaises remises en question

La question des pénétrantes urbaines autoroutières peinant à s'attacher aux projets d'intérêt régional, la contestation tend alors à gagner le front d'infrastructures existantes, en interrogeant une éventuelle remise en cause du territoire urbain de l'automobile. A ce titre, les deux principales autoroutes de pénétration qui irriguent actuellement l'agglomération, l'axe oriental structurant de l'A.43 et l'axe A.6-A.7 qui traverse le centre, font l'objet de traitements inégaux mais révèlent des différences qui participent d'une

même logique.

Il avait été envisagé un temps d'adapter l'A.43, la plus importante radiale de l'agglomération, à des volumes de trafic qui croissaient en raison notamment du développement de l'agglomération à l'est : il était alors question d'augmenter sa capacité en la faisant passer à 2x4 voies. Or, le début des années 90 a marqué une nette réorientation des aménagements envisagés. D'abord, avec l'option, évoquée dans le schéma de grande voirie d'agglomération de 1993 sans être jamais reprise par la suite, d'en faire une pénétrante à péage. Malgré son peu de succès et son faible retentissement, cette solution, premier véritable coup d'arrêt donné aux projets d'élargissement, marquait la volonté de trouver une alternative à l'adaptation de l'infrastructure à la croissance du trafic. Puis, ce principe sera repris, formalisé et explicité dans le *plan des déplacements urbains* (PDU) de 1997, dans lequel est inscrit le gel de tout projet d'élargissement des pénétrantes.

Finalement, si l'A.43 a été aménagée à 2x4 voies, ce n'est que dans la partie orientale de son embranchement avec la rocade Est, classée par le PDU comme relevant du réseau national et régional. Quant au tronçon occidental intégré pour sa part dans le réseau d'agglomération, bien qu'il supporte les plus fortes charges de trafic, il est maintenu en l'état. Seul l'impact de son passage en milieu urbain dense a été atténué : des murs anti-bruits ont été édifiés afin d'assurer une meilleure protection sonore mais aussi visuelle des habitations voisines ; d'importantes nuisances persistent néanmoins et la coupure spatiale que l'autoroute introduit entre les grands ensembles de Parilly et le reste de la commune de Bron – alors qu'initialement, lors de la construction du quartier d'habitat collectif, cette traversée n'était pas prévue – apparaît comme les stigmates d'une "fracture sociale".

La fixation d'une règle générale explicite, touchant à un type d'infrastructure bien identifié, est donc parvenue ici à entraver la poursuite d'une production exogène du territoire urbain de l'automobile. En allant à l'encontre du principe consistant à adapter, au mépris de toute autre considération, les autoroutes urbaines aux flux qu'elles accueillent, cette règle participe à une réorientation de la politique de déplacements mais aussi à sa réorganisation spatiale. Un processus visant à une contestation de la place de l'automobile est ainsi engagé, dans la double acception fonctionnelle et spatiale du mot place. Car, ce qui tend à devenir obsolète dans les pratiques d'aménagement, ce n'est alors pas tant le principe même de nouvelles capacités autoroutières qu'une organisation assurant une convergence maximale des flux automobiles vers le centre de l'agglomération, que ce soit pour des motifs de transit ou d'accessibilité.

Le cas de l'axe A.6-A.7 offre un éclairage intéressant sur ces évolutions et sur ce qui les motive. Outre le fait qu'elle draine un trafic de transit non négligeable au cœur de la cité, cette autoroute urbaine apparaît aujourd'hui comme une infrastructure dépassée qui dessert plus qu'elle ne sert le centre-ville. D'un point de vue urbanistique, le secteur du Confluent est en effet fortement pénalisé par cette voie qui l'a isolé du reste de la Presqu'île et qui lui interdit l'accès au fleuve. L'effet de coupure est ici encore plus spectaculaire que dans le cas de l'A.43 à Bron, d'abord parce qu'il est accentué par la barrière ferroviaire liée à la gare de Perrache, mais surtout parce que, si la liste est longue des espaces voués à la marginalisation par-delà une autoroute, il est rare que cela touche

à l'hypercentre d'une agglomération européenne de cette taille.

Certes, ces terrains gagnés sur l'eau se sont toujours développés en marge des quartiers voisins de la Presqu'île : de la batellerie au marché-gare, en passant par les usines à gaz, les arsenaux ou les entrepôts, ils ont accueilli nombre d'équipements encombrants que le centre ne souhaitait pas abriter ou conserver⁵⁶⁹. L'implantation de l'autoroute a néanmoins largement contribué à maintenir ce secteur à l'écart de l'évolution en cours dans le centre-ville et dans les anciens faubourgs pour en faire un lieu « dont toutes les fonctions sont aujourd'hui obsolètes »⁵⁷⁰, concourant à le marginaliser encore davantage : ainsi, le principal quartier d'habitation, celui de Sainte Blandine, ne compte-t-il plus aujourd'hui que 7.900 personnes contre 15.000 dans les années 50.

Le projet Lyon-Confluence vise à effacer cette singularité. Il propose une vision globale, qui suppose un réaménagement quasi-total du site : outre la réalisation d'un port de plaisance et d'un parc, il est prévu d'en évincer les fonctions les moins nobles, d'y attirer un grand équipement prestigieux tout en triplant le nombre d'habitants et en quintuplant le nombre d'emplois. Raymond Barre, le maire de Lyon initiateur de ce projet, ne répugnait d'ailleurs pas à admettre, voire à souligner, son envergure : si elle peut « apparaître pharaonique, reconnaît-il (...) je vous dirai franchement que j'ai estimé être le seul à avoir la liberté d'allure permettant d'assumer cette proposition »⁵⁷¹ ; ainsi, l'ambition affichée pour le Confluent, en venant appuyer l'image du premier magistrat de la ville, apparaît aussi clairement comme l'expression d'une ambition personnelle de postérité. Il faut néanmoins insister sur le fait qu'il n'y a rien ici qui ne contrarie véritablement les mutations urbaines contemporaines : site prestigieux aux fonctions obsolètes, le confluent est potentiellement un site porteur d'image, destiné presque naturellement à incarner et à rendre lisible un idéal de centralité. Promis à un rôle de vitrine d'une métropole aux prétentions internationales, ces 150 hectares marginalisés d'espace central apparaissent en effet comme le futur produit "ville" d'un objet métropolitain plus conceptuel, un lieu privilégié de ce que Marcel Roncayolo nomme « le retour de la ville comme acteur symbolique »⁵⁷². Plus prosaïquement, il s'agit d'y impulser « cette croissance urbaine intensive poussant à une reprise (réhabilitante) des anciens territoires (centraux ou non) pour leur réaménagement aux normes actuelles »⁵⁷³. Une difficulté majeure subsiste pourtant : la présence de l'axe autoroutier !

La disparition de l'effet de coupure que nous évoquions plus haut est unanimement désignée comme un préalable indispensable à toute mutation significative. Par sa relation avec le passage de l'autoroute, le centre d'échanges de Perrache servira inévitablement de victime propitiatoire. Ensuite, dans une perspective de reconquête des berges du

⁵⁶⁹ en raison notamment des problèmes de circulation, le marché-gare a quitté le quai Saint-Antoine en 1951.

⁵⁷⁰ A. DE ROUX, "Lyon veut retrouver la magie de son confluent", in *Le Monde*, mardi 9 février 1999, p.12.

⁵⁷¹ R. BARRE, in *Lyon Cité*, novembre-décembre 1998, p.45.

⁵⁷² op.cit., p.51.

⁵⁷³ J. BONNET, F. TOMAS, "Centre et périphérie : éléments d'une problématique urbaine", in *R.G.L.*, volume 64, n°1, 1989, p.5.

fleuve, l'ancienne promenade plantée de platanes le long du Rhône – situation pré-autoroutière – doit redevenir un quai où ne circuleront plus que 30.000 véhicules par jour, avec des arbres de part et d'autre des contre-allées. Ces bouleversements envisagés sont révélateurs de la nature fonctionnelle mais aussi symbolique des motivations liées à la suppression de l'autoroute. La présence d'une telle infrastructure apparaît désormais incompatible avec l'image d'une métropole pour laquelle la commune-centre fait office de label.

Force est néanmoins de constater qu'il ne sera pas aisé de rayer de la carte ce tronçon de l'axe nord-sud. Malgré la volonté affichée par les édiles qui se placent en la matière dans la continuité de l'action engagée par Raymond Barre, et la bienveillance de l'État las d'entretenir une autoroute surtout utilisée par les Lyonnais, la programmation de sa disparition achoppe sur la complexité, l'incertitude et la lourdeur de réalisations alternatives jugées nécessaires à une telle perspective. Quoi qu'il en soit, dans tous les cas de figure, que cela passe par la réalisation d'un contournement de l'agglomération⁵⁷⁴, du périphérique ouest ou d'un Shunt, ces solutions de remplacement apparaissent surtout synonymes d'une réorganisation spatiale du territoire de l'automobile et non de sa restriction ; et ce d'autant plus que le remplacement de l'infrastructure existante devrait normalement se faire par un système à deux volets séparant les flux : la circulation nationale et internationale contournerait l'agglomération tandis que le trafic local, transféré sur une nouvelle voirie périphérique, n'encombrait plus le centre-ville.⁵⁷⁵

Pour l'heure, soucieux de placer l'État devant ce qu'ils estiment être ses responsabilités, en l'occurrence le transit qui passe actuellement sous Fourvière, les maires de Lyon successifs répètent que l'autoroute ne peut être détournée que dans la mesure où le contournement ouest est réalisé. A leur yeux, la nécessité d'envisager la construction d'une voie de contournement plus proche de l'espace urbain dense participe d'une autre logique⁵⁷⁶. En son temps, Raymond Barre résumait ainsi la façon dont l'autoroute intra-urbaine pourrait être remplacée : « si l'État s'engage pour le grand contournement, nous ferons le Shunt ou quelque chose d'équivalent. Ce que nous lui demandons, c'est de remplir la tâche qui est la sienne : le grand contournement ouest ne dépend pas de nous. Pour le reste, je pense que Lyon et la Communauté Urbaine sont en mesure, au cours des années, de réaliser ce projet qui n'est pas au-delà des possibilités financières de ces deux institutions. »⁵⁷⁷ Il y a en fait beaucoup à dire sur de telles éventualités, et nous nous y emploierons d'ailleurs dans le chapitre suivant. Pour l'instant, contentons-nous de souligner que leur accomplissement semble de toute façon promis à

⁵⁷⁴ qui constituerait un retour à la solution originelle afin d'assurer la continuité de l'axe A.6-A.7.

⁵⁷⁵ Les précédents du tunnel de Fourvière ou de la rocade Est démontrent néanmoins comment deux projets distincts pouvaient avoir finalement tendance à fusionner.

⁵⁷⁶ Si cette dernière est subordonnée à un engagement préalable de la part de l'Etat, il n'est cependant pas dit que l'échéancier des réalisations suive cet ordre. Le périphérique ou le Shunt pourrait également présenter l'avantage de libérer le site sans attendre l'achèvement, sans doute moins rapide, du contournement.

⁵⁷⁷ R. BARRE, in *Lyon Cité*, novembre-décembre 1998, p.46.

un cheminement long et difficile et que, de ce fait, leurs modalités concrètes de réalisation demeurent incertaines.

Toujours est-il qu'à travers ces deux cas, deux options convergentes s'affirment quant à l'évolution des radiales autoroutières lyonnaises : une première appelant au gel du réseau existant et une seconde plus radicale susceptible de supprimer la traversée de la ville par l'axe A.6-A.7. Entre les deux, la logique reste identique mais son intensité diffère en fonction des espaces urbains concernés, selon leur densité, leur nature et leur charge symbolique.

Si l'évolution urbaine semble appeler une réorganisation spatiale du territoire de l'automobile, la timidité de la réorientation générale de la politique de déplacements la rend néanmoins encore délicate. En effet, le territoire de l'automobile-reine repose sur l'organisation d'un réseau de circulation hiérarchisé qui supporte mal la disparition d'un élément, surtout quand il est de niveau supérieur. Dans son fonctionnement, l'acquis devient rapidement nécessité. C'est pourquoi des évolutions allant dans le sens de sa réorganisation spatiale peuvent aussi participer à son extension, en substituant une production endogène, justifiée par le maintien d'un bon fonctionnement du réseau voire par son amélioration, à une production exogène. Malgré les difficultés financières, environnementales ou politiques rencontrées, des besoins continuent finalement à s'exprimer en matière d'autoroutes urbaines. Simplement leur localisation semble avoir changé. Si à Lyon la priorité ne plaide plus en faveur des radiales, on n'en est donc pas encore à envisager une réduction globale des capacités antérieures du réseau autoroutier.

La persistance des radiales dans la métropole lilloise

Parce qu'il s'avère moins tranché, le cas de Lille est véritablement révélateur du conflit qui s'exprime entre deux perceptions des infrastructures automobiles dans l'espace urbain, et ce faisant entre deux attitudes à l'égard des radiales autoroutières : selon les points de vue, on peut considérer qu'on est ici en présence soit d'une grande agglomération suffisamment dotée, soit d'une métropole fortement demandeuse, ce qui pousse à un choix entre un gel des radiales autoroutières et une volonté de densification du réseau de pénétrantes. Or, à l'heure actuelle, il n'existe pas à Lille d'opposition de principe à la seconde solution.

Le Schéma Directeur continue de préconiser pour « la métropole lilloise des pénétrantes urbaines fortes et efficaces à moyen terme »⁵⁷⁸, même si elles ne sont pas forcément autoroutières. Quant au PDU, bien qu'inachevé, il ne s'est pas engagé dans une voie radicalement opposée. En relevant que « la croissance de la circulation automobile touche essentiellement les voies de pénétration à la métropole et la périphérie, alors que Lille connaît une stabilisation de la pression de l'automobile en centre-ville »⁵⁷⁹, son prédiagnostic accredité implicitement l'idée qu'il s'agit de deux phénomènes dissociés et donc qu'il est possible de développer les voies de pénétration et

⁵⁷⁸ Syndicat Mixte pour la révision du Schéma Directeur de l'Arrondissement de Lille, 2002, op.cit., p.160.

⁵⁷⁹ CETE Nord-Picardie, 1997, op.cit., p.23.

les radiales sans influencer outre mesure sur la circulation dans les quartiers centraux de l'agglomération. Bref, même s'il faut noter une même remise au goût du jour d'anciens projets d'infrastructure, les similarités qui prévalaient auparavant avec la situation lyonnaise pâissent de l'évolution actuelle. Les décisions mises en œuvre lors de la production exogène du territoire de l'automobile varient sensiblement lorsqu'elles ont pour moteur principal la dynamique interne du système de mobilité.

Entre Lille et Lyon, une conjonction de facteurs concourt à ce décalage dans l'évolution. D'abord soulignons encore une fois à quel point, dans une métropole nordiste qui garde encore les stigmates de la crise, les infrastructures automobiles apparaissent comme la condition et le symbole du développement économique. Ensuite, la structure urbaine multipolaire de la métropole lilloise conjuguée à la faible densité de son centre donne le sentiment que les flux automobiles sont plus facilement absorbables que dans le cas d'un espace central unifié et dense, pour lequel la massification pose des problèmes autrement plus cruciaux. Fort de cette marge de manœuvre, la densification du réseau de radiales autoroutières séduit toujours en dévoilant ses plus beaux atours : elle permet de mieux irriguer un territoire régional fortement urbanisé mais peu structuré par les autoroutes existantes et d'améliorer l'accès aux pôles d'emploi lillois, tout en résorbant, au moins temporairement, des points noirs de circulation qu'on explique encore rapidement par les insuffisances du réseau de voirie. Or ces points noirs, s'ils résultent pour partie d'une réalisation tronquée des plans, ne peuvent être durablement combattus par une logique incitant à une convergence accrue des flux automobiles, *a fortiori* lorsque l'étalement des densités urbaines et la concentration des fonctions métropolitaines atteignent le degré qui est le leur dans la région urbaine de Lille. Cependant, dernière dissemblance, les lieux centraux de convergence et de passage des flux ne font pour l'instant pas l'objet de suffisamment d'attention et ne sont pas assez valorisés socialement pour inciter à une reconsidération du territoire de l'automobile.

L'A.24, prolongeant l'A.16 à partir d'Amiens, est un de ces projets inscrits dans le SDAU il y a près de trente ans et qui, par son inscription au schéma directeur autoroutier national, apparaît encore dans le nouveau document métropolitain de planification. Longtemps bloquée par la présence des écologistes à la tête du Conseil Régional, sa réalisation est toujours aujourd'hui incertaine et controversée. Inscrite au schéma national d'infrastructures de 2003, elle a récemment fait l'objet d'un débat public, qui lui a donné une nouvelle fois l'occasion de changer de nom – on parle désormais de la liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique (LAALB) –, et continue à susciter l'intérêt de nombreux responsables locaux, en raison notamment de la multiplicité de ses fonctions. Destinée à doubler l'A.1, cette infrastructure d'envergure nationale et internationale faciliterait les liaisons entre l'ouest du pays minier et la métropole lilloise, participant alors à l'organisation d'une région urbaine de type mégalopolitain au sein duquel deux conurbations, l'agglomération de Lille-Roubaix-Troucoing et la nébuleuse minière, tendent déjà à se rejoindre. Puis, comme il s'agit en réalité de l'ex-A.1 bis, sa réalisation serait à même d'améliorer les conditions de traversée de l'agglomération, car elle en constituerait un contournement par le nord pouvant absorber une partie du trafic de l'A.1. C'est en fait à cette dernière échelle que son utilité est la plus discutée. Beaucoup estiment que si elle s'impose effectivement jusqu'à sa jonction avec l'A.25, elle devrait ensuite s'effacer devant un grand ring transfrontalier plus éloigné. Néanmoins, le Schéma Directeur

n'exclut pas à l'horizon 2015 l'achèvement de sa section reliant l'A.25 et l'A.22 ainsi que l'adjonction d'une pénétrante nord-ouest connectée sur le boulevard périphérique de Lille, rajoutant encore à l'ambiguïté d'un tel projet. Quoi qu'il en soit, l'A.24 est envisagée en supplément de l'A.1, donc sans remettre en question la traversée autoroutière de la métropole.

Ce n'est cependant pas le seul élément qui met à jour les difficultés des édiles lillois à contester les dogmes porteurs du territoire de l'automobile-reine, dont l'extension est soutenue par des dynamiques fortes. Que ce soit la construction de nouveaux échangeurs sur l'A.27 et l'A.23 – destinés à désenclaver plusieurs communes rurales du sud-est –, le "boulevard médical" de Lille – ancienne liaison Lille-Lens, pensée pour soulager l'entrée sud de Lille et organiser les déplacements d'un secteur difficile quitte pour cela à traverser une ZUP où les terrains sont réservés depuis longtemps mais où les oppositions restent fortes – ou l'aménagement de la RN41 Lille-Béthune à 2x2 voies – afin d'assurer une relation plus efficace avec le sud-ouest de la métropole –, les exemples ne manquent pas qui démontrent la valeur attachée à l'accessibilité automobile et la persistance de la volonté d'adapter le réseau de voirie à la croissance du trafic.

Aujourd'hui, ces projets semblent toutefois devoir s'accompagner de la réalisation de voies de contournement. Pour autant, cette évolution ne révèle guère l'émergence d'une volonté politique locale désireuse de ne plus céder systématiquement au territoire de l'automobile, dans la mesure où à Lille, si on assiste comme ailleurs à l'émergence d'un *territoire auto-produit*, on n'a pas encore totalement renoncé au *produit-territoire*.

Stuttgart entre volonté politique et réalités urbaines

Aucun projet autoroutier de grande envergure n'est actuellement à l'ordre du jour à Stuttgart, même si le passage à 2x3 voies de sections d'autoroute à proximité de la capitale du Bade-Wurtemberg. Cependant, la ville continue de faire l'objet d'aménagements plus ponctuels, dont la nature nous éclaire sur les dynamiques du territoire urbain de l'automobile et sur la place qu'y occupent désormais les radiales à gabarit autoroutier.

En la matière, un tournant théorique a été pris relativement tôt, alors que Lyon et Lille en étaient encore à finaliser le passage intra-urbain de leur autoroute de transit. Peu avant l'échéance du mandat d'Arnulf Klett, le bourgmestre qui a présidé depuis 1945 à l'ensemble de la phase de reconstruction de la ville – et donc à l'édification d'un territoire pour l'automobile dans la zone dense –, l'administration municipale engage, sous la pression de son conseil, une révision du plan de réseau routier datant de 1962, révision allant dans le sens d'une réduction importante des infrastructures prévues et de leur capacité. Le *Reduzierte Netz der Hauptverkehrsstra* □ *en* de 1973 fait le tri dans les projets du *GVPI* – premier volet du *Generalverkehrsplan*, plan général de transport consacré au schéma de voirie – en fonction de plusieurs objectifs : réduire les nuisances des infrastructures existantes ; dévier le transit parasite des noyaux urbains en réalisant des contournements ; et surtout ne plus augmenter les capacités des radiales entre un ring moyen toujours inexistant et le city-ring afin de ne pas concurrencer un réseau de transports collectifs en plein développement avec le métro. Ce dépoussiérage des plans

sonne par exemple le glas de l'*Azenbergtunnel* par ailleurs fortement contesté.⁵⁸⁰ Une nouvelle mouture encore plus sélective du programme réduit de grandes infrastructures de transport sera établie en 1976 et donnera lieu, vingt ans avant Lyon, à l'énonciation des principes présidant désormais à la construction de nouvelles routes. Ces principes sont les suivants : les capacités des voies ne doivent pas être définies en fonction des trafics observés aux heures de pointe ; la protection des quartiers résidentiels et la réhabilitation des quartiers anciens nécessitent une amélioration des conditions de vie, qui passe par la réalisation de contournements de proximité ; enfin, cette réorganisation spatiale du réseau routier urbain, si elle implique inévitablement un accroissement du trafic sur certaines voies, ne doit ni concurrencer les transports collectifs, ni augmenter substantiellement les capacités routières en direction du centre-ville ou des autres centres de quartier.

Outre qu'elle constitue un coup d'arrêt à la logique purement radiale et qu'elle exprime une volonté de protéger du trafic automobile les espaces urbains sensibles, l'orientation de la politique de transport se veut déjà clairement multimodale, voire intermodale. Il faut dire que dès cette époque, le ministère fédéral conditionne l'obtention de crédits en faveur de nouveaux transports collectifs à la mise en place d'un concept de transport local intégré (*Integriertes Nahverkehrskonzept* ou *INVK*) –, élaboré en 1977 en collaboration avec le Ministère de la ville et de l'économie du Bade-Wurtemberg. Toute concurrence entre lignes fortes de transport en commun et infrastructures routières de grande capacité est alors traquée, ce qui explique pourquoi le réseau de radiales est ainsi visé. Dans la pratique, tout projet de construction de voirie n'est pas banni pour autant, seulement il est soumis à ce que l'on appelle une enquête d'interdépendance qui lui impose de considérer l'offre alternative existante et de faire la preuve de son utilité dans ce cadre.

Cette évolution correspond en fait à une remise en cause précoce des principes qui sous-tendent la production d'un territoire pour l'automobile. Ce mouvement est parfaitement illustré par le long cheminement du processus de décision qui a abouti à la construction du tunnel d'Heslach. Dès les années 1950, il est envisagé de faciliter le transit dans ce quartier particulièrement dense situé au sud du centre-ville entre la *Marienplatz* et la *Südheimer Platz*. Pour pallier ici aux insuffisances de la B14, on réserve d'ailleurs des emprises au sol lors de la révision du plan d'occupation des sols, afin de réaliser un contournement de ce quartier entouré de collines. Toutefois, en raison des difficultés topographiques rencontrées, ce contournement est remplacé à l'occasion du *GVPI* de 1962 par un projet démesuré, bien dans l'esprit de l'époque : un pont suspendu de près d'un kilomètre⁵⁸¹ au-dessus de la vallée du *Rohrackerthal* dans laquelle est nichée le quartier. En accord avec la population, les financeurs que sont le *Bund* et le *Land* choisissent finalement une solution plus raisonnable et plus discrète, en l'occurrence un tunnel de deux kilomètres creusé sous un des versants de la vallée. Le plan de construction approuvé par toutes les parties en 1979 fait donc état d'une infrastructure

⁵⁸⁰ Ce nouvel accès à la ville par l'ouest sous le *Kräherwaldhöhenzug*, envisagé dès 1941, a été ensuite relancé plusieurs fois, dont la dernière en 1970-71.

⁵⁸¹ surnommé *Tausendfüßler* ou mille-pattes.

composée de deux tubes à double sens et destinée à capter le trafic de transit de la B14, qui est en 1978 d'environ 50.000 véhicules par jour. Un seul tube sera finalement construit à partir de 1981, et ce en deux étapes⁵⁸². Cette modification s'explique en partie par des raisons financières, qui ont poussé à réduire et à étaler dans le temps un projet dont le montant final atteint déjà 275 millions de DM (140 millions d'euros) et pour lequel l'État fédéral a eu recours à un préfinancement privé. Mais elle est aussi à mettre au compte du respect des principes de l'*INVK* : le tunnel entre en effet en concurrence avec une ligne de *S-Bahn* – chemin de fer de banlieue de type RER – et, si sa capacité réduite ne lui permet pas de délester totalement le quartier d'Heslach de son trafic de transit, elle permet de modérer son action concurrentielle par rapport à l'offre de transport public.

Le réseau radial de Stuttgart fait l'objet de plusieurs autres aménagements similaires, dans la mesure où ils séparent localement les flux de transit des flux de desserte et qu'ils peuvent alors être qualifiés de contournement. Seulement, leur dimensionnement n'est pas toujours contraint et restreint comme il l'a été pour le tunnel d'Heslach et ils visent alors avant tout à améliorer les conditions de circulation avec le centre en fluidifiant le trafic des pénétrantes. Toute l'ambiguïté de ces contournements réside dans le fait que, tout en œuvrant pour la protection des espaces traversés, ils améliorent les performances du réseau routier en termes de vitesse et de débit.

A l'examen, on s'aperçoit également que plusieurs mutations urbaines en cours s'avèrent capables de remettre en question, au moins ponctuellement, les principes généraux édictés. Les autorités locales peuvent être à l'origine de cette adaptation continue du territoire de l'automobile aux dynamiques urbaines mais ce n'est pas toujours le cas. Ainsi, à l'instar du mouvement global d'urbanisation, le développement de la ville et de l'agglomération au sud engendre de nouvelles pressions sur le réseau routier de Stuttgart : si la B14 à *Leonberger Stra* □ e constitue géographiquement un des axes de pénétration les plus importants, elle avait jusqu'à présent davantage des allures de petite route sinuant à travers bois ; or, suite à son classement comme besoin urgent dans le plan fédéral de transport, des travaux ont été engagés pour la transformer en une 2x2 voies débouchant sur le tunnel d'Heslach. Lors de la préparation du *Flächennutzungsplan*⁵⁸³ de 2010, la commune de Stuttgart avait pourtant estimé que ce projet n'était pas en adéquation avec ses orientations urbanistiques. Mais, en l'absence de riverains et d'atteinte directe aux conditions de vie de la population, les oppositions se sont exprimées avec moins d'intensité sur le terrain et les dynamiques urbaines structurelles sont parvenues à peser plus fortement dans les décisions d'aménagement, en bénéficiant cette fois-ci du relais de l'État fédéral. Enfin, le traitement des points noirs de circulation suscite encore parfois des polémiques. Le plus gros d'entre eux, la jonction Nord de la B10 et de la B27 entre *Zuffenhausen* et *Pragwirthshaus*, oppose le *Land*, partisan d'une déviation, à la commune qui préférerait une augmentation de capacité de la voie

⁵⁸² Le premier tronçon est achevé en 1984 puis l'*Heslacher Tunnel* est mis en service dans sa totalité en 1991.

⁵⁸³ qui peut se traduire littéralement par plan d'occupation des sols. Cependant, il s'agit d'un document préparatoire qui fixe pour les dix à quinze ans à venir les traits principaux de l'utilisation des espaces de la commune. Contrairement au POS français, ce "plan d'occupation des sols" constitue l'échelon supérieur de la planification urbaine locale, n'est pas opposable aux tiers et se rapprocherait donc davantage d'un schéma directeur établi à l'échelon communal.

existante. C'est pourquoi, face à ce choix communal qui ne répond à aucune priorité fédérale ou régionale, le *Land* menace de réduire sa participation financière.

Finalement, devant les dynamiques fortes d'un territoire auto-produit, il existe néanmoins une assez large convergence de l'ensemble des pouvoirs publics pour trouver des solutions politiques aux défis posés par l'automobile en milieu urbain. Ainsi, au-delà de la problématique de leur existence, les radiales se trouvent souvent concernées par des mesures à vocation généraliste. Le plan pour la qualité de l'air (*Luftreinhalteplan*), premier plan de ce type en République Fédérale mis en place durant les années 90 par le *Land* du Bade-Wurtemberg, préconisait notamment un abaissement de la limitation de vitesse sur les grands axes afin de réduire les émissions polluantes automobiles. C'est pourquoi, en application d'un plan communal plus global de hiérarchisation de la voirie, la B10 qui longe le Neckar, régulée par des feux tricolores, se trouve dorénavant limitée à 50 km/h à l'approche du cœur de la ville sur une section pourtant traitée en autoroute. Par ailleurs, des discussions portent depuis le début des années 90 sur une restriction d'accès temporaire ou totale au centre-ville ainsi que sur un éventuel recours au péage urbain. Une étude intitulée *Integrierten Verkehrskonzept für die Region Stuttgart* a mis en perspective les différents scénarios envisageables et, en 1994, une expérience de péage urbain a été menée en grandeur nature⁵⁸⁴ sur la B27 au sud de Stuttgart. Outre la mise au point d'un système électronique de débit pour la perception d'un droit d'usage de la voirie, cette recherche appliquée cherchait à évaluer l'influence de l'introduction d'une telle mesure sur le comportement des automobilistes, notamment en matière de transfert modal. Si besoin en était, elle a également confirmé que les grandes radiales demeurent des enjeux fondamentaux au sein des politiques de déplacements urbains et qu'elles sont au cœur du débat entre incitation à utiliser les transports collectifs et restriction à l'usage de l'automobile.

Entre des aménagements adaptatifs et des orientations limitatives voire restrictives, les radiales autoroutières sont donc devenues à Stuttgart les éléments d'un territoire où l'automobile est quelquefois encore reine, mais parfois déjà contestée.

□

Pour beaucoup, « la tendance actuelle est clairement à l'arrêt ou à la forte diminution de la mise en place des grandes autoroutes urbaines ; pour des raisons financières et de cadre de vie les ambitieux schémas des années 60 qui quadrillaient les villes mondiales sont partout caducs. »⁵⁸⁵ La réalité dépeinte par nos analyses est en fait beaucoup plus complexe et contrastée.

On peut d'abord noter, pour différencier les dynamiques à l'œuvre, l'influence déterminante des organisations spatiales propres à chaque site, qui agissent comme autant de contraintes, qu'elles soient motrices, sclérosantes ou réactives. Mais, outre la problématique spatiale, on peut également relever l'importance de la question du temps.

⁵⁸⁴ Mais dans des conditions légèrement différentes de conditions réelles puisque les usagers potentiels avaient préalablement reçu une somme à dépenser durant le test. Nous procéderons à une description et à une analyse plus détaillées de cette expérience dans le chapitre 9.

⁵⁸⁵ J. PELLETIER, C. DELFANTE, op.cit., p.173.

En effet, les phases de développement du territoire de l'automobile se mettent aussi dans le sens de la ville, elles suivent son écoulement, son développement spatio-temporel. Sans prétendre à un quelconque mécanisme temporel ou historique, le processus décisionnel tend ainsi à sécréter après le discours de l'adaptation de la ville à l'automobile, un discours qui se veut alternatif, cette différence étant notamment l'expression d'une stratégie voire une forme de valorisation pour les agents qui se positionnent ainsi en fonction des nouveaux enjeux résultant de la mise en pratique de l'"orthodoxie" première. Mais, pour que ce discours soit suivi d'effet, il doit d'abord être accepté par le corps social avant que ne vienne le temps de la mise en œuvre et de sa confrontation avec l'univers des contraintes spatiales, économiques... etc. A leur manière, avec leurs particularismes, Lille, Lyon et Stuttgart illustrent trois temps de ce processus ou plutôt trois structures du champ urbain, soumises à l'inscription plus large des stratégies des agents dans le champ social et dans les dynamiques territoriales.

Dans nos trois villes a donc émergé, avec l'ère des radiales autoroutières, l'expression d'un territoire urbain construit pour l'automobile. Au fil des réalisations, ces infrastructures se sont installées au cœur du territoire de l'automobile-reine, ce dernier tendant, lors de cette phase de production, à surdéterminer l'espace urbain constitué. Les mutations spatiales que ces radiales autoroutières ont alors contribué à porter ont ensuite fait émerger de nouveaux besoins, relatifs au dégagement ou au contournement des agglomérations. Dans ce nouveau schéma spatial, le centre originel tend à prendre progressivement ses distances par rapport au réseau automobile à grande vitesse. Toutefois, l'extension du territoire de l'automobile-reine ne subit véritablement un coup d'arrêt que dans la mesure où les espaces investis sont socialement valorisés, par leur spécificité ou leur environnement proche.⁵⁸⁶ Partout ailleurs, ce territoire fait montre d'une dynamique persistante, tendant à prouver qu'il n'est que partiellement entamé.

Chapitre 5. *Traffic around towns* : les "nouvelles" infrastructures du territoire de l'automobile-reine

« On est passé d'une politique de "traffic in towns" à une politique de "traffic around towns", mais les pénétrantes existent et la plupart des voies sont en butte à la confusion des trafics »⁵⁸⁷

Il n'est pas contestable que tout rapprochement – et ce faisant toute différenciation – comporte sa part d'arbitraire. Quelle justification apporter alors au fait de rapprocher les rocade et contournements autoroutiers des boulevards périphériques qui s'en distinguent par de nombreux aspects ? Pourquoi traiter séparément radiales et contournements quand ils ont en commun d'être des autoroutes ? A ces questions, notre réponse est

⁵⁸⁶ C'est le cas pour les noyaux urbains de Stuttgart ou pour le Confluent à Lyon, mais pas encore pour la traversée de Villeneuve d'Ascq par exemple.

⁵⁸⁷ C. MONTES, 1992, *op.cit.*, p.282.

simple : parce qu'à notre sens, ce qui les rapproche est plus important que ce qui les oppose et parce qu'il nous paraît plus essentiel de différencier des dynamiques territoriales que des types d'infrastructure. Or, on observe actuellement, dans les politiques urbaines, la complémentarité de ces trois éléments routiers que sont les contournements, les rocades et les périphériques dans l'émergence d'un nouveau paradigme substituant le *traffic around towns* au *traffic in towns*. Ce paradigme se traduit concrètement par la construction progressive des deux premières infrastructures tandis que l'on s'attelle à l'achèvement de la dernière. La réalisation de ces différentes boucles participe alors d'une nouvelle dynamique du territoire de l'automobile-reine qui donne à voir ses forces mais aussi certains signes évidents de faiblesse.

5.1. Le paradigme du *traffic around towns*

De "nouveaux" projets qui dormaient dans les cartons

« Au niveau mondial, Jean Bastié et Bernard Dézert notent une tendance générale à la réalisation de ceintures routières à moyenne distance, 20 à 40 km du centre selon l'importance de l'agglomération »⁵⁸⁸. En France actuellement, il n'est pas d'agglomération importante qui ne s'engage dans le bouclage de son périphérique, la construction d'une rocade ou la réalisation d'un contournement. Bref, les projets visant à une meilleure organisation des flux automobiles *around towns* sont indubitablement à la mode et s'imposent comme un nouveau paradigme de la pensée dominante en matière de grandes infrastructures.

A cet égard, c'est avec justesse qu'au début des années 90 Christian Montès notait que « la politique actuelle veut finalement seulement construire une partie de ce qui est prévu depuis 30 ans. »⁵⁸⁹ Car ces projets de rocade et de contournement ne sont en fin de compte que la remise au goût du jour de propositions datant du début des années 60, de la phase de diffusion massive de l'automobile, alors qu'en ce qui concerne les périphériques il faut souvent remonter plus loin encore. En effet, la planification urbaine des Trente Glorieuses prévoyait autant la réalisation d'un réseau radial que de grandes infrastructures de contournement : le Plan d'Urbanisme Directeur (PUD) de Lyon affirmait par exemple que « les projets de voirie tendent à faciliter le contournement de l'agglomération et sa traversée »⁵⁹⁰. En fait, cela confirme qu'en matière de déplacements automobiles, la plupart des éléments du choix actuel datent de la période où l'on pensait à adapter la ville à ce mode de transport. Seulement les préférences affichées à l'époque, ainsi que les contraintes du moment, ont opéré un tri sélectif dans la mise en œuvre des plans pléthoriques qui avaient été élaborés.

Alors qu'aujourd'hui on observe une réactivation de nombre de ces projets qui n'ont

⁵⁸⁸ cité in J.M et P. BENOIT, 1995, p.119.

⁵⁸⁹ C. MONTES, 1992, op.cit., p.281.

⁵⁹⁰ *ibid.*, p.262.

pas été réalisés, voire qui ont parfois été abandonnés entre-temps, on pourrait être tenté de voir dans ce décalage temporel la simple révélation de l'existence d'un ordre, autant que de priorités, dans une entreprise qui vise à la réalisation complète des schémas originels. Leur achèvement apparaîtrait alors nécessaire au bon fonctionnement du système urbain de déplacement automobile. Si on peut estimer largement discutable la dimension monofinaliste que cela impliquerait dans l'enchaînement des décisions, il est en tout cas relativement aisé d'expliquer les différences de temps de maturation propre à chaque type d'infrastructure. Le type de territorialité⁵⁹¹ et le système de concession ont d'abord favorisé la réalisation de liaisons interurbaines, alors que le contournement – mais aussi parfois la desserte – des agglomérations urbaines était négligé. Enfin, à l'échelle urbaine, ainsi que nous l'avons précédemment développé, on a privilégié de manière quasi systématique la traversée, le transit interne et la pénétration de l'automobile dans la ville.

Notre approche de la question nous a conduit à expliquer cette situation par l'effet surdéterminant de la conjonction de la réalité urbaine de l'époque et d'une idéologie entièrement favorable à la voiture. Un territoire pour l'automobile a été ainsi produit en fonction des lieux qui exprimaient une forte demande d'accessibilité, reléguant au second plan la réalisation d'infrastructures non radiales. Cette orientation unidirectionnelle a néanmoins engendré ses propres limites car, avec la croissance de la mobilité automobile, le territoire constitué n'a rapidement plus suffi à assurer dans des conditions optimales l'accessibilité au centre et son extension s'est heurtée à des résistances de plus en plus vives dans cette partie de l'agglomération.

Ce précédent nous amène logiquement à penser que si on entreprend de privilégier aujourd'hui la réalisation de nouvelles infrastructures dans les périphéries urbaines plutôt que vers le centre originel, ce n'est pas uniquement afin de remédier aux dysfonctionnements engendrés par l'application incomplète des plans mais parce que cette évolution se fait en adéquation avec une nouvelle donne urbaine et qu'elle répond à de nouveaux enjeux.

Une résurgence liée à l'avènement d'une nouvelle réalité urbaine

L'évolution spatiale du territoire de l'automobile-reine est ainsi grandement affectée par des mutations urbaines qu'elle a contribué à porter. Avant d'établir ces interactions, rappelons simplement l'essentiel de ces mutations : une population dont les choix de localisation ont gagné en indépendance par rapport au lieu de travail, concourant à un développement important des deuxièmes et troisièmes couronnes périphériques des grandes agglomérations tandis que le centre connaît dans le même temps un regain d'attractivité ; même si c'est à un degré moindre, cette concurrence de l'espace central par les périphéries urbaines est également de mise pour les activités économiques attirées par des grandes métropoles dont l'aire d'influence s'élargit.

Afin de maintenir leur cohésion, ces espaces urbains sont alors plus que jamais subordonnés « au bon fonctionnement d'infrastructures et d'équipements de haute

⁵⁹¹ En cela, nous nous référons à la typologie construite par Gabriel Dupuy, qui parle notamment de territoire urbain de l'automobile en France pour souligner l'importance des liens qu'il permet de maintenir entre les citadins et la ruralité.

technicité. Les transports en commun (...) mais aussi les autoroutes, les réseaux divers sont devenus des systèmes dans lesquels le moindre grain de sable, la plus petite panne peuvent avoir des répercussions très importantes sur l'ensemble de l'agglomération. »⁵⁹² Tous les lieux de ces organisations urbaines cherchent à rester accessibles et attractifs. Néanmoins, selon les espaces, des besoins différenciés s'expriment et cela se traduit en matière d'infrastructures routières.

« Le modèle périurbain doit pour l'instant s'accommoder d'autoroutes gratuites mais rares et encombrées. Enfin les autoroutes dites de dégageement supportent encore une part importante du trafic des territoires suburbains »⁵⁹³, si bien qu'« on voit apparaître de nouvelles congestions sur le réseau autoroutier ou à ses débouchés ; celles-ci ont tendance à croître assez rapidement. »⁵⁹⁴ L'irrigation des espaces périurbains devient alors une priorité d'autant plus que leur développement doit beaucoup à l'automobile et que les alternatives en matière de transport y apparaissent globalement faibles. A l'inverse, la volonté de maintenir l'attractivité des espaces denses impose des efforts plus orientés sur les questions de cadre de vie, consistant à protéger davantage les tissus urbains des flux automobiles. Dans la mesure où l'offre en transports collectifs apparaît crédible, attractivité et accessibilité peuvent y être conciliées et, pour ce faire, l'accent est mis autant sur la sélection des trafics que sur la limitation de l'extension des infrastructures automobiles. L'intérêt de chaque type de trafic automobile pour la zone est questionné, surtout lorsque l'espace y est rare et valorisé. « L'exclusion du trafic de transit par des contournements, c'est-à-dire la séparation des circulations locales et générales est désormais une règle bien établie. »⁵⁹⁵ Cette recherche d'une répartition spatiale plus appropriée est une révolution dans le sens où elle admet que tous les flux n'ont pas la même valeur et où elle met fin à l'utopie égalitariste en la matière. Cette réflexion sur les types de trafic, sur leur rôle et sur leur place, introduit alors dans l'approche du fonctionnement urbain une différenciation entre une automobile à forte valeur ajoutée et une automobile parasite.

Dans cette perspective, « les ceintures jouent un rôle important de liaison entre les axes radiaux et par conséquent d'évitement du centre (...) mais aussi de liaison entre les banlieues. »⁵⁹⁶ Les infrastructures censées organiser le *traffic around towns* remplissent donc une double fonction d'irrigation de l'agglomération et de contournement du centre, deux volets indispensables à la compréhension de la dynamique territoriale contemporaine. Pour Lyon, deux experts du SYTRAL estimaient ainsi, au début des années 90, que « la mise en place d'un système complet de contournements routiers est

⁵⁹² G. DUBOIS-TAINE, in G. Dubois-Taine et al., op.cit., p.35.

⁵⁹³ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.173.

⁵⁹⁴ A. LAUER, "Organisation de l'espace urbain : un scénario et des alternatives", in *Se déplacer au quotidien dans trente ans*, op.cit., p.79.

⁵⁹⁵ J. PELLETIER, C. DELFANTE, op.cit., p.173.

⁵⁹⁶ J. BASTIE, B. DEZERT, cités in J.M et P. BENOIT, op.cit., p.119.

essentielle tant pour protéger le centre et la zone centrale que pour faciliter les déplacements rapides en périphérie. » Ces réalisations s'accompagnent également d'une réflexion sur la place des différents types de trafic. « Il est en effet tout à fait anormal que quotidiennement, des flux de voitures transitent au cœur même de l'agglomération, s'appropriant ainsi un espace rare et manifestement destiné à un autre usage. Le bouclage nord du périphérique et la prochaine réalisation du contournement de Lyon à l'Est par les autoroutes A46 Nord et Sud et le CD300 permettront de venir à bout d'une véritable anomalie. »⁵⁹⁷

Enfin, profitons de l'occasion pour dépasser une vision fonctionnelle limitée à l'organisation efficace des déplacements automobiles et qui n'envisagerait alors au mieux la construction de nouvelles voies que comme une réponse à de nouveaux besoins exogènes spatiaux ou sociaux. En étant parfaitement intégrées au système urbain, les infrastructures routières constituent des composantes influentes des structures urbaines, particulièrement actives dans leur dynamique. « Initialement prévues pour dévier le trafic de transit, ces rocade ont produit des effets cumulatifs qui tendent à modifier la répartition des fonctions autrefois concentrées dans le centre des villes. Elles ont attiré d'abord les centres commerciaux dits régionaux. (...) Les activités tertiaires ont suivi dans un deuxième temps. (...) Ces déplacements vers la proche périphérie renforcent l'attractivité de l'habitat périurbain, et le mode de vie suburbain à l'anglo-saxonne est adopté par un nombre croissant d'habitants. »⁵⁹⁸ Finalement, « la géographie urbaine qui est en train de se dessiner sous nos yeux nous oblige à passer d'une représentation de l'agglomération sous forme d'une "marguerite" (...) à une agglomération surdéterminée par les pénétrantes et rocade. En effet, les nouvelles centralités sont situées sur les rocade, pour des raisons conjuguées d'accessibilité, d'effet vitrine et de taille des parcelles. »⁵⁹⁹

Au-delà de la réalisation d'un réseau qui adjoindrait enfin des ceintures aux pénétrantes, le paradigme du *traffic around towns* nous invite ainsi à remettre en cause une vision périmée de l'espace urbain basée sur la permanence d'un schéma concentrique et d'une dialectique centre-périphérie en vertu de laquelle on jugerait ensuite de la fonctionnalité des nouvelles infrastructures de l'automobile.

Des réalisations néanmoins parsemées d'embûches

Ni Lyon, ni Lille, ni Stuttgart n'ont pourtant réussi à boucler des programmes qui restent largement inachevés. Les obstacles apparaissent même si nombreux qu'on est en droit de se demander si ces réalisations "qui s'imposent" parviendront finalement à s'imposer. L'essentiel des difficultés tient à l'inscription dans l'espace de ces infrastructures et à la dimension économique de leur construction.

⁵⁹⁷ M. BURDEAU, D. ROBERT, "Les transports en commun urbains et péri-urbains. Un enjeu pour Lyon Eurocité", in *TEC* n°101-102, juillet-août-septembre-octobre 1990, p.82.

⁵⁹⁸ J.P. LACAZE, *La ville et l'urbanisme*, Flammarion, 1995, p.99-100.

⁵⁹⁹ G. DUBOIS-TAINE, in G. Dubois-Taine et al., op.cit., p.18.

Concernant le premier point, on pourrait penser que l'éloignement des zones urbaines denses aplanirait cet obstacle. Or tel n'est pas le cas. Les zones denses, et notamment les centres historiques, ne sont pas les seuls à véhiculer des valeurs à même de résister à l'élargissement du territoire de l'automobile. Les habitants des espaces périurbains sont en fait extrêmement attachés à la protection d'un cadre de vie qui constitue une des motivations principales de leur localisation résidentielle, et la perspective d'une proximité trop immédiate et trop visible d'une grande voirie suscite davantage de rejet que d'intérêt. Que ces espaces soient habités ou qu'ils soient préservés ne change d'ailleurs pas grand chose, à l'exception de l'orientation des thèmes d'opposition : la protection des habitants dans le premier cas et celle des espaces dans le second. Même si les agents économiques ne manifestent pas dans l'ensemble une telle aversion, on ne peut donc que constater la difficulté grandissante d'inscription dans l'espace des infrastructures automobiles.

Pour ce qui est de leur financement, les réticences se situent du côté des agents institutionnels, ce qui les rendent d'autant plus déterminantes. L'exemple récent de l'A.86, "super-périphérique" de l'ouest parisien, illustre parfaitement la prégnance de cette dimension. A la suite de l'annulation de sa concession par le Conseil d'État en raison du non-respect des règles de publicité pour un marché de cette importance, le ministère des transports a réexaminé le dossier qui opposait alors l'ancien concessionnaire (Cofiroute) à un groupement d'entreprises de travaux publics européennes conduit par Bouygues (Arys). Or la réattribution de la concession n'a pas été décidée en fonction de critères techniques et commerciaux⁶⁰⁰ mais a été motivée par le montage financier des deux projets : Arys proposait de transférer une part importante des risques sur le concédant et demandait une subvention publique de 5,8 milliards alors que Cofiroute, grâce notamment à une durée de concession exceptionnelle de 70 ans, put faire une offre « jugée équilibrée financièrement » ; c'est à ce titre que ce second projet fut retenu. Plus globalement, ces considérations financières peuvent s'avérer décisives dans l'avenir d'un projet ou, plus insidieusement, reléguer au second plan des paramètres aux fortes implications spatiales et fonctionnelles⁶⁰¹.

De plus, cette dimension pose indirectement la question du maître d'ouvrage et de sa capacité à mener à bien la réalisation des infrastructures du *traffic around towns*. Ces dernières ne se feront pas toutes sous la forme de concession autoroutière et seule une partie est intégrée au schéma autoroutier national. Elles exigent donc une implication plus forte de la part des collectivités locales, dans un jeu où chaque partenaire recherche en général le meilleur équilibre possible entre l'affirmation de ses intérêts propres et une participation financière minimum, ce qui dans le même temps rend utopique l'élimination de toute concurrence mais peut favoriser des solutions consensuelles. Quoi qu'il en soit nous verrons que si la nature et les caractéristiques des grandes voiries réalisées peuvent être discutées, celles-ci adhèrent aujourd'hui globalement au paradigme du *traffic around towns*.

⁶⁰⁰ Il fut néanmoins reproché à Arys un tarif de péage « trop attractif » (sic !) pour le premier tunnel, ce qui risquait d'entraîner une « saturation en 2015 ».

⁶⁰¹ Ce fut le cas pour le tunnel sous Fourvière et, nous le verrons, pour la rocade Est de Lyon.

Néanmoins, dans ce jeu à plusieurs participants, le pouvoir décisionnel et financier de l'institution n'est pas forcément en rapport avec la portée des problèmes qu'elle soulève ou encore avec la pertinence de son échelle d'intervention. Cela étant, le poids financier peut être considéré comme un élément moins contraignant que la distribution institutionnelle des pouvoirs, dans la mesure où l'invention de nouveaux modes de financement peut permettre de le relativiser. Mais encore convient-il de préciser que cette alternative participe à son tour, même si c'est de façon atténuée, à une modification dans la distribution du pouvoir. En fait, au sein du champ automobile, l'état de la distribution du capital spécifique entre les agents est moins figé que les règles constitutives de l'espace de jeu. En dépit d'une dotation inégale bien qu'évolutive en capital économique et symbolique, tous les agents engagés dans ce champ ont donc en commun un certain nombre d'intérêts fondamentaux, à savoir tout ce qui est lié à l'existence même du champ : la lutte présuppose un accord entre les antagonistes sur ce qui mérite qu'on lutte ; en l'occurrence, ici, la perpétuation du territoire de l'automobile-reine...

La décision de construire de nouvelles infrastructures n'est pas alors que le résultat presque mathématique de la confrontation de l'ensemble des paramètres techniques, financiers ou encore urbanistiques. D'ailleurs, ainsi que le souligne Alain Chausse, « l'autoroute est l'infrastructure la plus coûteuse et la moins performante (en nombre de voyageurs transportés) en heure de pointe. Par conséquent, le choix fait en faveur de l'autoroute en milieu urbain est bien un choix en faveur de l'automobile et de la mobilité VP. »⁶⁰²

Processus territorial et statut des politiques

Cette notion de choix social, culturel ou politique renvoie à notre problématique de production d'un territoire pour l'automobile. Simplement, on se trouve ici face à la dimension cumulative voire coercitive de ce choix.

A travers l'amélioration des infrastructures, l'offre de vitesse est devenue un déterminant essentiel qui favorise l'usage des modes les plus rapides et les rend plus attractifs que les modes les plus lents. La progression de l'automobile est donc le fruit logique de la réalisation de voies rapides qui ont permis, à temps égal, d'habiter plus loin des centre-villes. Plus globalement, elle est le résultat des mutations spatiales ainsi engendrées. Plusieurs analystes estiment que cette progression a aujourd'hui quelque chose de mécanique. Ce sentiment est en fait conforté par l'importance des dynamiques spatiales dans la production du territoire urbain de l'automobile. Ce territoire ne se fait plus contre la ville mais avec la ville, il suscite et accompagne les mutations urbaines plus qu'il ne les impose. Son évolution contemporaine est profondément imbriquée au nouveau modèle spatial qui est en train de se mettre en place dans nos villes, le modèle de rocade. Révélateur de l'intégration des mutations urbaines et du territoire de l'automobile, ce modèle se présente comme la traduction, en termes de modèle spatial urbain, de ce qu'en termes de politique de transport nous avons appelé le paradigme du *traffic around towns*. Les mutations spatiales participent alors à une nouvelle dynamique du territoire de l'automobile, celle d'un territoire produit par l'automobile. Cette

⁶⁰² A. CHAUSSE, op.cit., p.57.

dénomination ne signifie pas que ce moyen de transport œuvre dorénavant seul sans bénéficier d'aucun relais, acteur unique de sa propre destinée vivant sur sa lancée, mais qu'au contraire son succès s'explique plus que jamais par les dynamiques internes d'un système automobile dans lequel une multitude d'autres facteurs interviennent : la notion de *territoire auto-produit* doit ainsi être comprise dans un double sens.

Comme il perpétue la production du territoire urbain de l'automobile, le territoire auto-produit reste un enfant du produit-territoire. Néanmoins, parce que la production se fait endogène et qu'elle tient alors davantage de la reproduction, cette évolution pose le problème du statut des politiques : dans ce cadre, les décisions ne seraient-elles plus qu'une façon d'entériner une évolution "spontanée" ? Cette phase d'auto-organisation du système n'échappe-t-elle pas au contrôle des opérateurs et à la capacité d'action des agents ? Et finalement, la possibilité d'inflexion des tendances dominantes des politiques par de nouvelles décisions est-elle encore préservée ?

Malgré tout ce que nous avons pu dire sur l'intensité d'influence des différents déterminants ainsi que sur la vigueur et la cohérence des processus à l'œuvre, il n'existe pas à notre sens d'évolution inéluctable ou de finalité prédéfinie. En revanche, seules la révélation et la connaissance de ces dynamiques et de ces logiques peuvent permettre de les contrecarrer, si tant est qu'une telle ambition se dessine. Mais pour ce faire, l'action politique ne peut que se conformer aux potentialités inscrites dans le monde social, potentialités qu'elle exprime ou qu'elle exploite, sans en être toujours consciente d'ailleurs. Ces dispositions lui préexistent, elle ne les produit pas mais se contente de les accompagner ou au mieux de les intensifier. C'est la raison pour laquelle la perpétuation du territoire de l'automobile-reine ne peut être inscrite dans un ordre des choses qui n'existe pas de façon aussi absolue. Et c'est pourquoi le paradigme du *traffic around towns*, que nous aborderons à travers les différentes infrastructures qui l'incarnent spatialement, constitue sans nul doute un tournant dont il convient d'étudier la nature, l'ampleur et la portée sur le territoire urbain de l'automobile.

5.2. Rocades et contournements, les nouvelles autoroutes urbaines

Un écart important s'est creusé dans l'espace urbain des années 80 entre la structure du réseau rapide automobile et une répartition spatiale de la mobilité aux évolutions bien marquées : « bien que la structure de voiries, ou du réseau de transports collectifs, soit en grande majorité radioconcentrique (...), les déplacements "de rocade" sont les seuls dont l'importance augmente. »⁶⁰³ Or, cette dissociation se révèle progressivement n'avoir été qu'un simple décalage temporel. Le réseau rapide automobile a en effet amorcé une évolution similaire, en organisant le *traffic around towns* par de nouvelles infrastructures. Qu'on les nomme rocales ou contournements, une nouvelle génération de voies urbaines, le plus souvent au gabarit autoroutier, a ainsi vu le jour ou est en passe de le faire. En s'intégrant au territoire urbain de l'automobile, elles apportent un éclairage intéressant sur la dynamique qui anime celui-ci, éclairage enrichi par la diversité des terrains.

⁶⁰³ CETUR, *10 ans de mobilité urbaine - Les années 80*, 1990, p.40.

5.2.1. Vers une réorganisation du réseau routier rapide de l'agglomération lyonnaise ?

Les évolutions spatiales de la mobilité

Dans la métropole rhodanienne, nous avons vu précédemment comment « jusqu'en 1980, les municipalités lyonnaises successives ont constamment privilégié, pour la construction des grandes infrastructures de voirie, l'accès au centre vers lequel convergent les principales routes du carrefour lyonnais. »⁶⁰⁴ Cette convergence vers le centre a orienté pendant longtemps les flux de circulation automobile et a suscité des permanences. A tel point qu'on peut encore estimer que « l'analyse des déplacements journaliers des Lyonnais montre la large prédominance des flux à destination ou en provenance du centre sur les échanges de banlieue à banlieue ; elle illustre la forte inertie de ce modèle radiant qui structure en particulier les couloirs de main d'œuvre et le desserrement des activités industrielles vers la périphérie. »⁶⁰⁵ Dans ce schéma, le centre réussit à préserver une fonction essentielle de pivot puisqu'il tient « à la fois le rôle de réceptacle des arrivées dans la ville et de redistribution vers les périphéries »⁶⁰⁶ et qu'il demeure le premier pourvoyeur d'emplois de l'agglomération. De même, les grandes lignes de fracture qui ont structuré son développement périphérique subsistent : l'opposition entre un ouest plus résidentiel⁶⁰⁷ et un est à l'attractivité plus massive perdure ; l'étalement urbain s'affirme avec davantage de portée dans les plaines de l'est bien irriguées en infrastructures de communication que parmi le relief plus tourmenté d'un secteur ouest moins bien desservi. En 1995, le centre constitué par Lyon et Villeurbanne regroupe encore, dans le périmètre du schéma directeur, près de la moitié de la population contre 30% à l'est et 23% à l'ouest. Enfin, le gradient est-ouest demeure pertinent en matière de géographie urbaine et sociale mais également pour ce qui est du territoire de l'automobile.

Pour autant, le spectaculaire mouvement de desserrement urbain observable sur le long terme, et remarquablement caractérisé par le fait que « depuis 40 ans, la population de l'agglomération a crû de 60% et la surface urbaine de 140% »⁶⁰⁸, n'a pas été sans introduire de nouvelles logiques spatiales : les activités se sont étendues dans l'ensemble de la couronne périurbaine, y compris à l'ouest même si c'est de façon plus disséminée, sans pôle d'emploi fort, et ce desserrement s'accompagne d'un éclatement de la centralité, tandis que la part des déplacements domicile-travail, très liés au centre, diminue dans la mobilité globale.

⁶⁰⁴ M. BONNEVILLE, 1997, op.cit., p.8.

⁶⁰⁵ ibid., p.9.

⁶⁰⁶ ibid., p.135.

⁶⁰⁷ caractérisé par le fait qu'en matière de déplacements, les flux sortants demeurent supérieurs aux flux entrants.

⁶⁰⁸ SYTRAL, *Le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise. Projet soumis pour avis aux collectivités*, 1997, p.14

La modification des schémas de mobilité découle d'abord de ces dynamiques spatiales avant d'être le résultat de nouvelles infrastructures de transport. A cet égard, l'agglomération lyonnaise ne fait pas exception à la règle qui veut que « les principales agglomérations françaises répondent aujourd'hui à des schémas de mobilité de moins en moins radiaux »⁶⁰⁹. Les données des tableaux 12, 13 et 14, extraites des enquêtes ménages déplacements de 1986 et 1995, éclairent la répartition spatiale et modale ainsi que l'évolution des déplacements mécanisés, déplacements fortement révélateurs des principales mobilités à l'échelle de l'agglomération. Rappelons que le périmètre d'étude de ces enquêtes ménages reprend celui du schéma directeur pour dépasser légèrement les limites du Grand Lyon et que le centre y est entendu comme le regroupement des communes de Lyon et de Villeurbanne.

On observe alors que même si cet ensemble central reste très présent en tant que lieu d'origine ou/et de destination⁶¹⁰, les déplacements radiaux entre le centre et les périphéries ne représentent plus qu'un quart des déplacements mécanisés. En 1995, ce sont donc les déplacements de périphérie à périphérie qui se révèlent être les plus importants dans l'agglomération lyonnaise, avec un avantage sensible en faveur de ceux qui ont intégralement lieu à l'est du Rhône. Dans ce panorama global, la voiture particulière est, et de loin, le mode mécanisé dominant, quel que soit le type de déplacement. Néanmoins, sa domination se situe dans des rapports fortement différenciés avec les transports collectifs : de un à deux dans le centre, de un à quatre pour les déplacements radiaux, avant d'atteindre un rapport de un à neuf pour les déplacements de rocade ; au fur et à mesure que les flux se périphérisent, la voiture particulière tend donc à accentuer nettement sa position dominante, selon une logique uniforme à l'est comme à l'ouest – même si le développement de la zone périphérique orientale génère des déplacements automobiles plus nombreux en valeur absolue.

Tableau 12 - Répartition spatiale des déplacements mécanisés dans l'agglomération lyonnaise en 1995

Déplacements mécanisés en 1995	Internes au centre		Échange Centre-périphéries		Internes aux périphéries	
Total	942.000	33%	774.000	27%	1.139.000	40%
Dont Périphérie Est			418.000	15%	595.000	21%
Dont Périphérie Ouest			356.000	12%	453.000	16%
Dont Échange Est-Ouest					91.000	3%

Source : enquête ménages, 1995

Tableau 13- Répartition spatiale et part de marché VP et TC dans les déplacements mécanisés de l'agglomération lyonnaise en 1995

⁶⁰⁹ J.M. et P. BENOIT, op.cit., p.116.

⁶¹⁰ avec un total de 60% des déplacements mécanisés de l'agglomération.

Déplacements mécanisés 1995	Internes au centre		Échange Centre-périphéries		Internes aux périphéries	
Déplacements VP	608.000	64%	579.000	74%	1.012.000	89%
Dont Périphérie Est			310.000	74%	521.000	88%
Dont Périphérie Ouest			269.000	76%	413.000	91%
Dont Échange Est-Ouest					78.000	86%
Déplacements TC	308.000	33%	183.000	24%	93.000	8%
Dont Périphérie Est			101.000	24%	51.000	9%
Dont Périphérie Ouest			82.000	23%	31.000	7%
Dont Échange Est-Ouest					11.000	12%

Source : enquête ménages, 1995

Tableau 14 - Évolution des déplacements mécanisés dans l'agglomération lyonnaise de 1986 à 1995

Évolution 1986-1995	Total	Internes au centre	Échange centre-périphéries	Internes aux périphéries
Déplacements mécanisés	+28%	+22%	+22%	+39%
Déplacements VP	+38%	+25%	+28%	+47%
Déplacements TC	+17%	+20%	+9%	+9%

Source : PDU, enquêtes ménages

La périphérisation des déplacements mécanisés, plus qu'une réalité statique, est en fait une tendance qui « se poursuit et même s'amplifie. ». De 1986 à 1995, « comme de 1976 à 1985, on assiste à une forte périphérisation des flux (...). Mais alors que dans la décennie précédente, la croissance était tirée par les transports collectifs, c'est la voiture qui est le moteur de cette progression des flux. Même dans les zones les plus centrales, les flux automobiles progressent. Si le nombre de déplacements en transports collectifs progresse encore dans cette période, cette augmentation ne concerne presque plus que les flux centraux. »⁶¹¹ L'effet de la mise en service du métro passé, l'automobile a donc regagné dans le centre des parts de marché sur les transports collectifs. Mais elle constitue également le facteur principal de la croissance des déplacements radiaux et surtout de l'explosion des flux de périphérie à périphérie, ce qui revient à dire que les types de déplacements qui progressent le plus sont ceux qui consacrent la plus grande domination de la part modale de l'automobile.

On peut sans doute alors mieux comprendre la dynamique actuelle qui anime le territoire de l'automobile-reine. Ces données de base sont intéressantes dans la mesure où elles apparaissent comme autant de contraintes dans les décisions organisationnelles et dans les choix territoriaux. Néanmoins, les mutations urbaines et les évolutions en matière de mobilité n'ont qu'un rapport imprécis et incertain avec la composition des itinéraires des déplacements urbains. Alors que les premières s'attachent directement aux flux, les seconds dépendent du réseau qui les supporte. C'est pourquoi les mutations

⁶¹¹ P. BONNEL, P. GABET, *Mesure de l'effet de l'évolution des localisations et de la motorisation sur la part de marché des transports collectifs*, LET, Mars 1999, p.31.

territoriales ne transparaissent totalement qu'à travers l'étude des nouvelles infrastructures et de leur intégration dans le réseau automobile.

5.2.1.1. Du contournement à la rocade Est

L'agglomération lyonnaise n'entre dans l'ère des contournements autoroutiers qu'à la fin des années 80, non sans une certaine confusion des genres. Si le principe en était envisagé depuis longtemps, il aura fallu attendre le schéma de grande voirie de 1987 pour que soit lancée, au terme d'un processus pour le moins erratique, la première réalisation de ce type. A sa fonction de contournement de l'agglomération, cette réalisation adjoint néanmoins celle de rocade d'irrigation de l'Est lyonnais.

Les méandres d'une décision

Dans le PUD de 1958, on n'évoque encore, entre les villages de l'est, qu'une modernisation des voies existantes grâce à une liaison Nord-Sud. Cette idée de "rocade des villages" reliant Vaulx-en-Velin à Solaize est reprise dix ans plus tard dans le Livre Blanc et, contrairement à un second projet plus oriental de liaison entre Givors et Satolas, cette rocade n'a pas alors vocation à être aménagée aux normes autoroutières. Entre-temps, l'Est lyonnais est passé du statut d'espace « essentiellement rural, relativement délaissé » à celui de secteur « destiné aux grands équipements d'agglomération, sous l'égide de l'OREAM »⁶¹², ce qui explique le foisonnement de projets routiers qui l'assaille tant au niveau local que national.

⁶¹² C. MONTES, 1992, op.cit., p.590.



Figure 40 - Le schéma de voirie de 1974 et ses quatre boucles orientales

Source : G. REVERDY, Histoire des routes lyonnaises

Le schéma directeur des autoroutes de la région lyonnaise de 1969 envisage un itinéraire pour contourner Lyon par l'est de façon assez rapprochée : par l'A.46 entre Anse et Neyron pour rejoindre l'A.42 (LY5) puis par une autre autoroute (LY3 ou LY13) jusqu'à Feyzin et l'A.7 au sud. Dénonçant l'insuffisance du réseau routier, le SDAU prévoit toute une panoplie de radiales et de contournements destinée à renforcer le centre et à favoriser l'émergence de centralités secondaires afin de structurer la tache d'huile urbaine. Chargée de proposer le schéma le mieux adapté à ces hypothèses d'urbanisme, l'Étude Préliminaire d'Infrastructure et de Transports (EPIT) de 1974 privilégie en fait la voirie périphérique tandis que le métro doit permettre de maintenir l'accessibilité du centre. Compte tenu des spectaculaires prévisions d'accroissement du trafic, la carte du réseau routier s'étoffe, les voies rapides – baptisées LY – passent de 9 à 13, et leur densité s'avère nettement supérieure à l'est qu'à l'ouest⁶¹³. Le schéma de voirie du SDAU prévoit en fin de compte quatre boucles orientales de plus en plus lointaines (figure

40) : d'abord le LY1, c'est-à-dire le boulevard de ceinture existant transformé en voie rapide – nous y reviendrons – ; ensuite, le LY13 (LY3 sur la carte) dont la vocation est de desservir les zones industrielles de Vaulx-en-Velin et de Saint-Priest ainsi que les ZUP de Rillieux, Vaulx-en-Velin et Vénissieux ; la vieille "rocade des villages", le CD 300 ; enfin, l'A.46, contournement le plus éloigné de l'agglomération reliant Anse à Givors en passant par l'aéroport de Satolas.

De ce plan pléthorique, il n'a émergé jusqu'à présent, outre le périphérique, qu'une seule de ces boucles. Sa réalisation consacre l'action déterminante de deux institutions, l'État et le Conseil Général, pourtant porteuses de projets différents à l'origine. Dès 1972, l'État envisage sérieusement la réalisation d'un "Grand contournement Est", l'A.46. En dépit d'une incertitude quant à son tracé au sud ⁶¹⁴, cette autoroute fait l'objet d'un avant-projet sommaire simplifié en 1974. Mais, devant l'opposition des agriculteurs de l'Ain à la section Les Echets-La Boisse relayée par les élus locaux, cette infrastructure est finalement abandonnée dans sa forme initiale en 1976. L'État revoit sa copie et prévoit de rabattre l'A.46 Nord vers Vaulx-en-Velin, puis d'utiliser l'A.42 jusqu'à la Boisse avant d'entreprendre la construction d'un barreau autoroutier, l'A.46 Est, desservant Satolas et reliant l'A.42 à l'A.43, tandis que la partie sud reste dans les limbes. De son côté, le Conseil Général approuve en 1976 l'avant-projet du CD300. Il souhaite augmenter le gabarit initialement prévu mais bute sur la question du financement.

Comme pour le tunnel de Fourvière quelques années plus tôt, les deux projets vont fusionner. L'État propose d'abandonner l'A.46 Est et de prendre en charge un CD300 transformé en contournement de l'agglomération, le Conseil Général apportant les acquisitions foncières et une participation financière. Pour cette infrastructure de compromis, le désenclavement des communes de l'est passe au second plan et la rocade Est, voie express branchée sur l'A.46 au nord et au sud, voit ses fonctions s'étendre au trafic de transit. Si le tracé de principe en est adopté par l'État, le Conseil Général et la COURLY en 1985, il faut attendre 1989 et la déclaration d'utilité publique pour que s'opère le choix définitif de l'option ouest, la plus proche du centre de l'agglomération et la plus courte (figure 41).

Le contournement Est se compose donc :

- de l'A46 Nord entre Anse et Neyron, concédée à la SAPRR et ouverte en 1992 ;
- de la rocade Est, l'ex-CD300, route nationale (RN346) à profil autoroutier réalisée sous maîtrise d'ouvrage de la DDE et achevée en 1992 ;
- de l'A46 Sud, concédée à l'ASF et mise en service le 9 avril 1993.

L'essentiel de son financement (tableau 15), qui s'élève dans sa totalité à 3 milliards de

⁶¹³ Cette disparité s'aggraverait encore jusqu'à l'approbation du SDAU en 1978. L'Ouest sera en effet plus touché par la réduction des programmes routiers due à la révision à la baisse des projections de population et à la nouvelle priorité accordée alors aux transports en commun, et ce d'autant plus que les maires de ces communes plaident massivement en ce sens.

⁶¹⁴ Entre une jonction avec l'A.7 vers Givors et un débouché sur une A.7 bis en projet, nouvelle autoroute Nord-Sud à destination de Marseille, le débat reste ouvert.

francs ⁶¹⁵ (460 millions d'euros), est assuré par les sociétés d'autoroute concessionnaires (au nord et au sud) et par l'État (au centre). Symbole du renouveau de la construction autoroutière dans cette période de relative prospérité que fut la fin des années 80, cette infrastructure marque donc à la fois le choix de l'État en faveur de la route et le désir manifesté par les sociétés autoroutières d'investir dans des projets plus spécifiquement urbains.



Figure 41 Les trois tracés de la rocade Est mis à l'étude

Source : R. DOUGOUD, C. MARLIER

Tableau 15- Budget du contournement Est (1987-1993) en millions de francs

⁶¹⁵ en intégrant le tronçon achevé en 1984 entre Rillieux et Neyron et la desserte d'Eurexpo réalisée en 1986. Si on ne s'intéresse qu'aux réalisations postérieures à la décision de principe relative au contournement, son coût atteint 2,725 milliards de francs (420 millions d'euros) entre 1987 et 1993.

Sections	Études et acquisitions	Travaux	Total	Financeurs	Participation
A.46 Nord	114	797	911	SAPRR	911
Rocade Est	99	765	864	État et sociétés d'autoroute	599
				Conseil Général et Régional	265
A.46 Sud	143	807	950	ASF	775
				Conseil Général	175

Source : DDE du Rhône

En revanche, « la réalisation du contournement montre une fois de plus les limites de l'action de la COURLY qui n'est que partenaire minoritaire dans la réalisation d'une infrastructure majeure pour son fonctionnement, puisqu'il s'agit là d'un des éléments du *Ring* qui doit protéger son centre. La maîtrise d'ouvrage revient à l'État, la révision des schémas de circulation au Département et la définition des objectifs économiques est en partie confiée à des cabinets d'expertise extérieurs. »⁶¹⁶ Cela n'empêchera pas le nouveau maire de Lyon et président de la communauté urbaine, Michel Noir, de le reprendre à son compte en annonçant par voie d'affichage qu'il allait enfin permettre de « faire sauter le bouchon » de Fourvière, « cette connerie du siècle »⁶¹⁷. Mais la suite va montrer à quel point il peut être hasardeux de se prévaloir d'un succès, pour lequel les enjeux d'agglomération ont été si mal évalués que la mise en service de cette nouvelle infrastructure ne peut y répondre de manière satisfaisante.

Car paradoxalement, ce qui fit indéniablement la force de ce projet, à savoir la mixité des fonctions⁶¹⁸ – locale, régionale, nationale et internationale – qui a assuré la convergence des intérêts des institutions en présence, constitue également sa principale faiblesse. Il ne règle en fait aucun des problèmes auquel il était censé s'attaquer. « Ses parties dénommées A.46 sont consacrées au transit, alors que son tronçon central porte le nom de Rocade, révélateur de son rôle de desserte d'agglomération : deux logiques sont en jeu, qui risquent d'annuler les bénéfices de l'ensemble. (...) et l'on répéta en périphérie ce qui s'était passé à Fourvière au centre. »⁶¹⁹

Le rôle pluriel et l'efficacité contestée de cette rocade de contournement

La diversité des fonctions apparaît à l'étude des chiffres de trafic du contournement Est (tableau 16). Ils sont soumis à des variations allant du simple au double entre les extrémités nord et sud et la partie centrale – la plus intégrée à l'extension orientale de la

⁶¹⁶ C. MONTES, 1992, op.cit., p.604.

⁶¹⁷ L'expression est de Michel Noir et fut popularisée ainsi, sans que cela ne se fasse toutefois par voie d'affichage cette fois-ci.

⁶¹⁸ Cette mixité constitue une donnée de base dans le processus de décision qui a conduit à la construction de ce contournement. Elle était d'ailleurs revendiquée dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

⁶¹⁹ C. MONTES, 1992, op.cit., p.600.

tache urbaine – de l'infrastructure. « La partie la plus chargée correspond au secteur péri-urbain du contournement Est de Lyon, sur lequel les divers trafics (transit, régionaux, locaux) se cumulent. »⁶²⁰ A cet endroit, la rocade Est n'assume plus le rôle unique de contournement autoroutier au sens strict du terme mais devient un véritable équipement d'agglomération. En faisant apparaître deux pointes entre 7 et 9 heures et entre 17 et 18 heures, les caractéristiques de trafic confirment cette réalité. Avec une proportion de poids lourds qui culmine entre 9 et 10 heures, on peut également déduire le rôle joué par la rocade dans la desserte des zones industrielles qui s'étendent de l'est au sud. Donc, si le contournement draine effectivement une partie du transit nord-sud de moyenne et longue distance, il irrigue également l'ensemble de la plaine de l'est en voitures particulières, en poids lourds ou plus spécifiquement en camions de livraison. Le fait que ce soit ce secteur le plus emprunté, qui voit sa charge de trafic augmenter le plus au fil des ans laisse enfin supposer qu'il est ici un support à l'augmentation du trafic routier, une voirie génératrice de circulation.

En 1997, les volumes de trafic du contournement Est se situent d'ores et déjà au-delà des prévisions initiales à l'horizon 2000⁶²¹. La rocade Est connaît notamment une situation difficile, marquée par une cohabitation orageuse entre voitures particulières et poids lourds et par une capacité qui apparaît insuffisante⁶²². Le CETE de Lyon estime d'ailleurs qu'un passage à 2x3 voies, solution qui n'est pas actuellement envisagée, ne permettrait pas d'éviter des problèmes de saturation à l'horizon 2010.

Tableau 16 - Moyennes Journalières Annuelles de trafic sur le contournement Est

Sections		M.J.A. 1997	% poids lourds	Variation 1997-1996	Moyenne Journalière décembre 93
A.46 Nord	Nord	32.732	29	+0,3%	24.099
	Sud	66.643	21	+0,0%	51.497
Rocade Est	Nord	63.531	14	+4,7%	n.d.
	Sud	70.524	14,5	+5,3%	n.d.
A.46 Sud	Nord	78.028	14,1	+1,6%	61.323
	Sud	41.385	19,1	+2,8%	30.095

Source : DDE du Rhône

La façon dont ce contournement s'est inséré dans le réseau routier de l'agglomération est également révélatrice. Après sa mise en service, on a pu estimer qu'il avait attiré 7.000 véhicules qui empruntaient auparavant quotidiennement le tunnel de

⁶²⁰ P. VIROULAUD, "Le contournement Est de Lyon", in *Transports Environnement Circulation*, n°101-102, juillet-octobre 1990, p.51.

⁶²¹ Les trafics prévus en l'an 2000 étaient de 25 à 36.000 véhicules/jour au Nord, de 40 à 67.000 véhicules/jour au centre et de 31 à 34.000 véhicules/jour au Sud.

⁶²² Elle est aménagée à 2x2 voies.

Fourvière, 24.000 qui circulaient sur le boulevard périphérique et 12.000 en provenance des autres voiries locales. Quantitativement, son rôle d'itinéraire de substitution à l'axe A.6-A.7 paraît donc moins évident que celui d'irrigation de l'Est lyonnais. Pourtant, tout au long de sa réalisation, des efforts ont été mis en œuvre pour promouvoir sa fonction de transit. A l'embranchement entre l'A.6 et l'A.46 Nord dans le sens de la descente, l'autoroute initiale est identifiée par l'indication "Lyon Centre", tandis que la seconde oriente l'usager vers "Lyon Est – Chambéry – Grenoble – Marseille". Malgré le recours à la concession pour sa construction, il a également été décidé en 1988 de ne pas rendre son utilisation payante. Pour que les sociétés d'autoroute puissent récupérer leur investissement, le ministre de l'Équipement de l'époque choisit d'établir un surpéage sur les autoroutes qui rejoignent le contournement ce qui fait que, par exemple, les automobilistes du Nord qui descendent sur la Côte d'Azur paient l'infrastructure, qu'ils l'empruntent ou qu'ils passent sous Fourvière. Enfin, la gestion de la circulation par le système CORALY⁶²³ permet théoriquement d'agir sur la répartition des trafics.

Cette répartition va certes devenir peu à peu effective. La DDE l'estime à 40% pour Fourvière et 60% pour le contournement Est. Néanmoins l'amélioration des conditions de circulation qui en découle sous le tunnel urbain le plus célèbre de France s'avère beaucoup plus modeste que ces chiffres ne peuvent le laisser supposer. En effet, sa charge de trafic continue de croître pour atteindre plus de 100.000 véhicules par jour dès 1995. Conformément au principe qui veut que la nature ait horreur du vide, les reports sur le contournement ont été rapidement compensés par de nouveaux flux urbains. En effet, si le contournement Est ne vide pas Fourvière, il concourt à en faire une infrastructure de plus en plus locale. Ce qui revient à admettre que « si les pouvoirs publics construisent les routes, ce sont les automobilistes qui construisent leurs itinéraires et finalement leurs propres territoires. »⁶²⁴ D'ailleurs, il est intéressant de constater que les poids lourds sont loin d'avoir disparu de Fourvière. Même durant l'interdiction temporaire faite aux plus de 7,5 tonnes en transit d'y circuler fin 1995⁶²⁵, 10.000 camions ont continué à le faire. « Outre le fait que le trafic économique à destination de Lyon et de la zone d'activité pétrochimique de la vallée du Rhône est captif de Fourvière »⁶²⁶, nombre de chauffeurs routiers rechignent à emprunter une infrastructure plus longue et avec des passages en forte pente.⁶²⁷

⁶²³ Grâce à une centralisation des systèmes de surveillance et d'information, par le biais de panneaux à messages variables, ce système doit permettre de modifier la répartition des trafics.

⁶²⁴ G. DUPUY, 1995a, op.cit., p.61.

⁶²⁵ Décidée en raison de travaux de réfection de l'ouvrage, cette interdiction avait aussi valeur de test pour l'Etat. Le Préfet tentera d'ailleurs de la pérenniser afin de reporter plus massivement le trafic poids lourds sur le contournement Est mais les élus et les riverains de l'est s'y opposeront et feront annuler cette mesure.

⁶²⁶ R. CUNIN, F. RICARD, "Bilan de l'utilisation du contournement Est de Lyon", in *TEC*, n°129, mars-avril 1995, p.48.

⁶²⁷ De plus, grâce à la C.B., ils peuvent connaître l'état du trafic sous Fourvière et, en définitive, c'est souvent ainsi qu'ils choisissent leur itinéraire.

On est donc bien obligé de constater l'incapacité du contournement Est « à faire sauter le bouchon de Fourvière ». La DDE explique à ce titre qu'en « créant une capacité nouvelle avec le contournement, il y a également eu un déplacement du trafic de l'Ouest lyonnais et de Choulans vers Fourvière. [Mais] de manière générale, le bilan est positif parce qu'on offre à l'usager un service plus important. »⁶²⁸ La logique paraît éculée, pourtant elle est toujours aussi implacable : les nouvelles facilités de circulation, par un véritable « effet siphon »⁶²⁹, détournent les usagers de leurs anciens itinéraires moins rapides et l'augmentation de l'offre est rapidement rattrapée par une demande très élastique.

Finalement, le contournement Est se trouve à l'origine de dynamiques contradictoires aux allures de cercle vicieux.

D'abord, les élus et les habitants de l'est persistent à considérer la rocade non comme une autoroute mais comme une voie express, ne veulent voir en elle que la "rocade des villages" originelle et se refusent à l'idée qu'elle puisse devenir l'axe de transit pour lequel l'État avait décidé d'investir. Ils s'élèvent donc contre les nuisances relatives à cette infrastructure marquée par la confusion des usages et réclament la construction d'une super-rocade qui puisse remédier à la situation ; de la même manière que les habitants du 2^e arrondissement et les édiles lyonnais le font à propos de l'A.6 et du tunnel de Fourvière...

Ensuite, contrairement à ce qu'on pourrait intuitivement imaginer, un contournement entretient des relations ambiguës avec les pénétrantes. En fait, plus une rocade est dimensionnée de manière importante, plus elle tend par un "effet siphon" à concentrer les trafics, concentration qui rejaillit sur le reste du réseau autoroutier, y compris les pénétrantes. « Les échanges entre autoroutes radiales et autoroutes de rocade (périphérique, rocade est) ont deux effets antagonistes : d'une part, les rocades détournent les flux de transit des zones centrales de l'agglomération mais, d'autre part, elles irriguent de nouveaux secteurs et leur facilitent l'accès aux autoroutes radiales en direction du centre. »⁶³⁰ Paradoxalement, un des effets induits lié à la construction d'une rocade peut donc être d'accroître la circulation automobile sur les pénétrantes autoroutières.

De cet éclairage apporté par l'exemple du contournement Est, une interrogation s'impose et demeure fondamentale, même si elle peut paraître rebattue : les infrastructures routières peuvent-elles être autre chose que des "aspirateurs à voitures" ?

Contournement Est, dynamiques des territoires urbains et dynamique du territoire automobile

⁶²⁸ in *Lyon Figaro* du 16 juin 1994, "L'A 46 contourne, Fourvière bouchonne toujours".

⁶²⁹ L'expression est de François PLASSARD, "Les réseaux de transport et de communication", in *Encyclopédie de géographie*, op.cit., p.535.

⁶³⁰ SYTRAL, *Le Plan des Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise. Trois scénarios pour un débat*, septembre 1996, p.10.

Répondre à cette question revient à poser le problème de la synergie entre la voirie rapide et son environnement économique et urbanistique. Du "malentendu" relatif aux fonctions de cette infrastructure, il ressort qu'elle agit moins comme un véritable contournement que comme une rocade. Sa portion centrale surtout présente « davantage de points communs avec une voie rapide urbaine qu'avec une autoroute en rase campagne. Il suffit par exemple de constater le peu de distance qui sépare les diffuseurs. Chaque ville contournée a le sien, un échangeur tous les 1,5km ou 2km, un chiffre qu'on retrouve sur le périphérique parisien plutôt que sur une autoroute. »⁶³¹ Cette perméabilité à l'espace traversé signifie qu'elle est parfaitement intégrée au développement urbain et qu'elle est donc potentiellement génératrice de trafic d'agglomération.

Contrairement au Conseil Général, les autorités d'agglomération ont pourtant longtemps présenté et considéré cette nouvelle voie rapide comme un contournement destiné d'abord à résoudre le problème posé par le transit, indiquant en cela leur souci de servir les intérêts de la ville-centre. Ce n'est que dans un second temps qu'elles ont admis sa vocation à devenir l'axe structurant de l'Est lyonnais, espace stratégique dont le développement avait été jusque là peu contrôlé. En utilisant les possibilités ouvertes par la réalisation de cet axe en matière d'aménagement urbain, les collectivités locales cherchent à le connecter sur le territoire urbain existant mais créent également de nouveaux territoires. D'où un intérêt tardif mais réel pour les pôles de développement liés à la rocade, notamment pour les zones d'activité⁶³². C'est ainsi que, grâce à sa compétence en matière de POS, la Communauté Urbaine a pu juguler les appétits des communes de son territoire⁶³³, renforçant les situations pré-existantes sans trop perdre la maîtrise du développement urbain. Ce jeu sur les processus de polarisation introduit de nouvelles différenciations spatiales. Si cette stratégie doit organiser la tâche urbaine orientale, elle modifie également les équilibres au sein de l'agglomération en participant à la désindustrialisation du centre ou au transfert géographique de certaines activités.

Dans leur volonté de structurer un Est lyonnais en forte expansion et d'orienter son développement, les collectivités locales considèrent la route comme un levier incontournable. Mais, si en matière d'activités les implantations correspondent souvent à des délocalisations, en matière d'infrastructures automobiles la logique reste celle d'une extension. Cela contribue à faire du contournement Est un axe qui irrigue l'Est lyonnais sans soulager Lyon et qui concrétise le développement oriental de l'agglomération sans autoriser la recomposition urbaine de son centre.

L'État en tant que maître d'ouvrage a-t-il alors mal estimé les bénéfices à attendre de cette infrastructure ou avait-il un intérêt à jouer ainsi le jeu du trafic d'agglomération au détriment de son souci pour le transit ? La réponse à cette question est ardue, d'autant plus que le principe de mono-rationalité n'est pas forcément applicable aux décisions

⁶³¹ M. LEMONIER, "Le contournement Est, nouvelle vitrine du Grand Lyon", in *Diagonal*, n°106, avril 1994, p.21.

⁶³² La partie du contournement correspondant à la rocade Est apparaît comme une véritable "route des zones industrielles".

⁶³³ Il faut dire que la terre agricole à proximité de certains échangeurs ruraux se vendait après la construction de la rocade à dix fois son prix antérieur.

d'une institution. Il faut d'abord souligner que le statut d'espace stratégique de l'Est lyonnais est une réalité reconnue et acceptée par l'État. Depuis 1985, dans les contrats de Plan Etat-Région – qui intègrent notamment le schéma autoroutier –, « l'Est y est largement favorisé. Il allie en effet deux avantages, la disponibilité foncière et les terrains plats. »⁶³⁴ Ensuite, on peut considérer qu'un des fondements de sa décision tient dans la recherche de la solution la plus économe, au point de rendre nombre d'autres considérations subalternes, qu'elles soient de politique urbaine ou de politique de déplacements.

En la matière, nous estimons néanmoins élargir notre vision de la question en s'inspirant de la théorie des champs. Il paraît ainsi acquis que l'investissement de chaque agent, de chaque institution, dans la construction d'une nouvelle autoroute, ainsi que la stratégie qu'ils développent, ne se déterminent pas uniquement en fonction de critères de transport, de mobilité ou d'aménagement du territoire. Certes ces paramètres interviennent, ce qui est bien la moindre des choses, mais ils sont loin d'être le ressort unique de la stratégie des agents et des institutions. Le champ de la politique de déplacements est, comme tout champ, un espace structuré de positions et un champ de luttes. Les différentes institutions en présence développent donc des stratégies destinées à satisfaire leurs intérêts en termes d'organisation des transports et d'aménagement du territoire ou encore avec le souci de minimiser leur participation financière, mais par dessus tout elles sont en lutte pour s'assurer le contrôle de la structure de distribution du capital spécifique à l'espace de jeu. L'action de l'État et de ses services doit donc également se mesurer à l'aune d'un objectif de conservation d'un capital symbolique, qui leur confère un pouvoir important sur les orientations du champ et qui participe parallèlement au maintien de positions sociales dominantes. Pendant longtemps, la route a intéressé dans le sens où elle était garante de la permanence de la structure du champ, du rapport de forces qui le caractérisait et de la répartition du pouvoir entre les agents engagés dans la définition de la politique de déplacements. « La décision joue alors franchement son rôle conservateur ; elle est ce qui permet au système d'éviter l'entropie tout en maintenant l'essentiel de l'ordre social existant. »⁶³⁵

Du tunnel de Fourvière au contournement Est, on peut de fait noter de multiples similarités ainsi qu'une continuité certaine. La principale différence entre ces deux aménagements tient dans le type d'espace destiné à accueillir l'infrastructure et à devenir à la fois le support et le bénéficiaire de l'amélioration de la desserte automobile : avec l'axe A.6-A.7, c'était le centre-ville, cœur historique de l'agglomération ; avec le contournement Est, il s'agit de la périphérie, de l'extension périurbaine orientale de l'agglomération. Concrètement, les infrastructures routières s'additionnent alors plus qu'elles ne se substituent les unes aux autres. En effet, la construction d'une rocade périphérique ne s'est pas effectuée parallèlement à une réduction de capacité viaire sur le réseau radial. Il en résulte une augmentation de l'offre globale en faveur de l'automobile.⁶³⁶ On assiste donc à une extension du territoire de l'automobile selon un processus territorial endogène, puisqu'il fait finalement appel aux dynamiques du système mis en

⁶³⁴ C. MONTES, 1992, op.cit., p.598.

⁶³⁵ L. SFEZ, *La décision*, PUF, 1984, p.6-7.

place et qu'il répond à des demandes d'équipement en infrastructures de la part d'espaces urbains fortement automobilisés capables de disposer rapidement de toute offre supplémentaire.

5.2.1.2. L'agglomération lyonnaise à la recherche d'un véritable contournement

Trafic de transit et contournement

Le paradigme du *traffic around towns* renvoie d'une part aux nouveaux schémas de mobilité, qui s'affirment dans les agglomérations par une nette augmentation de la part des déplacements de périphérie à périphérie, et d'autre part à l'organisation du réseau routier qui supporte l'essentiel des déplacements mécanisés et détermine leur itinéraire. Sur ce dernier point, on a vu que le réseau rapide urbain était principalement radial. Cette architecture n'est pas sans poser de sérieux problèmes, au premier rang desquels le fait d'organiser la convergence vers le secteur le plus densément urbanisé de l'agglomération de flux qui n'ont rien à y faire. Il peut s'agir autant de trafics internes à l'agglomération que de trafics externes dits de transit (figure 42). Outre le fait qu'ils justifiaient et dynamisaient la construction d'infrastructures routières, on a un temps pensé – le tunnel sous Fourvière est encore là pour nous le rappeler – que, de toute façon, ces flux ne pouvaient qu'être bénéfiques pour les espaces traversés.

⁶³⁶ On retrouve cette même logique dans de nombreuses agglomérations qui s'équipent en rocades. Ainsi, à Grenoble, la mise en service de la rocade Sud en 1985 n'a pas été accompagnée, comme cela avait été envisagé, d'une reconquête des "grands boulevards". Le résultat en a été une hausse globale des trafics sur l'ensemble des grands axes de l'agglomération et sur les grands boulevards. Après une courte phase de réaffectation, la perte due aux trafics reportés sur la rocade a été compensée par un nouveau flux de véhicules.

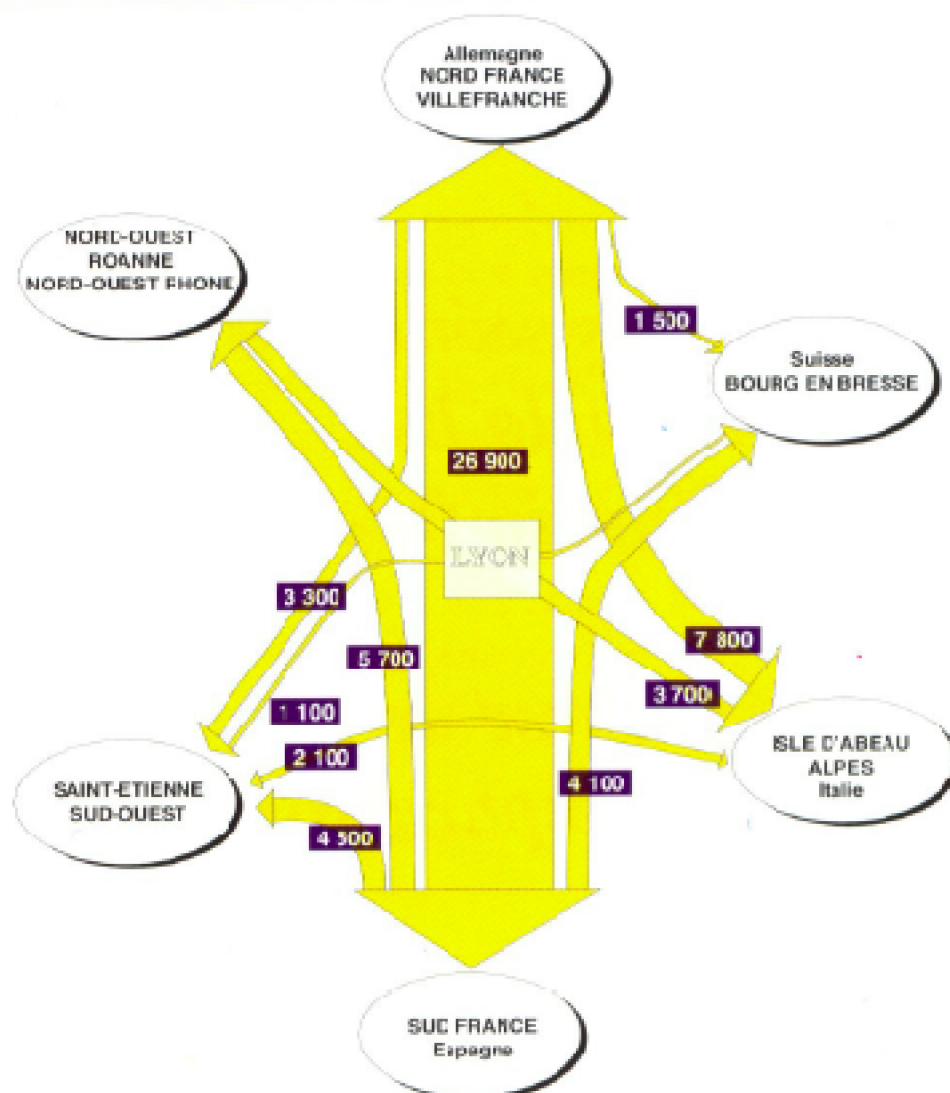


Figure 42 - Les principaux flux de transit dans l'agglomération lyonnaise en 1994 (en moyenne journalière annuelle)

Source : DDE du Rhône

A vrai dire, il faut admettre qu'une certaine ambivalence subsiste encore aujourd'hui dans l'attitude à adopter à l'égard du transit. En effet, « ces flux (...), tant pour les personnes que pour les marchandises, sont un handicap pour Lyon (image très négative des bouchons, nuisances...), mais ils peuvent aussi constituer un atout en raison de l'importance quantitative des trafics concernés, si Lyon sait en saisir l'opportunité, pour le tourisme, l'image internationale et l'activité économique de la région (distribution, logistique...). »⁶³⁷ Seulement, la façon d'en tirer directement avantage demeure une énigme. On ne sait pas comment rendre bénéfiques des flux qui répugnent à quitter leur voie d'accueil et finalement « aucun projet de développement d'envergure, si on excepte le trop fâcheusement célèbre tunnel de Fourvière, n'a jamais été proposé pour tirer profit

⁶³⁷ M. BURDEAU, D. ROBERT, op.cit., p.83.

de ce flux de millions de voyageurs et de tonnes de marchandises dont l'origine est à la fois régionale, nationale et internationale. »⁶³⁸

Tableau 17 - Les itinéraires du trafic de transit Nord-Sud en 1994 (en moyenne journalière annuelle)

Type de véhicules	M.J.A.		dont % par Fourvière	dont % par Contournement Est
Véhicules légers	20.100	soit 74%	55	45
Poids Lourds	6.800	soit 26%	72	28

Source : DDE du Rhône

Les politiques locales se sont donc progressivement orientées vers des solutions consistant à séparer les différents types de trafic et à les répartir sur des axes correspondant à leur nature et au rapport qu'ils entretiennent avec l'espace traversé. Pour le transit, il s'agit de le rejeter à l'extérieur de l'agglomération. Soucieux d'assurer la fluidité de ces flux et devant l'impasse des précédentes solutions, l'État commence alors à organiser des contournements et trouve en cela un soutien auprès d'un Département désireux d'améliorer les conditions de circulation sur son territoire grâce au renforcement du maillage routier. Cette convergence d'intérêt a fait naître un contournement Est qui tient surtout de la rocade, démontrant à quel point ces infrastructures sont « de positionnement délicat : assez loin pour être efficaces, pas trop, de manière à pouvoir servir pour la circulation de la couronne extérieure ce qui permet une meilleure rentabilité. »⁶³⁹ Considérée comme une solution provisoire, cette "première étape" s'est néanmoins avérée beaucoup moins satisfaisante que prévu en matière de détournement du trafic de transit (tableau 17). Ainsi, le report des flux externes les plus massifs, les flux nord-sud, est resté minoritaire, surtout pour les poids lourds. Au total, « au quotidien, 50 000 véhicules en transit, dont 26% de poids lourds, perturbent fortement la vie et la circulation locales »⁶⁴⁰ et, même avec des hypothèses de reports modaux très ambitieuses et de délestage important par des itinéraires autoroutiers régionaux alternatifs, les projections de la DDE font état d'une augmentation continue de ce chiffre, et au mieux d'une stabilisation sur l'axe A.6-A.7 au droit de Lyon. Ces déplacements restent majoritairement le fait des voitures particulières et se font selon des distances et des itinéraires relativement variables, ce qui accroît la difficulté de les exclure des voies rapides urbaines.

Mais si l'agglomération lyonnaise est plus que jamais en attente d'un véritable contournement, c'est que, grâce au rôle accru de la Communauté Urbaine et au renouveau de la planification urbaine engagé avec le Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise (SDAL), celui-ci s'intègre aujourd'hui dans une stratégie d'agglomération. La volonté de procéder à une requalification du centre⁶⁴¹ et d'éviter la

⁶³⁸ M. BONNEVILLE, 1989, op.cit., p.18.

⁶³⁹ J. PELLETIER, C. DELFANTE, op.cit., p.173.

⁶⁴⁰ DDE, *Contournement Ouest de Lyon : dossier pour un débat d'opportunité*, Préfecture du Rhône, 1997, p.5.

dispersion et l'étalement de l'agglomération nécessite l'exclusion du transit de l'espace central afin de transformer l'axe A.6-A.7 en boulevard urbain. Cette stratégie amène également les autorités locales à se soucier des caractéristiques et des localisations des infrastructures de contournement.

Les impasses successives et la redynamisation des projets de contournement

L'idée d'un contournement autoroutier de l'agglomération lyonnaise est en fait relativement ancienne. Seulement sa concrétisation a été jusqu'à présent régulièrement contrariée. Son origine remonte au premier âge d'or de la construction autoroutière puisque, originellement, la continuité de l'axe A.6-A.7 devait être assurée par une Rcade Ouest (A.44) entre Ecully et Feyzin. Au début des années 60, l'État procède même à l'acquisition de nombreux terrains à cet effet, malgré des procédures d'expropriation difficiles qui mettent à mal le budget du projet. Puis la décision penche en faveur d'un passage par le centre, sous Fourvière. Mais cette rocade autoroutière est dans un premier temps conservée en tant que complément au dispositif intra-urbain, sorte de super-périphérique dont l'ouverture est prévue pour 1980. Elle apparaît encore en 1974 dans l'EPIT avant d'être sacrifiée sur l'autel de la réduction des projets routiers qui frappe les agglomérations françaises au milieu des années 70, alors que localement les difficultés rencontrées sur le terrain se renforcent (figure 43).

⁶⁴¹ Voir le chapitre 4 pour le projet de Lyon-Confluence, exemplaire à cet égard.

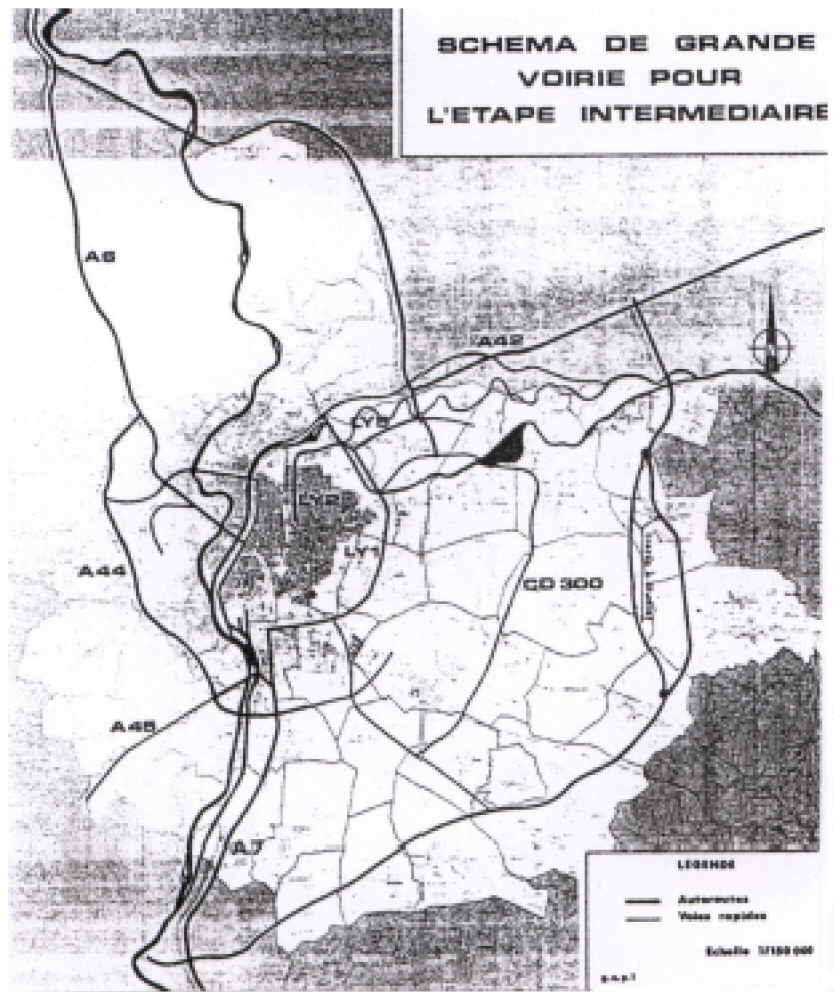
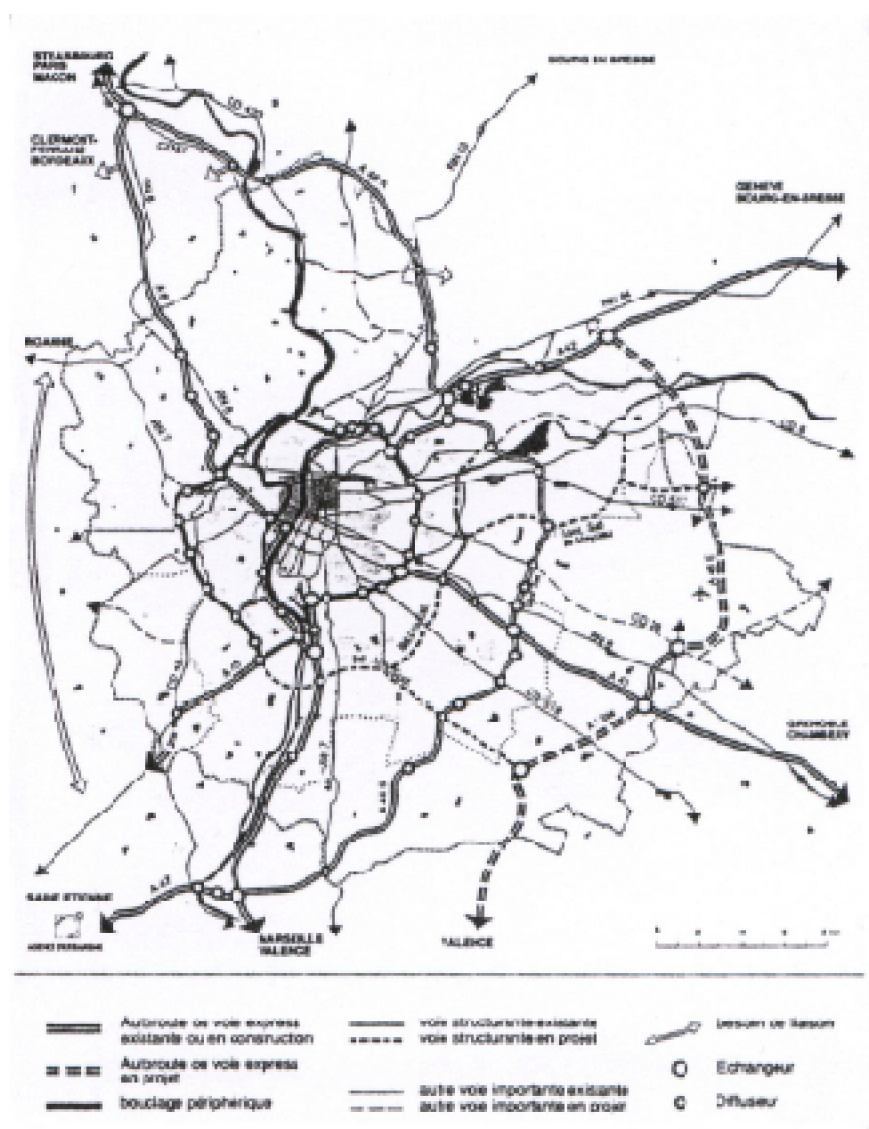


Figure 43 Le projet de contournement autoroutier par l'ouest... prévu dans le SDAU en 1976



absent dans le SDAL en 1990 (simple indication d'un besoin de liaison)

Source : SDAU, SDAL

Après l'intermède du contournement Est, il faudra attendre la fin des années 80 – et une forme de second âge d'or de la construction autoroutière – pour qu'un véritable projet de contournement soit réinitié par l'État. Inscrite au Schéma Directeur Routier National, cette grande ceinture prend place à hauteur de Satolas, dans un Est lyonnais objet de toutes les considérations. Après l'ouverture en 2003 du tronçon médian, l'A.432, sa partie nord est aujourd'hui en passe d'être réalisée : elle reliera l'A.6 à l'A.43, desservant ainsi l'aéroport et intéressant les grandes migrations hivernales vers les stations de ski. Mais seule la réalisation de sa partie sud permettrait d'en faire le véritable contournement de l'agglomération.

A l'heure où le grand contournement Est est lancé, l'Ouest demeure un territoire vierge de projet autoroutier, que ce soit dans le schéma directeur national ou en 1988, dans *Lyon 2010*. C'est lors de la préparation du SDAL et sous l'impulsion de la

Communauté Urbaine qu'apparaît progressivement sur les cartes une nouvelle voie à l'étude, pendant à l'ouest⁶⁴² de l'option orientale. Cette résurgence est le résultat de la combinaison opérée dans le Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise entre une redynamisation des projets de voirie et de contournement et la volonté de rééquilibrer le développement urbain à l'ouest. Enfin inscrite dans le schéma de voirie de 1993, « le Département et la Communauté Urbaine demandent à l'État de prendre en charge [cette voie rapide]. Sous forme d'une autoroute concédée, ce contournement relierait l'autoroute A.89, Lyon-Bordeaux, au nord à l'autoroute A.45, Lyon-Saint-Etienne, au sud. La Communauté Urbaine souhaite que ce contournement ne soit pas poursuivi plus au sud ; le département dont le territoire se situe presque exclusivement à l'ouest du Rhône et de la Saône a lui, au contraire, intérêt à ce que le contournement ouest soit prolongé jusqu'à l'autoroute Lyon-Marseille dans la vallée du Rhône. L'État, qui jusqu'à présent avait tout misé sur l'Est lyonnais, va donc être soumis à une rude pression pour rajouter au schéma directeur des autoroutes ce contournement ouest. »⁶⁴³ En 1994, le contournement Ouest de Lyon apparaît pour la première fois dans le contrat de plan Etat-Région et à partir de 1995, l'État, par l'entremise de la DDE, prend en charge la maîtrise d'ouvrage des études le concernant, sans abandonner pour autant son projet oriental.

Un premier débat d'opportunité sur le contournement ouest mené en 1997 achoppe notamment sur la question de son raccordement au sud : doit-il ou non assurer la continuité des trajets nord-sud, se connecter à l'A.7 ou s'arrêter au niveau de la future A.45 ? Finalement, face à une majorité d'opposants et à de nombreux problèmes techniques, le dossier repart à l'étude. Les élus locaux, notamment ceux des communes-centres, continuent néanmoins à faire pression : « la première priorité pour notre agglomération, c'est le grand contournement. A ce propos, il y va de la responsabilité de l'État et j'espère vivement que l'État s'engagera dans cette voie ; (...) c'est un projet indispensable à notre développement. »⁶⁴⁴ Fin 1998, le ministre des transports, Jean-Claude Gayssot, réaffirme l'absolue nécessité d'un grand contournement de Lyon permettant non seulement d'assurer la fluidité du transit nord-sud et donc de relier l'A.6 à l'A.7, mais également, nouvel objectif pour l'État, d'améliorer l'environnement urbain, de diminuer la pollution de l'air dans l'agglomération et de lutter contre l'insécurité routière. Plus généralement, ce projet est désormais davantage intégré aux préoccupations d'agglomération. En 1999, le débat d'opportunité lancé par le Préfet de Région, Michel Besse, porte donc sur les deux hypothèses de contournement autoroutier de l'agglomération lyonnaise, les options Ouest et Grand Est enfin comparées, dans le cadre d'une concertation élargie aux départements voisins et selon une approche qui se veut multimodale.⁶⁴⁵

Cette mise en perspective des deux projets fait apparaître :

⁶⁴² beaucoup plus à l'ouest que la précédente A.44.

⁶⁴³ G. REVERDY, op.cit., p.124.

⁶⁴⁴ C. PHILIP, *Bulletin officiel de la communauté urbaine de Lyon*, Séance publique du 19 octobre 1998.

⁶⁴⁵ Les études en la matière sont approfondies afin de rentrer dans le cadre des schémas de services de transport.

- un scénario Ouest plus lourd à réaliser (60 km de tracé neuf avec de longs tunnels et deux viaducs), plus difficile à inscrire dans l'espace (traversée de zones à enjeux forts, zones d'habitat diffus, espaces naturels et agricoles de l'Ouest, Parc Régional du Pilat ou encore les vignobles de Côte-Rôtie et de Condrieu), plus cher (environ 12 milliards de francs, soit 1,8 milliards d'euros), mais finalement plus court (70 km)⁶⁴⁶ et beaucoup plus efficace pour capter le trafic de transit et donc pour soulager les axes autoroutiers de l'agglomération mais aussi pour rentabiliser l'ouvrage qui sera payant ;
- un scénario Grand Est plus long (près de 90 km) donc moins attractif à l'égard du trafic de transit nord-sud (figure 44), participant à la concentration des grandes infrastructures routières à l'est, moins cher (environ 4 milliards de francs soit 600 millions d'euros) et apparemment plus favorable sur le plan de l'environnement (uniquement 35 km de tracé neuf intéressant des zones à enjeu plus faible).

Au regard du transit, c'est incontestablement l'option Ouest qui satisfait le mieux aux objectifs de fluidité exprimé par l'État et de déviation, priorité des autorités locales. Cette dimension explique d'ailleurs l'essentiel de la différence entre les deux scénarios en matière de charge totale de trafic (figure 45), car les autres flux sont moins importants et indifférenciés. Elle est également décisive dans la mesure où elle interfère avec les autres dimensions : ainsi, selon le Préfet de Région, « si le coût d'investissement brut immédiat est plus lourd à l'ouest qu'à l'est, la rentabilité économique à long terme est plus élevée à l'ouest ».⁶⁴⁷

⁶⁴⁶ Notons que l'actuel trajet sous Fourvière fait 66 km et la Rcade Est 82 km.

⁶⁴⁷ in *Le monde* du jeudi 11 mars 1999, "Deux scénarios autoroutiers pour faire sauter les bouchons lyonnais".

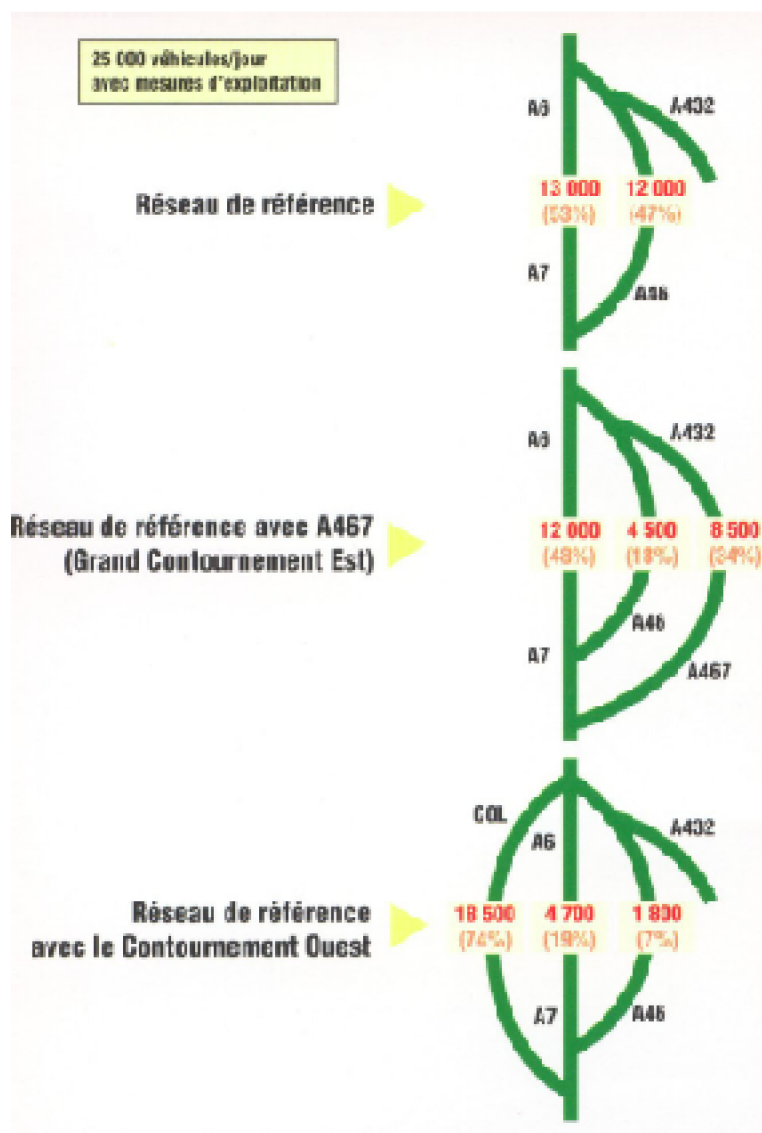


Figure 44 - Estimations d'affectation du transit Nord-Sud à l'horizon 2015 selon les scénarii retenus

Source : DDE du Rhône, Contournement Ouest de Lyon : dossier pour un débat d'opportunité

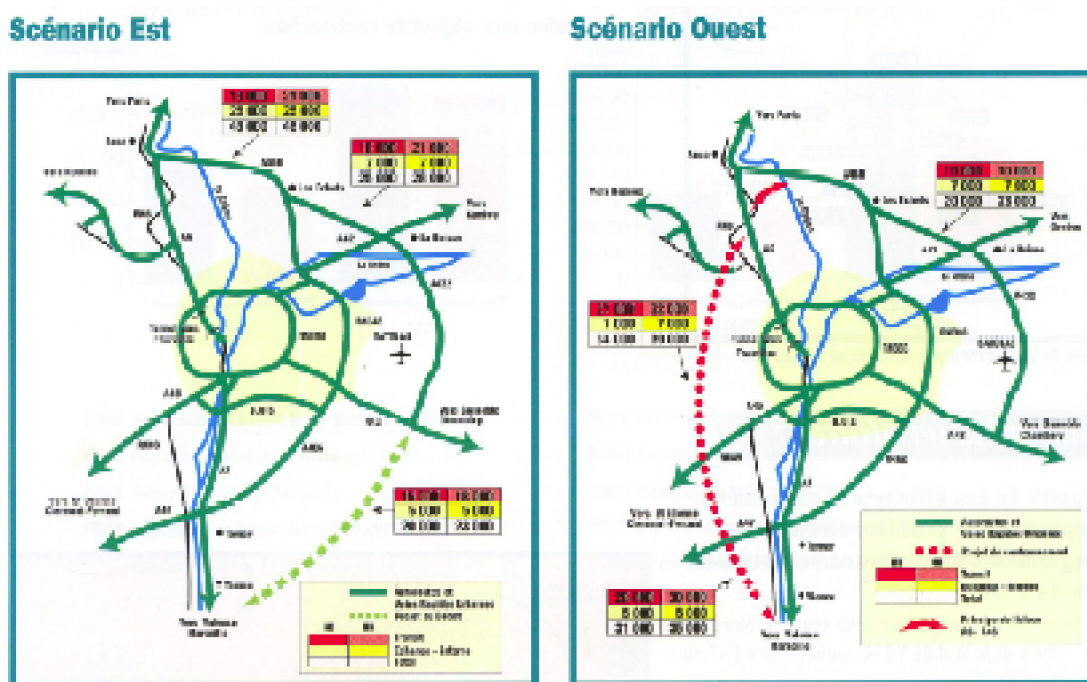


Figure 45 - Estimations de trafic global à l'horizon 2020 pour les scénarios Est et Ouest

Source : DRE, CETE de Lyon, Contournement autoroutier de Lyon : dossier pour un débat

Ces projections chiffrées sur le trafic, si elles constituent alors un outil précieux d'aide à la décision, n'en sont pas moins fragiles et lacunaires. D'abord en raison des hypothèses de travail qui sont les leurs : ces estimations se basent, et c'est normal, sur des données très précises relatives au réseau, données qui sont par essence extrêmement incertaines, que ce soit au niveau de la réalisation du programme autoroutier régional, du bouclage du périphérique, du déclassement de l'axe A.6-A.7 ou encore du nombre de diffuseurs et d'échangeurs réalisés sur les contournements. Ensuite, parce qu'elles négligent de ce fait des dimensions annexes susceptibles de modifier la répartition des trafics : impact sur l'urbanisation, sur la dynamique de développement de l'agglomération ou difficultés d'inscription dans l'espace.

Bref « la comparaison de ces deux scénarios n'est pas évidente ; elle dépend de la

pondération que chaque acteur peut donner aux principaux critères analysés. »⁶⁴⁸ Le maire de Lyon et président de la Communauté Urbaine de l'époque, Raymond Barre, évoque alors un choix entre deux inconvénients, mais auquel il estime qu'il est raisonnablement impossible d'échapper.

Vers le contournement Ouest : enjeux et positionnements

Ce débat a révélé des positions différentes, motivées par les intérêts spécifiques de chaque agent ou institution ainsi que par les stratégies qu'ils développent dans l'espace de jeu ainsi constitué.

A la suite de la concertation, l'État tranche. Lors du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 23 juillet 1999, il annonce, dans le cadre des schémas de service collectif relatifs au transport⁶⁴⁹, sa décision « d'approfondir les études d'un contournement autoroutier de Lyon par l'Ouest. » Puis, dans le cadre de sa directive territoriale d'aménagement (DTA), il met en place, à partir de mai 2000, une procédure exceptionnelle permettant au préfet de région de faire avancer ce projet. Enfin, il confirme son choix lors du CIADT de 2003.

Ce choix rallie les faveurs d'une majorité d'institutions⁶⁵⁰ mais dévoile également des enjeux spatiaux et territoriaux qui se nouent à différentes échelles.

En tant que garant de l'intérêt national du système de transports, l'État a choisi l'option qui présentait les meilleures garanties en matière d'accueil du trafic de transit. Pour certains, qui rejettent toute idée de contournement pour prôner plutôt l'évitement de l'agglomération lyonnaise, cette vision reste trop exclusivement routière et surtout se trompe d'échelle dans les solutions proposées en postulant qu'il est possible de résoudre ces questions de portée nationale au niveau de l'agglomération. Néanmoins, les élus locaux, soucieux de ne pas perdre le privilège d'un tel équipement, soutiennent largement le projet de l'État.

A l'échelle régionale, le contournement Ouest apparaît comme celui qui permettra au nœud de communication lyonnais de fonctionner au mieux en séparant les différents trafics mais aussi comme un levier important duquel plusieurs autres projets dépendent. Lié à une nouvelle mouture de l'A.89 et au tracé de l'A.45, il doit théoriquement favoriser le désenclavement de Saint-Etienne et de Roanne et permettre le rééquilibrage de la région à l'ouest – objectif réaffirmé lors des derniers CIADT et dans la DTA de l'aire

⁶⁴⁸ DRE, CETE de Lyon, *Contournement autoroutier de Lyon : dossier pour un débat*, Préfecture de Région Rhône-Alpes, Mars 1999, p.59.

⁶⁴⁹ Il s'agit de mesures territoriales venant en complément des crédits pour les contrats de plan et devant fixer les choix stratégiques en matière de développement durable du territoire. Il est ainsi défini un schéma multimodal de transport de voyageurs et un schéma multimodal de transport de marchandises.

⁶⁵⁰ Si le Conseil Général de l'Isère s'est opposé à tout contournement et que le Conseil Régional n'a pu arrêter une position majoritaire, le Grand Lyon comme les Conseils Généraux du Rhône, de l'Ain et de la Loire se sont prononcés en faveur du contournement Ouest.

métropolitaine. Sa réalisation n'est pas uniquement destinée ici à écouler des flux mais vise aussi à orienter l'aménagement et le développement du territoire au moyen de la construction autoroutière.

Derrière ces enjeux nationaux et régionaux se dissimulent alors des préoccupations plus locales. Ce projet implique une juste interrogation quant à ses effets sur la dynamique urbaine et sur ses structures. En vérité, ce point est loin d'être clarifié tant il dépend avant tout des propriétés de l'infrastructure : la structure et la fréquence des diffuseurs ou échangeurs seront déterminantes car elles inscriront dans l'espace, selon la formule de Michel Besse, soit un "tuyau", soit un "tuyau d'arrosage". Cette distinction a structuré des oppositions essentielles lors du débat d'opportunité, car c'est là toute la différence qui existe entre un pur contournement et une rocade.

Alors que le Conseil Général du Rhône s'est prononcé en faveur de la seconde, plus propice à assurer la desserte de son territoire, les services de l'État ont souhaité au contraire limiter au maximum le nombre d'échangeurs afin de ne pas détourner cet axe de sa vocation première qui consiste à capter le trafic de transit⁶⁵¹. En clair, ils ne veulent pas refaire à l'ouest ce qui a été fait à l'est avec la rocade. En outre, ils estiment que « cette infrastructure pourrait difficilement devenir une "colonne vertébrale" autour de laquelle s'organiserait le développement, compte tenu de l'étalement urbain fort et de l'absence de pôles structurants dans la partie Nord, offrant une "prise" faible aux politiques publiques, même très volontaristes. »⁶⁵² Dans une zone où l'habitat est diffus et où la pression urbaine est forte, un tel aménagement ne pourrait alors qu'induire un développement urbain incontrôlé.

C'est d'ailleurs ce qui a incité les autorités d'agglomération à se ranger à cette position. Conformément aux objectifs du SDAL et du PDU, le futur contournement doit s'intégrer à leur yeux dans une stratégie visant à éviter la dispersion et l'étalement urbain, et à renforcer qualitativement un centre délesté du transit routier. Entre les scénarios Ouest et Grand Est, le choix du premier révèle déjà une volonté de régulation, une position plus volontariste cherchant à réorganiser l'agglomération et le refus de s'en remettre à une simple adaptation aux évolutions urbaines "naturelles"⁶⁵³. Mais « c'est aussi en limitant très strictement le nombre de diffuseurs sur cette nouvelle infrastructure que l'on pourra maîtriser le développement périphérique de l'agglomération. »⁶⁵⁴ Pour la Communauté Urbaine comme pour l'État, le contournement Ouest doit donc se limiter à ses fonctions premières d'écoulement du transit, d'autant plus qu'il traversera des espaces dont la dynamique est largement alimentée par l'agglomération mais qui

⁶⁵¹ Le projet actuel ne prévoit ni diffuseur local, ni échangeur avec l'actuelle A.47 mais le raccordement de l'A.89 au contournement ainsi qu'un échangeur avec la future A.45.

⁶⁵² DRE, CETE de Lyon, op.cit., p.45.

⁶⁵³ C'est à dire, se résoudre au glissement à l'est de l'agglomération et équiper en conséquence cette zone de développement urbain d'infrastructures routières adéquates, au risque de ne pas délester suffisamment le centre du trafic de transit.

⁶⁵⁴ cité in DRE, CETE de Lyon, op.cit., p.11.

demeurent, pour l'essentiel, extérieurs au territoire communautaire. Ainsi, l'infrastructure « serait inaccessible aux trafics locaux, c'est-à-dire sans diffuseurs, et à péage, afin d'éviter de recréer les difficultés de la rocade Est. Il est proposé que cette infrastructure passe par l'Ouest de Lyon pour rendre son trajet plus direct, améliorer la desserte des bassins de Roanne et de Saint-Etienne par les projets A89 et A45, et ouvrir davantage la région Rhône-Alpes vers l'Ouest. Dès sa réalisation, l'État s'engage à déclasser du réseau national les extrémités des autoroutes A6 et A7, ce qui permettrait à la Communauté Urbaine de Lyon de prendre toutes les mesures répondant aux objectifs du Plan des déplacements urbains et au projet d'aménagement de la presqu'île "Lyon Confluence" ». »⁶⁵⁵

A l'échelle des micro-territoires enfin, c'est l'existence même de cette autoroute qui est sujette à controverse. Au-delà des difficultés d'inscription dans l'espace inhérentes à toute infrastructure de ce type, il existe à l'ouest une réticence que l'on pourrait presque qualifier de culturelle et qui résulte en fait de la combinaison de facteurs naturels, paysagers, sociaux ou encore politiques. Plus que l'accessibilité, ce sont des valeurs liées au cadre de vie qui sont prisées par ceux que la géographie sociale a rassemblés ici. Mais, devant la perspective d'un passage en force de la part de l'État et quitte à subir ces atteintes à leur cadre de vie, ces mêmes populations et élus locaux trouveraient sans doute dans l'accès à cette infrastructure et dans ses "effets structurants" une forme de compensation : les promesses de développement véhiculées par l'autoroute grâce à ses échangeurs seraient-elles alors susceptibles sinon d'emporter l'adhésion, au moins de faciliter son acceptation ?

Dans le cas du contournement Ouest, répondre à cette question constitue un exercice prospectif périlleux. Il convient cependant d'évoquer deux tentations qui peuvent modifier les desseins actuels de l'État : la recherche d'une mixité des fonctions afin d'accroître la rentabilité d'un investissement qui s'annonce particulièrement important, alors que « le principe de concession est un principe qui est pervers si l'on veut séparer les flux »⁶⁵⁶ ; un glissement vers une solution plus proche de la rocade, susceptible d'emporter l'assentiment d'une plus grande partie des agents et institutions directement concernés et ainsi d'amoindrir les difficultés d'inscription dans l'espace. Elles reviendraient toutes deux à concevoir des diffuseurs ou des échangeurs supplémentaires, éventualité admise à travers cette interrogation désabusée d'un conseiller communautaire : « pensez-vous raisonnablement qu'une position volontariste sur ce sujet peut être tenue ? A ma connaissance, il n'existe pas un seul exemple de voirie autoroutière aussi proche d'une grande agglomération conçue sans diffuseurs. »⁶⁵⁷

⁶⁵⁵ Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Réseau Ferré de France, *Les contournements autoroutier et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Débat public*, 2001, p.8.

⁶⁵⁶ G. BUNA, Séance publique du Conseil du 19 avril 1999, *Bulletin officiel de la Communauté Urbaine de Lyon*, Août-Septembre 1999, p.1091.

⁶⁵⁷ M. MANSOT, Séance publique du Conseil du 19 avril 1999, *Bulletin officiel de la Communauté Urbaine de Lyon*, Août-Septembre 1999, p.1098.

Dans les inévitables méandres du processus de décision, les contraintes de toute sorte et les "sirènes autoroutières" peuvent fort bien pervertir la finalité initiale d'un projet qui s'éloignerait d'une stratégie plus volontariste pour revenir vers une forme d'aménagement plus proche du "fil de l'eau". Ces réserves traduisent la fragilité de la nouvelle logique territoriale de l'automobile qui tend à émerger avec la génération des contournements urbains autoroutiers.

Des contournements potentiellement porteurs d'une nouvelle logique territoriale

Le principe même de contournement est en effet porteur d'un nouveau type de territoire de l'automobile en milieu urbain. En excluant certains types de trafic, en les rejetant hors de l'espace urbain dense et en les repoussant aux marges de l'agglomération, il s'inscrit théoriquement dans l'avènement d'une nouvelle logique territoriale de l'automobile, celle de l'automobile-contestée.

Contrairement à ce qui prévalait auparavant, l'adaptation de l'espace urbain à ce mode de transport, y compris au moyen d'aménagements parfois douloureux et déstabilisants à l'égard des formes urbaines constituées, n'apparaît plus comme une règle uniforme. Elle connaît des exceptions qui tiennent à la qualité des espaces urbains concernés. Certaines parties de la nébuleuse urbaine, certains lieux cessent de mettre l'accessibilité automobile au premier rang de leur priorité et leur opposent un souci de fonctionnement plus qualitatif. Ce territoire de l'automobile-contestée, tel qu'il se dessine, reste toutefois un territoire automobile, et ce d'autant plus qu'il ne peut que cohabiter avec celui de l'automobile-reine, même si cela se fait à distance. Ce sont là les deux formes contemporaines, à la fois concurrentes et complémentaires, du territoire urbain de l'automobile, qui portent sur des espaces différenciés.

Les contournements autoroutiers demeurent des éléments indiscutables du système automobile et appartiennent sans conteste à ce que nous avons coutume d'appeler son territoire. Réalisés à l'extérieur de l'espace urbain dense, là où l'urbanisation a cessé d'être un processus continu, ils permettent le maintien d'une mobilité individuelle à grande vitesse : ils procèdent à n'en pas douter de cette volonté, située entre désir et nécessité, encadrée par les pouvoirs publics et exprimée par les possesseurs de voiture particulière. Seulement, dans ce cadre global, ils introduisent une nuance importante en étant porteurs d'une autre logique territoriale qui ne s'exprime pas sur les voies qu'ils dessinent mais, en négatif, dans des espaces qui ont mis la vitesse entre parenthèses ou sous contraintes. Ces espaces sont ceux qui correspondent traditionnellement à ceux du centre-ville, lieu de densité marqué par la permanence de strates urbaines anciennes et siège d'une urbanité symbolique qui s'étend sur l'ensemble de l'agglomération.

Le triomphe de l'automobile à grande vitesse sur le contournement tend donc ici à avoir pour corollaire sa contestation dans le centre. Tandis que les politiques publiques y parlent de réappropriation de l'espace et de régénération urbaine, elles commencent également à évoquer sa protection à l'égard de la voiture particulière. L'idée même de protection indique que ce moyen de transport y est encore largement dominant, ce que l'étude des schémas de mobilité dans l'agglomération lyonnaise nous a confirmé par

ailleurs en révélant que la mobilité automobile continuait à croître dans le cœur de l'agglomération. Cette orientation politique résulte bien d'une nouvelle logique de production territoriale, marquée par la volonté d'épargner les centres des flux jugés inutilement nuisibles, et ne tient pas de l'aménagement adaptatif, consécutif au constat d'un espace de plus en plus déserté par les flux automobiles. Finalement, contrairement aux rocade qui résultent de la dynamique périurbaine et qui participent d'un territoire auto-produit, le principe du contournement obéit dans l'idéal à une production exogène d'un territoire de l'automobile-contestée.

Cela révèle l'ambiguïté – voire l'ubiquité – du paradigme du *traffic around towns*. Apparemment fortement lié à l'avènement d'un modèle urbain dit "de rocade", il peut aussi s'accommoder de la permanence d'un modèle urbain radio-concentrique dans lequel le centre reste une référence et l'objet de nombreuses attentions. Cette combinaison est plus complémentaire qu'il n'y paraît : la fonction résidentielle des espaces denses a sans doute aussi tiré, en termes de modération de la pression croissante de la rente foncière⁶⁵⁸, des avantages de la dynamique de l'urbanisation périphérique ; cette dynamique, si elle a d'abord été liée aux grandes voiries radiales, est aujourd'hui soutenue par de nouvelles voies rapides, par le biais de leur fonction respective de rocade ou de contournement. On observe alors l'établissement d'une hiérarchie urbaine, dans laquelle chaque niveau correspond à un seuil d'accessibilité et à une qualité de vie spécifiques. Dans ce nouveau modèle spatial, le centre symbolique de l'agglomération peut gagner à s'affranchir quelque peu de l'accessibilité automobile et à reconsidérer la place dévolue à ce mode.

Dans ce subtil dosage des logiques territoriales de l'automobile-reine et de l'automobile-contestée, les différences, à l'image de ce qui peut faire d'un contournement une rocade, sont parfois ténues : elles dépendent autant des paramètres spatiaux que des données politiques propres à chaque cas.

5.2.2. Rocades et contournements dans les politiques urbaines de Lille et Stuttgart

Ayant souvent stigmatisé la "pensée unique automobile", la mise en perspective du cas lyonnais avec Lille et Stuttgart pourrait ne pas faire exception à cette règle, si nous en restions à la simple volonté contemporaine de réaliser des contournements pour l'instant largement inachevés. En revanche, au-delà des inévitables particularismes locaux, cette vision monolithique s'effrite de manière notable, lorsqu'on s'intéresse aux logiques propres à ces programmes et aux principes fonctionnels qui les motivent et qu'ils induisent.

5.2.2.1. Rcade et contournement lillois dans le cadre du territoire de

⁶⁵⁸ ce qui ne veut pas dire que celle-ci ne s'accroît pas et qu'elle n'est pas à l'origine de phénomènes de "gentrification" ou encore d'affinage commercial et tertiaire. Mais, comme le souligne Yves Crozet, « les moyens de transport qui transforment les distances en durée de déplacement autorisent un élargissement du champ d'attraction de la ville tout en luttant contre la pression foncière » (1994, op.cit., p.44).

l'automobile-reine

En la matière encore une fois, la conurbation lilloise ne se distingue guère de prime abord de l'agglomération lyonnaise en matière d'infrastructures de contournement. Malgré l'ambition affichée dans les plans des années 70, les nombreuses ceintures routières que ceux-ci comportaient sont restées pour l'essentiel lettre morte. Mais aujourd'hui, comme pour la capitale rhodanienne, le bon fonctionnement d'un carrefour lillois enclavé en zone urbaine dense et marqué par d'importants problèmes de saturation suscite l'inquiétude. Alors qu'un projet de rocade⁶⁵⁹ a été récemment mené à son terme, la grande affaire de ces prochaines années est la réalisation d'une voie rapide de contournement (figure 46). Pourtant, les logiques territoriales sous-jacentes à cette situation apparemment similaire se révèlent profondément différentes.

L'agglomération lilloise entre en effet dans l'ère des contournements avec le souci premier de compléter son réseau routier. La convergence de l'ensemble des flux automobiles vers les zones denses est certes qualifiée de « choix discutable »⁶⁶⁰ mais on n'en est pas encore à parler d'erreur à réparer. De même, il est volontiers admis que la hiérarchisation du réseau viarie est une nécessité, toutefois les édiles persistent à raisonner en termes d'insuffisance plus que d'inadaptation de ce réseau. La dimension spatiale est donc d'abord présente à travers un impératif d'irrigation et de maillage. Le schéma directeur constate alors simplement que « l'absence d'un réel contournement de la métropole, aussi bien dans le sens nord-sud qu'est-ouest, constitue la principale faiblesse d'un réseau maillant correctement le territoire »⁶⁶¹ sans évoquer d'éventuelle réorganisation.

⁶⁵⁹ Nous n'évoquerons pas ici la rocade Est, qui n'a de rocade que le nom puisqu'elle constitue en vérité l'autoroute intra-urbaine, qui est en quelque sorte à Lille ce que l'A.6 est à Lyon.

⁶⁶⁰ Syndicat Mixte pour la révision du Schéma Directeur de l'Arrondissement de Lille, 2002, op.cit., p.139.

⁶⁶¹ Syndicat Mixte pour la révision du Schéma Directeur de l'Arrondissement de Lille, 1997, op.cit., p.107.

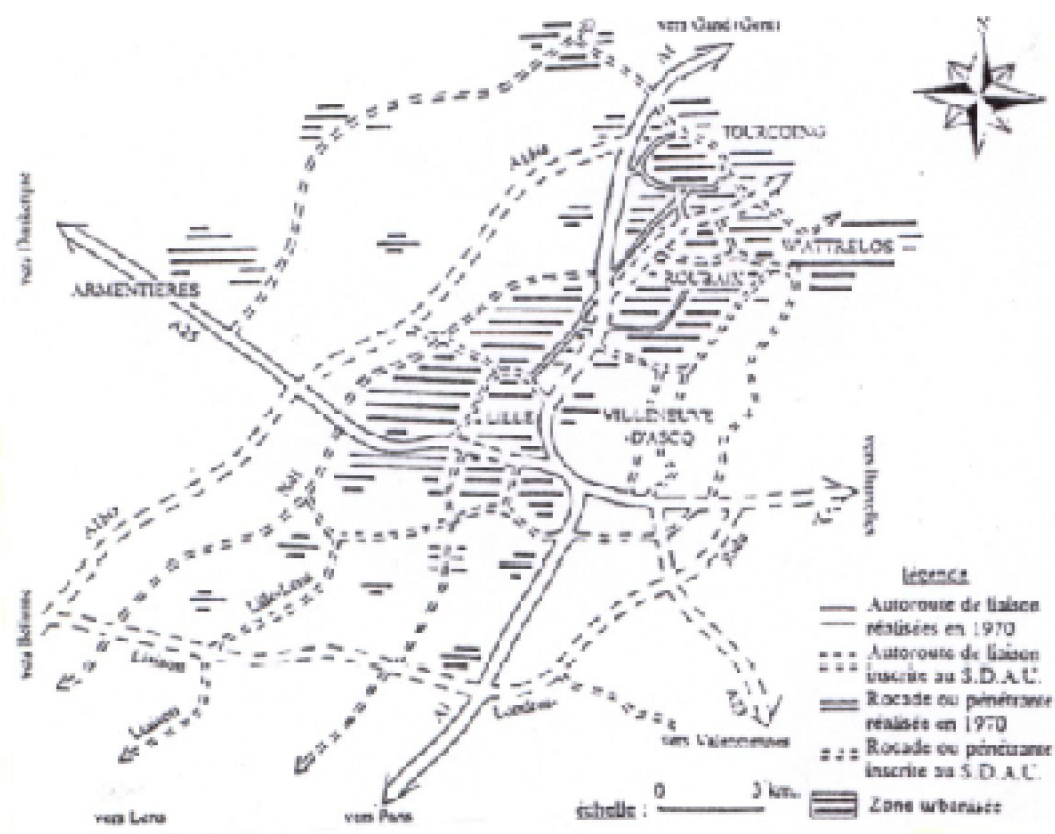
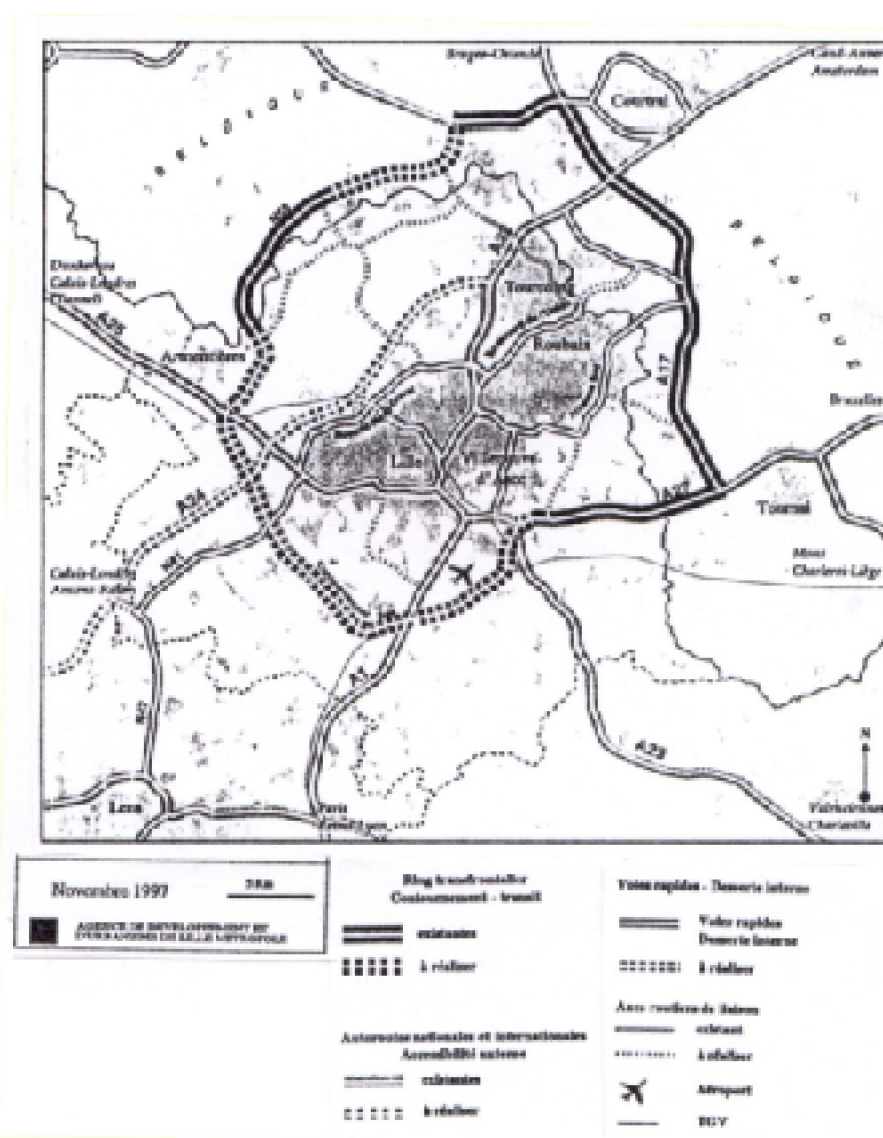


Figure 46- Du SDAU... au Schéma Directeur, naissance d'un grand ring transfrontalier



... au Schéma Directeur, la naissance d'un grand ring transfrontalier

Source : Rapport justificatif du SDAU, Schéma Directeur de développement et d'urbanisme 1997

En fait, si la métropole s'est déjà dotée d'une rocade, cette dernière répondait à un besoin de liaison routière à grande vitesse sur un versant de la métropole qui en était dépourvu, et ce dans une optique de développement économique. Mise en chantier en 1982, la rocade Nord-Ouest a été construite en plusieurs étapes sous maîtrise d'ouvrage de l'État puis du Conseil général⁶⁶². Son phasage est d'ailleurs assez significatif. Le premier tronçon, achevé en 1984, a permis de desservir les activités économiques de la banlieue nord-ouest de Lille. Connecté à l'A.25, il assure alors la desserte d'un tissu urbain mal structuré et fortement imperméable à la circulation. En ayant pour charge d'y distribuer le trafic, il cherche à redynamiser un secteur durement touché par la récession

⁶⁶² pour cause de décroisement des financements. L'infrastructure dans sa totalité a été financée, par ordre d'importance, par l'Etat, le Conseil Général et la Communauté Urbaine.

économique et mal desservi par l'automobile. Les deux dimensions sont ici totalement imbriquées. Dans un second temps beaucoup plus tardif, la rocade Nord-Ouest se relie en 1994 à l'A.22 et à la Voie Rapide Urbaine (VRU) à l'est. Réalisée dans son intégralité, elle « permet d'organiser la desserte routière du nord-ouest de la métropole et de servir de liaison privilégiée entre les bassins d'habitat et de travail de Tourcoing, Lomme et Armentières. »⁶⁶³ Sa fonction est alors multiple : elle met l'accent sur la desserte de cette partie de la métropole et notamment de ses activités économiques⁶⁶⁴ ; elle permet également de relier l'ouest au versant nord-est en mettant en rapport leurs potentialités économiques ; enfin elle facilite le transit entre l'ouest et le nord-ouest de l'agglomération et, en l'absence de l'A.24, dévie de Lille les flux allant de l'A.22 à l'A.25.

Son tracé, très proche des zones urbaines, est révélateur de sa fonction première. Suffisamment en marge des zones bâties pour ne pas avoir à supporter de trop fortes contraintes d'inscription dans l'espace, elle s'y accole pour être le plus efficace possible à leur égard. C'est ainsi qu'aujourd'hui elle peut prétendre à devenir l'épine dorsale qui structurera ce corridor urbain, en essayant de ne pas être un facteur de trop grande mutation pour les secteurs agricoles des zones périurbaines malgré les fortes pressions qui s'y s'affirment. Pour l'instant, la rocade a en tout cas contribué à "tirer" la métropole lilloise vers l'ouest, dans un mouvement où les demandes d'extension résidentielle et d'implantation d'activités économiques correspondent aussi à des phénomènes de délocalisation à l'intérieur de l'agglomération.

En ce qui concerne les dynamiques relatives au territoire de l'automobile, il s'agit donc clairement d'un processus d'extension spatiale et non de réorganisation. Il est d'ailleurs prévu d'adjoindre à cette voie « une pénétrante nord-ouest, qui permettrait de favoriser les échanges entre la rocade nord-ouest et le centre de Lille. (...) Compte tenu de la densité de l'urbanisation dans ce secteur, elle devrait être réalisée partiellement en souterrain. »⁶⁶⁵ Le principe propre à l'automobile-reine, qui suppose que l'aménagement de l'espace métropolitain offre un maillage routier toujours plus performant en complément de bonnes conditions d'accès au centre, est ici respecté.

Ces dernières années néanmoins, le grand projet de voirie qui a agité la métropole du Nord n'est pas un projet d'accessibilité ou de desserte interne mais un ambitieux « bouclage de la métropole transfrontalière » par un grand ring. Alors que la partie belge de ce ring est plus avancée⁶⁶⁶, sa concrétisation impose de mener à bien un vaste chantier du côté français, celui du contournement Sud. Ce barreau est un programme relativement nouveau issu d'un compromis entre deux anciens projets du SDAU, l'un étant devenu inutile – la liaison Londres-Ruhr court-circuitée par le littoral belge –, l'autre

⁶⁶³ Syndicat Mixte pour la révision du Schéma Directeur de l'Arrondissement de Lille, 1997, op.cit., p.142.

⁶⁶⁴ Elle permet notamment l'accès à trois centres commerciaux, ceux d'Englos (pour lequel Auchan a d'ailleurs pris en charge, à hauteur de 33 millions de francs – 5 millions d'euros –, l'accès au centre commercial), de Lomme et de Wasquehal.

⁶⁶⁵ Syndicat Mixte pour la révision du Schéma Directeur de l'Arrondissement de Lille, 1997, op.cit., p.142.

⁶⁶⁶ non pour des raisons liées au fonctionnement de la métropole française mais parce que cette partie du grand ring est en fait essentiellement constituée d'autoroutes de liaison interurbaines à l'échelle du territoire belge.

irréalisable – la rocade Sud rattrapée par l'extension urbaine. Sa fonction, en mélangeant transit et desserte locale, illustre bien cette double paternité. En fait, sa genèse comme son avenir semblent procéder d'un inévitable compromis. Financé par l'État et le Conseil Général, son tracé s'est affiné peu à peu en fonction du maximum de trafic à en attendre mais aussi dans le souci d'épargner la zone la plus vulnérable des champs captants⁶⁶⁷ qu'il doit traverser. Ce contournement est conçu pour organiser une meilleure répartition des transits en provenance des grandes pénétrantes autoroutières⁶⁶⁸ : il s'adresse notamment aux flux est-ouest qui empruntent actuellement un périphérique Sud engorgé ainsi qu'aux flux nord-sud dans l'espoir d'en libérer l'entrée Sud de Lille et la rocade Est. Mais on parle aussi d'en faire un axe structurant du sud de l'agglomération avec tout ce que cela implique dans un espace en devenir où la question de l'urbanisation reste encore en suspens : certes, une politique de sanctuaire entend protéger les zones de très forte vulnérabilité ; toutefois, comme les événements semblent le dessiner, la volonté de contrôler le processus d'urbanisation autour de la voie sera sans doute contrariée par les concessions nécessaires à son inscription sur le terrain.⁶⁶⁹

Ce projet d'envergure s'engage aujourd'hui de manière partielle. Pour l'instant, seule la réalisation de sa partie orientale entre l'A.1, l'A.23 et l'A.27 est en cours de négociation entre l'État et les partenaires régionaux. Elle permettrait déjà de soulager l'entrée sud de l'agglomération, en établissant une connexion plus précoce entre les trois radiales autoroutières et en offrant aux flux de transit nord-sud un itinéraire alternatif extérieur à la métropole. Elle présente également l'avantage d'être moins contestée car localement attendue afin d'améliorer la desserte d'éléments stratégiques comme l'aéroport, le Centre Régional des Transports de Lesquin ou le futur parc d'activités à haute technologie dont l'implantation est projetée sur le site de la Haute-Borne au sud de Villeneuve d'Ascq.

Malgré des ressemblances apparentes avec Lyon, les rocades et contournements lillois ne s'accompagnent pas toutefois de véritables projets de réduction de pénétrantes, bien au contraire.⁶⁷⁰ La logique territoriale consiste à réaliser les infrastructures routières censées répondre aux besoins de l'agglomération, combinant ainsi des pénétrantes fortes, support des processus de métropolisation, et des ceintures permettant la desserte automobile périurbaine. A l'articulation de ces deux réseaux, l'aménagement de portes

⁶⁶⁷ dont les nappes aquifères fournissent plus du tiers de l'eau potable de la métropole. Leur protection a constitué un des motifs pour lequel le préfet a annulé le Schéma Directeur approuvé en 1994. Elle a ensuite motivé la nouvelle annulation, prononcée en avril 2000 par le Tribunal Administratif, du schéma directeur et d'urbanisme de la métropole. Si bien que, dans le dernier schéma directeur de 2002, le bouclage initialement prévu s'estompe pour se faire plus au sud...

⁶⁶⁸ C'est pourquoi, en raison d'un éloignement trop important de la métropole, la Rcade Minière (A.21) pourrait difficilement lui servir d'itinéraire de substitution comme certains l'ont proposé – outre le fait que cette voie est déjà saturée et qu'elle offre peu de possibilités d'élargissement. Parallèlement, la réalisation du contournement Sud devrait logiquement relativiser l'utilité de l'A.24. Pourtant, les deux projets coexistent toujours dans le Schéma Directeur.

⁶⁶⁹ Ainsi, c'est souvent l'annonce du principe de sanctuaire qui a paradoxalement avivé les préoccupations écologiques des maires des communes concernées et révélé d'autres attentes de leur part.

⁶⁷⁰ Les actions s'orientent au mieux vers un traitement paysager de ces infrastructures.

doit contribuer, « par leur qualité urbaine et architecturale » et non par une politique de densification et de rabattement des lignes de transports collectifs, à l'identification des entrées d'une métropole qui cherche encore aujourd'hui à se doter d'un maillage routier inspiré des plans des années 70.

Le caractère multipolaire de l'agglomération lilloise amène enfin à la conception d'autres types de contournement, les rocades de proximité. Aujourd'hui, les principaux noyaux urbains de la conurbation – Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq – font l'objet de tels projets. A l'instar de la rocade Est, ces derniers se distinguent par l'ambiguïté qui s'établit entre leur dénomination et leur fonction réelle. L'Antenne Sud de Roubaix⁶⁷¹ qui s'achève pour l'instant dans les champs au sud-est de Wattrelos doit ainsi rejoindre le réseau belge⁶⁷² afin de constituer « une infrastructure majeure pour l'accessibilité du nord-est de la métropole. »⁶⁷³ En réalité, ces axes de contournement cherchent à apporter à des secteurs, que les décideurs locaux sont prompts à considérer enclavés, un oxygène routier, vecteur supposé d'attraction économique. Si le contournement Est de Villeneuve d'Ascq doit aider à renforcer la fonction métropolitaine de la Ville Nouvelle et à désengorger la rocade Est, il est également susceptible, en reliant l'A.27 à la pénétrante Sud de Roubaix, de capter une partie du trafic qui doit être normalement reporté sur le grand ring. Entre complémentarité et concurrence, entre contournement et accessibilité, ces rocades de proximité manquent de la clarté nécessaire à la création d'un réseau routier réellement hiérarchisé.

Pour l'heure, il n'apparaît pas en tout cas de véritable volonté de protection de ces noyaux urbains. Dans la conurbation lilloise, l'influence spécifique du schéma spatial multipolaire est porteur d'un foisonnement routier qui concourt à un maillage du territoire selon une logique de vitesse et d'accessibilité accrue. Il n'existe pas de démarche initiant une véritable logique territoriale de l'automobile-contestée, ce qui prouve que les infrastructures n'ont que la valeur que leur donne leur intégration dans une politique plus globale : ici, c'est sur l'amélioration quantitative et qualitative de la réticulation de l'espace urbain selon une logique de desserte automobile que se focalise la réalisation de rocades et de contournements, dans la mesure où elle se borne à proposer une augmentation de l'offre d'infrastructures routières rapides et finalement une extension sans contrepartie du territoire de l'automobile-reine.

5.2.2.2. « So wenig wie möglich – so viel wie nötig »⁶⁷⁴

⁶⁷¹ Son appellation d'origine est rocade Est. Prioritaire dans le SDAU, cet axe de contournement, outre qu'il reste inachevé, a vu sa capacité réduite pour des raisons financières, suite au désengagement de l'Etat qui a finalement considéré, après plusieurs revirements, qu'elle faisait double emploi avec la Voie Rapide Urbaine alors en construction. Il s'agit aujourd'hui d'une infrastructure à 2x1 voies dont le financement est assuré à 60% par le Conseil Général et à 40% par la CUDL.

⁶⁷² Mais, comme pour le grand ring, les projets qui touchent au territoire belge sont d'abord des vœux pieux.

⁶⁷³ Syndicat Mixte pour la révision du Schéma Directeur de l'Arrondissement de Lille, 1997, op.cit., p.142.

⁶⁷⁴ **Aussi peu que possible – autant que nécessaire.**

Cet aphorisme résume assez bien la politique actuelle menée par la ville de Stuttgart en matière de grandes voiries en général comme de contournements en particulier. Ce qui ne signifie pas qu'elle n'ait pas connu elle aussi de période d'abondance voire de surplus de projets et qu'elle ait mis un terme au développement de son réseau routier.

Symbole de ce temps révolu, le *GVP* de 1962 prévoyait un système de contournement à trois niveaux (figure 47) : un demi-ring extérieur formé par le croisement des autoroutes⁶⁷⁵, un ring moyen et le city-ring autour du centre-ville. En matière de transit national et international, Stuttgart ne connaît certainement pas le même degré de contraintes que Lyon et Lille mais elle le doit aussi, selon un modèle commun à l'ensemble des grandes villes allemandes, à la localisation de son carrefour autoroutier hors de la zone urbaine dense. Le ring extérieur a donc joué le rôle qui lui a été dévolu, à savoir exclure ce transit de longue distance du cœur de la ville. En revanche, la commune souffre fortement de la non-réalisation d'un ring moyen qui devait améliorer les liaisons entre les quartiers extérieurs de Stuttgart et les communes voisines en déviant ces flux du centre-ville.

A l'image de son barreau Sud, la *Filderquerstrasse*, ce ring moyen n'a pas vu le jour malgré sa présence répétée dans les plans. La construction de la *Filderquerstrasse* était déjà projetée en 1947 et l'a été jusqu'à la fin des années 70. Dans un premier temps, son coût lié aux problèmes topographiques rencontrés l'a pénalisé par rapport à l'immensité des besoins de la reconstruction et à la priorité accordée au réseau radial. Lors du plan de réduction du réseau de grande voirie de 1973 (*Reduziertes Netz der Hauptverkehrsstrassen*), elle réussit à se maintenir dans un ring moyen qui s'effrite. La sévère sélection de ce plan, qui cherche à organiser des contournements routiers en privilégiant ceux qui permettent d'assurer les délestages les plus importants, la place même au premier rang des priorités : connectée aux pénétrantes les plus puissantes, la *Filderquerstrasse* doit évacuer les trafics parasites du centre-ville et de plusieurs quartiers "extérieurs" de la commune ; elle s'impose ainsi comme une limite à partir de laquelle les capacités des radiales ne doivent plus être augmentées et le développement des transports collectifs devient prépondérant. Victime du syndrome "Ouest lyonnais", son inscription dans l'espace n'en demeure pas moins problématique : aux yeux de riverains qui sont pourtant parmi les plus motorisés de la commune, ses bienfaits apparaissent nettement moins importants que les problèmes environnementaux qu'elle engendrerait.

⁶⁷⁵ et complété au Nord par un contournement qui n'a jamais été réalisé (*Nord-Umgehung*).

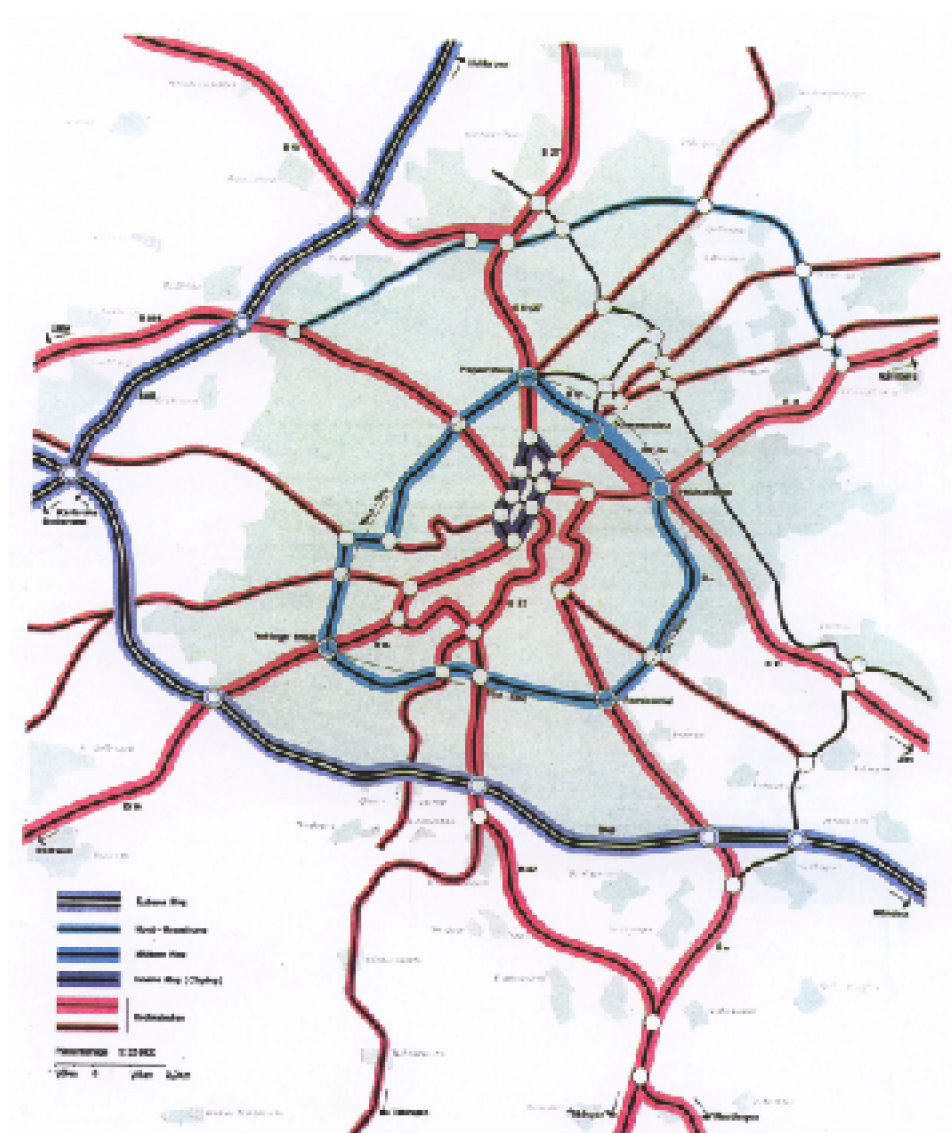


Figure 47- Le programme de réseau de grande voirie du Generalverkehrsplan de 1962

Source : GVP I

Désireuse de mener à bien une politique d'amélioration de la qualité de vie dans les noyaux urbains d'habitation qui passe par la suppression des trafics de transit et par l'aménagement de zones "Tempo 30", la municipalité se doit de réaliser de nouvelles voies de contournement et de collecte du trafic. Devant les oppositions aux grands programmes de réticulation et de contournement routiers, le *Gesamtverkehrsplan* (*GesVP*) de 1977 propose alors de morceler ces aménagements : au sud, le ring extérieur (A.8) doit se substituer à la *Filderquerstrasse* ; partout où ils sont réalisables les tronçons du ring moyen sont maintenus ; mais surtout, de nouveaux contournements sont envisagés, limités à l'échelle de chaque noyau urbain à reconquérir. Ces contournements de proximité, assurés au besoin par des tunnels lorsque les conditions l'imposent, composeront le socle de revitalisation des quartiers les plus pénalisés par la circulation routière.

Outre le Tunnel d'Heslach, plusieurs contournements de quartiers de Stuttgart ont ainsi été réalisés : celui de Weilimdorf à l'ouest par la B295, celui de Bad Canstatt à l'est par la B14/B312 ou encore celui de Stuttgart-Ost par la B10 à Gablenberg. D'autres sont en projet : celui de Feuerbach et d'Hedelfingen grâce à des tunnels. La plupart étaient inscrits depuis longtemps dans les différents plans mais il aura fallu cette inversion des priorités et l'abandon progressif des grands contournements pour qu'ils se concrétisent ou qu'ils soient en voie de l'être. Leur mise en chantier s'étale dans le temps car ces aménagements comportent souvent des infrastructures souterraines et s'avèrent à ce titre très coûteux. En fractionnant la décision, en se rapprochant de la réalité des micro-territoires et en rendant leurs effets plus prévisibles et plus directement perceptibles, ils présentent en revanche l'avantage d'être plus attendus que contestés.

Ces réalisations témoignent de l'intérêt porté à la protection des espaces urbains traversés par les infrastructures automobiles. La solution consistant à enterrer le trafic de transit permet d'ouvrir la voie à une revitalisation de ces quartiers et de réduire les nuisances liées aux nouvelles voies. Mais ces contournements s'inscrivent dans une logique plus globale de réponse aux problèmes urbains contemporains. D'abord, ils tendent à juguler le départ des habitants de la commune centre en œuvrant pour l'amélioration de la qualité de vie au sein des quartiers. Ensuite, ils cherchent à atténuer les effets de cette exurbanisation : ce phénomène génère un accroissement des migrations alternantes en raison de la mobilité résidentielle des travailleurs du centre ; pour que les emplois ne suivent pas les habitants, les infrastructures automobiles doivent alors maintenir une bonne accessibilité des principaux noyaux urbains de Stuttgart.

La génération des contournements de quartier peut donc être interprétée de deux manières opposées mais néanmoins convergentes : comme des infrastructures au service de la protection des espaces urbains traversés – objectif explicite – ou comme de nouvelles voies visant à assurer une plus grande facilité d'écoulement du trafic en les soustrayant aux contraintes des espaces denses – objectif plus implicite. C'est toute l'ambiguïté d'un projet comme celui du tunnel de *Pragsattel*, sous le *Rosensteinpark* et le zoo *Wilhelma*⁶⁷⁶, qui doit normalement être réalisé à l'horizon 2006-2007 : la B10 y gagnera une continuité qui participera certes à la clarification des itinéraires empruntés par les flux automobiles mais également à la fluidité du transit entre l'est et le nord.

On assiste donc bien à une production continue du territoire de l'automobile selon un processus endogène. Simplement, les déterminants spatiaux font que, contrairement à Lille et à Lyon, ces contournements souscrivent relativement peu au modèle urbain de rocade et qu'ils s'inscrivent ici dans un schéma polynucléaire hérité qu'ils cherchent à soutenir. L'existence d'un modèle territorial automobile à géographie variable explique en filigrane pourquoi à Lyon « la création de contournements pour protéger les centres-villes secondaires n'a pu être systématisée. »⁶⁷⁷ Mais la volonté de protection des noyaux urbains dépasse, et de beaucoup, ce qu'on pourrait être tenté de réduire à un simple déterminisme spatial. En fait, elle souligne l'existence d'une certaine cohérence dans les

⁶⁷⁶ Il s'agit d'un projet ancien intégré au ring moyen et qui se trouve relancé par le programme Stuttgart 21.

⁶⁷⁷ SYTRAL, 1997, op.cit., p.14.

politiques urbaines, cohérence fondée sur des principes généraux qui datent de plus de vingt ans : si les contournements chargés de délester les zones d'habitation de leur transit peuvent concourir à une forte concentration des flux et, de ce fait, créer de fortes pressions sur le territoire de l'automobile, ils ne doivent pas induire une augmentation substantielle des capacités de trafic en direction du centre-ville ou des centres secondaires – capacité qui entrerait de plus en concurrence directe avec les transports collectifs. Cette ligne politique prend enfin le parti d'un aménagement qualitatif afin de conserver aux zones concernées leur attractivité. C'est cette ligne qui, quand elle est respectée, intègre les contournements dans un processus territorial participant d'une contestation de l'automobile-reine : à cet effet, elle peut compter sur le soutien appuyé des habitants des quartiers en question, soutien d'autant plus efficace qu'il est généralement relayé par des formes d'organisation sociale rodées et efficaces ; quant aux agents économiques, ils demeurent certes extrêmement sensibles à toute amélioration de l'accessibilité routière mais ils s'avèrent également de plus en plus réceptifs à l'image véhiculée par la préservation d'une certaine qualité de vie urbaine, même si cela doit se faire au prix d'une présence automobile plus discrète.

Le dénominateur commun le plus évident de nos trois exemples réside dans le fait que les infrastructures de rocade et de contournement ne constituent généralement qu'un deuxième temps de la production du territoire de l'automobile. La dynamique qui anime ce dernier s'en trouve soumise à des facteurs d'un type différent. La dimension spatiale n'y est plus intégrée comme un paramètre mais tend à se transformer en donnée. On peut alors être tenté de placer les facteurs géographiques au cœur des réflexions sur la nature des logiques portées par la réalisation de ces nouvelles voies, en se demandant comment ces dernières suivent les évolutions spatiales d'une mobilité urbaine automobile devenue dominante ou de quelle façon l'organisation socio-spatiale des villes interagit avec l'évolution du réseau routier. C'est partiellement d'un éclairage sur ces questions dont est porteur la comparaison entre Lyon, Lille et Stuttgart : en l'occurrence, elle contribue à dévoiler l'importance cruciale des phénomènes de centralité pour des voies qui sont destinées à organiser le contournement de ces espaces, tout en étant sensibles aux différentes polarités urbaines.

Mais il s'agit également d'initier une réflexion plus générale sur le statut des politiques territoriales. La structuration et l'organisation de l'espace urbain sont des "données" qui restituent l'image d'une société. Si les politiques choisissent de se soumettre à un certain nombre de contraintes spatiales, c'est aussi parce qu'elles cristallisent des rapports de pouvoir spécifiques entre les agents et les groupes sociaux. Dans une dynamique territoriale qui se fait endogène, la marge des politiques semble donc se restreindre. Pourtant même le maintien d'une stratégie qui vise à suivre le "fil de l'eau", comme à Lille, constitue un positionnement politique, nécessite un engagement et implique une certaine stabilité dans la structure du champ concerné. A l'inverse, les rapports sociaux n'étant pas immuables, les agents et les institutions sont susceptibles d'évoluer dans leur positionnement à l'intérieur de l'espace de jeu : cela est actuellement le cas de manière sensible à Lyon, tandis qu'à Stuttgart l'évolution paraît à la fois plus nette et plus précoce. Ce n'est qu'à cette dernière condition, et dans des proportions qui restent aujourd'hui encore limitées, que rocades et contournements peuvent paradoxalement devenir les instruments de politiques dans lesquelles l'accessibilité automobile n'est plus l'alpha et

l'oméga de tout aménagement urbain.

Concrètement, l'étude de ces nouvelles autoroutes urbaines nous montre la contradiction profonde qui existe entre la réalisation d'une nouvelle infrastructure routière et la volonté politique de s'affranchir du territoire de l'automobile, tant elles sont l'image même de l'extension de ce territoire. Néanmoins, ces réorganisations du réseau de voirie introduisent naturellement des différenciations spatiales qui, bien relayées par les politiques d'aménagement urbain, peuvent entraîner l'avènement d'un territoire à deux vitesses : celui de l'automobile-reine et celui de l'automobile-contestée. Dans ce cadre, les boulevards périphériques doivent-ils être considérés comme les prémisses du premier ou la condition voire la limite du second ?

5.3. La longue histoire des boulevards périphériques

« Dans la bidonville où j'habitais au début des années soixante, au lieu-dit la Feysine, entre Lyon et Villeurbanne, nos baraques étaient séparées du reste du monde par le Rhône et le boulevard de ceinture. Du côté du Rhône, on apercevait les belles maisons de Caluire surplombant le coude du fleuve et le département de l'Ain naissant, et, du côté du boulevard, c'était une ligne d'horizon, de démarcation. Passé cette frontière, nous étions dans la grand-ville, passibles d'égarement ou d'accident. Voilà pourquoi nos parents nous interdisaient de nous aventurer dans cette contrée inconnue et dangereuse. Pour eux, le boulevard de ceinture, qu'ils prononçaient *El Boulfar*, c'était pire qu'une autoroute qui frôlait leurs enfants turbulents et qui pouvait à tout moment les emporter. C'était la mauvaise voie à ne pas suivre. » Azouz Begag, "Le boulevard et la prostituée"⁶⁷⁸

Les boulevards périphériques – déjà boulevards mais encore périphériques, ou encore boulevards mais déjà périphériques – constituent des éléments à part dans le paradigme du *traffic around towns*. Certes, par de nombreux aspects, ils sont assimilables à des rocadés de contournement telles que nous en avons donné à voir précédemment. Ils occupent néanmoins une place spécifique dans les politiques urbaines, autant en raison de l'ancienneté de leurs origines, de la symbolique qui leur est attachée, de leurs mutations que des fonctions urbaines et circulatoires qu'ils assument.

Pendant longtemps, le ville, entourée de ses murailles, s'est vue close et circulaire. Elle entretient alors cette représentation d'un ensemble isolé, séparé de l'extérieur par des limites qui l'enferment et la protègent à la fois. Peu à peu, au cours du XIXe siècle, elle s'ouvre sur l'extérieur, sur sa périphérie et estompe la séparation physique d'avec ses faubourgs. Puis, pour tenter d'organiser son évolution vers l'extérieur, des plans d'extension sont conçus. Face à ce processus, les anciennes fortifications deviennent inutiles et gênantes, et c'est à leur place que s'érigent souvent les boulevards de ceinture.⁶⁷⁹ Tout en se chargeant d'une fonction d'irrigation et de desserte des nouveaux espaces de l'urbanisation, ils ne parviendront pas néanmoins à s'abstraire totalement de cette

⁶⁷⁸ in *Lyon ville écrite, op.cit., p.193.*

⁶⁷⁹ même si la transition entre les deux s'est fréquemment révélée longue et complexe.

image de barrière, image inconsciente léguée par l'histoire, celle des fortifications. Leur emprise perpétue généralement un rôle de "joint" urbain ou, à défaut, une réalité de coupure. Dans les esprits, il n'est pas rare que les boulevards de ceinture aient été tout à la fois des voies censées alléger la circulation à l'intérieur du tissu urbain central, structurer la progression de l'urbanisation mais aussi, telle une barrière, l'endiguer.

Avec la croissance des flux automobiles, « transiter à travers une ville est devenu un exploit toujours long et souvent dangereux, aussi essaie-t-on, par la création des boulevards périphériques, d'éviter de plus en plus la traversée des villes à ceux qui n'y ont pas directement à faire. »⁶⁸⁰ Au fur et à mesure, les boulevards de ceinture vont donc affirmer une vocation première : en évitant les difficultés inhérentes à un passage obligé par le centre, ils assurent plus efficacement l'écoulement et la distribution du transit interne à l'agglomération. Ainsi, à Lyon, « en 1960, c'est le transit qui est favorisé : deux réalisations en témoignent, la traversée de la ville et le Boulevard Laurent Bonneval. »⁶⁸¹ En devenant boulevard périphérique, le boulevard de ceinture précise sa fonction mais il va également changer de forme. Pour mieux écouler le transit, il se transforme en voie rapide, s'adaptant en cela à un réseau autoroutier convergeant vers le centre et pour lequel le périphérique pourra désormais servir de rocade autoroutière de liaison. Cette adaptation fonctionnelle de l'infrastructure à un usage spécifique introduit une hiérarchisation de la voirie urbaine. Plus globalement, l'exigence fonctionnaliste entraîne l'autonomisation des voies de circulation par rapport au bâti, selon les principes de la charte d'Athènes. En privilégiant leurs performances routières, les voies rapides urbaines montrent une indifférence qui tient de l'ignorance à l'égard des espaces traversés. Même si elles vont s'avérer être d'importants facteurs de mutation, elles participent d'abord d'une surimpression sur les tissus urbains constitués. « La hiérarchisation des voiries, l'adaptation de leur taille au type de circulation qu'elles devaient accueillir, ont conduit certaines d'entre elles à se situer en dehors de toute urbanité, même si elles se trouvent en ville. (...) Elles sont devenues presque impossibles à absorber par l'urbanisation. »⁶⁸²

Nous ne reviendrons pas longuement ici sur les mutations urbaines liées aux voies rapides, sinon pour souligner à quel point les processus spatiaux ainsi enclenchés procèdent davantage de l'urbain que de la ville : services à l'automobile, grands équipements commerciaux ou d'agglomération sont attirés par ces nouvelles infrastructures ; mais la suture entre voie rapide et tissu urbain reste extrêmement difficile à réaliser. Entre la complexité qui fait la ville et la logique monofonctionnelle de ces territoires de l'automobile, un hiatus difficile à combler persiste. Aucun urbanisme, même s'il se veut urbanisme des réseaux, ne parvient pour l'instant à aller bien au-delà de l'habillage *a posteriori*, si bien que Jean Frébault estime que « le seul mode d'insertion d'infrastructures réussi ces dernières années en milieu urbain est la mise en souterrain. »

683

⁶⁸⁰ J. BEAUJEU-GARNIER, G. CHABOT, *Traité de géographie urbaine*, Armand Colin, 1963, p.308.

⁶⁸¹ C. MONTES, 1992, op.cit., p.274.

⁶⁸² M. LEMONIER, "Voies urbaines : des voies à accorder", in *Diagonal*, n°106, avril 1994, p.12.

Il n'empêche que, à l'instar de toutes les grandes infrastructures de l'automobile, le boulevard périphérique « englobe l'objectif de circulation dans un projet qui le dépasse, un projet politique, social, culturel »⁶⁸⁴ ... et territorial. Certes sa place et ses fonctionnalités s'inscrivent dans l'espace urbain métropolitain⁶⁸⁵ et il s'affirme ainsi comme une pièce de la transformation urbaine autant que du territoire de l'automobile. Mais, plus qu'une muraille imaginaire persistante, le périphérique ne constitue-t-il pas également une limite pertinente et significative entre des ensembles urbains aux prédispositions inégales à l'égard de l'automobile ? Au service de quelle logique territoriale se place-t-il et, en tant que structure continue et unifiée, ne dessine-t-il pas une frontière déterminante en la matière entre ce qui lui est intérieur et ce qui lui reste extérieur ? L'analyse nous donnera à voir si et dans quelle mesure le boulevard périphérique, contrairement aux rocade, s'inscrit alors dans une logique de recomposition urbaine plus que d'extension du territoire de l'automobile.

5.3.1. Le périphérique lyonnais à la recherche de sa véritable fonction

« Il y a un grand carrefour à la hauteur du pont de Croix-Luizet et un policier au milieu, qui règle la circulation. Je l'entends vivre, souffler dans son sifflet en soignant sa chorégraphie circulatoire, devant des voitures médusées. Des gens attendent aussi qu'il leur donne l'autorisation de traverser au passage clouté. (...) Aujourd'hui, on ne voit même plus le pont. Il fait corps avec un amoncellement de routes à grande circulation qui arrivent et partent dans tous les sens. Le pont s'est noyé. Mon école aussi. Il n'y a plus de policier à sifflet. Il n'y a plus de gens. Seulement des voitures. Circulez, il n'y a plus rien à voir ! » Azouz Begag, "Le boulevard et la prostituée"⁶⁸⁶

5.3.1.1. Du boulevard de ceinture au périphérique incomplet

A Lyon, le "grand boulevard de ceinture" est né du plan général d'aménagement, d'embellissement et d'extension de la ville établi sous la direction de M. Chalumeau et approuvé en 1924 (figure 48). Il est alors la plus éloignée des nombreuses rocades qui strient la plaine de l'est. Pendant cinquante ans, cette demi-ceinture restera comme un des grands projets de voirie de l'agglomération.

Le Conseil Général du Rhône sera l'artisan essentiel de sa réalisation et lui donnera d'ailleurs le nom de son président, Laurent Bonnevey. Il prend en main ce projet d'urbanisme en 1928 en décidant de sa construction sur les terrains militaires déclassés de la seconde enceinte fortifiée du XIXe. A l'époque, ce "chemin d'intérêt commun n°83"

⁶⁸³ ibid., p.13.

⁶⁸⁴ J.L. GOURDON, in F. Enel, op.cit., p.22.

⁶⁸⁵ A Caen, en 1990, lorsque les élus se sont réunis pour réfléchir à la constitution d'un établissement de coopération intercommunale, c'est à l'achèvement du périphérique qu'ils se sont attachés en premier.

⁶⁸⁶ op.cit., p.197.

doit servir à coordonner le développement et l'urbanisation de Villeurbanne, Bron, Vénissieux, Lyon et Saint-Fons. Si ses caractéristiques sont impressionnantes⁶⁸⁷, ce sont bien celles d'un boulevard urbain. Ce grand boulevard de ceinture intercommunal de l'Est lyonnais est conçu comme une voie résidentielle autour de laquelle est censée s'établir une véritable ville linéaire, où l'alignement des résidences familiales ne sera perturbé que par des habitations collectives et des centres commerciaux aux "portes de Lyon", c'est-à-dire aux croisements du boulevard et des pénétrantes. Engagée dans le cadre des chantiers de chômeurs, la construction de la voie avance rapidement.

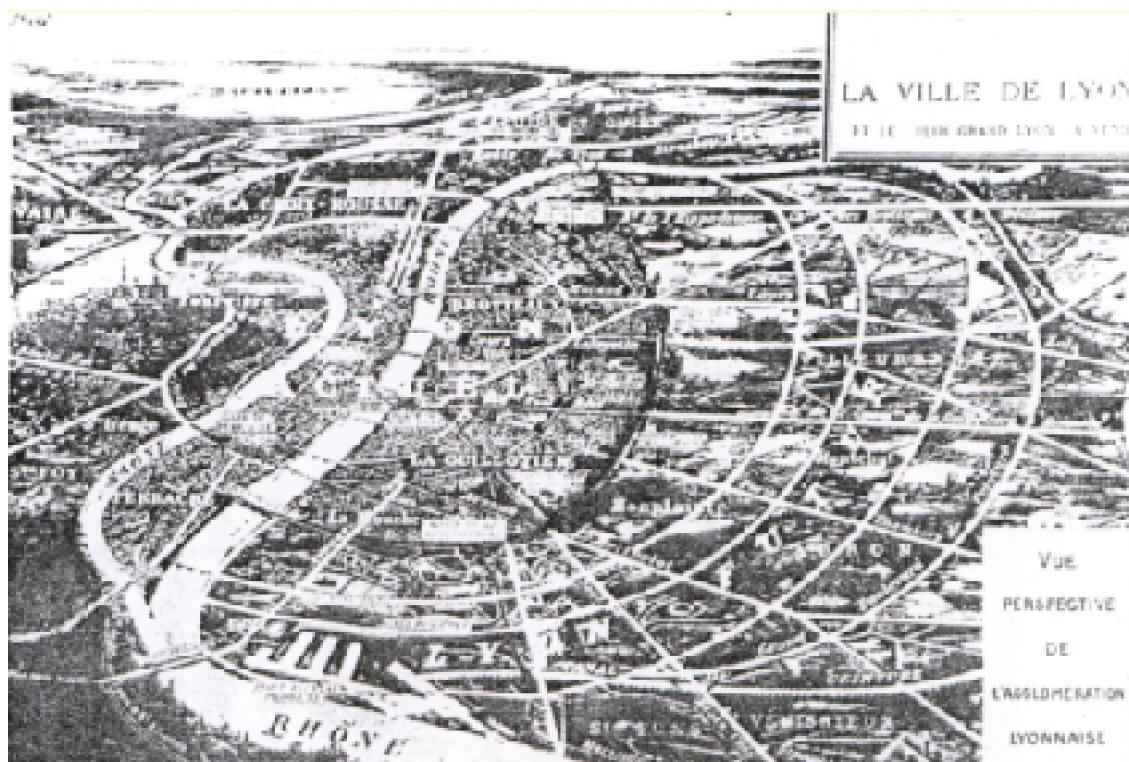


Figure 48 - Plan d'extension de la ville de Lyon de 1924, dit plan Chalumeau

Source : G. REVERDY, F. ROUILLE, Histoire des routes lyonnaises

Entre-temps, ce projet est intégré parmi les voies urbaines rapides proposées par Lucien Chadenson en 1935 dans son plan d'aménagement routier de la région lyonnaise mais le boulevard périphérique tel qu'il est achevé après la guerre n'en reste pas moins un ouvrage peu adapté à des flux importants : pour des raisons d'économie, les passages souterrains prévus au croisement des voies à grand trafic n'ont pas été réalisés, mais il est vrai que la circulation ne justifie pas alors de tels aménagements.⁶⁸⁸ Ce n'est qu'à partir de 1952 qu'il va être jugé nécessaire d'équiper les carrefours en îlots, en feux

⁶⁸⁷ Sur 13,8 km, il est constitué d'une plate-forme de 46 m composée de deux chaussées de 10,50 m de largeur séparées par un trottoir central de 13 m avec deux lignes d'arbres et deux pistes cyclables et encadrées par deux trottoirs latéraux de 6 m avec une ligne d'arbres.

⁶⁸⁸ Anecdote révélatrice de cette faible circulation, les agriculteurs utilisent à cette époque le terre-plein central du boulevard pour faire paître leurs vaches.

tricolores ou avec un grand giratoire à la jonction avec la RN6. Procédant d'une logique presque implacable résultant de l'accroissement du trafic automobile, la décision de transformer le boulevard en autoroute urbaine (LY1) est prise par le Conseil Général du Rhône en 1970. Avec l'aide financière de l'État, on élabore alors les échangeurs actuels.

Les abondants projets routiers de l'époque posent également les bases de la réalisation d'une ceinture complète. Mais, après 1974, le reflux autoroutier sonne provisoirement le glas de cette ambition. Il subsiste uniquement la volonté d'aménager le boulevard périphérique existant de manière prioritaire et avec une capacité maximale. Cette situation ne sera pas sans induire de graves dysfonctionnements tant au niveau des espaces urbains traversés par la voie que de l'agglomération toute entière.

Le rapide inventaire qui suit illustre parfaitement les réserves émises par Jean Frébault quant à l'existence d'un urbanisme capable de réconcilier la ville et les territoires de l'automobile-reine. La transformation du boulevard de ceinture en voie rapide a en effet profondément bouleversé son environnement urbain ainsi que le rapport de l'infrastructure à celui-ci.

D'abord par la création de pôles d'accessibilité à proximité des sorties du périphérique ; grâce à la logique de voie rapide, ces espaces se sont "rapprochés" de l'ensemble des secteurs de l'agglomération. De nouveaux territoires se sont ainsi développés, liés à des phénomènes d'urbanisation commerciale ou à l'implantation de grands équipements publics. On observe également une logique de spécialisation dans la nature des activités environnantes : nombre d'entre elles appartiennent à un mode de vie forgé par la voiture particulière, que ce soient les services automobiles – concessionnaires, garages, stations-service... – ou de nouvelles organisations des activités urbaines – grandes surfaces commerciales.

Les espaces résidentiels proches ont ensuite énormément souffert des nuisances routières dues à l'afflux de trafic. Au quotidien, les riverains du périphérique subissent un niveau sonore supérieur à 75 décibels, ce qui le met au niveau des radiales autoroutières de l'agglomération. Même si l'État a engagé à la fin des années 80 des travaux d'isolation acoustique, la déstabilisation des formes urbaines, avec ses inévitables conséquences en termes de dépréciation et de paupérisation des espaces résidentiels avoisinants, est chose acquise depuis longtemps. Dans ce tableau, il ne faut pas sous-estimer l'importance des effets de coupure. En interrompant les axes du développement urbain, en perturbant fortement les cheminements de quartier et en complexifiant les échanges routiers entre la voie rapide et la trame viaire originelle, le boulevard périphérique a engendré la marginalisation de certains espaces et, plus généralement, la dérive de deux mondes qui, de chaque côté de la voie, tendent de plus en plus à s'ignorer.

Compte tenu des trafics supportés, cette demi-ceinture a acquis une utilité indéniable en matière de mobilité mais elle n'est pas exempte de réserves quant à son rôle véritable à l'échelle de l'agglomération. Dans l'écoulement du transit interne, cette voie rapide assure les échanges entre ses différents secteurs, entre ses différentes couronnes ainsi que l'accès au réseau autoroutier des grandes pénétrantes de l'est⁶⁸⁹. Mais, en termes

⁶⁸⁹ La rocade Est a d'ailleurs permis de délester quelque peu ce boulevard périphérique : alors qu'en 10 ans, sa charge de trafic avait été multiplié par 2,8, on observe l'année suivant la mise en service de la rocade une diminution de 8,5 %.

d'organisation urbaine, elle n'assume pas toutes les fonctions habituellement dévolues aux boulevards périphériques. Elle ne constitue pas un ring protecteur, ce qui fait que le centre reste très perméable aux flux automobiles (figure 49). « L'importance des flux sur certaines voies internes (80.000 voitures sur les quais du Rhône, 40.000 sur les quais de Saône, 45.000 sur l'avenue Berthelot, 37.000 sur la rue Garibaldi) n'est pas très éloignée de celle que l'on retrouve sur le périphérique (de 60.000 à 130.000 selon les tronçons) dont la vocation est, à l'évidence, différente. »⁶⁹⁰ En l'absence d'une ceinture complète, le transit Nord-Sud et Est-Ouest interne à l'agglomération continue de passer par le centre : les quais du Rhône, le tunnel de la Croix-Rousse, le tunnel de Fourvière et l'avenue Tony Garnier au Sud accueillent ces flux, bouclant en fin de compte le périphérique par des voies de pénétration urbaine⁶⁹¹.

Sans réelle vocation protectrice, ce boulevard transformé en voie rapide demeure avant tout une infrastructure du territoire de l'automobile-reine, plus proche de la rocade autoroutière que du ring.

⁶⁹⁰ SYTRAL, *Le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise. Projet soumis pour avis aux collectivités*, Février 1997, p.11.

⁶⁹¹ On retrouve ici une organisation des déplacements qui n'est guère éloignée de celle prévue par le plan Chadenson 60 ans auparavant.

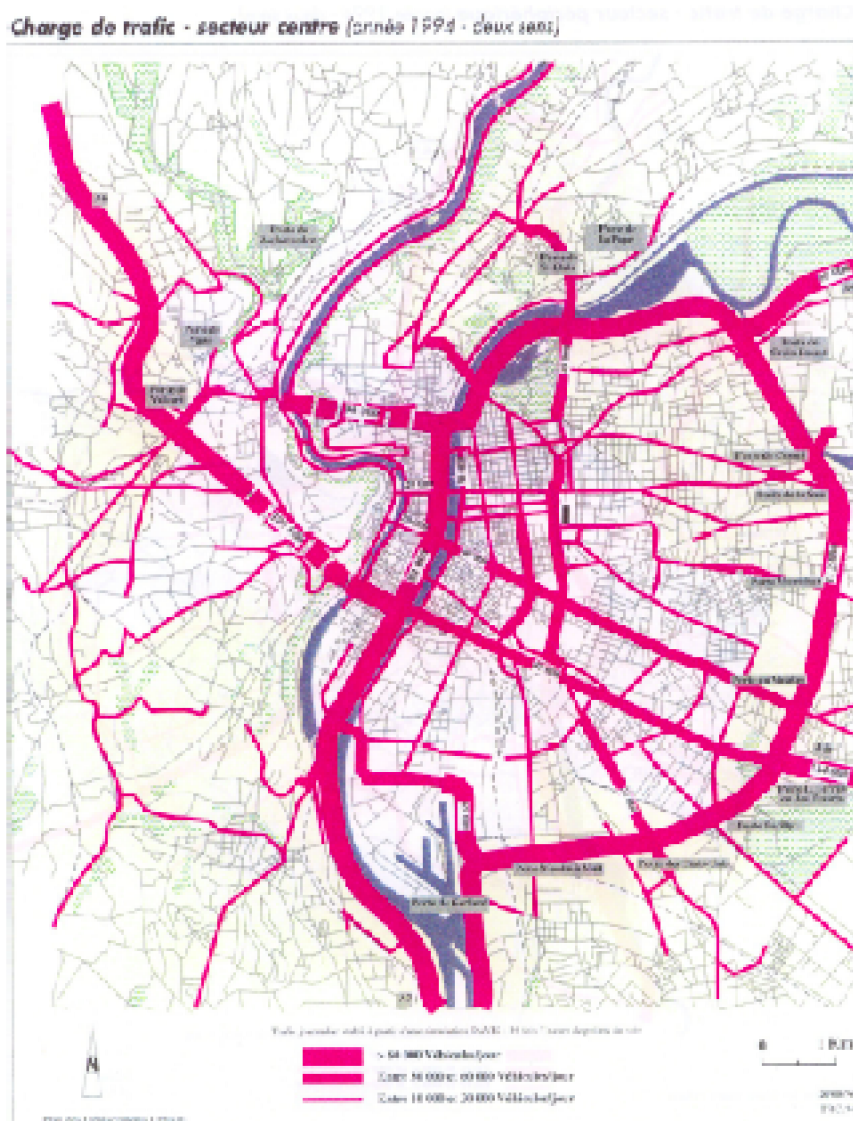


Figure 49 - Des trafics révélant en 1994 le "bouclage" du périphérique à l'ouest, dans le centre-ville

Source : SYTRAL, PDU de l'agglomération lyonnaise. Trois scénarios pour un débat

5.3.1.2. Le difficile bouclage du périphérique lyonnais

« A Lyon, on n'ira pas très loin tant qu'on n'aura pas résolu le bouclage du périphérique. »⁶⁹²

Les grands schémas de voirie du milieu des années 80 replacent sur le devant de la scène locale la question du bouclage du périphérique. A l'image de nombreuses autres agglomérations, de tels projets sont alors dans l'air du temps. A Lyon, cela constitue un des grandes thèmes de la campagne pour les élections municipales de 1989.

A cette occasion, le futur maire de Lyon, Michel Noir, prend fait et cause pour ce

⁶⁹² A. BONNAFOUS, cité in "Les bouchons lyonnais ne sautent pas", *Le Figaro* du Jeudi 3 juin 1999.

dossier à qui il confère un caractère d'urgence. En complément des grands contournements, ces aménagements visent à orienter les différents trafics sur des axes qui leur sont propres. Le transit local doit ainsi éviter la traversée des quartiers de Lyon et Villeurbanne, ce qui améliorera « la circulation et l'accessibilité du centre pour assurer la vitalité de ses fonctions, commerciales, culturelles, économiques. »⁶⁹³ Michel Noir entend faire du périphérique l'instrument d'une politique visant à restreindre le nombre de voitures dans le centre-ville en y supprimant tout transit et à privilégier d'une manière générale les transports en commun. Ce qui apparaît moins lors de ces propos de campagne électorale mais qui répond à une préoccupation des agents locaux, c'est qu'en « créant un lien entre les zones de développement de l'Est et l'Ouest, il devrait favoriser l'implantation de nouvelles activités économiques dans l'agglomération lyonnaise. »⁶⁹⁴ A la fois ring de protection de la zone dense et vecteur important du développement économique, le bouclage du périphérique s'impose comme un des grands projets de la prochaine mandature et comme « l'un des éléments marquant le retour de la politique des grands travaux routiers dans l'agglomération lyonnaise. »⁶⁹⁵

Dès son élection, Michel Noir s'entend donc avec le président du Conseil Général, Michel Mercier, pour s'associer dans cette opération et pour se répartir la tâche : à la Communauté Urbaine la maîtrise d'ouvrage du tronçon nord entre Villeurbanne et l'A.6 à Ecully, et au Département celle du tronçon ouest entre l'A.6 et la vallée du Rhône. Le nouveau maire de Lyon et président de la Communauté Urbaine est plus attaché à la partie nord du périphérique car, outre le fait qu'elle apparaisse plus utile au regard des trafics concernés, elle assurera le contournement de Vaise et permettra ainsi la requalification de ce quartier tandis que le tracé du périphérique Ouest n'est pas certain de rester totalement sur le territoire communautaire ; elle semble également plus facile à réaliser et à mener à terme avant la fin de son mandat municipal.

Le périphérique Nord : les coulisses d'une décision

Après coup, la Chambre Régionale des Comptes relèvera que « la réalisation du périphérique nord de Lyon, fruit d'une volonté politique forte exprimée dès 1989, a été décidée et conduite par un cercle restreint qui a privilégié la rapidité plutôt que la régularité des procédures. »⁶⁹⁶ Il faut bien constater que l'ensemble du processus de décision relève de la plus grande opacité – ou de ce que d'autres qualifieraient de volontarisme politique le plus acharné.

⁶⁹³ SEPAL, *Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise. Lyon 2010*, 1992, p.189.

⁶⁹⁴ M. CARREAU, C. DALMAIS, "Exemple de mise en service d'une autoroute urbaine à péage : le périphérique Nord de Lyon", in Symposium international ENPC-IRF-AIPCR du 4, 5, 6 Novembre 1998 à Paris, *Le financement de la route : construction, entretien, exploitation*, Presses de l'Ecole nationale des ponts et chaussées, 1998, p.223.

⁶⁹⁵ C. MONTES, 1992, op.cit., p.518.

⁶⁹⁶ Chambre Régionale des Comptes de Rhône-Alpes, *Relevé d'observations définitives "Boulevard périphérique nord de Lyon"*, 1997, p.2.

Le projet a d'abord « été lancé en dehors de tout débat sur la politique des transports dans l'agglomération et avant l'approbation définitive du schéma d'aménagement et d'urbanisme. »⁶⁹⁷ Le choix effectué par le président de la Communauté Urbaine pour mener cette opération est celui d'une méthode "commando"⁶⁹⁸. Une équipe d'experts techniques est constituée et regroupée dans l'organigramme communautaire au sein d'une Mission Grands Projets qui ne s'occupe que de cet unique dossier. Surtout, les décisions majeures sont prises par un groupe politique restreint de pilotage, qui comprend outre Michel Noir et Michel Mercier, trois vice-présidents du Conseil Général et quatre vice-présidents de la Communauté Urbaine⁶⁹⁹. Entre octobre 1989 et mars 1990, les dix réunions de ce comité de pilotage, dont la mise en place n'a été soumise à aucune délibération des assemblées concernées, « se sont déroulées dans une stricte confidentialité et n'ont fait l'objet d'aucun procès-verbal »⁷⁰⁰. Globalement, la conduite du projet s'opère avec un contrôle minimum de la part des assemblées délibérantes : le premier débat en conseil de communauté sur le périphérique Nord se tient le 23 avril 1990 alors que le processus décisionnel est déjà largement engagé ; entre-temps, les élus ont seulement été appelés à se prononcer sur des textes secondaires à caractère technique⁷⁰¹.

Un aspect essentiel de ce projet ne sera quant à lui jamais soumis à débat : son mode de financement. Depuis toujours, Michel Noir considère la concession de sa construction et de son exploitation à une entreprise privée comme un postulat de base. Il estime qu'en l'absence de l'aide de l'État – qui se dégage ici de ce qu'il considère comme un aménagement purement local – il n'existe pas d'autre méthode envisageable et qu'ainsi, « pas un centime ne sera déboursé par les collectivités locales ». Il faut sans doute voir dans l'attitude du maire de Lyon à la fois le reflet de sa culture politique, l'influence de ses relations privilégiées avec quelques grandes entreprises privées mais aussi l'affirmation plus générale de nouvelles formes de partenariat entre collectivités et agents économiques. Nous sommes en effet à une époque où l'implication du secteur privé dans les questions urbaines se développe, notamment depuis qu'en 1986, la loi offre aux collectivités locales la possibilité de concéder la construction d'équipements

⁶⁹⁷ *ibid.*

⁶⁹⁸ L'expression est du maire de Caluire et Cuire, Bernard Roger-Dalbert, pourtant membre de la majorité communautaire et vice-président de la Communauté Urbaine.

⁶⁹⁹ Il s'agit de Serge Guinchard, d'André Bourgogne, de Jean-François Mermet et d'Henry Chabert.

⁷⁰⁰ Chambre Régionale des Comptes de Rhône-Alpes, 1997, *op.cit.*, p.3.

⁷⁰¹ Ainsi, lors de la séance du conseil communautaire du 13 Novembre 1989, Michel Noir demande aux élus de voter le déblocage d'un million de francs afin de « vérifier la faisabilité du projet » et d'ajouter : « c'est un dossier purement technique. Nous n'ouvrirons pas un débat ce soir. En tout état de cause, le dossier du schéma de voirie n'est pas ouvert, de même que ceux du périphérique et du ring. » Par deux fois dans les mois qui suivront, il leur sera encore demandé uniquement de valider le principe puis les modalités d'une concertation. Quant à la séance du 22 février 1990 consacrée aux déplacements urbains, elle reste très générale et n'est sanctionnée d'aucun vote.

comportant des ouvrages d'art ⁷⁰². Dans le cas du périphérique Nord, nous verrons que ce choix apparaît *in fine* des plus contestables.

La dernière "zone d'ombre" de cette décision concerne le choix de la société concessionnaire. C'est le comité de pilotage qui a sollicité deux groupes privés, Bouygues et Dumez, pour s'investir dans ce projet. Ces deux entreprises jouissent d'une certaine expérience dans la conduite de chantiers de cette nature et de cette ampleur mais elles se distinguent également par le soutien et le financement qu'elles ont toutes deux apporté à la carrière politique de Michel Noir. Le dossier initial qu'elles présentent chacune est très différent, à tel point que l'on peut « s'interroger sur la réalité de la mise en compétition des offres présentées » ⁷⁰³ : Dumez propose de s'associer aux collectivités locales en créant une Société d'Économie Mixte, tandis que Bouygues présente une proposition de tracé plus long et plus coûteux dans le cadre d'une concession ⁷⁰⁴. C'est sans surprise que la seconde option est retenue par le comité de pilotage, moins sur les caractéristiques techniques de l'infrastructure que sur son montage juridique. « En fait, dès le jour même où le groupe [de pilotage] avait pris la décision de confier au groupement conduit par la société Bouygues la concession, les présidents de la Communauté Urbaine et du Conseil Général du Rhône avaient invité les deux groupements initialement concurrents à se rapprocher » ⁷⁰⁵. Dans la délibération communautaire du 19 novembre 1990 qui autorise Michel Noir à signer le traité de concession, la société concessionnaire est dirigée par Bouygues avec 36 % du capital, alors que Dumez réapparaît à hauteur de 12 %. A une consultation biaisée dès le départ vont ensuite s'ajouter un rôle prépondérant du concessionnaire en matière d'études et un contrat comportant des dispositions extrêmement avantageuses en sa faveur.

L'analyse des modalités de la concession donne en effet à voir un processus décisionnel aux logiques incroyablement inversées. Elle conduit à infirmer l'hypothèse d'un choix du mode de financement reposant sur un principe de rationalité économique et sur une juste évaluation des avantages et limites d'un tel système. Tout indique que, pour diverses raisons relevées plus haut, on a d'abord décidé du recours à la concession et de l'investisseur privé puis qu'on a ensuite tout mis en œuvre pour rendre le système financièrement viable.

⁷⁰² La loi du 19 août 1986 étend simplement aux collectivités locales la possibilité de concéder leur construction, alors qu'elle était auparavant réservée à l'Etat. La perception du péage type ouvrage d'art est, quant à elle, définie par la loi du 30 juillet 1880 "ayant pour objet de déterminer le mode de rachat des ponts à péages", Ainsi, l'article L.153 du code de la voirie routière stipule que « L'usage des ouvrages d'art est en principe gratuit. Toutefois, il peut être institué, à titre exceptionnel et temporaire, lorsque l'utilité, les dimensions et le coût d'un ouvrage d'art à comprendre dans la voirie nationale, départementale ou communale ainsi que le service rendu aux usagers le justifient, une redevance pour son usage. »

⁷⁰³ Chambre Régionale des Comptes de Rhône-Alpes, 1997, op.cit., p.4.

⁷⁰⁴ Cette procédure ne fait à l'époque l'objet d'aucune obligation légale d'appel d'offres, puisque la loi Sapin n'était pas en vigueur. Aucune disposition légale n'imposait donc de procéder à une consultation publique et à une mise en concurrence. De fait, la mise en concurrence s'avérera fort limitée.

⁷⁰⁵ Chambre Régionale des Comptes de Rhône-Alpes, 1997, op.cit., p.5.

L'évaluation du coût total du projet a d'abord fait l'objet des prévisions les plus fantaisistes : placée par Michel Noir à 1,8 milliards de francs en 1989 (270 millions d'euros), elle est déjà de 3,887 milliards en 1990 (590 millions d'euros) lors de sa présentation devant le conseil de communauté – ce qui est toujours, selon la Cour des Comptes, irréaliste et qui ne repose sur aucun élément précis – pour dépasser finalement les 6 milliards (910 millions d'euros) au terme de sa construction. Cette dérive des coûts n'est certes pas étrangère aux difficultés d'inscription en espace urbain dense qui ont obligé, au fur et à mesure de la concertation, à renforcer les mesures de protection vis-à-vis des territoires traversés. Mais elle est également profondément révélatrice de l'incapacité, voire d'une certaine réticence, des responsables politiques à procéder à une juste évaluation de ces questions financières, et du peu d'aide qu'en la matière les grandes entreprises privées peuvent ou veulent bien lui apporter. Cela démontre à quel point « ce genre de montage repose sur une fiction, une fiction juridique : on croit que l'ouvrage est défini alors qu'il ne l'est pas. Il y a aussi une fiction économique : nous savons que les modèles de prévision de trafic sont d'une fragilité tout à fait extraordinaire. »⁷⁰⁶

Dans le cas du périphérique Nord, les trafics initialement attendus ne s'avèrent pas à même de garantir la rentabilité de l'infrastructure au fur et à mesure que son coût s'élève. C'est pourquoi il est procédé à un ajustement progressif du projet qui se traduit dans le document contractuel qui unit le concédant et le concessionnaire.⁷⁰⁷ Les tarifs de péage initialement annoncés sont revus à la hausse et surtout on inscrit dans le contrat l'obligation de la part des collectivités de réaliser des aménagements annexes destinés à rabattre un maximum de trafic⁷⁰⁸. C'est ainsi qu'on décide de restrictions de capacité sur les voiries attenantes au périphérique : rue Duquesne, rue Marietton, boulevard des Belges ou encore sur la partie du boulevard Laurent Bonnevey qui sera déclassée le long du campus de la Doua. Cet engagement du concédant est loin d'être incohérent sur le plan urbanistique. Il se place dans une perspective de réduction des pénétrantes en présence d'un ring d'agglomération et participe d'une politique de réappropriation et de requalification de l'espace public. Pourtant, la contrainte contractuelle montre à quel point ces logiques sont liées à un impératif de rabattement des flux et de rentabilité du périphérique. On peut alors douter de la vigueur de la volonté politique dans l'application de ces mesures. Le cas du boulevard Laurent Bonnevey, dans son ancienne partie nord devant être déclassée, est l'exemple le plus probant venant conforter cette analyse. Sa réduction à 2x1 voies devant diminuer son trafic d'environ 60.000 véhicules/jour⁷⁰⁹ dans un secteur où il peut entrer en concurrence avec un tronçon du nouveau périphérique, ne figure dans le contrat de concession que par le biais d'une carte – qui vaut toutefois

⁷⁰⁶ A. MASSE, in *Grandes infrastructures et urbanisme : le tronçon Nord du périphérique*, Table ronde du 16 juin 1994, Institut national Génie Urbain, p.19.

⁷⁰⁷ Voir les détails du contrat de concession en annexe 3.

⁷⁰⁸ Article 18 du Cahier des Charges intitulé "mesures diverses".

⁷⁰⁹ Il est, avant la mise en service du périphérique Nord, de l'ordre de 90.000 véhicules/jour.

engagement contractuel – ajoutée lors du troisième avenant datant de juillet 1993. En fait, « tous les avenants passés au traité de concession se sont avérés être favorables au concessionnaire. »⁷¹⁰

Mais si, au fil du temps, de multiples allers et retours entre le concédant et le concessionnaire ont permis de soutenir la concession, seule la participation financière accrue des collectivités locales a finalement rendu sa viabilité économique au projet. Outre divers aménagements à leur charge (échangeurs, bretelles...), les collectivités locales ont octroyé quatre subventions successives au concessionnaire.⁷¹¹ Ce n'est qu'après les élections municipales de 1995 que cette logique est stoppée. Le nouveau maire de Lyon, Raymond Barre, refuse la nouvelle rallonge financière demandée par la société concessionnaire en raison de sérieux problèmes géologiques rencontrés dans le percement du tunnel sous Caluire. Pour ce faire, il se retranche justement derrière le principe de concession, qui veut qu'en principe « la société privée assure le risque des travaux et le risque trafic, qui s'appelle aussi le risque recette. Les surcoûts des travaux, c'est pour elle, et si elle n'a pas les recettes attendues, c'est tant pis pour elle. »⁷¹² Et le nouveau président de la Communauté Urbaine d'ajouter : « le contrat, rien que le contrat », un contrat qu'il juge déjà suffisamment avantageux pour le concessionnaire.

« Au total le financement du projet qui à l'origine était externalisé à près de 77%, ne l'est plus qu'à moins de 50% puisque pour une réalisation évaluée à environ 6 milliards de francs, partie concédée et non concédée, la charge de la collectivité tant sous forme de subventions que de travaux en maîtrise d'ouvrage propre, a dépassé 3 milliards de francs. »⁷¹³ Non seulement nous sommes très loin d'une situation où, selon les propos de Michel Noir, les collectivités ne devaient pas déboursier un centime mais, à un tel niveau de participation publique, il devient difficile de considérer la concession comme un choix approprié et légitime.

Ces réflexions qui s'attachent à l'économie générale du projet sont transposables à une autre de ses dimensions : la cohérence du mode de financement avec la fonctionnalité de l'infrastructure. C'est là une question qui, malgré l'évidence de son importance, n'a jamais été considérée dans la conduite de cette opération. Il est tout à fait édifiant de constater qu'à aucun moment les deux exécutifs cofinanceurs ne se sont

⁷¹⁰ Chambre Régionale des Comptes de Rhône-Alpes, 1997, op.cit., p.13.

⁷¹¹ La Communauté Urbaine et le Conseil Général ont participé à parité. Les aménagements laissés à leur charge s'élèvent à près d'un milliard de francs. En 1991, les deux exécutifs décident d'accorder une avance remboursable (sans intérêts à partir de 2008) de 754 millions de francs (115 millions d'euros) au concessionnaire. Néanmoins, le préfet de région, Jacques Monestier, conteste la régularité de l'avance remboursable... ce qui fait que les collectivités la transforment en une subvention d'investissement de 910 millions (139 millions d'euros). Il s'en suivra une subvention d'investissement spécifique de 199 millions (30,3 millions d'euros), une subvention d'investissement spécifique complémentaire de 159 millions (24,2 millions d'euros) en 1993 et une subvention d'investissement spécifique additionnelle de 24 millions (3,7 millions d'euros) en 1994.

⁷¹² C. PARADIS, in *Grandes infrastructures et urbanisme : le tronçon Nord du périphérique*, op.cit., p.16 (Charles Paradis est alors directeur de projet à la société concessionnaire du boulevard périphérique Nord).

⁷¹³ Chambre Régionale des Comptes de Rhône-Alpes, 1997, op.cit., p.15.

demandés si le fait de rendre payant l'usage de ce périphérique pourrait nuire à son utilisation et à son utilité. Il apparaît pourtant peu logique, au regard de la politique des déplacements, d'instituer un « péage justement là où on voudrait attirer les gens. (...) les choses seraient beaucoup moins critiquables sur le fond si on percevait des péages aux endroits où l'on veut dissuader la circulation, et si on rendait gratuites les infrastructures sur lesquelles on veut attirer le trafic dans une optique de bonne gestion urbaine. »⁷¹⁴ Ces observations ne font que rappeler que péage de financement et péage de congestion ne participent pas de la même logique. Elles dévoilent ainsi dans quelle mesure les édiles s'attachent ici davantage à la réalisation d'une nouvelle voie rapide qu'à une véritable réflexion critique sur la place de l'automobile dans la ville.

Les tribulations de TEO... pour l'exemple ?

Sous l'appellation de TEO (Trans Est-Ouest), le périphérique Nord est ouvert le 22 juillet 1997⁷¹⁵ et devient payant début août. A l'image de son processus de décision, il connaît une mise en service chaotique. La nouvelle signalisation rend les itinéraires habituels moins lisibles, l'ancien trajet par Laurent Bonnevey souffre des restrictions de voirie imposées artificiellement⁷¹⁶ le jour de l'entrée en vigueur du péage et de l'absence d'échangeur complet avec le nouveau périphérique. De nombreux usagers se retrouvent sur cette voie sans le vouloir et doivent alors au moins acquitter les 6,50 francs (1 euro) exigés pour la traversée du viaduc sur le Rhône entre Croix-Luizet et Saint-Clair. Devant ce qui est ressenti comme un piège tendu sciemment, les automobilistes recherchent voire inventent des itinéraires alternatifs. Les bouchons liés à l'évitement de TEO se multiplient. Un collectif "Non au racket, Oui à la gratuité" est constitué et organise des levées de barrière au péage. Peu à peu se met en place un véritable boycott de l'infrastructure par les usagers.

Fin août, Raymond Barre décide de lever les restrictions de circulation sur Laurent Bonnevey avant que le 12 septembre, le Tribunal administratif, à la suite d'un recours déposé par l'élu écologiste Etienne Tête, ne prononce finalement leur illégalité pour cause d'atteinte à la liberté d'aller et venir. Cela concourt à conforter le boycott du périphérique, ce qui place la société concessionnaire dans une position financière délicate. Alors que les controverses sur la façon dont ce projet a été mené sont à leur apogée, le dossier entre plus que jamais sur le terrain politique. Le dialogue entre le concessionnaire et le concédant est pour ainsi dire inexistant, alors que le président de la Communauté Urbaine se prononce en faveur d'une initiative du premier⁷¹⁷ portant sur une diminution du péage⁷¹⁸, justifiée notamment par l'achèvement d'un seul des deux tubes du tunnel de Caluire,

⁷¹⁴ A. LAUER, in *Grandes infrastructures et urbanisme : le tronçon Nord du périphérique*, op.cit., p.24.

⁷¹⁵ Le contrat de concession définitif a été signé le 19 juillet 1991, le décret d'utilité publique publié le 25 juillet 1992 et les premiers travaux ont commencé début 1993.

⁷¹⁶ Les véritables travaux de réaménagement de cette voie n'ont pas encore commencé mais, comme le contrat de concession l'impose, elle est réduite à 2x1 voies par des plots mis en place par les services de la Communauté Urbaine.

⁷¹⁸ Il est à 16 francs (2,44 euros) pour le trajet complet

et sur une politique commerciale plus appropriée. Lorsque la collectivité se décide enfin à user de ses prérogatives en faisant voter le 26 janvier 1998 une réduction des tarifs de péage, moins de quinze jours après le Conseil d'État annule purement et simplement le contrat de concession, estimant qu'il n'était pas compatible avec le droit européen de l'époque qui imposait une obligation de publicité, et ce même si la directive communautaire n'était pas alors transcrite dans le droit français.

Cette annulation dégage le concédant de ses obligations contractuelles mais elle ne résout pas pour autant la question de la propriété de l'ouvrage et de son futur mode d'exploitation. A la demande des deux parties, une mission d'expertise dégage plusieurs pistes quant à la gestion du périphérique : l'affermage, la délégation de type gestion partagée, la gestion directe en régie communautaire et le marché de prestataire de services ; les trois experts soulignent que seules les deux dernières solutions permettent néanmoins de récupérer le fonds de compensation de la TVA versé par l'État. Combinant les deux options, le Grand Lyon décide alors de maintenir une maîtrise publique en exploitant l'ouvrage en régie directe mais, pour plus de souplesse, choisit de passer un marché de prestations de services avec un prestataire extérieur. Le conseil de communauté vote enfin la gratuité des deux extrémités de la voie et l'abaissement du péage à 10 francs (1,52 euros) dans sa partie centrale.

Lors de l'annulation de la concession, le périphérique Nord revient automatiquement revenu dans le patrimoine communautaire sans que cela ne dispense la collectivité de le racheter à l'ancien concessionnaire. Pour ce faire, il reste à trouver le montage financier le plus adapté. Les recettes du péage, si elles doivent couvrir sans difficultés les frais d'exploitation, ne peuvent assumer à elles seules le rachat de l'infrastructure. Il semble donc difficile de ne pas solliciter des contribuables qui pourraient finalement assumer plus de 90% de l'investissement total.

Il est alors possible de tirer plusieurs enseignements, à la fois spécifiques et exemplaires, des (més)aventures de TEO.

Le rejet initial dont il a été l'objet doit d'abord beaucoup au sentiment d'atteinte à la liberté de choix d'itinéraire des usagers. Pour l'éviter, il apparaît que « les caractéristiques des voiries urbaines, voisines et "concurrentes" de l'infrastructure à péage ne doivent à aucun prix être réduites simultanément à sa mise en service. »⁷¹⁹ C'est la raison pour laquelle les collectivités reviennent sur le rétrécissement du boulevard Laurent Bonnevey et que ce dernier est relié au tracé du périphérique par une nouvelle bretelle située juste avant le viaduc : cette nouvelle sortie, la Porte de la Doua, est d'ailleurs signalée comme un accès au centre de Lyon. L'ancien itinéraire conserve ses 2x2 voies et continue à mélanger desserte et transit, même s'il est déclassé et réaménagé en boulevard urbain.⁷²⁰ En revanche, les autres restrictions de voirie sont engagées conformément au projet initial. Il faut dire qu'elles présentent l'avantage d'être plus étroitement associées à des

⁷¹⁷ D'après le contrat de concession, la collectivité a pourtant la responsabilité ultime de la fixation des tarifs de péage. Mais ce contrat prévoit également que le concessionnaire peut être indemnisé par le concédant de l'écart de recettes résultant d'une baisse des tarifs unilatéralement décidée par ce dernier.

⁷¹⁹ M. CARREAU, C. DALMAIS, *op.cit.*, p.229.

programmes de requalification urbaine. Elles touchent à des quartiers où TEO s'est toujours présenté comme une infrastructure de contournement. La fonction initiale du périphérique y est donc moins occultée par l'affirmation ultérieure d'une volonté de rentabilisation. L'espace dédié à la circulation automobile peut alors être réduit et réutilisé partiellement pour aménager du stationnement, car il s'agit de dévier le transit tout en valorisant l'accès, de mener une politique non pas contre la voiture mais en faveur de la voiture "utile". Toutefois, cette dimension essentielle du principe de ring continue à souffrir des effets pervers du péage de financement.

« Les experts constatent aussi que le retour de cette voirie urbaine à un mode public d'exploitation sous forme de régie, depuis février [1998], a contribué psychologiquement à débloquer la situation, en mettant fin au boycottage de l'ouvrage par une partie des Lyonnais. »⁷²¹ S'il ne faut pas sous-estimer ces facteurs mêlant responsabilité politique et bénéficiaire des droits d'usage de la voirie, ils sont à mettre en parallèle avec le niveau des tarifs de péage. A ce titre, il est clair qu'un « péage trop fort contribue à faire passer l'ouvrage à côté de sa vocation si l'on souhaite qu'il contribue à détourner du trafic de la partie centrale. »⁷²² L'évolution des flux sur le périphérique suffit à s'en convaincre. Les prévisions de trafic faisaient état de 90.000 véhicules/jour au niveau du viaduc sur le Rhône et de 34.000 sous le tunnel de Caluire⁷²³. Dans les premiers temps de sa mise en service, avec un péage à 6,50 francs (1 euro) pour le viaduc, à 16 francs (2,44 euros) sur l'ensemble de l'ouvrage et un abonnement mensuel à 600 francs (91,5 euros), on dénombre seulement 21.000 véhicules par jour sur le viaduc et 14.000 sous le tunnel ; 65.000 voitures continuent d'emprunter le boulevard Laurent Bonnevey et près de 10.000 se sont "évaporées" sur d'autres voies. En 1998, lorsque le Grand Lyon reprend l'ouvrage en main, que l'usage du viaduc devient gratuit, que le péage est ramené à 10 francs (1,52 euros) et l'abonnement mensuel à 280 francs (42,7 euros) pour les habitants du Rhône, le trafic passe à 60.000 sur la partie gratuite et à 23.000 sous Caluire. La "pompe" est enclenchée et, en avril 1999, 30.000 véhicules circulent dans le tunnel de Caluire au niveau duquel on voit apparaître les premiers bouchons à l'heure de pointe du matin, avant que le second tube ne soit mis en service en mai⁷²⁴. Lors de l'évolution décisive de 1998 – dont on peut dire qu'elle marque la fin du boycott de l'infrastructure –, c'est surtout l'augmentation des déplacements domicile-travail qui a été importante en passant de 27 à 42% des flux. Il n'empêche que ce sont les déplacements pour motifs professionnels qui, avec 50%, constituent encore la première manne de trafic.

Ces chiffres prouvent sans doute qu'il existe un niveau de péage psychologiquement

⁷²⁰ cf. partie 7-2-3.

⁷²¹ C. FRANCILLON, "L'efficacité des péages urbains en question", in *Le Monde* du vendredi 19 juin 1998.

⁷²² M. CARREAU, C. DALMAIS, op.cit., p.229.

⁷²³ M. DUJARDIN, "Le périphérique Nord : pour éviter l'asphyxie de l'agglomération lyonnaise", in *TEC*, n°129, mars-avril 1995. Beaucoup considéraient néanmoins ces prévisions surévaluées.

⁷²⁴ A partir de cette date, le trafic dépasse les 40.000 véhicules par jour.

acceptable, mettant notamment en rapport le gain de temps estimé avec le prix. L'exemple des autoroutes a démontré que, même dans les pays réputés les moins "disciplinés", les automobilistes étaient prêts à payer pour un supplément de service et que cela répondait à une demande latente de vitesse. Dans le cas de TEO, cette réalité s'accompagne néanmoins d'une structure des déplacements spécifique. La majorité des usagers (déplacements professionnels) sont des personnes qui, le plus souvent, ne supportent pas personnellement le coût de leurs déplacements, puisqu'il tend à être pris en charge par leur employeur. Pour les autres, il est clair que la sensibilité au niveau des tarifs est exacerbée mais que dans le même temps le principe même de péage demeure fortement dissuasif. Ce n'est pas un hasard si les pendulaires continuent à utiliser largement la voirie locale alternative à TEO et si le périphérique Nord ne parvient qu'à désencombrer faiblement le réseau urbain. Au quotidien, la tarification d'usage des grandes infrastructures urbaines tend à introduire une ségrégation sociale dans leur utilisation. Appliquée à une nouvelle voie rapide, le péage dessine un système à deux vitesses où les automobilistes les moins solvables n'ont pas accès à l'offre de rapidité. La répartition des flux automobiles se fait alors moins par rapport aux objectifs de la politique de déplacements urbains qu'en fonction de critères socio-économiques.

A l'origine, la tarification d'usage se veut une réponse aux problèmes de financement des collectivités locales. Ainsi pour Raymond Barre, « si Lyon cédait sur cette affaire de péage, il n'y aurait plus de possibilité de faire de grands équipements dans les villes françaises parce que le péage serait systématiquement refusé, à l'exemple de Lyon. »⁷²⁵ L'exemple du périphérique Nord ramène toutefois aux contradictions fondamentales d'un système dans lequel le péage devient « plus pédagogique qu'économique », selon l'expression d'Etienne Tête, et où le maintien des dimensions contre-productives et ségrégatives de ce mode de financement ne parviendront pas de toute façon à exonérer les contribuables d'une participation. Même si cela impose de se livrer à un exercice prospectif toujours périlleux, la perspective d'avenir la plus intéressante pouvant découler de la situation actuelle résiderait dans une modification du système de participation des usagers. Ainsi que l'évoque la mission d'expertise, le périphérique payant n'aura alors été qu'une porte d'entrée vers un péage généralisé à l'ensemble des voies rapides urbaines ou à un péage de zone limité à l'hypercentre ou à l'agglomération, option qui, sans écarter les problèmes de ségrégation socio-spatiale, permettrait, contrairement à la précédente, d'éviter la dissociation entre deux réseaux de voirie et pourrait également s'inscrire dans la mise en œuvre des orientations du Plan de Déplacements Urbains.

Qu'elles qu'en soient les suites, le périphérique Nord est donc, à n'en pas douter, une réalisation qui fera date dans l'histoire des politiques urbaines d'infrastructures routières, par les enseignements qu'il apporte comme par les tendances qu'il dessine. Dès à présent, son influence sur le destin du Tronçon Ouest du Périphérique (TOP) est flagrante. Il a déjà contribué à différer un bouclage qui aurait pourtant assuré sa véritable insertion dans le réseau d'agglomération et peut-être l'affirmation plus évidente de son rôle de ring protecteur.

⁷²⁵ Bulletin officiel de la communauté urbaine de Lyon, Séance publique du 21 décembre 1999.

A l'ouest, rien de nouveau... pour l'instant

Les projets de périphérique Nord et de périphérique Ouest ont été relancés conjointement. Mais le second n'a toujours pas été mis sur les rails, après pourtant que des avancées importantes eurent été faites. Plusieurs raisons expliquent ce décalage qui rend encore aujourd'hui la stratégie de bouclage du ring incertaine.

D'abord, le TOP n'a pas fait exception à la règle qui veut que « c'est à l'ouest que les difficultés majeures se font jour pour le passage des grandes voiries. On ne veut pas de voiries nouvelles, au moins devant chez soi, mais la construction y continue activement, car il y fait bon vivre. »⁷²⁶ Ce n'est pas que les problèmes de déplacements ne soient pas réels mais la sensibilité aux questions de cadre de vie et le refus de voir la vie locale perturbée par des flux extérieurs s'y expriment de manière plus forte. Le périphérique soulève donc plus d'oppositions qu'il ne suscite l'intérêt des habitants. Ces résistances sont d'autant plus efficaces qu'elles sont ici bien intégrées aux systèmes décisionnels locaux : les associations qui structurent ces mouvements comptent de nombreux adhérents parmi les conseillers municipaux et sont même allées jusqu'à se présenter aux élections sous leur propre étiquette.⁷²⁷ Aujourd'hui, elles constituent des groupes de pression d'autant plus influents qu'elles tendent à abandonner les oppositions de type NIMBY pour affirmer des positions de principe.⁷²⁸ La composition sociale de l'Ouest lyonnais explique évidemment cette faculté à peser sur les décisions car c'est dans la relation qui s'établit entre le champ de la lutte et l'habitus des agents que se détermine l'investissement de ces derniers mais aussi leur aptitude à jouer le jeu : leur capacité d'influer sur le sens de ce jeu découle donc du volume de capital qu'ils détiennent, qu'il s'agisse de capital économique, culturel ou social – le capital social renvoyant à ce que le langage courant appelle "les relations".

Si les difficultés de réalisation du périphérique Ouest ont des racines sociales, elles tiennent aussi au renforcement des déterminants spatiaux. Les terrains qui devaient accueillir il y a trente ans la rocade Ouest, l'A.44, étaient alors extérieurs à l'agglomération, ce qui faisait de cette autoroute un contournement. Au début des années 90, le projet de périphérique Ouest qui consiste à relier Tassin-la-Demi-Lune à Pierre-Bénite, via Francheville et Oullins, sur 14 kilomètres, présente un profil qui n'est pas si différent, du moins dans sa partie centrale, sauf qu'il s'agit désormais d'un tracé urbain. De même, son raccordement direct au boulevard Laurent Bonnevey au sud impose de franchir le Rhône voire de traverser le port Édouard Herriot, ce qui n'est pas sans poser problème. Finalement, pour pouvoir s'inscrire dans l'espace, le TOP prévoit un

⁷²⁶ G. REVERDY, op.cit, p.112.

⁷²⁷ Face au projet du périphérique Ouest, deux associations de Francheville, "Sauvegarde de la vallée de Francheville" et "Quiétude Bel Air", présentent une liste "Stop à l'autoroute" aux élections municipales de 1995. Elles recueilleront plus de 10% des voix.

⁷²⁸ Ainsi le sigle de l'association FAPPO ne signifie-t-il plus "Fédération pour un Autre Projet de Périphérique Ouest" mais "Fédération pour l'Annulation du Projet de Périphérique Ouest".

passage en souterrain sur près des deux tiers de son parcours. C'est là un impératif autant social que physique. En fait, « de plus en plus, faire passer un projet consiste à le faire disparaître. »⁷²⁹ Dans le cas particulier du périphérique Ouest, cette stratégie promet de se révéler « très coûteuse car l'ouvrage devra traverser en tunnel des secteurs accidentés et urbanisés, et préserver les espaces verts des vallons de l'ouest ».⁷³⁰

Dès l'origine, le financement devient donc la clé de ce nouveau projet. Par un accord entre les exécutifs communautaire et départemental, sa maîtrise d'ouvrage est confiée au Conseil Général mais, comme pour TEO, aucune des deux collectivités ne se sent capable, en l'absence de l'État, de le prendre en charge et, comme pour TEO, c'est le système de la concession qui est alors retenu. La conduite de l'opération du TOP se caractérise néanmoins par une plus grande prudence, une plus grande transparence ... et une plus grande lenteur !

Elle ne débute véritablement qu'en 1991 avec la phase d'études préliminaires. L'année suivante, le Conseil Général lance, en anticipation de la loi Sapin, un appel d'offre au niveau européen pour la concession de l'ouvrage. Entre-temps, le parlement a doté la loi sur l'administration territoriale (ATR) d'un article 93 autorisant exceptionnellement le Conseil général à percevoir une redevance pour la création d'une route express à l'ouest de l'agglomération lyonnaise. Ce régime juridique particulier simplifie le recours à la concession dans la mesure où elle peut ainsi porter sur la totalité de l'ouvrage et non plus uniquement sur les ouvrages d'art. La mise en compétition des sept candidatures initiales aboutit en juillet 1994, après deux années de travaux, au choix d'un concessionnaire pressenti : il s'est fait en fonction des caractéristiques de chaque projet, et notamment par élimination de certaines variantes de tracé proposées, et s'avère conforme à l'avis de la nouvelle Commission Sapin⁷³¹. Les négociations en vue de l'élaboration d'un contrat de concession s'engagent avec la société pressentie, LORYS, qui associe Eiffage à la SGE. Alors que débute la concertation publique devant aboutir au choix d'un principe de tracé définitif, Michel Mercier décide finalement de son report... devant la proximité des élections municipales. Ce n'est que début 1997 que ce choix sera finalement validé par l'assemblée départementale : l'option la plus courte est confirmée, avec une traversée sous-fluviale du Rhône et de nouveaux franchissements souterrains à Gerland et à Francheville (figure 50). Le Conseil Général vote enfin le contrat de concession en avril. Pourtant, le contrat ne sera jamais signé avec le concessionnaire. Après beaucoup d'hésitations, le président de l'exécutif départemental décide, en janvier 1998, de "geler" le projet de périphérique Ouest.

⁷²⁹ M. BURDEAU, "Les grands investissements vers la conquête du sous-sol ?", in *Se déplacer au quotidien dans trente ans*, op.cit., p.93.

⁷³⁰ M. BONNEVILLE, 1997, op.cit., p.170.

⁷³¹ Cette commission d'analyse émet un avis sur l'offre qui lui paraît la plus intéressante, ainsi que le prévoit la nouvelle loi n°93-122 du 29 janvier 1993, dite loi Sapin.

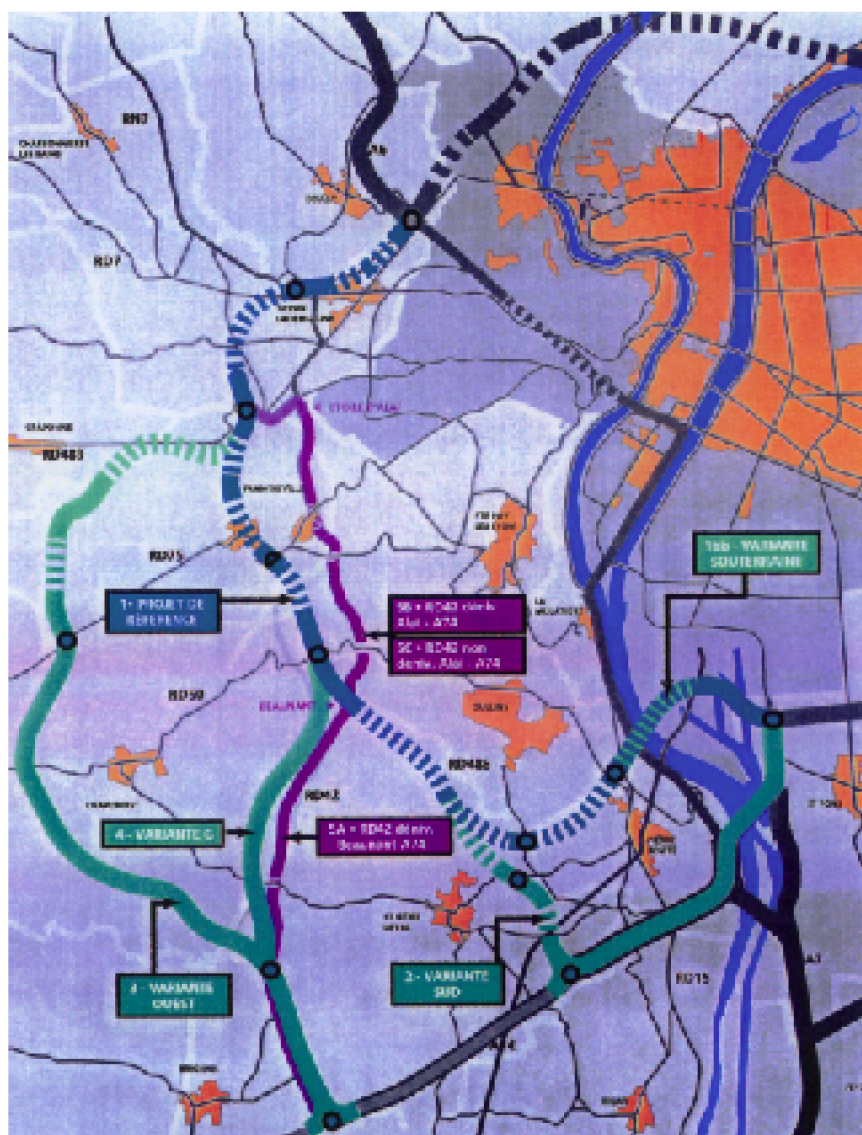


Figure 50 - Les variantes du bouclage du périphérique à l'Ouest étudiées en 1997

Source : Le Progrès de Lyon, Conseil Général du Rhône

Deux considérations essentielles ont motivé ce qui s'est finalement révélé être un abandon de la part du Conseil Général. Il y a d'abord eu la question du contournement Ouest : un engagement simultané des deux opérations apparaissait nécessaire afin que le TOP ne puisse servir de substitut à un éventuel renoncement de l'État, qui aurait contribué à dévoyer la fonction initiale du périphérique ; or, à l'époque, les garanties de réalisation du grand contournement étaient bien minces. Mais il y a surtout eu ce qu'on peut appeler un syndrome TEO. L'inspiration commune des deux dispositifs de concession a immédiatement grevé le crédit qu'on pouvait accorder à la façon dont le projet de périphérique Ouest avait été mené. Compte tenu du coût de l'infrastructure – de 6 à 8 milliards de francs (910 millions à 1,22 milliards d'euros) dans le cas de l'option sous-fluviale –, l'équilibre financier de la concession du TOP a nécessité l'adoption de plusieurs dispositions. D'abord, la participation des collectivités se situait à un niveau comparable voire supérieur à ce qui avait prévalu pour TEO – environ la moitié du coût

protégé en vertu de la loi du droit d'auteur.

total, versée ici uniquement sous forme de subventions –, ce qui était loin de rendre l'investissement public indolore. Ensuite, le concessionnaire bénéficiait, en ce qui concerne l'évolution du réseau de voirie de l'agglomération, de garanties substantielles de la part du Conseil Général : parmi les dispositifs les plus contraignants, ce dernier s'engageait par exemple à compenser le déficit de recettes pouvant résulter du maintien en l'état de l'axe A.6-A.7 et de son non-réaménagement en boulevard urbain entre Perrache et Oullins, d'une augmentation de capacité du boulevard Chambaud de la Bruyère et de l'avenue Tony Garnier à Gerland ou encore de la réalisation d'une voirie alternative au TOP. Contrairement à TEO, il n'y avait pas de véritable restriction de voirie inscrite dans la convention de concession⁷³², à l'exception du déclassement de l'autoroute des quais du Rhône. Néanmoins à sa jonction avec le périphérique Nord, au niveau du boulevard de Valvert, le TOP allait plus loin puisqu'il était prévu non pas le doublement mais le remplacement de la voie existante par le périphérique, ce qui aurait eu pour conséquence de substituer un usage payant à une mise à disposition gratuite de la voirie publique. Cela nous amène à la délicate question du péage : le prix d'un trajet entier devait être d'environ 27 francs (4,12 euros) à l'ouverture et de 32 francs (4,88 euros) à terme ; même si de savants calculs⁷³³ permettent d'établir qu'il était proportionnellement inférieur à ce qui était parallèlement prévu sur TEO, il s'agissait là, à n'en pas douter, d'un niveau de prix éminemment dissuasif.⁷³⁴ La relative faiblesse des prévisions de trafic confirmait d'ailleurs cette tendance : elles faisaient état de 30 à 35.000 véhicules/jour aux extrémités de l'infrastructure et de moins de 20.000 dans sa partie centrale⁷³⁵ ; en 1990, des études préliminaires sur cette section centrale mettaient d'ailleurs en perspective la nette baisse d'attractivité résultant de l'instauration d'une tarification d'usage qui faisait chuter les flux quotidiens de 45.000 à 15.000 véhicules. Pour autant, ces données n'ont pas conduit le Conseil Général à remettre en cause le choix du mode de financement.

Comme pour TEO, il a manqué à cette première version du TOP une prise en compte de sa fonction véritable et le souci de concevoir un projet qui, dans toutes ses dimensions, soit en adéquation avec celle-ci. Avec le bouclage du périphérique, il est certes question d'améliorer l'organisation des déplacements dans l'ouest lyonnais mais également de délester le centre, et en particulier l'axe A.6-A.7, des flux de transit interne à

⁷³² ce qui ne veut pas dire que les élus locaux n'entendaient pas profiter du TOP pour procéder à de tels aménagements.

⁷³³ Les 16 francs (2,44 euros) de TEO correspondent eux aussi à un prix d'ouverture mais beaucoup plus attractif que celui du TOP (40% de remise contre 10%). La tarification de base du périphérique Nord aurait dû être de 25 francs (3,81 euros). Rapporté à la longueur du trajet, le coût d'usage kilométrique du TOP devait donc s'avérer inférieur à terme à celui de TEO : 32 francs (4,88 euros) pour 14 km contre 25 (3,81 euros) pour 10 km, soit 2,29 francs (0,35 euro) du kilomètre contre 2,5 (0,38 euro).

⁷³⁴ La faible minoration des tarifs à l'ouverture ne résultait pas uniquement d'une stratégie commerciale pour le moins maladroite. Elle répondait aussi à un souci des collectivités de réduire leurs subventions initiales.

⁷³⁵ Ce sont là des moyennes journalières annuelles calculées sur une base de péage kilométrique établie à 1,50 francs (0,23 euro). Ce dernier chiffre peut surprendre mais il tient compte de la complexité d'une grille tarifaire où les abonnements, le principe de modulation horaire et les différences de prix relatives au type de véhicule rendaient difficile une lisibilité globale.

l'agglomération. Seulement, la volonté de réaliser un ring ne semble guère pouvoir s'accommoder d'un recours à la concession qui rend nécessairement payant l'usage de la voie dont on souhaite renforcer l'attractivité.

Après le désengagement du Département ⁷³⁶, la Communauté Urbaine décide de reprendre en main ce dossier à la fin de la décennie, en raison d'abord des préoccupations attenantes au projet "Lyon-Confluence". Les architectes chargés de réfléchir à l'aménagement futur du site envisagent alors une solution qui soit à la fois alternative au TOP et au passage de l'autoroute sous Fourvière. Il s'agit de dévier l'A.6 grâce à une nouvelle liaison souterraine baptisée "Shunt", qui relierait directement et sans échangeurs le boulevard du Valvert à l'autoroute du Sud entre la Mulatière et Oullins, voire au boulevard Laurent Bonnevey. Ce nouveau tunnel doit permettre de soulager partiellement le centre en évitant les embarras d'un passage dans l'Ouest lyonnais. Si cette solution restrictive, qui abandonne la réalisation d'un boulevard périphérique pour réaliser un bouclage par une voie rapide totalement hermétique à son environnement urbain, passe rapidement de mode, elle souligne bien l'intérêt qui demeure pour un détournement des flux qui encombrant actuellement cette partie de l'espace central. C'est donc assez naturellement que la nouvelle équipe communautaire issue des élections de 2001 entreprend de relancer l'idée d'une réalisation du TOP. Après une courte période de réflexion et de consultation des municipalités concernées par le projet, une nouvelle phase d'études est enclenchée, avec pour objectif de déboucher sur une première vague de travaux avant la fin de mandat. Pour cela, le Grand Lyon entend privilégier la réalisation d'une première section au nord, entre l'échangeur de Valvert et celui d'Alaï, qui constitue la partie la plus facile à mettre en œuvre et qui bénéficie déjà d'emplacements réservés au POS. Pour autant, cela ne signifie pas que le projet dans son intégralité soit sorti de l'impasse et des incertitudes qui le minent. De sérieuses difficultés sont en effet à prévoir à partir de Francheville jusqu'au sud, où aucun tracé n'apparaît pour l'heure réellement satisfaisant et susceptible de s'intégrer sans problème dans des secteurs particulièrement sensibles et riches de contraintes de toute sorte. Plus globalement, le TOP bute toujours sur la question de son financement : si l'abandon du recours à la concession semble désormais acquis, la perception d'un péage constitue une option à laquelle la collectivité n'a pas totalement renoncé, en dépit des contradictions dont elle est porteuse par rapport aux attentes fonctionnelles attachées à une infrastructure de ce type.

En définitive, la place prise par TEO dans les parcours de mobilité quotidienne et l'absence d'une perspective raisonnable de bouclage du périphérique ne plaident pas pour l'avènement, à court terme, d'un véritable ring dans le réseau de voirie de l'agglomération lyonnaise. Les tronçons existants ne peuvent éviter le transit automobile à l'intérieur d'une ceinture incomplète. Même localement, le périphérique Nord peine à devenir autre chose qu'un boulevard de substitution de luxe en raison de son caractère payant. Il existe en fait un hiatus entre les difficultés de financement des collectivités qui brident les penchants volontaristes des politiques locales et l'engagement de processus de recomposition urbaine qui rend plus indispensable que jamais l'inscription fonctionnelle dans l'espace de voies périphériques de protection des centres.

⁷³⁶ La représentation politique de l'assemblée départementale la poussait d'ailleurs de plus en plus à se désengager d'un projet contesté, périlleux et finalement "trop urbain" pour elle.

5.3.2. Les scénarii fonctionnels des boulevards périphériques

Les boulevards périphériques de Lille et Stuttgart présentent des configurations radicalement différentes qui non seulement illustrent l'orientation respective de la politique à l'égard de l'automobile dans ces deux villes mais qui peuvent apparaître aussi comme deux scénarii possibles pour l'avenir de leur homologue lyonnais : celui d'une voie rapide qui travaille à l'amélioration de l'accessibilité automobile à l'intérieur de l'espace métropolitain ou celui d'un ring de protection de l'espace central.

5.3.2.1. Lille et son périphérique au cœur de la Métropole

Comme à Lyon, le tracé du périphérique lillois est un héritage des anciennes fortifications de la ville-centre, en l'occurrence de celles issues de la dernière extension de 1858 qui comprenaient, outre l'enceinte fortifiée, une zone de servitude *non aedificandi*. Déclassés en 1919, ces terrains présentent la caractéristique de ne pouvoir être affectés qu'à un usage public, ce qui se révélera ensuite une opportunité pour les politiques urbaines. « Cause de blocage, l'enceinte et la zone ont fourni à la ville des réserves foncières, environ 600 ha, l'opportunité d'un développement de ses fonctions et de ses équipements de grande ville, d'une redistribution de sa population, de la réalisation du nœud autoroutier, de l'amélioration de l'accessibilité par rapport à la région toute entière. »⁷³⁷

A l'ouest, c'est sur ces emprises de la "zone" qu'est aménagé le port fluvial de Lille en 1948. Cette précision a son importance dans la mesure où c'est le seul tronçon qui échappe à la mise en place d'une rocade autoroutière dans les années 70. Il le doit pour partie à la consommation précoce de ces réserves foncières au sud mais aussi à l'obstacle formé, au nord, par un résidu du corset de fortification originel, la citadelle de Vauban. La volonté de faire passer le périphérique à l'ouest de Lille n'en est pas moins forte à la suite du SDAU. Son tracé est même inscrit dans le plan d'occupation des sols. Mais les déviations prévues pour éviter la citadelle se révéleront irréalisables, que ce soit le passage le long du Champ de Mars qui rencontre d'importants problèmes de voisinage, la traversée du parc de la citadelle, un des rares espaces verts de la ville, ou encore un passage souterrain jugé trop coûteux. Ces oppositions auront raison du projet de bouclage du périphérique.

La mise en place des autres tronçons participe quant à elle d'une logique uniforme. A la fin des années 60, alors que le réseau d'autoroutes converge aux portes de Lille, il n'existe pas de voie urbaine qui possède le gabarit suffisant pour assurer la continuité de ces liaisons. L'aménagement du boulevard périphérique va s'inscrire dans cette perspective. Sa partie Sud devient le premier maillon important du carrefour autoroutier lillois en réalisant la jonction entre l'A.1 et l'A.25 grâce à une voie rapide. Le périphérique Est doit quant à lui assurer la continuité du transit autoroutier Nord-Sud. Pour cela, il prolonge l'A.1 jusqu'à ce qui doit théoriquement devenir l'axe de traversée de l'agglomération, la future Voie Rapide Urbaine. Il perd donc son caractère purement local pour être aménagé de façon à accueillir les flux régionaux et nationaux. En 1972, six viaducs métalliques démontables sont mis en place afin d'organiser une circulation

⁷³⁷ P. BRUYELLE, 1981, op.cit., p.427.

surélevée permettant de supprimer les principaux carrefours réglés par des feux tricolores. Du boulevard Hoover au boulevard Pierre de Coubertin, ces "autoponts" sont envisagés comme des solutions provisoires destinées à assurer un meilleur écoulement du trafic ; au-delà, le périphérique Nord n'est que l'embryon des ambitions de bouclage. Comme bien d'autres aménagements provisoires, les "autoponts" resteront plus de vingt ans en place ou seront parfois remplacés par des ouvrages en béton, même après que le transit entre l'A.1 et l'A.22 ait été reporté sur le boulevard de Breucq à Villeneuve d'Ascq. L'image que le périphérique Est offre au début des années 90 est celle d'une entrée de ville peu reluisante. Entre-temps, la Voie Rapide Urbaine a enfin été construite ce qui a eu pour effet de faire de l'ancien itinéraire de transit autoroutier un support important des relations entre les noyaux urbains de la Métropole.

La confusion des trafics de transit, de distribution et de pénétration caractérise néanmoins le fonctionnement du périphérique. Cette situation explique le fait que le trafic sur la demi-ceinture se révèle globalement équivalent à Lille et à Lyon, alors que l'espace urbain cerné par le boulevard périphérique est plus restreint et moins dense et que les flux sont moins concentrés dans la métropole nordiste. Les automobilistes en provenance de Dunkerque par l'A.25 et à destination de Valenciennes, de Paris par l'A.1 ou même de Bruxelles⁷³⁸ côtoient ainsi les usagers lillois et métropolitains sur le périphérique Sud. A terme, seule la réalisation du contournement Sud peut, en procédant à une déconcentration du carrefour autoroutier, remédier à la saturation aux heures de pointe de cette 2x4 voies qui n'a cessé depuis plus de vingt ans de voir son trafic augmenter.

⁷³⁸ Même si, dans les deux derniers cas cités, ils disposent à une plus petite échelle de trajets alternatifs.



Figure 51 - Le semi-périphérique lillois

Source : Ville de Lille

Le cas du périphérique Est est encore plus complexe tout en restant marqué par un même mélange des flux. Les modifications qu'il vient de subir illustrent parfaitement le rôle qui est désormais le sien dans le réseau d'agglomération, en conciliant, avec un certain retard, les fonctions qui lui étaient assignées dans le SDAU et d'autres plus en rapport avec les mutations métropolitaines contemporaines. Le chantier achevé en 1999 est plus qu'un lifting pour une infrastructure dont nous avons souligné l'aspect dépassé et délabré. Il relève véritablement de la construction d'une nouvelle infrastructure, plus imposante et pour laquelle les viaducs ont succédé aux autoponts en tant que symbole de la modernité automobile mise au service de l'image de la métropole lilloise. Outre cette surélévation générale de la voie, le nouveau tronçon du périphérique présente la particularité de décaler ostensiblement la ceinture vers l'est, et ce pour plusieurs raisons.

D'abord, l'inscription spatiale d'une voie rapide portée à 2x5 voies et destinée à

accueillir quotidiennement plus de 100.000 véhicules relevait du casse-tête dans un secteur fortement occupé par les infrastructures routières et ferroviaires. Si la solution souterraine permettait de passer outre ce problème tout en atténuant les nuisances liés à son passage, elle s'avérait également trop coûteuse et risquée du fait de la présence d'anciens marécages sur le site. Le viaduc s'est donc imposé comme l'option la plus appropriée et le périphérique a pu, en se déportant vers l'est, superposer son tracé aux emprises des voies ferrées et par la même occasion les nuisances inhérentes à leur présence respective.

La nouvelle implantation a également eu pour conséquence de rapprocher le boulevard périphérique de la Voie Rapide Urbaine. Or l'amélioration de la continuité entre les deux infrastructures est un des objectifs de cette restructuration. 2x2 voies sont consacrées à cet itinéraire qui tend à concrétiser non seulement une liaison rapide entre les trois centres originels de la conurbation mais aussi l'axe de transit nord-sud entre l'A.1 et l'A.22 qui devait exister originellement. Certes, la signalétique mise en place incite aujourd'hui à diriger ces flux vers l'extérieur de l'agglomération, sur le ring transfrontalier oriental. Les trajets les plus directs restent néanmoins intra-urbains, que ce soit par la rocade Est de Villeneuve d'Ascq ou par ce parcours dont le réaménagement correspond à une offre qualitativement et quantitativement augmentée. Il faut dire que le maître d'ouvrage de ce chantier est l'État et que les modalités du financement montrent qu'il s'agit d'un projet dont l'intérêt n'est pas seulement local : le coût de l'ouvrage est réparti entre l'État (27,5%), le Conseil Régional (27,5%), le Département (27%) et la Communauté Urbaine (18%). Si sa réalisation s'en est trouvée facilitée, ce n'était pas sans contrepartie.

Enfin, la dimension essentielle du déplacement du boulevard périphérique tient dans la connexion du projet avec la stratégie de développement de l'hypercentre lillois. En effet, ce repositionnement dans l'espace va permettre, outre le réaménagement de l'ancienne voie en boulevard urbain, de dégager des réserves foncières très bien situées liées aux servitudes *non aedificandi*, afin de mener un programme ambitieux entamé avec la construction de la gare TGV et d'Euralille pour voir s'ériger là, autour de son quartier des affaires, le nouveau centre directionnel de la métropole. La réussite d'un tel projet repose en partie sur l'accessibilité du site. Avec un périphérique dont 2x3 voies lui sont destinées, il dispose, en matière de desserte routière, d'atouts qui sont habituellement l'apanage des pôles de centralité périphérique. Cette nouvelle voie rapide remplit alors une fonction axée sur la pénétration en direction d'un centre de plus en plus « excentrique »⁷³⁹, dont Euralille est l'emblème, et non sur la protection de cet espace.

Par leur taille et leur position dans l'agglomération, les villes intra-muros de Lille et de Lyon ne sont pas soumises à la même pression de la part du transit d'agglomération. Si le centre lillois n'offre pas la même perméabilité à ce type de flux, c'est aussi parce qu'il est spatialement moins concerné par ces trajets et qu'il n'a pas le même besoin de protection. Dans ce cadre, le boulevard périphérique existant suffit généralement à éviter la traversée de cet espace par des flux extérieurs. Il lui revient donc de répondre à d'autres priorités en participant à l'accessibilité et au désenclavement des différents secteurs de

⁷³⁹ L'expression est de Pierre Bruyelle.

l'agglomération. Ces valeurs, dont il est porteur et qui le placent au cœur du carrefour autoroutier et de l'organisation interne des déplacements, avivent « la volonté d'inverser [une] politique "au fil de l'eau" en orientant également le développement économique de la Métropole lilloise vers le cœur de la Métropole. »⁷⁴⁰ Prenant appui sur ces infrastructures routières, l'hypercentre tend à s'y arrimer en prenant le parti d'un urbanisme de façade par rapport aux grandes voies rapides urbaines.

Cette stratégie n'est pas forcément exportable dans la mesure où elle s'adapte à des conditions urbaines spécifiques, qui associent centralité polynucléaire et métropolisation. Surtout, elle a un coût, que ce soit en termes d'insertion urbaine des infrastructures routières ou de fonctionnement du tissu urbain interstitiel aux centres de la conurbation. Il apparaît enfin qu'elle n'est soutenable à terme que parce qu'elle dispose d'autres modes de transport alternatif à l'offre automobile⁷⁴¹ et si, fidèle au principe d'auto-production du territoire de l'automobile-reine, elle réussit à imposer l'adjonction d'aménagements routiers complémentaires, qu'il s'agisse du grand ring d'agglomération ou de nouvelles pénétrantes.

5.3.2.2. L'histoire du city-ring de Stuttgart

La transformation de l'hypercentre de Stuttgart dans une perspective d'adaptation à l'automobile a fait l'objet avant-guerre puis en 1941 de plusieurs projets. Mais elle doit attendre l'après-guerre pour se concrétiser. Plusieurs conditions sont alors réunies pour cela : les deux tiers du chaudron et environ 80% de l'hypercentre ont été détruits durant la guerre, ce qui a en quelque sorte affranchi le centre historique d'une partie de ses contraintes spatiales en le transformant en champ de ruines ; le centre est ainsi l'objet de toutes les attentions, sa reconstruction se voulant emblématique de la renaissance et de la modernité de la ville. L'ampleur des destructions facilite l'adaptation de cet espace aux exigences de la circulation automobile et c'est à cette époque que Stuttgart se dote d'un city-ring.

Dans le plan de reconstruction (*Generalbebauungsplan*), le volet consacré aux transports (*Verkehrsgerippeplan* en 1947) est d'ailleurs arrêté avant le plan d'urbanisme proprement dit (*Flächennutzungsplan* en 1948). Il s'inspire fortement de programmes antérieurs et des travaux du groupe de travail *Stadtplanung und Verkehr* qui s'est constitué en 1945 à la *Technische Hochschule* de Stuttgart⁷⁴². L'ancien projet de création de deux voies parallèles dans le chaudron, les *City-Tangente* Est et Ouest, est ainsi relancé. Les circonstances lui donnent simplement l'occasion de mieux s'arrimer à l'hypercentre. Puis, comme l'idée d'un contournement urbain éloigné n'est pas retenu, la convergence des routes nationales doit se poursuivre jusque dans le centre-ville. L'idée

⁷⁴⁰ CETE Nord-Picardie, 1997, op.cit., p.16.

⁷⁴¹ Euralille est desservi par deux gares, la gare Lille Europe pour les liaisons à longue distance et la gare Lille Flandres pour un des réseaux de chemin de fer régional les plus efficaces de France.

⁷⁴² Cette « haute école technique » n'est autre que la future université de Stuttgart. Une des personnalités principales de ce groupe de travail est Carl Pirath, spécialiste des transports qui avait déjà conçu, en 1941, un projet de réaménagement du centre-ville.

du city-ring découle de la combinaison de ces deux configurations (figure 52) : l'anneau central est conçu comme l'intégration des deux *City-Tangente* dans une boucle sur laquelle les pénétrantes viennent se greffer. Dans sa version originale, il n'exclut pas le transit à l'intérieur de l'espace qu'il délimite et présente des carrefours organisés par des sens giratoires sur des voies de plus de 30 mètres de largeur. Outre l'élargissement de rues existantes, quelques nouvelles percées s'avèrent enfin nécessaires à sa création.

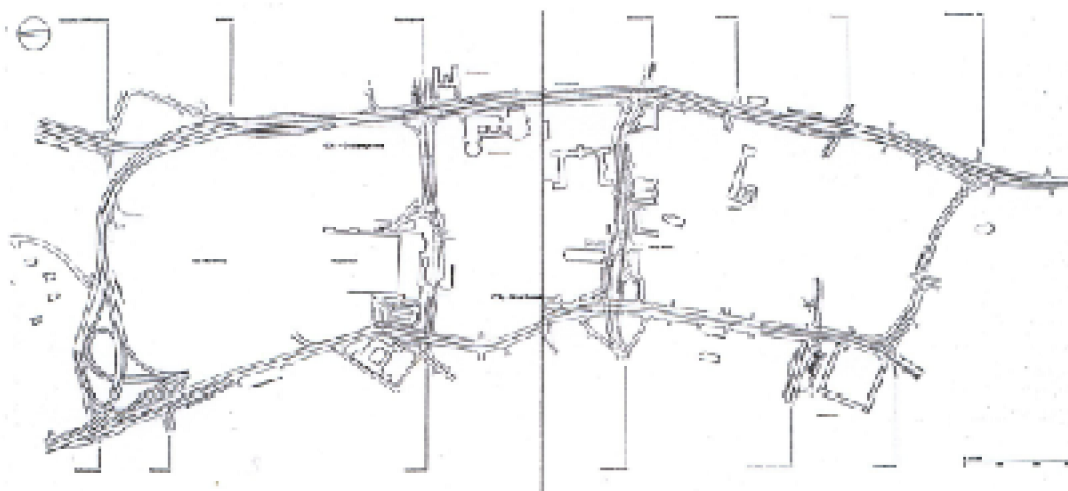


Figure 52 - Le plan du city-ring de Stuttgart en 1962

Source : GVP I, 1962

Cette restructuration de la voirie s'accompagne d'une mutation urbanistique de l'hypercentre. Celui-ci couronné zone de convergence des trafics automobiles, les fonctions urbaines qu'il est censé accueillir doivent être celles qui participeront le plus au rayonnement maximal. Il s'opère alors une sélection qui tend à rejeter la construction de logements vers les autres quartiers de la commune et à dédier l'espace central aux commerces, aux services, aux activités de commandement et aux grands équipements d'agglomération. D'où le sentiment toujours répandu à Stuttgart que la construction du city-ring, avec les dimensions qui sont les siennes et les conséquences qu'il induit sur l'organisation urbaine, a autant détruit l'hypercentre que la seconde guerre mondiale.⁷⁴³ Il faut dire que rien n'arrête à l'époque la réorganisation du plan de circulation : ainsi il est prévu que la B27 vienne se connecter sur le ring et traverser l'hypercentre au niveau de la place centrale, la *Planie* ; or, sur son trajet, s'élève encore le *Kronprinzenpalais*, un bâtiment du Land qui a résisté aux bombardements ; après de longues négociations, il sera finalement détruit pour laisser passer la nouvelle voie, néanmoins partiellement réalisée en souterrain afin de préserver la place historique.

Au début des années 60, la croissance du trafic ainsi que les prévisions alarmistes qui ont alors cours amènent à reconsidérer l'aménagement du city-ring. Des projets d'élargissement à 2x4 voies sont conçus pour la *City-Tangente* Ouest dans le *GVP I* mais c'est surtout le flanc oriental qui sera touché en raison des charges de trafic supérieures

⁷⁴³ Si cette vision des choses est évidemment exagérée, elle est révélatrice de l'ampleur des mutations qui ont été attachées à la réalisation du city-ring.

qu'il accueille – il assure en effet la continuité de la B14 et doit notamment organiser son croisement avec la B27 à *Charlottenplatz*. Or, l'espace libre étant devenu chose rare dans le centre, l'infrastructure ne dispose guère de possibilités d'extension. Pour améliorer la fluidité du trafic, on conçoit donc des solutions à deux niveaux, séparant transit et desserte. Aux carrefours de la partie orientale du ring, les trémies remplacent les giratoires et on envisage même, aux croisements les plus importants, l'adjonction d'une troisième voie en viaduc, projet dont le plan de réduction du réseau de voirie de 1973 validera l'abandon définitif.

En fait, au fil des ans, alors que le city-ring continue de participer à l'édification de ce que les allemands appellent l'*autogerechte Stadt*⁷⁴⁴, il commence à organiser des territoires moins favorables à l'automobile. En 1965, dans un contexte de révision à la baisse des prévisions de trafic⁷⁴⁵, le *GVP II* propose un plan pour l'hypercentre qui prévoit la construction de parcs de stationnement en bordure de l'anneau mais aussi une nouvelle organisation de la circulation canalisant la traversée de l'espace intérieur⁷⁴⁶ grâce à la mise en place de cellules de trafic et d'un vaste réseau de zones piétonnes. Progressivement, le city-ring devient donc autre chose qu'une forme d'organisation du réseau de voirie. Il se fait véritablement ring, cette infrastructure qui reste au service de l'automobile mais à qui on doit l'aménagement piétonnier de l'hypercentre et sa protection du transit.

A partir des années 70, les politiques urbaines renoncent à augmenter sa capacité et choisissent plutôt d'investir dans les transports collectifs pour maintenir, voire renforcer, l'accessibilité du centre de Stuttgart. Cette option n'a jamais été remise en cause par la suite alors même que l'échec de la réalisation du ring moyen continue de diriger une partie du transit local et régional sur cette voie. Au contraire, on s'attachera à restreindre encore les itinéraires de traversée de l'hypercentre pour n'en laisser qu'un, mais en souterrain. Tous les problèmes inhérents au passage d'une route nationale au cœur de l'agglomération n'en sont pas réglés pour autant. La continuité des trajets piétonniers entre les deux bords du city-ring est loin d'être pleinement satisfaisante, même si toutes les opportunités sont mises à profit : outre les traditionnelles passerelles – souvent peu empruntées –, les parcs de stationnement souterrains ou encore les stations de métro accueillent ces déplacements. La question des nuisances liées au passage de cette voie à fort trafic n'a pas pour l'instant fait l'objet d'avancées significatives : l'idée lancée dans les années 80 de couvrir les chaussées semi-enterrées de la *City-Tangente Est* reste au point mort car fort coûteuse.

A propos de l'histoire du city-ring de Stuttgart, on pourrait finalement être tenté d'évoquer une forme de Rédemption. Né de l'extension du territoire de l'automobile, au prix parfois de la ville elle-même, il en demeure aujourd'hui un élément mais qui, à l'image

⁷⁴⁴ qu'on pourrait traduire par la ville auto-dirigée ou auto-gouvernée.

⁷⁴⁵ On estime désormais que le trafic à destination ou en provenance de l'hypercentre devrait s'établir non plus à 214.000 véhicules/jour mais à 146.000.

⁷⁴⁶ Seules deux possibilités de traversée sont maintenues dont le tunnel sous la *Planie* lié à la B27.

des mini-contournements locaux, s'est mis au service d'une nouvelle logique, celle de l'automobile-contestée. Certes, il s'agit d'une politique adaptée à une structure urbaine éclatée, portant sur un espace relativement restreint et qui, en collaborant à un aménagement qualitatif de ce lieu symbolique de centralité, est en phase avec les mutations contemporaines. Toutefois, contrairement à Lille, la rupture qu'elle marque avec la phase de production exogène du territoire de l'automobile est nette, même s'il n'est pas encore question de restriction de capacité ou, pour la partie orientale du ring, d'un retour vers une forme plus proche du boulevard urbain que de l'autoroute urbaine.

Les boulevards périphériques se sont donc adaptés à l'évolution du territoire urbain de l'automobile et se sont transformés sous l'effet d'une dynamique territoriale endogène. Ils le doivent notamment à ce que Gabriel Dupuy nomme l'effet de réseau et qui veut qu'un « réseau dans lequel certains axes routiers concentrent les itinéraires mène à des accroissements de vitesse, qui accroissent les accessibilités, ce qui accroît le trafic sur ces axes, ce qui conduit à en améliorer les performances et ainsi de suite. »⁷⁴⁷ C'est ainsi que les radiales autoroutières ont alimenté en véhicules un périphérique qui, en devenant voie rapide, tend en retour à concentrer davantage les flux sur les pénétrantes fortes. Ces boulevards de ceinture ont également souvent perdu leurs caractéristiques urbaines pour se dédier à la quête de vitesse des déplacements individuels. Ce faisant, ils amènent à substituer la notion de temps à celle de distance dans l'évaluation des trajets urbains, ce qui a pour effet de rétracter l'espace mais aussi de dilater son maillage. En structurant de plus en plus l'espace urbain, les voies rapides participent à une forme de déstructuration dans la mesure où elles concentrent les flux sur des pôles de plus en plus éloignés et qu'elles accentuent ainsi l'étendue de ce que Roger Brunet appellerait les angles morts. Bref, elles déconnectent autant qu'elles connectent.

En matière de réseau routier, elles établissent une hiérarchisation des voies sur le mode de la vitesse. D'un côté des routes urbaines "de première classe", de l'autre un réseau plus perméable qui se dévalorise du point de vue routier même s'il est indispensable. La cohésion entre les deux n'est d'ailleurs pas aisée, à tel point qu'on peut se demander si les voies rapides ne sont pas, « selon le mot de l'espagnol Oriol Bohigas, qu'un moyen de se rendre rapidement d'un encombrement à un autre ? »⁷⁴⁸

Du point de vue spatial, la fonction des périphériques à l'égard des espaces qu'ils ceinturent tient à la fois de l'organisation optimale de l'accessibilité, de la sélection des flux de pénétration et de la protection vis-à-vis des trafics indésirables. Plus les espaces concernés sont restreints et plus ces tâches sont faciles à concrétiser. Néanmoins, la mise en œuvre des deux dernières nécessite également une restructuration de la voirie intérieure à travers des requalifications ou des réductions de capacité. Ainsi s'exprime une stratégie urbaine qui vise à limiter la diffusion de l'automobile et de son territoire dans le centre, sans contester totalement sa présence. Là où les politiques locales s'engagent dans cette voie, l'orientation est d'abord soulignée par la terminologie employée : on parle alors de ring plutôt que de boulevard périphérique. Il n'empêche que l'accent reste le plus

⁷⁴⁷ G. DUPUY, 1999, op.cit., p.122.

⁷⁴⁸ J.L GOURDON, "Le temps de la voie", in CETUR, *Projet d'agglomération et scénario de voirie. Réflexions et enjeux*, 1993, p.7.

souvent mis sur l'amélioration de l'accessibilité automobile par un accroissement des vitesses de déplacement.

□

A la fin du chapitre précédent, nous évoquons Lille, Lyon et Stuttgart comme une illustration de trois temps du processus attaché à l'inscription territoriale de l'automobile dans la ville. Nous voudrions souligner ici que ce qui peut apparaître comme des phases successives de développement doit aussi s'envisager comme étant la manifestation de stratégies différentes⁷⁴⁹. Celles-ci se manifestent dans la hiérarchisation de fait du réseau de voirie, qui, s'il se fait dans tous les cas par le haut, par l'adjonction de nouvelles voies rapides, se fait plus rarement par le bas, en soustrayant certains itinéraires aux fonctions de transit ou d'échange pour ne plus leur assigner qu'un rôle de desserte. C'est donc ce second point qui sert de référence pour différencier les natures des politiques adoptées.

Car, pour le reste, les infrastructures du *traffic around towns* s'inscrivent d'abord dans un redéploiement du territoire de l'automobile-reine en étroite relation avec les mutations urbaines. Elles demeurent en effet inextricablement liées à la multiplication des pôles et des formes de centralité dans les agglomérations urbaines, en assurant une bonne accessibilité automobile de ces lieux. A tel point qu'on peut légitimement s'interroger : « ne sommes-nous pas en train de passer à un modèle urbain (...) lié à ces rocade, aux chapelets de centralités et d'emplois bordant les périphériques de grandes villes ? Les logiques économiques et les logiques d'acteurs ont en effet largement contribué à la concentration de ces nouveaux pôles le long des grandes infrastructures ; néanmoins, le citoyen les apprécie pour l'augmentation de l'offre et la diversité des choix que cela lui procure. »⁷⁵⁰

Cela ne signifie pas pour autant que l'inscription dans l'espace de ces infrastructures soit toujours aisée. Quoi qu'il en soit, fondé sur la construction de nouvelles voies, ce paradigme du *traffic around towns* demeure largement une manifestation de la logique territoriale de l'automobile-reine. Il suscite moins une réorganisation qu'une extension du réseau de voirie ainsi que l'amélioration de ses performances. Ses réalisations demeurent un outil complémentaire et non antinomique vis-à-vis d'une pénétration urbaine qui reste un acquis, marquant ainsi que ce qui est encore en cours aujourd'hui, c'est l'édification continue de la ville de l'automobile.

Chapitre 6. Les dynamiques du territoire urbain de l'automobile-reine

Dans notre approche d'un territoire urbain de l'automobile-reine, l'étude des grandes

⁷⁴⁹ Les deux visions ne s'excluent d'ailleurs pas nécessairement l'une l'autre.

⁷⁵⁰ G. DUBOIS-TAINE, in G. Dubois-Taine et al., op.cit., p.18.

infrastructures de voirie a été une étape essentielle éminemment révélatrice mais n'ayant pas vocation à être ultime. Restituer à ce territoire son intégralité impose de dépasser à présent la référence unique à son support le plus évident – les infrastructures de voirie en question – pour l'étendre à ses autres composantes spatiales. Ce n'est qu'en lui conférant toute sa complexité, en dessinant un type d'espace urbain "automobilisé", que nous pourrions être en position de repérer la dynamique qui anime cette logique territoriale. Cela nous permettra d'approfondir les modalités qui ont contribué à une progressive substitution de ses éléments moteurs principaux. Nous serons alors amené à nous interroger sur la nature des politiques qui sont aujourd'hui mises en places : tiennent-elles davantage d'une démarche adaptative que d'un aménagement significatif qui ne se réduirait pas à pérenniser la dynamique actuelle du système ?

6.1. Du produit territoire au territoire auto-produit

Le réseau qui accueille les flux de circulation est, à n'en pas douter, un socle indispensable à l'organisation du territoire de l'automobile mais il ne restitue pas moins une image superficielle de ce dernier. Certes, nous nous sommes évertués à lui faire recouvrir une partie de sa complexité en insistant sur les implications spatiales dont ce réseau est porteur⁷⁵¹ et sur les dynamiques urbaines dans lesquelles il s'inscrit. De plus, « les gens vivent dans les lieux disparates où les conduit leur mobilité grandissante, mais ils vivent aussi dans les espaces de la mobilité elle-même (...). Avec la mobilité se développe une nouvelle sorte d'espace urbain que l'on peut appeler, avec Georges Amar, "espace-transport" ou "transport-espace". »⁷⁵² Cette « nouveauté radicale » – le flux en tant que mode d'habiter – concourt à atténuer la frontière entre l'espace et le réseau, entre les lieux et l'infrastructure, et ce d'autant plus que, de l'étude de ce « réseau technique spécialisé qui structure – ou déstructure – de plus en plus fortement cet espace urbain, qui le soumet à tension, ou bien le détend, qui le noue ici et le dénoue ailleurs »⁷⁵³, il découle une nouvelle approche de l'espace placée sous la figure du réseau.

L'extension des déterminants spatiaux de la mobilité automobile est néanmoins seule capable de permettre l'entière considération du territoire que l'on souhaite mettre en évidence, un territoire qui relève autant de l'organisation du réseau de mobilité que d'ancrages extérieurs, un territoire qui se niche dans les flux comme dans les localisations urbaines, un territoire dont l'espace géographique est à la fois le produit et le matériau à partir duquel il est construit, bref un territoire qui se confond avec les territoires urbains, en s'adaptant ou en les modifiant, en imposant ou en composant.

De cette construction territoriale dont nous avons vu par ailleurs qu'elle restait issue

⁷⁵¹ Une étude de l'Agence d'urbanisme menée parallèlement à la préparation du DVA illustre d'ailleurs ce thème : *Schéma des grandes voiries de l'agglomération lyonnaise. Analyse des scénarii au regard de l'environnement et de l'urbanisation présente et future*, octobre 1992.

⁷⁵² Y. CHALAS, in G. Dubois-Taine et al., op.cit., p.250.

⁷⁵³ J.L. GOURDON, in F. Enel, op.cit., p.33.

conjointement de phénomènes d'appropriation et de production, nous pouvons tirer une image cohérente bien que discontinue. « D'espace englobant, le territoire pourrait être devenu englobé par des espaces de vie désagrégés se recoupant en des lieux et en des temps socialement contraints. »⁷⁵⁴ Le territoire de l'automobiliste, qui se dégage de son processus d'appropriation de l'espace (voir chapitre 3), « serait une série de lieux de destination (quartier résidentiel, secteur commerçant, lieu de travail... composant, à la grande échelle, c'est-à-dire à l'échelle de la voiture, une ville mixte, riche, au choix), avec des lignes qui y mènent, on ne remarquerait que les lieux de destination, choisis, et quelques points repérés par d'autres pour nous. Cette ville-là n'a que faire des espaces délaissés, des discontinuités, des failles et des vides qui, bien au contraire, la composent aussi. »⁷⁵⁵ Lorsqu'on considère, comme c'est le cas ici, le processus de production territoriale, il se dégage des formations spatialement plus homogènes, même si elles restent marquées par le sceau de la discontinuité. Celles relevant de la logique de l'automobile-reine correspondent spatialement à un type d'urbanisation spécifique car symptomatique de certaines étapes de la croissance urbaine.

Pour l'évoquer, nous réintroduisons une distinction qui, si elle peut paraître factice par certains aspects, nous semble pourtant fondamentale : si ce territoire résulte initialement d'une production marquée par un "choix de société"⁷⁵⁶ (produit-territoire), il tend aujourd'hui à se reproduire d'abord en vertu du principe qui veut qu'une « ville façonnée par l'automobile est aussi prédisposée à son usage »⁷⁵⁷ (territoire auto-produit).

6.1.1. La production du territoire de l'automobile-reine

La production du territoire de l'automobile-reine s'est réalisée à travers des mutations qui ont consacré l'avènement d'une nouvelle organisation socio-spatiale et de nouveaux espaces urbains, et à l'égard desquelles l'automobile n'a finalement été qu'un outil mobilisé par la société. L'État et les agents économiques et sociaux dominants ont tenu un rôle décisif au cœur de ce processus, sans pour autant en maîtriser toutes les implications.

Au cœur des mutations urbaines, des dynamiques socio-économiques et une intervention publique fortes

Dès la fin du XVIII^e siècle, les villes françaises et occidentales entrent dans une phase de mutation importante. Progressivement submergées par un nouveau mode de production issu de la Révolution Industrielle, elles s'engagent dans une période de croissance

⁷⁵⁴ B. DEBARBIEUX, op.cit., p.96.

⁷⁵⁵ G. DUBOIS-TAINE, in G. Dubois-Taine et al., op.cit., p.36.

⁷⁵⁶ Communément, le terme "choix de société" recouvre une dimension politique volontariste qui n'illustre que partiellement notre propos. Par cette évocation, nous entendons faire référence, dans la définition d'une orientation qui intègre les contraintes subies, à l'ensemble des forces économiques, sociales et politiques.

⁷⁵⁷ A. CHAUSSE, op.cit., p.47.

marquée par une consommation d'espace grandissante. La production devient la fonction urbaine prépondérante tandis que l'afflux de population renforce le rôle des villes en tant que centre de consommation. Cette explosion urbaine est alimentée par la transition démographique et par l'exode rural. De cette évolution résulte une rupture conceptuelle fondamentale : la ville ne s'envisage plus comme un espace clos et circulaire mais s'ouvre sur sa périphérie ; l'urbain pointe son nez. Faubourgs⁷⁵⁸ puis banlieues caractérisent la première exurbanisation industrielle. Dans le mouvement qui tend à rejeter à la périphérie ce que la ville ne peut ou ne veut accueillir, ce sont les usines puis l'habitat ouvrier qui sont les premiers concernés. Durant la seconde moitié du XIX^e siècle, alors que la domination de l'économie industrielle sur la société française se renforce, la classe dirigeante prend en main les destinées de la ville et cherche à la remodeler. L'urbanisme, nouvelle discipline autonome, place à cet effet la circulation au premier rang de ses priorités.

Parallèlement, « ce n'est vraiment qu'au XIX^e siècle que la mobilisation générale de la vie urbaine induit une polarisation interne de la ville autour d'axes d'échanges »⁷⁵⁹. Jean-Samuel Bordreuil explique comment la ville capte alors le mouvement et comment il en découle l'apparition d'une véritable centralité. Mais, pour que le centre s'affirme, il faut rendre possible l'afflux et donc faciliter la circulation dans le tissu urbain.

Ces deux formes de croissance urbaine – interne et périphérique –, liées chronologiquement et organiquement, s'accompagnent d'un essor de la mobilité urbaine, mais sont antérieures à la naissance de l'automobile, même si la révolution des transports participe à cette mutation. Nous avons déjà circonscrit ce que l'évolution urbaine doit à l'automobile et ce qu'elle ne lui doit pas. Réaffirmons donc ici que, si la ville s'est toujours développée en liaison intime avec la technologie, ce n'est pas ce mode de transport qui est la raison d'être de son expansion et du passage à l'urbain.

Encore aujourd'hui, « la voiture, pas plus que les nouvelles technologies d'information et de communication, ne peuvent à elles seules rendre compte de ce processus de dilution de la ville dans un territoire urbain illimité. »⁷⁶⁰ En effet, les mutations contemporaines s'ancrent d'abord dans l'accélération du peuplement urbain⁷⁶¹ postérieure à la seconde guerre mondiale. Ce sont les croissances démographique et économique qui provoquent alors une nouvelle vague d'urbanisation et l'extension des villes. Dans les efforts déployés pour accueillir les activités économiques et surtout pour résoudre la question cruciale du logement, les pouvoirs publics participent plus que jamais à la production industrielle de nouvelles formes urbaines. C'est ainsi que « dans les années cinquante-soixante, les grandes agglomérations ont crû de façon plutôt

⁷⁵⁸ Des faubourgs existaient avant la Révolution industrielle mais, à partir de cette période, leur développement s'accélère.

⁷⁵⁹ J.S. BORDREUIL, "Centralité urbaine, ville, mobilités", in *Le courrier du CNRS*, n°81, 1994, p.17.

⁷⁶⁰ C. GHORRA-GOBIN, "Trois hypothèses à partir de l'histoire urbaine de Los Angeles", in G. DUBOIS-TAINE et al., op.cit., p.132.

⁷⁶¹ En France, alors que le taux d'urbanisation n'a augmenté que de 1,5% en moyenne annuelle entre 1856 et 1954, sa croissance a dépassé 2,5% entre 1954 et 1975.

compacte, avec principalement la construction d'immeubles collectifs, la réalisation de grandes opérations denses et la densification des banlieues existantes ; dans les années soixante-dix en revanche, elles ont connu une croissance plus périphérique notamment avec la construction de maisons individuelles dans les communes rurales environnantes. »⁷⁶² Dans ces deux temps de la croissance urbaine, dans ces deux dynamiques mais aussi dans ces deux formes urbaines, il se dégage, ainsi que le relève notamment François Asher, une cohérence entre les cycles économiques, la pensée urbanistique dominante et le type de ville qui se développe.

La première phase est marquée par l'interventionnisme public le plus spectaculaire. Elle se caractérise par de vastes opérations de logements collectifs en banlieue, là où les terrains sont libres et meilleur marché. Symboles de modernité, destinées à améliorer l'offre quantitative mais aussi qualitative, ces formes urbaines sont le produit d'un engagement direct de l'État qui intervient dans l'économie ainsi que les politiques d'inspiration keynésienne l'invitent à le faire, c'est-à-dire non seulement pour exercer ses fonctions régaliennes mais en tant qu'instance de régulation chargée de remédier aux dysfonctionnements de l'économie capitaliste voire de s'engager dans la réalisation de grands équipements dans le cadre de la relance de la demande globale. L'industrialisation de la construction et les préceptes fonctionnalistes⁷⁶³ feront le reste.

Parallèlement à la politique des Z.U.P. (Zone à Urbaniser en Priorité), on s'engage résolument dans une logique de spécialisation de l'espace urbain dans laquelle les lieux de résidence et de travail se dissocient de plus en plus.⁷⁶⁴ Il faut dire que les mécanismes économiques soutiennent globalement la pensée urbanistique dominante dans son opposition à la mixité et, tandis que l'urbanisme fonctionnaliste pratique le zonage, le jeu de la rente foncière tend à sélectionner les fonctions urbaines et les activités dans la partie centrale des agglomérations. En effet, « par son action d'allocation de l'espace, la rente encourage la division spatiale du travail et la spécialisation fonctionnelle des espaces urbains. »⁷⁶⁵ Ce type d'organisation spatiale bénéficie par ailleurs des faveurs de l'État, qui cherche à organiser de manière plus élargie la mobilité géographique de la main d'œuvre à l'intérieur des bassins d'emploi et à accroître les mobilités résidentielles afin d'initier une nouvelle dynamique dans le marché du logement. Enfin, cette politique s'inscrit socialement dans une séparation de plus en plus affirmée entre vie sociale et vie privée : par rapport aux premiers temps de la ville industrielle, cette séparation est vécue comme un élément de libération et d'affranchissement à l'égard de l'omniprésence, dans la vie des individus, d'un temps de travail par ailleurs en diminution. Cette évolution

⁷⁶² F. ASHER, 1995, op.cit., p.23.

⁷⁶³ qui d'ailleurs n'établissent pas de véritable distinction entre espace privé et espace public.

⁷⁶⁴ La tendance à la dissociation entre habitat et emploi est bien antérieure puisque, dès la seconde moitié du XIXe siècle, les couches aisées de la population l'avaient initié, dans leur fuite des espaces des classes laborieuses. Seulement, la pensée urbanistique n'avait pas encore traduit explicitement ce principe ordonnateur de l'espace dans la pratique de l'urbanisme, comme ce sera le cas dans la seconde moitié du XXe siècle avec le zoning.

⁷⁶⁵ Y. CROZET et al., op.cit., p.52.

spatiale, si elle peut alors sembler commode et logique, engendre des besoins croissants en matière de déplacement mais, en contrepartie, « les avantages tirés de cette distribution spatiale du travail et de l'habitat constituent une source puissante de création de surplus et l'un des moteurs même de la dynamique urbaine »⁷⁶⁶, pour ne pas dire un des mécanismes de production de la ville. L'importance de ces enjeux, relatifs à l'organisation socio-spatiale des espaces urbains, suffit à expliquer l'investissement des agents institutionnels les plus puissants dans le jeu propre à ce champ.

Avec l'entrée dans l'ère pavillonnaire, on a beaucoup écrit sur les stratégies résidentielles des ménages au sein du champ urbain : que, plus libres de leur choix de résidence, les citoyens tendent à privilégier massivement un nouveau cadre de vie, alimenté par le fantasme de « la ville à la campagne » ; qu'« aller habiter dans certains quartiers anciens ou dans une zone pavillonnaire périphérique, est pour une partie des habitants une forme de refus de la ville moderne, la quête d'une communauté ancienne, villageoise ou urbaine, une tentative de refondation, de retour aux origines, un "fantasme du local" »⁷⁶⁷, d'où l'engagement des politiques urbaines dans la réhabilitation de quartiers centraux⁷⁶⁸ mais aussi, et surtout, dans le mouvement de périurbanisation ; enfin, que la ville émergente est « appréciée aujourd'hui comme le lieu d'un possible maintien de valeurs familiales, de recentrage sur la sphère domestique (au détriment de l'espace public), de la liberté des choix individuels, d'une vaste latitude d'autoréalisation »⁷⁶⁹, notamment par certaines catégories de population, comme les jeunes ménages avec enfants. Toutes ces tendances sont avérées bien sûr mais résultent avant tout de représentations et de comportements socialement déterminés. Cette détermination se manifeste dans la combinaison de l'attrait pour un certain type d'habitat, la maison individuelle – porteuse d'une valorisation de l'espace domestique⁷⁷⁰ –, et d'une localisation en périphérie plus ou moins proche de l'agglomération dense – localisation sans doute en rapport avec les valeurs attachées au milieu rural, face à un certain refus de la ville traditionnelle, mais surtout largement contrainte, eu égard aux mécanismes de production de cette forme spatiale.

« Bref, le marché des maisons individuelles (comme, sans doute, à des degrés différents, tout marché) est le produit d'une *double construction sociale*, à laquelle l'État contribue pour une part décisive : construction de la demande, à travers la production des dispositions individuelles et, plus précisément, des systèmes de préférences individuels –

⁷⁶⁶ *ibid.*, p.53.

⁷⁶⁷ F. ASHER, 1995, *op.cit.*, p.150.

⁷⁶⁸ en France, avec la loi Malraux de 1962.

⁷⁶⁹ G. DUPUY, in G. DUBOIS-TAINE et al., *op.cit.*, p.7.

⁷⁷⁰ Ainsi Pierre Bourdieu explique que « la maison est indissociable de la maisonnée comme groupe social durable et du projet collectif de la perpétuer. (...) encore aujourd'hui le projet de « faire construire » est à peu près toujours associé au projet de « fonder un foyer » (ou de l'augmenter), de bâtir une maison au sens de maisonnée, c'est-à-dire à la création d'un groupe social uni par les liens de l'alliance et de la parenté, que redoublent les liens de la cohabitation » (2000, *op.cit.*, p.34).

en matière de propriété ou de location notamment – et aussi à travers l'attribution des ressources nécessaires (...) ; construction de l'offre, à travers la politique de l'État (ou des banques) en matière de crédit aux constructeurs qui contribue, avec la nature des moyens de production utilisés, à définir les conditions d'accès au marché »⁷⁷¹

Concrètement, en France, « la plupart des constructeurs apparaissent dans les années 1960, et, dès le début de cette décennie, commencent à s'organiser pour essayer de convaincre les pouvoirs publics de revenir à une politique favorable à l'habitat individuel. »

⁷⁷² Pour que cette orientation s'accélère lors de la décennie suivante, de nouvelles techniques de production et de commercialisation sont mises en place. L'uniformisation et la construction à grande échelle permettent d'abaisser les coûts. L'État suit de près les efforts des constructeurs et œuvre pour la promotion de ce type d'habitat – des villagexpos (1966) aux Chalandonnettes (1969), ou encore en organisant le concours de la maison individuelle (1968). L'intervention publique dans la production de ces formes urbaines se fait alors en étroite collaboration avec le secteur privé mais reste néanmoins prépondérante et se renforce d'ailleurs au fil du temps. En effet, la crise économique affecte fortement les programmes de construction d'immeubles, plus difficiles à "sortir" et plus exposés au risque de mévente. Soucieux de maintenir l'activité du bâtiment, l'État accentue son soutien à l'habitat individuel. En 1977, une réforme du financement du logement est engagée afin notamment d'élargir le panel des candidats à l'accession à la propriété, grâce à la création du P.A.P. (Prêt d'Accession à la Propriété) : pour Pierre Bourdieu, elle constitue « le couronnement de tout un ensemble d'actions visant à orienter vers la propriété (c'est-à-dire dans l'esprit de certains de ses inspirateurs, qui associaient l'habitat collectif et locatif au collectivisme ou au socialisme, vers l'attachement durable à l'ordre établi, donc vers une forme de conservatisme) les « choix » des catégories sociales qui étaient les moins portées jusque-là à satisfaire ainsi leur besoin de logement et à faire de l'accès à la propriété de leur habitation une forme majeure de placement. »

⁷⁷³ C'est ainsi qu'après s'être inscrit dans un processus originellement imputable aux classes moyennes, « de nombreux travaux convergent vers l'idée que l'espace périurbain constitue un espace d'accession à la propriété, principalement pour deux types de population, les ménages à faibles revenus ne pouvant accéder à la propriété dans les espaces plus centraux, et des ménages plus aisés mais ayant clairement fait le choix d'un mode de vie en maison individuelle, voire rurale. »⁷⁷⁴

Alors que l'intérêt porté par l'État aux villes nouvelles – initialement censées accueillir ce type d'habitat – se délite progressivement, l'urbain s'étend désormais sans réel contrôle, en se projetant dans des espaces de plus en plus lointains, en milieu rural, et ce en vertu de mécanismes économiques et sociaux. Dans ce schéma, l'État reste un financeur déterminant du périurbain, même si son intervention emprunte des canaux plus

⁷⁷¹ *ibid.*, p.30.

⁷⁷² *ibid.*, p.114.

⁷⁷³ P. BOURDIEU, 2000, *op.cit.*, p.30.

⁷⁷⁴ A. CHAUSSE, *op.cit.*, p.67.

indirects que pour les Z.U.P.⁷⁷⁵ Le fait que les grands ensembles incarnent une pensée urbaine forte et organisée tandis que les espaces pavillonnaires présentent un aspect plus anarchique, visiblement moins maîtrisée par la puissance publique et offrant des marges d'action supérieures aux agents privés, n'altère donc pas l'existence d'une logique de production institutionnelle, commune à ces deux formes spatiales. « Le marché du logement est soutenu et contrôlé, directement et indirectement, par les pouvoirs publics »⁷⁷⁶ et, dans les deux cas, ces derniers, et notamment l'État, sont animés par le souci de parfaire la mise en place d'une organisation spatiale assurant un fonctionnement économique et social efficace, à défaut d'être optimal. Quant aux collectivités locales, initialement placées dans une position de dominées par la distribution du capital inhérente au développement périurbain⁷⁷⁷, elles ne disposent que d'une faible marge de manœuvre et d'une capacité de contrôle et de pilotage des avatars spatiaux de cette politique extrêmement réduite.

Ainsi, les modèles successifs d'action publique s'inscrivent profondément dans un univers de contraintes à la fois fortes et diversifiées – sociales, démographiques, économiques, idéologiques, techniques... – et dans les perspectives à court terme qui en découlent. C'est ce qui fait qu'à la nécessité de lutter contre la pénurie de logements succède une politique mettant l'accent sur l'accès à la propriété, et qu'une translation se soit établie entre une logique d'extension urbaine en banlieue et un processus d'étalement et de desserrement de la population et des activités urbaines du centre vers les périphéries.

Durant cette seconde phase, même si les dynamiques résidentielles ont continué à s'affranchir des contraintes de localisation de l'emploi, habitat et activités ont été soumis aux mêmes forces centrifuges. Dans un contexte où les grandes agglomérations attirent de plus en plus d'emplois, ces derniers y ont subi un incontestable mouvement de déconcentration. A l'exception des bureaux qui restent plus attachés à l'espace central, les activités de production migrent massivement en périphérie, comme les équipements commerciaux et les services de proximité qui, pour leur part, se sont développés en conservant un lien étroit avec les mouvements résidentiels – ce qui est, en soi, révélateur de la transition vers une économie de services. Néanmoins, les proximités spatiales importent globalement moins. L'espace urbain s'étend et se fragmente tout à la fois, modelé par les structurations économiques ou sociales et recomposé sur un mode réticulaire. Les processus de réorganisation spatiale n'obéissent plus alors à une

⁷⁷⁵ Ce en quoi on peut voir une illustration du passage à un nouveau mode de production et à un nouveau mode de régulation de l'économie, introduisant davantage de flexibilité par rapport au précédent modèle fordien.

⁷⁷⁶ P. BOURDIEU, 2000, op.cit., p.116.

⁷⁷⁷ Bien sûr, les collectivités locales retirent des avantages de l'arrivée de nouveaux habitants comme que de nouvelles activités. Mais, la croissance périurbaine profite d'abord aux promoteurs, aux constructeurs et aux propriétaires foncières, tandis que, pour les collectivités locales, elle génère des coûts importants, ne serait-ce qu'en matière d'équipements en tout genre. Surtout, ces institutions publiques n'ont guère le choix : conscientes des enjeux liés à ce champ, elles ne peuvent pas s'en désintéresser et se voient contraintes à une lutte âpre pour participer au jeu et en retirer le maximum de capital, qui leur permettra ensuite de peser davantage sur les décisions le concernant.

opposition centre-périphérie mais connaissent des mouvements de polarisation sélective et d'hétérogénéisation. On assiste à la « définition de nouvelles polarités et de nouvelles hiérarchies sélectives qui remettent en question le rôle et la place des espaces anciens. (...) La prime donnée aux espaces favorisés par une excellente accessibilité constitue certainement le paramètre le plus important dans la recomposition territoriale de la ville et celui qui est le plus porteur de projets de développement. (...) [Ainsi] c'est à la périphérie que sont attendus les effets les plus considérables sur quelques sites majeurs »⁷⁷⁸, qui s'inscrivent dans une logique d'éclatement des centralités urbaines.

Le modèle spatial ainsi produit consacre l'avènement de nouvelles formes d'urbanisation qui ne correspondent pas à des villes mais à des espaces urbains lâches, diffus, complexes et discontinus. De la périurbanisation à la rurbanisation, on assiste à une extension des territoires urbains sur les espaces ruraux, à leur imbrication et à une dilatation des échelles et des territoires du quotidien. Enfin, ce type d'organisation de l'espace implique une plus grande mobilité quotidienne et des besoins différenciés, voire individués, en matière de transport.

L'automobile comme outil

Compte tenu de ce que ces mutations impliquent et supposent en matière d'organisation de la mobilité, comment s'étonner de la place prise par l'automobile dans le modelage de ces territoires urbains ? Traiter de cette question peut même sembler éculé tant elle a acquis aujourd'hui la force de l'évidence. Pourtant, il nous paraît intéressant de la soumettre à notre propre grille d'analyse, et ce pour plusieurs raisons : par nécessité d'échapper à ce que nous considérons comme les deux écueils les plus fréquents, la simplification excessive et fallacieuse d'une pure causalité linéaire et un "interactionnisme mou" qui ravalerait l'automobile au rang de simple pièce, parmi d'autres, d'un puzzle explicatif sans logique forte ; par souci ensuite de proposer une vision complexe et unifiée de la place de la voiture particulière dans les mutations urbaines, tout en conférant un rôle prépondérant aux mécanismes sociétaux.

Il n'est guère besoin d'insister sur la portée spatiale de la diffusion de ce mode de transport alors qu'il est avancé, qu'avec « l'automobile, on a pratiquement multiplié par 100 la surface disponible des choix de localisation de la population (habitat, entreprises, travail, services, commerces, loisirs). »⁷⁷⁹ Il est donc juste de considérer cette invention comme l'indispensable corollaire de la nouvelle organisation spatiale et plus globalement de la nouvelle organisation de la société qui s'est mise en place dans la seconde partie du XXe siècle en France et dans les pays d'Europe occidentale. Pour autant, « il est illusoire et naïf de privilégier un facteur (la technique, par exemple) pour essayer de construire une chaîne causale où la technique façonnerait l'humain et le social. »⁷⁸⁰ Le faire serait

⁷⁷⁸ M. BONNEVILLE, "Processus de métropolisation et dynamiques de recomposition territoriale dans l'agglomération lyonnaise", in DATAR, Commissariat Général au Plan, op.cit., p.326-8.

⁷⁷⁹ G. DUBOIS-TAINE, in G. Dubois-Taine et al., op.cit., p.14.

⁷⁸⁰ Y. BAREL, *Prospective et analyse de système*, La Documentation Française, cité in J.M. OFFNER, 1993, op.cit., p.236.

méconnaître gravement les liens qui s'établissent entre les sociétés et leurs techniques et, par voie de fait, les mécanismes de production des formes spatiales.

Les techniques n'émergent pas par hasard dans une société. C'est une erreur de « considérer que ces technologies sont en quelque sorte extérieures à la société et qu'elles agissent de façon autonome sur celle-ci. C'est une conception des rapports entre techniques et société que l'histoire infirme : les techniques font rarement irruption dans une société. Elles ont une histoire. Ce sont des acteurs sociaux qui les sélectionnent, qui en choisissent les propriétés qui les intéressent, qui les mettent en œuvre et qui pour ce faire mobilisent des savoirs, des savoir-faire ou des connaissances scientifiques particulières. Les techniques sont supports et expression d'enjeux ; elle sont saisies et agies par des acteurs. »⁷⁸¹ Suscitée, mobilisée, développée, orientée, l'automobile s'est donc inscrite dans une dynamique sociétale pour s'imposer. L'étude de cette dynamique souligne à quel point les différents pans de la société y ont participé : « l'attente populaire de la voiture »⁷⁸², avec tous les déterminants qui peuvent l'expliquer (voir chapitre 2), en fut une condition absolument nécessaire ; la « solide infrastructure d'intérêts »⁷⁸³, que ce mode de transport a à la fois satisfait et généré, une raison suffisante ; individuels ou collectifs, privés ou publics, institutionnels ou non et quelles que soient les médiations qui intervinrent entre les facteurs et les agents, nombreux ont été les messagers de l'avènement de l'automobile comme une réalité incontournable de notre société moderne.

Néanmoins, parmi tous ces éléments, nous accordons une importance toute particulière au rôle tenu par l'État. Car « une nouvelle technologie, mais cela est vrai de tout bien, ne s'impose pas du seul fait du système technico-économique. La notion de choix ou de base sociale traduit une interdépendance entre l'économique et le socioculturel. Dans le cas de l'automobile, cette base sociale a fortement reposé sur une priorité industrielle de l'État. »⁷⁸⁴ Ce choix s'est traduit par un investissement massif dans la réalisation des infrastructures indispensables afin d'assurer l'usage et finalement le succès de ce moyen de transport.⁷⁸⁵ Mais il s'est également manifesté par des incitations à la motorisation des ménages, sous l'égide du modèle fordiste de production et de consommation de masse. C'est en jouant sur ces deux versants éminemment complémentaires que les politiques publiques ont initié la production d'un territoire pour l'automobile. L'intervention de l'État s'inscrit ici dans une démarche visant à assumer la charge d'une fonction tutélaire⁷⁸⁶ qui lui est traditionnellement dévolue tout autant qu'elle

⁷⁸¹ F. ASHER, 1995, op.cit., p.49.

⁷⁸² G. DUPUY, 1995, op.cit., p.36.

⁷⁸³ A. SAUVY, 1978, op.cit., p.117.

⁷⁸⁴ A. CHAUSSE, op.cit., p.32.

⁷⁸⁵ Nos deux précédents chapitres ont contribué à dévoiler l'implication de la sphère étatique dans la construction de grandes infrastructures routières. Par ailleurs, Gabriel Dupuy, étudiant le transfert dans les techniques de planification françaises des modèles de trafic urbain mis en point aux Etats-Unis, a montré que la base sociale du choix automobile relève, en premier lieu, d'une volonté de l'État et des diverses administrations de promouvoir l'industrie automobile, ainsi que le relève Alain Chausse.

constitue une manifestation d'un mode de régulation de l'économique et du social hérité de la "révolution" keynésienne. Mais elle est également motivée et orientée par des intérêts économiques – relatifs à la place particulière occupée dans le circuit économique par l'industrie automobile et par les activités qui lui sont liées en amont comme en aval –, par les intérêts de la population et des groupes sociaux – en termes de diffusion d'un certain mode de vie, vecteur de cohésion sociale, et d'affirmation de certaines conditions de vie plus spécifiques –, ainsi sans doute que par les intérêts particuliers de l'institution étatique – attachée à un capital symbolique dont la préservation exige l'expression d'une position de dominant dans l'organisation des activités sociétales.

Toutes ces dimensions doivent enfin être mises en rapport avec les évolutions d'une organisation socio-spatiale, grâce à laquelle la société vit et se reproduit et dans laquelle l'action de l'État s'incarne et s'inscrit tout à la fois. Les mutations urbaines contemporaines, précédemment décrites, reposent en effet amplement sur une large mise à disposition d'un moyen de transport individuel performant, que ce soit en raison de la dissociation spatiale entre habitat et travail, de l'élargissement des aires de recrutement de la main d'œuvre, de la spécialisation fonctionnelle de l'espace, des logiques foncières sous-jacentes au développement de l'accès à la propriété ou encore de la constitution d'un paysage urbain où la maison individuelle se fait plus présente. Il apparaît que « l'espace urbain peut désormais s'étendre sans cohérence apparente et sans vraie limite entre cœurs de villes et déserts. (...) [Mais] sans l'automobile de masse, le processus d'urbanisation se serait-il poursuivi ? On peut sérieusement en douter. »⁷⁸⁷

Il s'avère en fait que « le développement de nouvelles civilisations urbaines ou de formes d'urbanisation a toujours été corrélé avec des progrès ; (...) [pour autant] il serait erroné (...) de considérer les progrès de ces techniques comme les causes premières de l'urbanisation et de la croissance des villes. (...) lorsque la société se saisit de ces techniques, celles-ci ne modifient pas à elles seules les villes : elles ont certes des conséquences spécifiques, mais leurs effets sont généralement prédéfinis par les enjeux sociaux qui les ont mobilisés. »⁷⁸⁸ D'où, pour ce qui nous intéresse, la production de territoires qui ne sont pas spécifiquement ceux de l'automobile mais qui sont, de fait, des territoires de l'automobile.

La diffusion de cette technique de transport prend ainsi tout son sens dès l'instant où elle est considérée comme un outil au service d'une organisation socio-spatiale déterminée et qui constitue un des enjeux majeurs du champ de la politique de déplacement. Une telle posture impose de renoncer au mythe simplificateur de la structuration de l'espace par les transports pour orienter davantage la réflexion vers le processus par lequel les mutations sociétales et spatiales ont engendré le développement

⁷⁸⁶ Quand Adam Smith a fixé ce que devait être à son sens les charges de l'État, il a ajouté aux fonctions régaliennes – police, justice, défense nationale – des fonctions tutélaires comme la construction de routes, de ponts ou de ports, c'est-à-dire d'ouvrages marqués par une forte production d'externalités.

⁷⁸⁷ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.186.

⁷⁸⁸ F. ASHER, 1995, op.cit., p.39.

de la motorisation, en l'intégrant comme une condition nécessaire à leur concrétisation. C'est pourquoi il convient, à notre avis, de mettre l'accent sur la mise en place d'une organisation spatiale globale mais aussi sur la production de nouveaux territoires qui peuvent être considérés comme des territoires de l'automobile-reine : en s'automobilisant tandis que son rythme d'urbanisation s'accélérait, la France – mais cela est vrai de nombreux autres pays, notamment européens – s'est engagée dans une politique d'adaptation des espaces urbains existants à l'usage de ce moyen de transport mais a également vu se développer des espaces figurant l'émergence de nouveaux territoires urbains que nous qualifierons d'automobilisés, car morphologiquement plus adaptés à cette nouvelle donne. En fait, malgré un mouvement global qui vise à l'uniformisation des structures spatiales, celle-ci demeure imparfaite, ce qui explique une inscription inégale de l'automobile dans l'espace. De ce contraste naissent des logiques territoriales différenciées, dont la plus dynamique reste, compte tenu du dynamisme et des modalités du processus d'urbanisation, celle de l'automobile-reine ; signe que la diffusion de la voiture particulière s'est d'abord faite avec les mutations urbaines plutôt que contre les structures existantes.

Mais, parce que la portée spatiale des techniques est évolutive et qu'il est rare qu'elle soit initialement bien appréhendée et correctement mesurée, parce que l'espace peut aussi être soumis à des forces contradictoires, qu'il constitue une dimension du social mais qu'il secrète ses propres logiques en étant partiellement régi par ses propres lois, ses propres héritages et sa propre temporalité, la place de l'automobile au cœur du système oriente l'organisation urbaine vers des évolutions qui n'étaient pas forcément originellement planifiées et qui ne sont pas toutes maîtrisées. Les forces qui orientent le développement du territoire de l'automobile-reine dépassent alors le cadre de la simple projection spatiale d'une structure sociétale. Il s'affirme une dynamique endogène à ce territoire. Animé, pour ainsi dire, d'une vie propre, ce dernier n'en demeure pas moins soumis à des lois, que nous allons tenter de décrypter.

6.1.2. Dynamique endogène du territoire de l'automobile-reine

« the automobile is not, as is too often repeated, the simple means for individual liberty resulting in unpredictable behavior patterns and chaotic effects. The modern automobile exists only in the context of an eminently collective automobile system, with its rules and standards, producing in the end coherent territorial compositions (see suburbanization and rurbanization above). » G. Dupuy, "Automobile system"

789

La dynamique endogène du territoire de l'automobile-reine fait appel à des logiques systémiques dans lesquelles l'espace géographique devient un agent puissant et incontournable. Les lois qui organisent ce territoire auto-produit sont donc d'abord des lois spatiales mais, ce faisant, elles ne cessent pas pour autant d'être des lois sociales.

Questionnement théorique sur le processus territorial

⁷⁸⁹ in Flux, n°21, July-September 1995, p.34.

Nous avons maintes fois souligné que l'espace géographique constitue par nature une force d'inertie fondamentale. Mais si tel est le cas, c'est aussi parce que la succession des processus territoriaux qui le modèle vise à chaque fois à cette inertie, cherchant à pérenniser une structure grâce aux apports de la territorialisation en matière de reproduction. Certes, il n'est pas rare que cette projection territoriale, par la nouvelle orientation qu'elle propose, s'oppose, parfois violemment, à la structure spatiale existante, à sa mémoire et à ses héritages. Elle ne représente pas moins un processus qui est en soi éminemment conservateur. D'où un inévitable questionnement sur la façon dont ce processus territorial évolue.

Car, tout en étant fondamentalement conservateur, il évolue, et pas uniquement lorsque s'affirme une logique territoriale alternative. Des pressions et des forces endogènes s'exercent continuellement sur ses modalités de reproduction. Les divers éléments qui participent à cette lente construction tissent progressivement des relations d'interdépendances qui peuvent s'avérer d'une importance considérable. Cet état de fait nous invite à une approche systémique des dynamiques territoriales, tant il est vrai que ce type de démarche est celle qui donne le mieux à voir la mécanique et la portée de ces interactions. La question est alors : comment concilier cette dimension systémique, et les incontestables avancées théoriques dont elle est porteuse, avec les postulats qui sont les nôtres ?

Il nous semble qu'il est possible de réintroduire des éléments de l'analyse des systèmes⁷⁹⁰ dans une méthodologie explicative plus matérialiste, sans doute plus déterministe, mais aussi plus sociale et qui nous paraît davantage susceptible de révéler les forces fondamentales pesant sur l'évolution de notre société et de son organisation spatiale. Cette convergence amène à considérer le système relativement à un état de la structure du champ, à une forme de stabilité dans les positions relatives des agents et dans la distribution du capital spécifique au sein du champ. Dans ce cadre, la compréhension des dynamiques territoriales est éclairée par le principe d'autoreproduction propre à tout système. Mais, si ce principe donne à voir la façon dont le système assure sa survie, il ne permet pas d'expliquer pourquoi. D'où la permanence de notre intérêt premier pour les luttes qui peuvent générer la conservation comme la subversion de la structure du champ. Ainsi, cette posture, tout en préservant une conscience des enjeux et de ce qui, dans le jeu, structure véritablement les stratégies des différents agents, n'exclut pas l'éventuelle affirmation de nouvelles interactions et la mise en place d'un nouveau système.

Le système automobile ou les dynamiques endogènes du territoire de l'automobile-reine

Le système automobile englobe les éléments liés à la production et à la commercialisation des véhicules, ainsi que ceux relatifs aux conditions et aux objectifs de leur utilisation. Avec les politiques urbaine et de déplacement, on s'intéresse essentiellement aux derniers cités, sans pour autant perdre de vue les premiers, car c'est « l'interdépendance

⁷⁹⁰ telle qu'on la rencontre notamment dans les modélisations de l'école entropique, qui met l'accent sur la recherche des feedbacks spatiaux.

entre les éléments d'un ensemble élaboré au fil du temps [qui] justifie le terme de système ». ⁷⁹¹ La mise en place progressive de ces différentes composantes a généré *in fine* un dispositif cohérent, animé d'une force motrice endogène qui a ensuite largement contribué à son développement. Donc, au fur et à mesure que s'est affirmé le choix en faveur de l'automobile dans les politiques de déplacement urbain, l'expression d'un processus de renforcement cumulatif a parallèlement gagné en vigueur.

La grande force de cette dynamique systémique fut d'abord de s'inscrire dans la dialectique d'opposition en vigueur au sein du champ, entre transports individuels et transports collectifs. « L'analyse du choix social pour l'automobile fait ainsi apparaître que les systèmes d'offre de transport urbain se sont progressivement organisés pour satisfaire une demande de déplacements automobiles (...) [et que] ses performances résultent en partie de la disparition des autres modes. » ⁷⁹² L'efficacité de la mobilité en voiture particulière doit donc aussi s'envisager selon une logique de réduction relative de l'attrait des offres de transport alternatives car le système automobile génère à la fois des effets internes et des effets externes (sur les autres systèmes de transport). Dans cette perspective de concurrence modale, la dimension territoriale demeure à l'évidence fondamentale, ne serait-ce que parce qu'elle permet d'articuler des dynamiques qui touchent autant aux systèmes d'offre que de demande.

⁷⁹¹ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.2.

⁷⁹² A. CHAUSSE, op.cit., p.44.

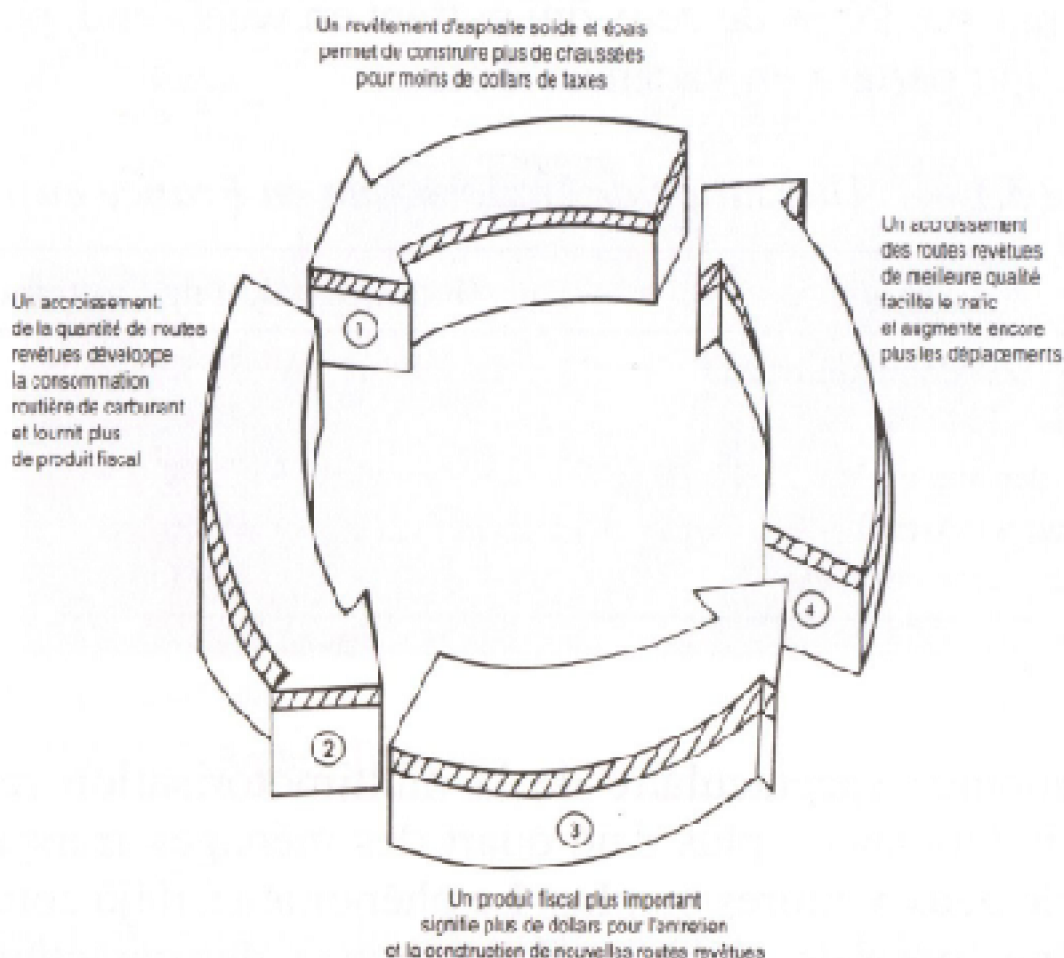


Figure 53 - "Le cercle magique de l'asphalte"

Source : G. DUPUY, 1978

Au niveau des systèmes d'offre, la constitution du territoire de l'automobile a toujours respecté un principe de base : « les pouvoirs publics fournissent la route, infrastructure d'un système auquel on participe en apportant privativement sa voiture. »⁷⁹³ A partir de cette équation élémentaire, qui présente pour les collectivités le mérite de minorer le coût de transport à leur charge en en transférant une partie directement aux usagers, il s'est rapidement dégagé une dynamique interne à la construction d'infrastructures (figure 53) : « l'expansion de l'automobile est liée également au phénomène que les ingénieurs routiers américains ont baptisé "cercle magique de l'asphalte". Schématiquement, les routes induisent des déplacements automobiles qui procurent des rentrées fiscales, qui permettent la construction de nouvelles routes, qui induisent de nouveaux déplacements, et ainsi de suite. (...) Si l'on ajoute à ce constat le fait que le marché automobile dans les

⁷⁹³ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.110.

pays développés est devenu pour une très large part un marché de renouvellement vivant de la circulation et de l'usure des véhicules, la magie du cercle apparaît en plein jour. »⁷⁹⁴ Ainsi intégré au circuit économique, le système automobile en sort renforcé, tout en continuant à être porté par la puissance publique. Quoi qu'il en soit, le choix politique continue de transparaître derrière l'affirmation de dynamiques endogènes au territoire de l'automobile.

Progressivement néanmoins, les nouvelles infrastructures doivent coller à une réalité urbaine qu'elles ont elles-mêmes concouru à enfanter. En effet, « les modes de transport de masse – qu'ils soient publics ou privés – déplacent sans doute des hommes, mais aussi et surtout des lieux. »⁷⁹⁵ En intervenant dans les métastructures socio-spatiales mais aussi et surtout dans les formations socio-spatiales, les infrastructures de l'automobile se situent bien à l'interface du sous-système urbain et du sous-système transport : elles participent autant au choix en faveur d'un moyen de transport qu'elles s'immiscent dans les mutations de l'organisation socio-spatiale ; elles ont leur place dans le champ de la politique de déplacement comme dans celui de la politique urbaine. Il semble cependant que l'on ait assisté à un inversement des logiques liant les deux parties : aujourd'hui, ce sont sans doute moins les infrastructures qui font pression sur les structures urbaines, mais plutôt l'inverse. Il est d'ailleurs possible d'expliquer ce renversement de tendance par la place que le réseau automobile a pris et occupe désormais dans les mutations urbaines, notamment dans « un processus dynamique, la métropolisation, qui se concrétise par des flux, des intensités, qui engendrent un champ de force sans limites précises. »⁷⁹⁶

Sans revenir sur les analyses de nos deux chapitres précédents, soulignons simplement que les grands axes routiers et les nœuds qu'ils dessinent se sont accompagnés à la fois de phénomènes de dilution et de concentration. Globalement, on peut même estimer que « le réseau routier hérité, urbain ou interurbain, est devenu, joignant partout toutes les populations réparties de personnes et d'objets, le réseau de substitution concret de tous les autres réseaux : obligé d'avaloir leur débit dans les zones de concentration pour le disséminer dans les aires d'éparpillement »⁷⁹⁷ Le débat concernant l'influence réelle de cette organisation réticulaire sur le renouvellement de la polarisation et de la centralité reste toutefois d'actualité. Va-t-on continuer à voir s'affirmer « une polarisation urbaine autour de ces nœuds, d'autant que les transports rapides ont un effet tunnel qui tend à neutraliser les zones comprises entre deux arrêts »⁷⁹⁸, d'où émergera un « système tendu entre polarisation autour des nœuds majeurs

⁷⁹⁴ *ibid.*, p.38.

⁷⁹⁵ J.P. ORFEUIL, "Trois futurs pour la mobilité et pour la ville", in *Se déplacer au quotidien dans trente ans*, *op.cit.*, p.43.

⁷⁹⁶ B. MORISET, "La délimitation des aires métropolitaines", in *Annales de Géographie*, n°595, mai-juin 1997, p.260.

⁷⁹⁷ H. REYMOND, in H. Reymond, C. Chauvin, R. Kleinschmager, *op.cit.*, p.67.

⁷⁹⁸ Cette analyse vaut aussi pour l'automobile à partir du moment où la mise en place d'un réseau routier rapide, limitant les points d'accès à l'espace urbain, se poursuit.

d'interconnexions internationales et des localisations plus excentrées mais connectées aux nœuds majeurs (avec des pénétrantes, des transports urbains rapides, des rocades) » ? ⁷⁹⁹ Certains, évoquant l'évidence d'un renouvellement partiel de la centralité – qui n'est plus limité au centre –, estiment qu'il sera nécessaire de créer des « événements géographiques » si l'on veut provoquer ces « effets d'accumulation autour de certains nœuds devenant des pôles, plutôt qu'une redistribution étendue des fonctions de centralité urbaine le long des axes de transport. » ⁸⁰⁰ Alors que d'autres considèrent qu'au-delà, « le rurbain se développe manifestement à partir des germes de centralité que constituent les villages qui s'y trouvent depuis la nuit des temps (...) parce qu'il y a une structure politique qui coïncide avec ces villages anciens : une mairie, une circonscription électorale. (...) Par rapport à cette dynamique effective, l'idée de créer des centralités axées sur les points nodaux des transports est un élément perturbateur qui a plus de chances d'être rejeté que d'être soutenu. » ⁸⁰¹ Quelle que soit la pertinence de ces scénarii respectifs ⁸⁰², l'important est qu'ils s'accordent tous sur un point : le développement du territoire de l'automobile n'est pas inconciliable avec le maintien de logiques de concentration. D'autant plus que, sur le plan fonctionnel, la polarisation « permet d'accéder rapidement à des endroits où on a une concentration d'activités. (...) qui dit polarisation dit création de richesse en des points très précis et inévitablement répartition de ces richesses dans des périmètres assez larges. » ⁸⁰³ C'est aussi ce qui explique que dilution et concentration continuent de coexister dans des territoires urbains qui, avant d'exprimer les potentialités spécifiques à un mode de déplacement, reflètent les valeurs qui président à l'organisation spatiale d'une société.

Cette conviction profonde ne doit pas cependant occulter une donnée propre aux organisations socio-spatiales qui se sont fondées sur le recours massif à l'automobile comme instrument de mobilité : « les formes de structuration du territoire qui en découlent, spécialement dans le monde urbain, sont une donnée de très longue, de très lourde portée : un progrès ou une richesse, mais aussi une inertie qui renforce l'état de fait, une incrustation des modes de vie, une colossale machine qu'il sera sans doute beaucoup plus difficile à reconsidérer, à restructurer, à faire progresser que cela ne fut le cas pour la ville des chevaux et des forces à bras, celle des chemins de fer, celle des

⁷⁹⁹ F. ASCHER, "De la ville fordienne à la ville postfordienne", in *Se déplacer au quotidien dans trente ans*, op.cit., p.26-27.

⁸⁰⁰ E. PERREAU, "De la « ville historique » au « territoire circulatoire »", in CETUR, 1993, op.cit., p.16.

⁸⁰¹ A. LAUER, "Organisation de l'espace urbain : un scénario et des alternatives", in *Se déplacer au quotidien dans trente ans*, op.cit., p.82.

⁸⁰² L'échelle d'analyse et le découpage que nous avons retenus ne nous permettent pas d'apporter une réponse définitive à cette question, notamment parce que, pour Lyon et Lille, ils n'intègrent pas le territoire nécessaire à l'examen de la dernière hypothèse. Pour la Région Urbaine de Lyon, la thèse de Paul Boino tend cependant à prouver que les centralités originelles restent fortes malgré les phénomènes de dilution et que les centres urbains secondaires continuent à structurer les franges périurbaines, en étant porteurs de proximités immédiates nécessaires pour que les recompositions jouent à une échelle élargie.

⁸⁰³ C. VIGNAUD, in F. Enel, op.cit., p.90.

bicyclettes. »⁸⁰⁴ Nous dépassons donc la simple considération des systèmes d'offre pour intégrer le rôle du territoire de l'automobile dans les systèmes de demande ; ce faisant, c'est à nouveau à une conception élargie de ce territoire – excédant la référence au seul réseau d'infrastructures – que nous sommes invités.

Plusieurs modélisations d'inspiration systémique ont mis en évidence les interactions qui se sont établies entre la mobilité automobile, l'attractivité des autres modes de transport et les structurations spatiales. Nous n'en retiendrons que trois ici, choisies pour ce qu'elles apportent respectivement à notre démarche. En s'inspirant du principe d'autogénération des stocks dans la production, F. Héran et de P. Tostain considèrent qu'il s'est instauré un système conduisant à une autogénération du trafic automobile dans la ville (figure 54a) : l'intérêt de leur approche réside notamment dans la façon de placer les mutations de l'organisation spatiale au cœur de la dynamique du système automobile, à la fois comme produit et comme élément moteur ; la croissance du trafic automobile relève alors des synergies qui s'instituent entre le fonctionnement urbain et celui de son système de transport. En étayant davantage la structure théorique, des chercheurs du LET ont établi un schéma plus complet (figure 54b) postulant que « la généralisation de l'usage automobile résulterait aussi d'effets système de transport renforcés par les interactions que celui-ci entretient avec les deux autres sous-systèmes qui constituent la ville »⁸⁰⁵ (les systèmes de localisation et de pratiques sociales). Dans cette modélisation, le sous-système automobile a le mérite d'apparaître d'abord comme l'incarnation d'un choix politique. Le mécanisme de sa dynamique tient ensuite dans l'établissement de logiques de reproduction internes mais également d'interactions décisives avec les autres systèmes : les interrelations avec le sous-système de transports collectifs ne font que conforter le choix en faveur de l'automobile, tandis qu'une boucle de renforcement cumulatif se crée avec les principaux éléments du système de localisation, venant appuyer l'idée que la dynamique automobile ne peut se passer de la médiation de l'organisation spatiale. Pour autant, le développement de ce sous-système de transport n'est pas considéré comme exempt d'effets négatifs, qu'ils soient là encore internes – la congestion – ou externes – les "atteintes à l'environnement et au cadre de vie". Enfin, la formalisation par Alain Chausse d'un effet "boule de neige" relatif aux processus inducteurs de l'offre (figure 54c) montre que le système automobile ne tire pas uniquement sa force des dynamiques qui l'animent, ou encore des interactions qu'il développe avec des systèmes parallèles, mais qu'il bénéficie aujourd'hui des pesanteurs qu'il a instauré sous la forme d'une sorte de prime donnée à l'existant : l'auteur soutient ici, à la suite d'A. Perrot, que « les mécanismes de boules de neige peuvent aboutir à ce qu'un bien, socialement sous-optimal au sens où les coûts privés ou collectifs associés à son usage sont trop élevés, soit pourtant adopté parce que les utilisateurs sont d'abord sensibles à l'effet de réseau qui l'accompagne, plutôt qu'à l'existence de technologies plus efficaces mais dont le développement futur n'est pas anticipé »⁸⁰⁶ ; si l'analyse

⁸⁰⁴ E. PERREAU, op.cit., p.14.

⁸⁰⁵ Y. CROZET et al., op.cit., p.75.

⁸⁰⁶ A. PERROT, 1994, cité in A. Chausse, op.cit., p.32.

mérite évidemment d'être complexifiée – notamment en prenant en considération ce qui tend à entraîner la stabilité de la structure du champ –, cette dimension, comme toutes celles qui ressortent de ces différentes modélisations, souligne bien en quoi un système d'offre de transport peut s'avérer extrêmement engageant et difficile à réorienter.

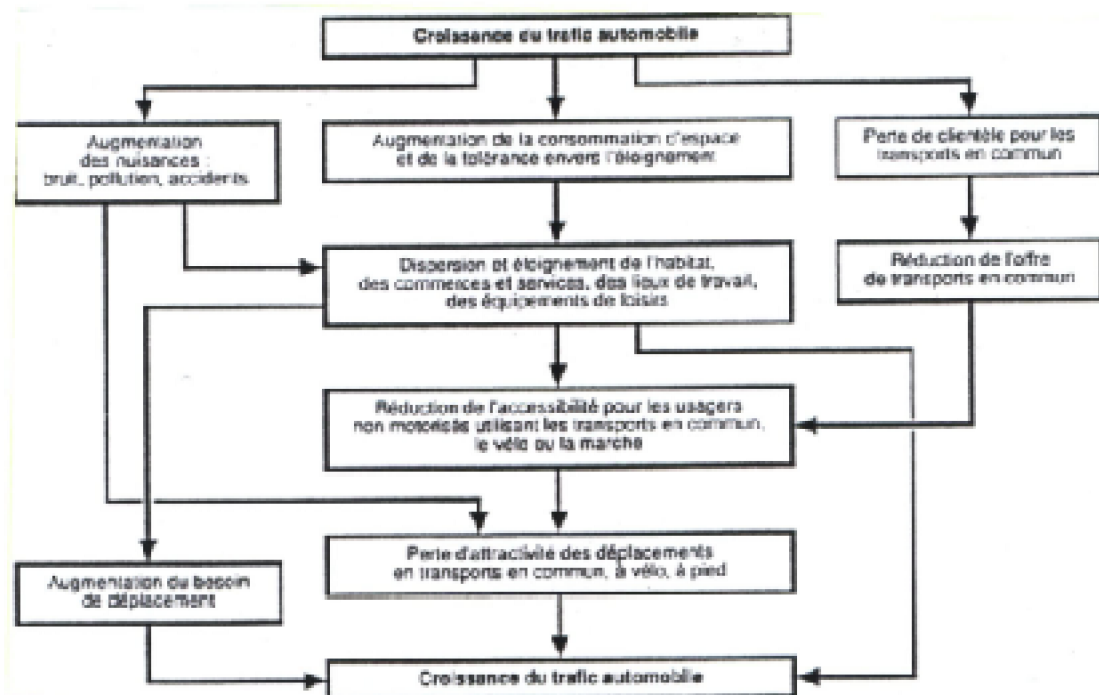
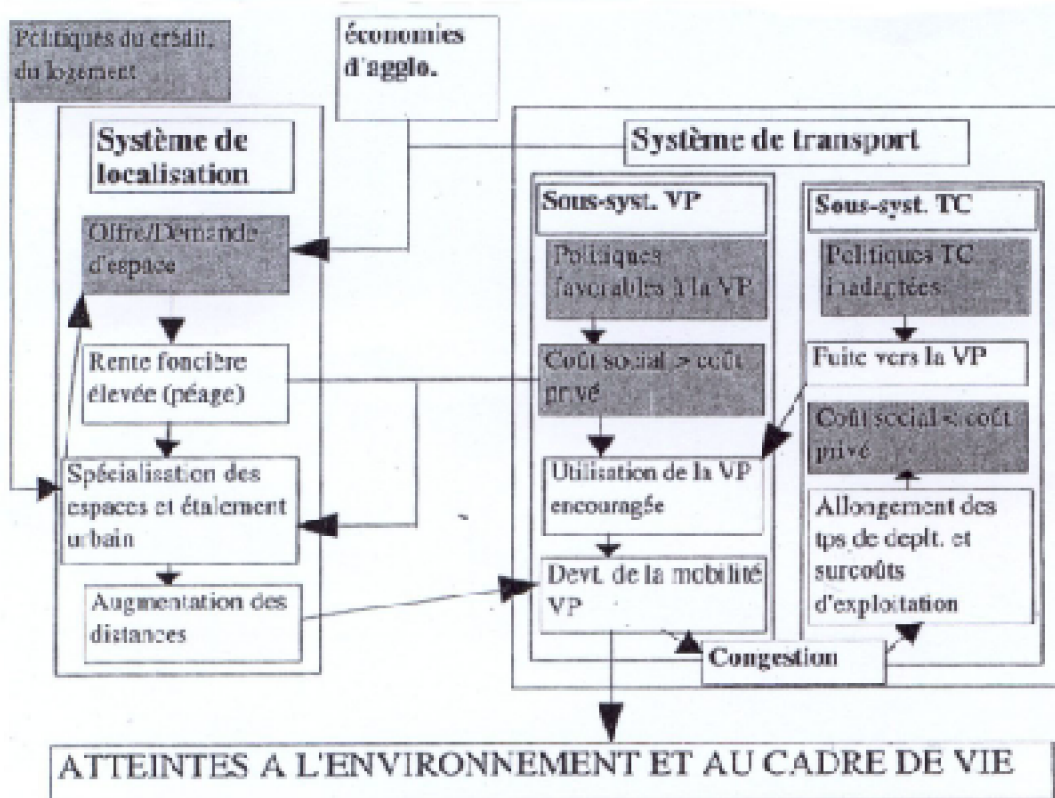


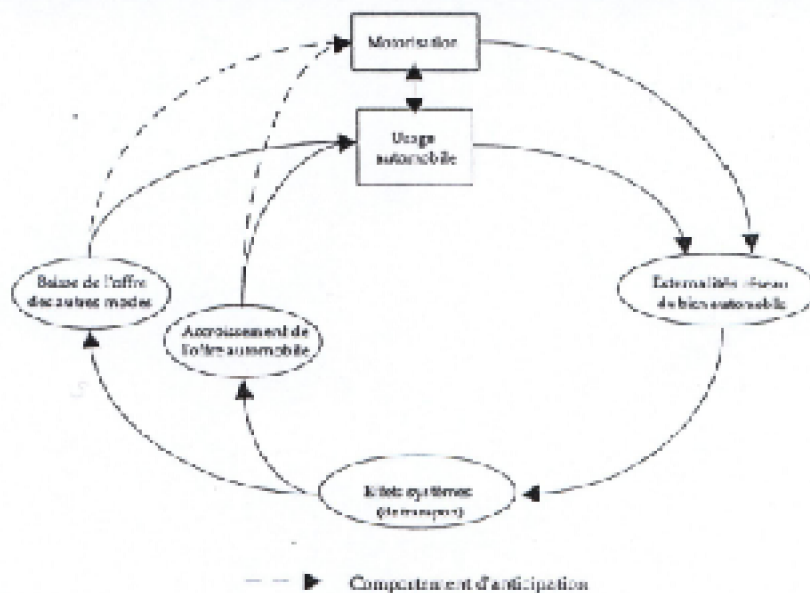
Figure 54- Trois représentations systémiques des dynamiques du territoire de l'automobile
54a – Principe d'autogénération du trafic dans la ville

Source : F. HERAN, P. TOSTAIN, "L'évolution comparée des principes d'organisation de la production industrielle et d'aménagement de la voirie urbaine", in Recherche-Transports-Sécurité (RTS), septembre 1994, n°44, INRETS



54b – Interrelations entre système de localisation et système de transport

Source: Y. CROZET et al.



54c – Mécanismes de boule de neige et diffusion de l'automobile

Source: A. CHAUSSE

Cette propension à une certaine continuité des choix en matière de transport passe

forcément par l'imbrication des systèmes d'offre et de demande, à travers les interactions, les influences réciproques qu'ils ont développé l'un avec l'autre. La dimension territoriale réunit des éléments appartenant à ces deux systèmes, ce qui rend aussi plus ardu l'identification des vecteurs de sa dynamique. Il apparaît cependant que, dans la transition qui s'opère progressivement entre la domination d'un processus de production exogène et endogène, les facteurs spatiaux sont ceux qui gagnent le plus en importance. L'espace évolue du statut de paramètre à celui de donnée, il devient un élément à part entière du système de mobilité et concourt alors à orienter davantage la dynamique du territoire de l'automobile. Il faut dire que la notion d'espace fait aussi bien référence au « caractère figé, minéralisé, du lieu principal de cette mobilité qu'est la voirie urbaine »⁸⁰⁷ qu'à un système de localisation qui prend davantage place du côté de la demande de transport. « C'est ainsi qu'émerge peu à peu ce que V. Kauffmann nomme la ville de "l'automobilité", où la mobilité urbaine agit sur la transformation de l'espace et réciproquement, telle une spirale sans fin. »⁸⁰⁸

Dans cette perspective, la dynamique endogène – systémique – du territoire de l'automobile semble moins porteuse d'une sorte d'inertie dynamique tendant à la reproduction à l'identique, à la simple diffusion d'un modèle territorial uniformisé, qu'elle ne paraît amener les éléments qui les composent à se réinventer continuellement, engageant de ce fait une action d'amplificateur territorial. Gabriel Dupuy reconnaît ce potentiel à la voiture particulière : « *the automobile has had considerable territorial effects on adaptation, undoubtedly more powerful than the efforts of planners, and far surpassing in geographical breadth those of the property value market* »⁸⁰⁹ ; mais, pour parvenir à s'exprimer, il requiert la médiation d'un espace qui s'avère être un relais actif, amplifiant au besoin des tendances permettant d'assurer le succès de l'automobile. Ces phases d'auto-organisation du système vont-elles alors jusqu'à échapper au contrôle de ses opérateurs ?

Nous pensons pour notre part qu'elles ne relèvent pas d'un processus qu'on pourrait qualifier d'automatique, c'est-à-dire non soumis au jeu des agents. En devenant un acteur fondamental du développement, l'espace ne cesse pas pour autant d'être un produit social. Tous les éléments du système sont ainsi soumis à un processus continu de qualification et de requalification émanant des champs sociaux. Certes, la dynamique endogène des systèmes territoriaux porte elle-même à de nouvelles interventions sur l'espace, orientant les aménagements selon une logique a priori plus adaptative que significative. C'est là une dimension justifiée par le rôle important joué par l'espace dans la systémogénèse. Mais nous sommes d'avis que ce système est finalement instrumentalisé par le champ de la politique de déplacement, en tant qu'élément contribuant à pérenniser une structure favorable à l'automobile : accepter ses effets, se soumettre à ses "exigences" constituent une position et restent un choix social. De même, le champ de la politique urbaine s'arrange parfaitement de l'affermissement d'une

⁸⁰⁷ A. BONNAFOUS, "Le système de transports urbains", in *Économie et Statistique*, n°294-295, 4/5, 1996, p.99.

⁸⁰⁸ Dossier Plans de déplacements urbains, "Coup de frein à la spirale sans fin", in *Diagonal*, n°124, avril 1997, p.14.

⁸⁰⁹ G. DUPUY, "Automobile system", in *Flux*, n°21, July-September 1995, p.34.

organisation socio-spatiale qui continue à satisfaire l'essentiel de ses principes fondateurs.

Tout en modifiant notablement l'importance respective des facteurs de développement, la dynamique endogène du territoire de l'automobile-reine s'inscrit donc dans la continuité de la phase de constitution de ce territoire en tant qu'objectif finalisé, en tant que produit.

La dimension spatiale au cœur du processus territorial

Concernant l'évolution de l'influence de la dimension spatiale dans les dynamiques territoriales, il s'avère aujourd'hui que cet espace, dont la vocation oscille selon les cas entre facteur de changement et agent d'inertie, a tissé avec l'automobile des liens qui se révèlent aussi bien dans la possession que dans l'utilisation de ce moyen de transport. Les flux, les questions de mobilité n'incarnant qu'une facette du territoire de l'automobile, ce dernier doit également être appréhendé dans ce qu'il a de plus figé : le réseau physique qui accueille les déplacements, les lieux qui sont ainsi articulés, mais aussi la façon dont le bien automobile se distribue dans l'espace urbain.

Il est évident que la possession d'une voiture particulière n'est pas étrangère à toute considération géographique mais le postulat, consistant à avancer que l'équipement automobile est un phénomène social qui obéit à de fortes logiques spatiales, va nettement plus loin. Il amène à penser que le fait d'habiter certains espaces urbains pousse à la possession d'une automobile – ou en tout cas que ces territoires suscitent l'implantation de ménages motorisés –, alors que d'autres localisations résidentielles atténuent ce besoin et peuvent même s'avérer dissuasives à cet égard. Afin de vérifier ces hypothèses, nous avons étudié la distribution spatiale de la motorisation dans les communes des trois agglomérations sur lesquelles porte notre recherche, en cherchant à l'expliquer (voir les détails de l'analyse en annexe 4). Pour cela, nous avons sélectionné des indicateurs adéquats et mobilisé les méthodes statistiques qui nous semblaient adaptées : la motorisation des ménages est ainsi mise en relation avec la taille moyenne des ménages de la commune, avec un indicateur de revenu et avec deux variables spatiales, la densité de population et la part de maisons individuelles dans les résidences principales ; relation statistique, régression linéaire simple et régression multiple sont alors censées nous aider à découvrir les clés de l'inscription de la motorisation dans l'espace urbain.

Premier constat, la cartographie des indicateurs d'équipement automobile rend globalement bien compte d'un certain nombre de grands principes de structuration spatiale, qui tiennent de la combinaison d'éléments sociaux et spatiaux propre à chaque agglomération. Sur l'ensemble de nos terrains d'étude, une analyse plus rigoureuse, fondée sur les relations statistiques entre les variables (appréhendées par le calcul des coefficients de corrélation), témoigne de deux influences essentielles opérant sur la distribution de la motorisation : un effet revenu, puissant mais parfois moins discriminant que ce qu'on pourrait imaginer, et un effet spatial, d'autant plus prégnant qu'il est composite, pluriel et qu'il engage les trajectoires résidentielles des ménages ainsi que des logiques tenant aux formes urbaines. Leur combinaison est bien illustrée, dans l'agglomération lyonnaise, par une double cartographie issue de régressions linéaires

(figure 55) : les résidus de l'estimation de la motorisation par le revenu, en dessinant les auréoles concentriques du développement urbain, renvoient à l'effet spatial, tandis que ceux résultant d'une explication par la taille des ménages mettent en évidence le gradient Est-Ouest et, ce-faisant, l'effet revenu. Ces deux effets se pondèrent néanmoins différemment selon les territoires concernés : l'effet revenu prime dans l'agglomération lilloise, joue de manière complémentaire et équilibrée avec l'effet spatial à Lyon et s'efface à Stuttgart. Ces disproportions nous laissent penser que, plus le mouvement de motorisation est ancien et fort – comme c'est le cas dans la capitale souabe –, moins il est socialement discriminant et plus il est alors influencé par les facteurs spatiaux. Pour autant, l'effet spatial ne constitue pas un reliquat explicatif, qui ne s'impose que lorsque le revenu a globalement cessé d'être décisif en matière d'équipement automobile. Au contraire, les résultats obtenus nous invitent à considérer l'impact fondamental des structures urbaines sur les niveaux de motorisation. Ainsi certaines caractéristiques propres aux tissus urbains s'accompagnent-elles systématiquement d'un accroissement du pouvoir explicatif de l'effet spatial, ce qui permet de corroborer l'existence de types d'espace non seulement "automobilisés" mais aussi "automobilisants".

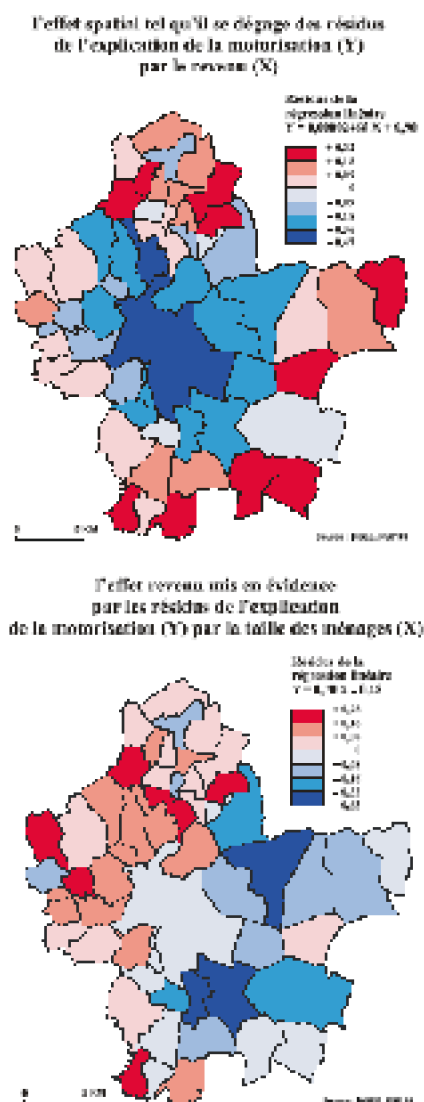


Figure 55 - Les déterminants de la motorisation des ménages dans le Grand Lyon :

Cette composante spatiale structurelle du territoire de l'automobile-reine, on la doit d'abord au type de bâti résidentiel. Même si elle ne possède pas l'exclusivité en la matière – il est extrêmement rare aujourd'hui de penser le logement sans réfléchir à l'automobile – et si certaines formes urbaines l'ont intégré sans intégrer le stationnement de la voiture – le plus souvent, c'est à l'espace public qu'est alors dévolue cette fonction –, la maison individuelle est devenue un élément urbain étroitement lié au mouvement de motorisation. Ce dernier a profondément modifié les formes architecturales et urbanistiques. Or le type résidentiel incarné par la maison individuelle s'est distingué, dans ce processus, par la place qu'il accordait de manière tout à fait naturelle à la voiture particulière.⁸¹⁰ Et puis, surtout, si cette forme d'habitat n'a pas attendu l'automobile pour exister, sa diffusion à une grande échelle dans l'univers urbain s'est avérée porteuse, en ce qui concerne l'organisation des transports, d'une exigence de flexibilité et de couverture spatiales que seul, à partir d'un certain niveau, ce moyen de déplacement individuel pouvait satisfaire. En effet, il s'est rapidement affirmé une corrélation très étroite entre le succès de la

maison individuelle et la croissance périurbaine. « "Tout n'est pas contractuel dans le contrat", disait Durkheim. La formule ne s'applique jamais aussi bien qu'à l'achat d'une maison où se trouve souvent engagé, implicitement, tout le plan d'une vie et d'un style de vie »⁸¹¹ : comme nous l'avons déjà souligné, « les ménages choisissent seulement le mode de vie particulier avec jardin, et ce sont les localisations périphériques qui leur permettent d'y accéder »⁸¹², cette « migration en périphérie n'étant alors qu'une conséquence du marché immobilier »⁸¹³ ; ensuite le schéma est connu, « l'habitant périurbain trouve dans la voiture le moyen de réaliser un mode de vie choisi »⁸¹⁴, si bien que « la contrainte de localisation débouche sur une autre contrainte : la motorisation. »⁸¹⁵ L'équation conventionnelle "maison + voiture", indiquant l'existence d'un choix conjugué, fait place à une relation plus déterministe – du type "maison = voiture" – où la motorisation, voire la multimotorisation, devient une quasi obligation et la maison individuelle le rouage spatial d'un système participant à l'"automobilisation" de l'espace urbain – ou plutôt, pour reprendre notre formulation habituelle, à la dynamique du territoire de l'automobile-reine.

L'importance de ce type d'habitat n'a pas pour autant vocation à être un critère suffisant du caractère "automobilisant" des espaces urbains.⁸¹⁶ Ainsi certains auteurs, qui pensent que « la forme de la ville affecte plus les modes de transports que les différences économiques, [admettent que deux autres] aspects de cette forme sont importants : la densité et la mixité de l'occupation des sols. »⁸¹⁷ R. Cervero⁸¹⁸ notamment a souligné

⁸¹⁰ « Aux Etats-Unis, les effets architecturaux ont été considérables. Quelle devait être la place du garage dans la maison individuelle ? Fallait-il privilégier la fonction ou le symbole ? La fonction plaidait pour un garage contigu à la maison, plus pratique pour le passage des personnes et des biens. Un garage détaché de la maison apparaissait mieux, avec une puissance symbolique beaucoup plus forte. Mais fallait-il le montrer en le plaçant devant ou le cacher en l'installant derrière dans le jardin ? » (in G. DUPUY, 1995, op.cit., p.72).

⁸¹¹ P. BOURDIEU, 2000, op.cit., p.224.

⁸¹² Y. CROZET et al., op.cit., p.39.

⁸¹³ O. ANDAN et al., *Mobilités et systèmes de transport dans les espaces périurbains. Transports et modes de vie des ménages périurbains*, LET/INRETS, 1991, p.1-30.

⁸¹⁴ G. DUPUY, "L'automobile entre villes et campagnes", in *Nouveaux espaces et systèmes urbains*, Mobilité spatiale, SEDES, 1996, p.383.

⁸¹⁵ Y. CROZET et al., op.cit., p.39.

⁸¹⁶ voir par ailleurs, dans l'annexe 4, ce qu'on peut dire de la part des maisons individuelles en tant que variable explicative.

⁸¹⁷ P. NEWMAN, J. KENWORTHY, "Formes de la ville et transports : vers un nouvel urbanisme", in *Les cahiers de l'IAURIF*, n°114-115, mai 1996, p.105.

⁸¹⁸ R. CERVERO, *Mixed Land Uses and Commuting : Evidence from American Housing Survey*, University of Berkeley, Berkeley, 1994.

l'incidence spécifique de la mixité urbaine, tandis que P. Newman et J. Kenworthy en sont arrivés à estimer qu'en « dessous de 30 habitants à l'hectare (...) les déplacements non automobiles deviennent impossibles en raison du manque de voyageurs proches d'une ligne de transport et du temps que prendraient les déplacements à pied ou à vélo. » Mais cette explication des choix en matière de mobilité par la densité dépasse la seule prise en compte des contraintes physiques liées à la forme urbaine pour intégrer des considérations aussi bien symboliques que fonctionnelles sur le rôle de la ville dans la société. Les fortes densités urbaines sont en effet synonymes d'interactions, d'échanges et servent à ce titre de support à une certaine vie sociale et à une certaine organisation économique⁸¹⁹. Mais elles font également l'objet de critiques plus ou moins explicites, les stigmatisant comme des lieux générateurs non plus de proximité mais de promiscuité, non plus d'accessibilité mais de congestion, non plus de convivialité mais de dangerosité. D'où une indéniable translation vers une ville construite autour de la cellule familiale restreinte, voire autour de l'individu, vers une organisation urbaine dans laquelle l'accès à la mobilité se substitue aux exigences de proximité et de mixité, vers la constitution de tissus urbains moins denses à l'égard desquels la voiture particulière apparaît comme le mode de déplacement le plus adapté. Cette dédensification subie par la ville européenne engendre, pour les ménages s'implantant dans les zones à faible densité, un impératif d'équipement automobile qui s'inscrit par ailleurs dans une logique de desserte de lieux de polarisation qui perdurent tout en tendant, avec le recul de la mixité urbaine, à se spécialiser.

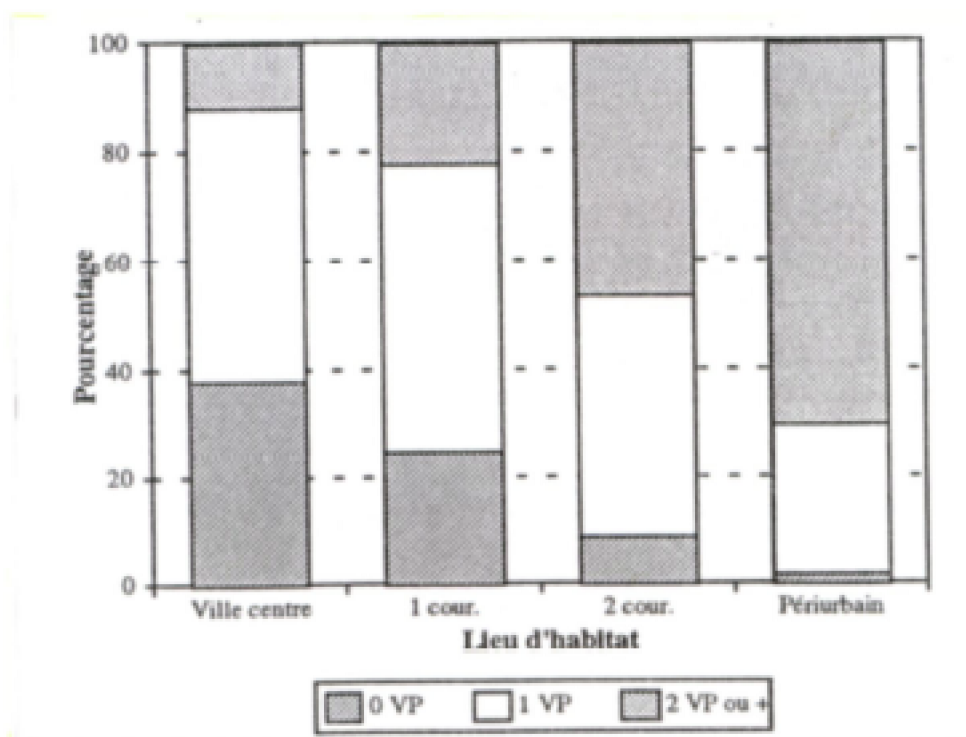


Figure 56 - Motorisation des ménages selon leur lieu d'habitat dans l'agglomération

⁸¹⁹ dans laquelle on cherche à réaliser un maximum d'interactions, inductrices de richesse, avec un minimum de mobilité.

lyonnaise

Source : Y. CROZET et al.

Tous les espaces urbains ne sont donc pas égaux devant la motorisation, et cela en vertu de facteurs structurels dont l'influence excède largement la simple prédisposition. Les nettes différenciations de la figure 56 traduisent alors le fait que si, « en ville, il est possible de ne pas être équipé, dans l'espace péri-urbain c'est une absolue nécessité et les ménages sans VP sont exceptionnels. La norme est même la multimotorisation puisque 70% des ménages ont au moins 2 VP. »⁸²⁰ Or, comme le montre la figure 57, « plus les individus sont motorisés, plus ils se déplacent et plus ils utilisent l'automobile dans leurs déplacements au détriment des autres modes. (...) L'impact de la motorisation est donc fondamental sur le niveau de mobilité et sur la répartition modale. »⁸²¹ Concernant la périurbanisation, on peut même avancer que ce processus spatial, dont on sait pourtant qu'il s'accompagne d'un accroissement des charges de transport supportées par les ménages, tend à induire une mobilité automobile supérieure à ce qui lui est strictement nécessaire : en effet, les ménages périurbains sont relativement peu sensibles au coût marginal d'utilisation de la voiture particulière, d'autant que « la volonté d'amortir un coût fixe de localisation, l'acquisition de l'automobile »⁸²², constitue une incitation à la mobilité non négligeable.

⁸²⁰ Y. CROZET et al., op.cit., p.45.

⁸²¹ *ibid.*, p.26.

⁸²² A. CHAUSSE, op.cit., p.73.

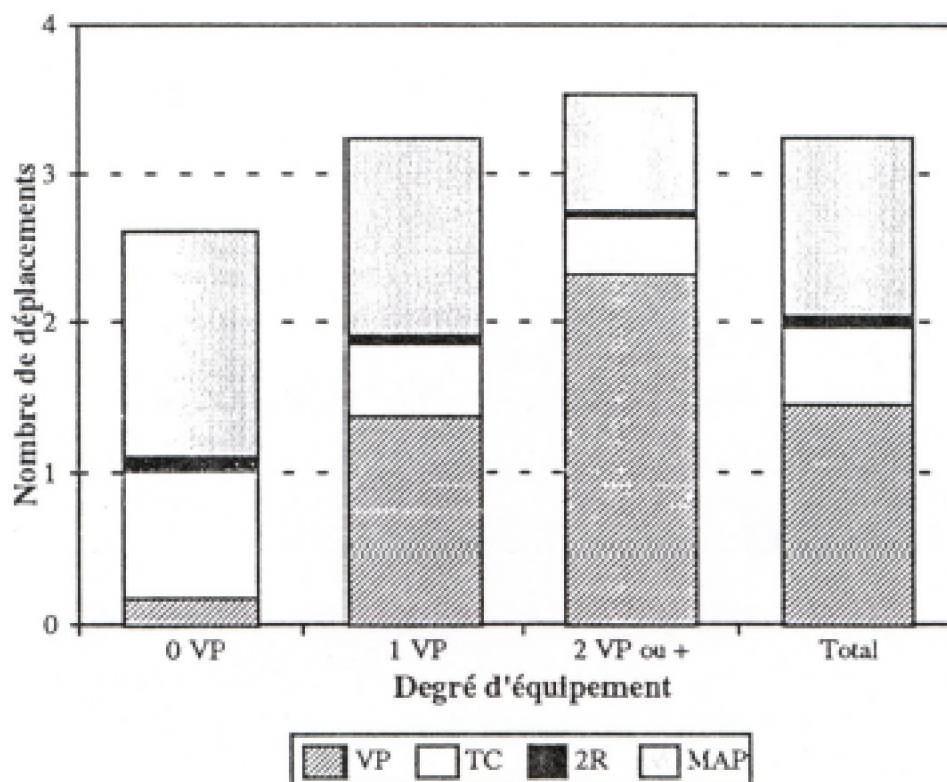


Figure 57 - Évolution de la mobilité par mode selon le degré d'équipement automobile à Lyon

Source : Y. CROZET et al.

De manière plus générale, c'est l'organisation globale de l'espace urbain qui, par ses implications en matière de mobilité et de choix modal, prend place au cœur de la dynamique du territoire de l'automobile-reine.

D'abord en raison de la persistance d'un principe de structuration de l'espace, qui concourt aujourd'hui à entériner la place occupée par l'automobile. Il semble en effet que les fonctions urbaines se déploient sur un espace dont la limite est en fait temporelle, définie par les temps de déplacement nécessaires aux échanges économiques et sociaux. Aussi, dès lors que l'offre de vitesse s'accroît et que l'espace-temps urbain se réduit, « il est naturel que la ville prenne ses aises »⁸²³. Ce principe s'avère en fait plus mécanique que naturel, puisque le niveau de vitesse, qui agit sur la forme et l'intensité du développement urbain, demeure socialement produit. Il est également relativement proche, en matière de mobilité, de la loi de Yacov Zahavi : la formulation stricte de cette loi faisait état, pour les villes modernes, d'une constance du budget-temps de déplacement à hauteur d'environ une heure par jour ; plus largement, elle a inspiré l'idée que « l'augmentation de la longueur des trajets semble se faire dans le cadre de budgets-temps à peu près constants »⁸²⁴. Pour satisfaire à cette règle, il aura fallu que

⁸²³ M. WIEL (entretien), "Mobilité, étalement urbain et régulation institutionnelle", in *Diagonal*, n°138, juillet-août 1999, p.12.

⁸²⁴ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.131.

les mutations urbaines contemporaines admettent l'usage généralisé de la voiture particulière et intègrent les infrastructures nécessaires à des déplacements automobiles qui soient toujours plus importants et toujours plus rapides.

Ce principe d'organisation nous amène ensuite à considérer les adaptations qui sont survenues dans la distribution spatiale des activités urbaines et qui se présentent aujourd'hui comme des éléments favorables à l'utilisation de l'automobile. A l'évidence, la densité n'est plus seule à offrir une certaine capacité d'échange et d'interaction dès lors que la vitesse peut, au moins partiellement, s'y substituer. D'où l'émergence d'espaces urbains périphériques qui sont à la fois des lieux de faible densité et de grande vitesse. Parallèlement, l'adaptation de l'espace urbain aux contraintes temporelles se nourrit de nouvelles proximités, plus adaptées aux exigences du territoire de l'automobile-reine. On assiste alors à la mise en place d'un système d'accessibilité différent, qui remet en cause le système précédent sans l'effacer totalement : « le système automobile propose dans ses territoires des points forts, des nœuds, qui polarisent le nouvel espace-temps autour de lieux particulièrement accessibles. (...) [Finalement] le système a reconstitué une sorte de nouvelle ville, intégrant largement les vestiges de ce qui l'a précédé, munie de caractères sociaux et spatiaux originaux, bien que transposés, de l'ancienne urbanité. »

825

Par tous ses aspects, l'espace urbain se retrouve donc aujourd'hui au cœur du système automobile et du territoire de l'automobile-reine et constitue, de ce fait, un réel témoin du passage à une dynamique territoriale endogène. Les lois sociales qui organisaient le territoire se sont progressivement incarnées dans des lois spatiales et cette médiation est apparue comme un facteur efficace de pérennité pour le système automobile. Mais, plus que le parachèvement de l'esprit de système, c'est sans doute la démonstration de la force de la logique interne au champ qu'il faut retenir : dès lors que la ville née de l'automobile tend à devenir la ville de l'automobile, les décisions d'aménagement la concernant se prennent d'abord en fonction de ce moyen de transport, à l'aune de ses besoins et de ses contraintes, tandis que se renforcent les pressions qu'elle exerce sur les formes urbaines héritées – plus rigides et moins adaptées – ; ce faisant, on saisit mieux la vigueur de la dynamique territoriale d'une technique, qui est sans doute loin d'avoir épuisé son potentiel de transformation de l'organisation et de l'espace urbains.

Sans contester la validité de ces analyses, il importe à présent de se demander dans quelle mesure le modèle territorial que nous venons de décrire est aussi normatif qu'il peut parfois le paraître.

6.2. Les figures spatiales du modèle territorial

Selon Pierre George, « la ville antérieure, au milieu du XIXe siècle, était un *produit culturel*. Elle est en train de devenir très rapidement, dans le monde entier, un *produit technique*. La culture était nationale ou régionale, la technique est universelle. »⁸²⁶ Dans ce cadre, le processus territorial relatif à l'automobile – technique de transport prétendant

⁸²⁵ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.131.

à l'universalité – procéderait d'une tendance à l'uniformisation des schémas urbains. Cette vision a pour corollaire de minimiser les latitudes propres aux politiques d'aménagement comme aux politiques de déplacement urbain. Pourtant, force est de constater que ces dernières sont à même de réintroduire du jeu – aux deux sens du terme – dans un modèle territorial qui gagne ainsi à se révéler moins linéaire et qui, à la lumière de nos études de terrain, tend à présenter différentes figures spatiales.

Retour sur deux typologies : les scénarios de la mobilité quotidienne et les territorialités liées à l'automobile

Plusieurs grilles de lecture concernant les variations du modèle global ont déjà été élaborées. Nous en avons retenus deux, pour l'intérêt des éclairages qu'elles proposent sur les rapports entre espace et mobilité.

En cherchant à définir des futuribles pour les agglomérations françaises, Alain Bieber, Marie-Hélène Massot et Jean-Pierre Orfeuil ont élaboré trois scénarios dépendant de l'organisation sociale, des dynamiques urbaines et des politiques de transport :

- le scénario californien repose sur une dynamique économique d'inspiration très libérale. Les politiques mises en œuvre y tiennent du "laisser-faire", puisque les pouvoirs publics – qui ne peuvent tout de même pas donner l'impression de ne rien faire – inscrivent leur action dans le cadre de dynamiques spontanées. Dans un environnement sans grandes contraintes d'expansion spatiale et marqué par de faibles valeurs patrimoniales, ce scénario présente donc une nette préférence pour l'habitat individuel, des centre-villes peu influents dans la dynamique des activités et un réseau autoroutier maillé et assez dense.
- basé par quelques valeurs sacro-saintes – comme le respect de la limite entre la ville et la nature –, le scénario rhénan se fonde sur une dynamique économique plus nuancée et sur une intervention politique plus affirmée. Dans un contexte de faible potentiel d'expansion urbaine, la reconstruction de la ville sur elle-même est privilégiée et la mixité spatiale est valorisée, ce qui suppose notamment des mesures destinées à protéger le commerce diffus. Par ailleurs, « le maintien de formes relativement denses et polycentrées d'urbanisation périphérique repose sur des schémas de communication où les liaisons centres-périphéries demeurent largement prioritaires par rapport aux échanges inter-banlieues. »⁸²⁷ Finalement, « la ville est protégée, mais la circulation interurbaine se développe fortement sous l'impact de l'unification progressive des marchés du travail de villes voisines. »⁸²⁸
- enfin, le scénario saint-simonien participe d'une dynamique économique plaçant la puissance publique à la source des mécanismes créateurs de plus-value.

⁸²⁶ P. GEORGE, 1974, op.cit., p.174.
Spatiallement, il s'appuie sur un habitat de masse, soit collectif, soit pavillonnaire, ainsi que sur une alliance contradictoire entre une logique de valorisation des rentes patrimoniales et l'affirmation d'une attractivité périphérique, le tout dans le cadre d'un espace segregué par un zonage strict. Dans ces conditions, seul « le recours à des

⁸²⁷ A BIEBER, M.H. MASSOT, J.P. ORFEUIL, *Questions vives pour une prospective de la mobilité quotidienne*, Rapport de convention INRETS-DATAR, INRETS, septembre 1992, p.58.

⁸²⁸ J.P. ORFEUIL, 1994, op.cit., p.67.

infrastructures de transport concentrées et rapides permet d'ouvrir à l'urbanisation des sites très éloignés des centres »⁸²⁹ car une telle organisation suppose de grandes vitesses urbaines, donc des investissements lourds sur des axes le plus souvent radiaux et parfois souterrains.

Cet univers des possibles théoriques est inspiré de situations et d'expériences culturellement très marquées. Si les villes françaises sont censées être susceptibles dans l'avenir d'emprunter à chacun de ces modèles prospectifs, ces derniers soulignent en revanche l'impossibilité d'envisager les choix politiques indépendamment de leur contexte économique, social, institutionnel et bien sûr spatial.

Gabriel Dupuy distingue, quant à lui, plusieurs « territoires de l'automobile ». Les trois types principaux qu'il établit formalisent en fait des territorialités, des formes de reconquête territoriale, des rapports à l'espace et aux territoires différents même s'ils ont tous été permis par l'automobile. Il y a le « territoire » suburbain, pour lequel l'automobile a permis aux populations d'aller habiter loin des centres-villes, induisant un relâchement progressif des liens avec le centre, l'émergence de nouvelles centralités mais aussi une moindre nécessité de fortes densités urbaines. Il y a le « territoire » rurbain qui, en connaissant grâce à la voiture particulière un élargissement des territoires du quotidien, se caractérise par l'importance des liens de toute nature conservés par les urbains avec la ruralité, notamment à travers le réseau familial étendu. Il y a enfin le « territoire » touristique, pour lequel l'automobile représente l'instrument de la quête d'un ailleurs, un anti-ville symbolisé par la nature ; pour ce dernier type, la voiture particulière permet la découverte de paysages nouveaux que la ville n'a pas artificialisés et la réalisation d'activités de loisirs, là encore à bonne distance des villes.

Ces modèles purs peuvent en fait être rapportés à des réalités observables dans un cadre national : le territoire suburbain est particulièrement développé aux Etats-Unis ou en Grande-Bretagne, le territoire rurbain a sans doute trouvé en France sa meilleure illustration, tandis que l'Allemagne a largement adhéré au modèle du territoire touristique. De même, les combinaisons et les évolutions qu'ils peuvent subir dessinent elles aussi des spécificités nationales : la France développe par exemple un modèle périurbain dérivé du « territoire » suburbain et l'Allemagne tend à proposer un modèle interurbain inspiré du « territoire » rurbain. Finalement, l'un des intérêts de cette typologie est de « montrer que la redéfinition des territoires par le système automobile ne pouvait se faire que dans le cadre de grands types correspondant *grosso modo* à des caractères nationaux : production automobile, réseau routier, réseau urbain (au sens géographique du terme), sans parler des données socio-économiques générales (revenus, histoire de l'urbanisation). »⁸³⁰ Aussi faut-il admettre que l'usage qui est fait de l'automobile, sa place dans la société et dans les pratiques spatiales et, ce faisant, la nature des transformations urbaines qui lui sont imputables s'inscrivent dans une organisation socio-spatiale fortement déterminée par l'appartenance nationale.

Outre les différenciations qu'elles établissent, ces deux typologies nous invitent donc à considérer l'influence du contexte macroscopique, et notamment des spécificités

⁸²⁹ A BIEBER, M.H. MASSOT, J.P. ORFEUIL, op.cit., p.61.

⁸³⁰ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.118.

nationales, sur les variations du modèle territorial.

Une comparaison franco-allemande : vers des modèles territoriaux nationaux ?

L'existence d'organisations socio-spatiales nationalement marquées s'expliquent notamment par l'action des structures objectivantes propres à cette forme contemporaine d'affirmation du fait national que sont les Etats-nations. Ces derniers constituent en effet un cadre éminemment coercitif, en tant qu'espace d'organisation et de jeu mais aussi en tant qu'espace d'objectivation. Car le comportement des agents et des groupes sociaux, l'intervention des institutions et l'action politique dans son ensemble ne peuvent échapper à la logique des champs sociaux, aux poids des déterminants économiques ainsi qu'aux héritages et valeurs socio-culturelles, qui constituent autant de structures objectives largement portées par les sociétés nationales. Rien d'étonnant alors à ce que ces frontières représentent une enveloppe à l'intérieur de laquelle s'instaurent des articulations singulières entre politiques urbaines et politiques de déplacements. « Ces différences tiennent pour partie à des histoires particulières, à des contextes culturels distincts, à des logiques économiques spécifiques, et pour partie à des modes de régulation socio-politiques et spatiaux différents. »⁸³¹ Dans le cas de la France et de l'Allemagne, nous pouvons ainsi constater que, même s'il souscrit au même schéma général, le territoire de l'automobile-reine procède de dynamiques et de caractères partiellement divergents.

Ces différences tiennent d'abord aux particularismes du fait urbain dans ces deux pays. En dépit d'indéniables convergences, leurs organisations urbaines conservent en effet des traits nationaux caractéristiques.

Les processus et les contraintes auxquels ces organisations sont actuellement soumises peuvent paraître homogénéisants, du fait du contexte de globalisation de l'économie et d'intégration européenne dans lequel ils s'expriment. Par exemple, qu'on le nomme métropolisation ou métapopulation, ce « phénomène qui fait rentrer dans l'aire de fonctionnement quotidien de ces grandes agglomérations, des villes et des villages de plus en plus éloignés, et qui engendre des morphologies urbaines de types nouveaux »⁸³² touche aujourd'hui la plupart des systèmes spatiaux nationaux et tend, par certains aspects, à estomper les spécificités socio-culturelles et les possibilités d'invention urbanistique propres à chaque pays. Mais, si cette tendance s'exprime sur le territoire français comme sur le territoire allemand, son rythme et ses formes n'y sont pas moins différents.

D'une certaine façon, « la métropolisation serait une sorte de "rhénanisation" des espaces de l'urbain. »⁸³³ Cette vision se veut évocatrice de la relative précocité de

⁸³¹ F. ASHER, 1995, op.cit., p.143.

⁸³² F. ASHER, *La République contre la ville. Essai sur l'avenir de la France urbaine*, Éditions de l'Aube, collection Mondes en cours, série Société, 1998, p.18.

⁸³³ S. LEROY, "Sémantiques de la métropolisation", in *L'espace géographique*, 2000, n°1, p.82.

l'Allemagne en matière d'organisation de régions métropolitaines, ce qui a engendré de véritables « ensembles régionaux "intégrés" formant ce que les Américains appellent un *daily urban system* ». ⁸³⁴ Compte tenu de cet héritage, la propension actuelle à l'élargissement des aires des quotidiennetés urbaines s'appuie fortement sur le réseau urbain constitué, qui a établi des relations à la fois concurrentielles et hiérarchiques entre les villes. Le géographe Peter Schoeller avait résumé d'une formule – « *Was Deutschland ist, wurde es durch seine Städte* » ⁸³⁵ – l'importance des villes dans l'aménagement du territoire allemand et l'évolution contemporaine ne dément pas leur place – centrale – dans le système spatial national. Finalement, « dans les pays anciennement urbanisés, comme (...) l'Allemagne, où la densité moyenne est élevée, la métropolisation s'opère plus par une dilatation des principales zones urbaines, et par l'intégration des villes périphériques, voire de l'ensemble d'une région, dans le fonctionnement métropolitain » ⁸³⁶. Cela ne signifie pas pour autant que le pays n'ait pas connu de développement de la suburbanisation : après avoir été largement atteintes par la frénésie industrielle, les villes allemandes se sont efforcées de redevenir des cités jardins et, en l'espace de 40 ans, la surface des terrains bâtis a presque doublé sur le territoire national, du fait notamment de la construction de lotissements hors des agglomérations. Seulement, par rapport à la France, la frontière entre espace urbain et espace rural demeure encore une réalité tangible, participant sans doute en cela à la sauvegarde de cette Nature idéale qui reste une valeur particulièrement prégnante dans la société allemande.

Pourtant, ce n'est pas peu dire que la ruralité constitue une référence qui a imprégné pendant longtemps la culture française et qui est encore aujourd'hui inscrite dans notre imaginaire sociétal. Néanmoins, l'espace auquel elle se réfère a paradoxalement nettement moins su préserver une identité distinctive. La vigueur du phénomène périurbain et rural en France reflète bien, d'une certaine façon, cette valorisation symbolique d'un mode de vie à la campagne, mais un mode de vie devenu urbain par bien des aspects et qui n'a plus grand chose à voir avec le mythe originel qu'il est censé incarner. En reposant avant tout sur cette réalité, la métropolisation à la française traduit un processus urbain au développement plus anarchique, moins contrôlé et moins hiérarchisé. Par rapport à l'Allemagne, l'évolution des organisations socio-spatiales nationales obéit à des tendances plus spontanées, remettant davantage en cause l'armature urbaine existante.

Cette différence entre les deux pays, on la retrouve logiquement dans les phénomènes de centralité.

La France, porteuse d'une forte tradition centralisatrice, rencontre des difficultés persistantes à penser les centralités urbaines secondaires. Leur émergence s'est donc essentiellement effectuée – après l'épisode des villes nouvelles – de manière spontanée, ou plutôt selon un processus mêlant action de la rente foncière, adaptation à la

⁸³⁴ F. ASHER, 1995, op.cit., p.20.

⁸³⁵ « Ce que l'Allemagne est, elle le doit à ses villes ».

⁸³⁶ F. ASHER, 1995, op.cit., p.19.

localisation des populations et aux conditions de mobilité, dévoilant un système de planification territoriale particulièrement sensible aux pressions du marché. De nouvelles formes de polarité se sont alors affirmées, polarités périphériques qui ont rapidement pris les centres commerciaux comme étendard – ne serait-ce que parce que « l'activité commerciale est le principal facteur d'animation, l'élément qui structure le plus fortement la pratique de la ville. »⁸³⁷ L'ampleur de cette transformation des structures commerciales en France, on la doit à un système pervers, la loi Royer, qui, sous prétexte de protéger le petit commerce des centres urbains, y a interdit les hypermarchés, rejetant du même coup leur développement dans des communes périphériques trop heureuses de l'aubaine. Du fait de leur localisation, ces équipements avec leurs immenses parkings sont devenus les structures de distribution privilégiées de la société de consommation mais aussi de la société de l'automobile. D'autres types de "centralités" spécialisées, comme les plates-formes multimodales ou de nouveaux pôles d'affaires, vont également parvenir à polariser certaines fonctions centrales en périphérie des centres traditionnels, en s'appuyant sur un différentiel d'accessibilité introduit par les nouvelles infrastructures de transport. Malgré tout, ces mutations n'ont pas forcément la concurrence spatiale comme seul ressort. Ainsi, assiste-t-on moins à une perte de vitalité des centres urbains originels qu'à la mise en place d'une nouvelle variante d'organisation urbaine dans un cadre élargi. La nouvelle répartition de la centralité entre centres traditionnels et pôles périphériques procède d'un processus de sélection des activités dans les premiers, tandis que l'étalement urbain se restructure naturellement autour de pôles secondaires jouant un rôle de centralité partielle souvent développée à partir d'un embryon villageois ou urbain. Cela prouve que ces configurations nées de la périurbanisation n'ont pas aboli tout intérêt pour la proximité spatiale, même si celle-ci s'envisage d'abord en termes d'accessibilité spatio-temporelle et en fonction de la mobilité automobile.

L'émergence de ces nouvelles formes de centralité est loin de constituer une exception française mais, si elles ont également cours en Allemagne, elles se manifestent dans des proportions et avec une intensité relativement différentes. Il est vrai que le contexte urbain allemand, dense et polynucléaire, a contribué à atténuer l'utopie de constitution de grands centres sans remettre en cause l'idée de centres forts. De plus, l'expression des phénomènes de centralité y reste encore largement dépendante du positionnement des espaces urbains dans la hiérarchie des places centrales, si bien que les transformations des organisations urbaines ont pu être encadrées assez efficacement par cette ossature fonctionnelle et opérationnelle. Les applications en matière d'urbanisme commercial sont à cet égard tout à fait significatives. Dans un pays marqué par un développement précoce et important des supermarchés et des hypermarchés⁸³⁸, on s'est aperçu dès les années 70 que les grandes surfaces mettaient en danger à la fois

⁸³⁷ M.J. BERTRAND, op.cit., p.96.

⁸³⁸ En 1977, « il existait en RFA plus de 760 hypermarchés couvrant plus de 4 millions de m², soit le niveau actuel de l'équipement en France. Aujourd'hui, on dénombre près de 1.000 hypermarchés, soit une augmentation sur 12 ans de 30% environ. Le parc français est passé sur cette même période de 340 unités à 750, soit une augmentation de plus de 100% » (in H. TRANGER, *Réglementations de l'urbanisme commercial en Europe*, Assemblée des chambres françaises de commerce et d'industrie, juin 1990, p.9).

le commerce traditionnel et la place des centres-villes dans l'organisation urbaine. Le *Bund* comme les *Länder* ont alors promulgué des lois qui visaient à stopper l'implantation de grandes surfaces dans les communes périphériques et à préserver le rôle traditionnel de marché tenu par les centres urbains. L'équipement commercial d'une ville devient fonction de sa place hiérarchique dans la planification du *Land* et les grandes infrastructures sont orientées prioritairement vers des zones centrales ou spécialisées.⁸³⁹ Parallèlement, l'accessibilité de ces nouvelles implantations doit être assurée et prévoir notamment un nombre suffisant de places de stationnement. Les pouvoirs publics ne contestent donc pas en soi l'alliance entre grande distribution et automobile de masse. Seulement, en encourageant une structure de localisation polycentrique et un haut niveau de concentration, ils cherchent à l'intégrer à une organisation urbaine originelle qu'ils entendent sauvegarder.

Le territoire de l'automobile-reine, sa complexion et ses dynamiques ne peuvent finalement s'abstraire de ces spécificités urbaines nationales.

Le mythe français relatif à la constitution de grands centres urbains s'est d'abord incarné dans la réalisation de réseaux routiers polaires. Cependant la gageure consistant à organiser la convergence massive des flux automobiles vers un espace extrêmement contraint spatialement a rapidement enclenché des processus lourds. L'augmentation de l'accessibilité au centre engendrée par le développement de l'offre de transports collectifs n'a pas suffi, dans un contexte de croissance spatiale des villes, à éviter l'éclatement de la centralité. Peu contrôlées, les nouvelles formes de centralité urbaine "à la française" se sont alors inscrites dans une perspective de développement du territoire de l'automobile-reine. Alors que, progressivement – « lorsqu'un certain seuil d'urbanisation périphérique est atteint »⁸⁴⁰ –, le lien avec le centre historique de l'agglomération se relâche pour se faire plus occasionnel, se diffuse un modèle périurbain qui affirme un besoin de liaisons automobiles rapides entre et à l'intérieur des espaces périphériques, et ce d'autant plus que ces derniers ont été marqué par une spécialisation des formes de centralité – accentuée en France par la prégnance des pratiques de zonage. A ce titre, la mode des rocade autoroutières donne sans doute aujourd'hui le plus clairement à voir les difficultés qu'ont les politiques urbaines locales à se soustraire à la dynamique endogène du territoire de l'automobile.

En Allemagne, le soin apporté aux équipements de proximité et le maintien d'une certaine mixité spatiale – notamment à travers la préservation du lien entre commerce et habitat – ont permis de maîtriser davantage les mutations des organisations urbaines et

⁸³⁹ Pour tout autre projet de localisation, les études d'urbanisme mesurent l'intensité de la concurrence entre toute nouvelle implantation et le commerce de centre-ville – contrairement à la France où elles définissent un équilibre concurrentiel par rapport à l'ensemble des implantations commerciales. Ces nouveaux équipements doivent alors prouver que, malgré leur taille, ils n'occasionnent aucune nuisance pour le centre-ville, qu'ils ne concurrencent pas directement le commerce central mais qu'ils augmentent les possibilités de choix du consommateur. Dans ces conditions, les permis de construire sont rarement accordés, si bien que l'impact de la réglementation a correspondu à une réelle inflexion du rythme de croissance des hypermarchés et plus généralement du nombre de magasins de plus de 1.000 m².

⁸⁴⁰ G. DUPUY, 1996, op.cit., p.380.

de limiter les mécanismes d'expansion endogène du territoire de l'automobile. Le léger décalage spatial qui existe entre le réseau de villes et le réseau d'autoroutes autorise alors un compromis favorable au maintien d'un certain équilibre territorial et laissant aux grandes villes une marge de manœuvre en matière de politique de déplacements. Il n'empêche que la diffusion de la centralité a très rapidement intégré le réseau autoroutier comme élément structurant, par l'intermédiaire d'un maillage du territoire extrêmement précoce qui a servi de support à l'affirmation progressive d'un modèle interurbain fortement polarisé. Même si elles paraissent a priori plus favorables à une gestion efficace des déplacements automobiles qu'une organisation à centre unique, ces structures instaurent une pression sur l'offre de pénétrantes routières destinés à assurer des liaisons rapides avec les centres. Néanmoins, ces conditions concourent également à faire des transports collectifs des solutions alternatives tout à fait satisfaisantes, dans la mesure où le maintien de fortes polarisations, en concentrant les flux, leur assure une certaine compétitivité.

Cette comparaison franco-allemande nous a donné l'occasion de mesurer les variations auxquelles pouvait être sujet le territoire de l'automobile-reine en fonction des cadres nationaux. Dans le même temps, elle nous a conduit à apprécier la façon dont les modèles spatiaux et territoriaux parviennent à limiter les latitudes politiques. En étudiant les configurations locales, nous allons à présent tenter d'affiner cette analyse.

Les configurations locales du territoire de l'automobile-reine

Ces configurations permettent en effet non seulement d'introduire des nuances dans les modèles spatiaux mais également, par leur comparaison, par l'examen de leurs convergences et de leurs divergences, d'éclairer les mécanismes à l'origine de ces variations. Ces analyses relèvent d'une démarche visant à mesurer la portée et le sens des organisation socio-spatiales locales dans la dynamique endogène du territoire de l'automobile mais aussi dans les possibilités d'offre d'une alternative modale crédible.

Pour Lyon, Marc Bonneville a bien résumé les grands principes qui ont présidé à la structuration de l'espace urbain. « Jusqu'aux années soixante dix, le développement et l'organisation de l'agglomération lyonnaise correspondait parfaitement au modèle radio-concentrique bâti autour de la centralité historique du cœur de Lyon. La croissance urbaine s'est en effet propagée de façon régulière jusqu'en 1939 en adossant les nouveaux quartiers aux anciens sous forme d'auréoles emboîtées et de densités décroissantes. Entre 1945 et 1970, elle s'est faite selon une planimétrie en doigts de gants calquée sur des axes de circulation, qui a respecté le modèle concentrique et maintenu une certaine compacité des tissus urbains et continuité avec les espaces déjà urbanisés. Le développement de l'automobile a ensuite fait éclater cet ordonnancement en favorisant une dilution considérable de l'urbanisation et l'apparition de polarités périphériques. Cependant la dilatation récente de l'urbanisation dans la grande périphérie n'a paradoxalement guère affaibli sa centralité qui reste très forte et attractive, y compris pour les migrations résidentielles. »⁸⁴¹ La préservation de ce lien avec la ville-centre dans un contexte de croissance des flux tangentiels révèle en fait la concrétisation, dans un

⁸⁴¹ M. BONNEVILLE, 1997, op.cit., p.20.

cadre urbain global, d'une indéniable dichotomie territoriale : l'importance et la densité du centre originel rend crédible voire indispensable le développement d'une alternative à la voiture particulière, tandis que l'étalement de la croissance urbaine enclenche un processus dans lequel la réalisation d'un réseau d'infrastructures routières de plus en plus étendu et coûteux contribue à accroître une mobilité automobile placée *de facto* dans une situation de quasi-monopole. Parce qu'elle a été « insuffisamment maîtrisée, la dilution a contribué à augmenter les déplacements et la congestion urbaine, entraîné des coûts supplémentaires d'urbanisation et d'infrastructures »⁸⁴² et s'est accompagnée d'un redéploiement des proximités avec des niveaux de concentration et des formes urbanistiques adaptés à la desserte automobile.

A Lille, cette dichotomie apparaît nettement moins, et pour cause, puisque les flux mécanisés reçus par les différentes zones de l'agglomération sont beaucoup moins concentrés qu'à Lyon : seulement 39% des déplacements se font à destination des 10 zones les plus attractives, contre 47% dans l'agglomération lyonnaise.⁸⁴³ On retrouve ici les effets d'une structure urbaine multipolaire originale, dont « les pôles urbains ne sont pas des lieux centraux, des places-marchés liées à un support de l'espace économique et matériel local, mais doivent leur croissance à des forces économiques non liées aux marchés locaux ou sous-régionaux, travaillant à l'échelle d'espaces plus larges, essentiellement à l'industrie. »⁸⁴⁴. Intégrés à un espace régional de type rhénan⁸⁴⁵, les paysages urbains de la conurbation ont été fortement marqués par la rapidité de cette croissance urbaine, par sa polarisation en différents points de l'agglomération et par un modèle usine-habitat plutôt extensif. La moindre importance des densités urbaines du fait de leur éparpillement explique alors la plus grande diffusion des flux et une part du différentiel d'usage des transports collectifs avec Lyon. Cette part, des scientifiques du CETE ont essayé de la quantifier : partant d'une estimation de la clientèle potentielle des transports collectifs à Lille, soit 17,3% des déplacements⁸⁴⁶, ils ont évalué l'effet des différences d'offre de transport entre les deux agglomérations par l'écart de ce chiffre avec la part de marché des transports collectifs observée à Lille (9,6%) et l'effet des différences de structure urbaine par l'écart avec la part de marché observée à Lyon (24,4%). Ainsi, les déterminants spatiaux, en accentuant à Lille l'importance des types de flux pour lesquels les transports collectifs sont les moins performants et les moins attractifs, expliquent pour moitié le différentiel de choix modal. Ce contexte urbain, en

⁸⁴² *ibid.*, p.194.

⁸⁴³ La proportion reste similaire si l'on considère les 20 zones les plus attractives, avec respectivement 59% et 69% (chiffres du CETE Nord-Picardie).

⁸⁴⁴ P. BRUYELLE, 1981, *op.cit.*, p.411.

⁸⁴⁵ densément urbanisé du fait de systèmes cumulatifs de longue durée mêlant intensivité agricole et urbanisation précoce.

⁸⁴⁶ Ce chiffre a été obtenu en appliquant au total des déplacements lillois correspondant à une catégorie de flux – les flux ont été classés selon leur nature, leur distance...etc, sachant qu'on n'a considéré que les flux supérieurs à 5.000 déplacements mécanisés –, la part de marché du transport collectif observée à Lyon pour la même catégorie.

faisant de la voiture particulière un moyen de transport particulièrement performant, incarne donc une configuration assurant une nette prédominance du territoire de l'automobile-reine. De plus, les dynamiques endogènes à ce territoire concourent à ce que les choix politiques, qui sous-tendent les disparités en matière d'offre de transport, ne peuvent eux-mêmes s'abstraire totalement des spécificités de l'organisation urbaine, puisqu'ils procèdent notamment de décisions techniques adaptées aux conditions de circulation.

L'organisation urbaine de Stuttgart est à cet égard sans doute moins contraignante, dans le sens où elle permet d'envisager des orientations qui participent davantage de décisions politiques que de choix "techniques". Il n'y a à cela ni hasard, ni fatalité. Les latitudes des politiques de transport sont en effet d'autant moins bridées par les déterminants spatiaux que les évolutions de ces derniers ont mieux su être régulées. Des mécanismes spatiaux particuliers se sont ainsi mis en place. La préservation d'un degré supérieur de mixité spatiale et d'un certain niveau d'équipement des quartiers a permis de sauvegarder les proximités existantes, agissant comme des facteurs limitants à l'encontre des obligations de mobilité motorisée. La pluralité des centres et leur réticulation hiérarchique – que ce soit entre les noyaux urbains de Stuttgart ou entre la ville-centre et ses communes périphériques – ont certes engendré des échanges importants et imposé la constitution d'un maillage efficace mais se sont avérés moins restrictifs quant aux choix relatifs à l'organisation des déplacements. En effet, la concomitance de cette organisation spatiale avec une certaine massification des flux préserve les conditions d'une concurrence plus équitable entre les différents moyens de transport mécanisés.

La façon dont cette concurrence s'exerce dans les agglomérations est un indice saillant pour apprécier le développement d'un territoire de l'automobile-reine, qui par nature tend à restreindre les possibilités de choix modal. Or, « les structures politico-administratives nationales ainsi que l'organisation du transport public propre à chaque pays ne jouent qu'un rôle contextuel dans les configurations d'acteurs au niveau local. Rôle contextuel ne signifie aucunement que ces éléments sont peu signifiants mais plutôt qu'il existe une forte autonomie locale des politiques institutionnelles. »⁸⁴⁷ Cette autonomie mérite néanmoins d'être étudiée à l'aune des pesanteurs territoriales auxquelles elle est soumise, afin de mieux saisir les contraintes qui s'exercent sur le jeu politique.

Les grandes infrastructures lyonnaises de transport collectif ont essentiellement vocation à améliorer la desserte et l'accessibilité d'un centre, dont on connaît la place qu'il occupe encore dans l'agglomération : du métro, dont les plans des années 70 entendaient faire un outil – complémentaire à l'automobile – au service d'un centre puissant, au tramway qui, même s'il est porteur d'une autre logique de gestion des déplacements (voir chapitre 7), vise aujourd'hui à renforcer une centralité d'agglomération élargie et morcelée. En revanche, les périphéries urbaines demeurent le domaine quasi exclusif de l'automobile et les transports collectifs y apparaissent d'autant moins comme une alternative véritable que les flux qu'elles génèrent évitent de plus en plus le centre. Dans

⁸⁴⁷ C. LEFEVRE, B. JOUVE, "Nouveaux acteurs et nouveaux territoires dans les grandes agglomérations européennes : une approche comparative à partir des réseaux lourds de transport collectif", in *Annales de Géographie*, n°568, 1992, p.625.

ces territoires, la pression s'exerce essentiellement en faveur de la réalisation de nouvelles voiries, dans un but d'irrigation, d'amélioration des liaisons tangentielles ou encore de délestage des infrastructures locales ; elle dessine également une translation progressive du réseau banal vers une nouvelle génération de voies rapides – le Boulevard Urbain Sud⁸⁴⁸, qui n'a de boulevard urbain que le nom⁸⁴⁹ mais qui s'affirme comme une voie structurante et une liaison rapide entre les communes et les zones industrielles⁸⁵⁰ du sud-est lyonnais⁸⁵¹, en est une parfaite illustration. On voit cependant émerger parallèlement une demande réelle « pour une desserte de proximité entre commune périphériques appartenant à une même zone de solidarité spatiale »⁸⁵² : dans cette optique, différentes solutions techniques (des petites navettes au transport à la demande) sont disponibles en matière de transport public, surtout lorsque ces territoires connaissent eux aussi des phénomènes de polarisation ; seulement les volontés politiques sont ici soumises à des mécanismes souvent contraignants, le SYTRAL n'acceptant, par exemple, d'instaurer un système de petites navettes qu'à condition que les communes prennent à leur charge la moitié du déficit de ce réseau.⁸⁵³ En matière de développement d'une offre de transport alternative à l'automobile, les perspectives les plus encourageantes restent finalement attachées aux espaces formant la première couronne de banlieue. Car si, « dans ces quartiers de banlieue, l'automobile obtient l'espace qu'on lui mesure chichement dans les centres »⁸⁵⁴, « la densification qui s'y est opérée et qui s'y poursuit devrait permettre une diminution du rôle de l'automobile. »⁸⁵⁵ Offrant un tissu urbain plus malléable que celui de l'espace central, tout en restant plus consistant et plus structuré que le périurbain, ces territoires peuvent être le réceptacle

⁸⁴⁸ Trois "boulevards urbains" étaient prévus dans la périphérie lyonnaise, le Boulevard Urbain Sud (BUS), le Boulevard Urbain Est (BUE) et le Boulevard Urbain Ouest, qui a pour l'instant été victime du syndrome "Ouest lyonnais" frappant les projets routiers.

⁸⁴⁹ Il s'agit en fait d'une voie rapide de 2x2 voies, sur laquelle la vitesse est limitée à 110 km/h et dont certaines sections, sous-dimensionnées dans le projet originel, ont finalement vu leur capacité s'accroître. Le BUS a été réalisé par tranches, reliant l'A.7 à Feyzin en 1993, puis au centre de Vénissieux en 1995, avant d'être prolongé jusqu'à Corbas et raccordé à la rocade Est.

⁸⁵⁰ Le BUS assure notamment la desserte des zones économiques et industrielles de Vénissieux, Corbas, Saint-Fons et Saint-Priest, désavantagées, pour les premières d'entre elles, en termes d'avantages comparatifs depuis la mise en service de la rocade Est.

⁸⁵¹ Sous maîtrise d'œuvre et d'ouvrage du Département, son financement est partagé entre le Département, la Région et le Grand Lyon. Jusqu'à fin 1993, son financement était assuré à parité par le Département et la Communauté Urbaine, puis la région a fait son entrée à hauteur de 27,5%, en l'intégrant au contrat de plan Etat-Région.

⁸⁵² O. ANDAN et al., 1991, op.cit., p.II-50.

⁸⁵³ Des mesures d'exception sont néanmoins prévues pour les "quartiers difficiles", où la participation communale peut être réduite jusqu'à 20%.

⁸⁵⁴ G. DUPUY, 1995a, op.cit., p.83-84.

⁸⁵⁵ Y. GEFFRIN, "Mobilité, diversité, inégalité", in *Se déplacer au quotidien dans trente ans*, op.cit., p.39.

d'un processus de dilution du centre, permettant potentiellement de raccourcir les déplacements en provenance de la périphérie et surtout d'accroître l'attraction exercée par ce centre élargi sur l'espace périurbain. Néanmoins, ce mouvement tend aujourd'hui à s'opérer en fonction de géographies sélectives, qui peuvent aussi bien faire de ces quartiers des zones stratégiques que « des zones délaissées réservées aux activités en déclin et au logement des exclus du développement, des poches de pauvreté ». ⁸⁵⁶ La perspective d'une telle désaffectation pour les banlieues lyonnaises qui, à l'Est, au Nord et au Sud, ont été profondément marquées par l'industrie et les grands ensembles, limiterait alors la portée stratégique de ces recompositions.

Métro et tramway lillois sont quant à eux associés à une ambition urbanistique persistante, qui vise à unifier l'espace central de l'agglomération. Dans ce cadre, la mise en réseau des pôles constitutifs de l'hypercentre est autant considérée indispensable aujourd'hui à l'affirmation d'une dynamique métropolitaine qu'elle a pu l'être hier à l'intégration des composantes territoriales de la Communauté Urbaine. Si le train d'union originel dessiné par le tramway tient davantage de la survivance, le VAL est le produit le plus récent de cette stratégie urbaine : conçu comme le métro de la CUDL ⁸⁵⁷, il a servi de base à la restructuration physique de l'ensemble du réseau de transport collectif. Cependant, en raison principalement de la faiblesse du réseau de bus, l'offre globale reste nettement inférieure à celle de l'agglomération lyonnaise, que ce soit en termes de couverture géographique ⁸⁵⁸ ou de densité de service ⁸⁵⁹. En fait, le développement d'une alternative qui puisse concurrencer l'automobile constitue une préoccupation qui a été, en quelque sorte, reléguée au second plan. La surabondance de l'offre sur l'axe Lille-Roubaix-Tourcoing répond alors moins à une demande réelle de mobilité – ces liaisons se traduisent par un usage très segmenté, les trois villes ayant un fonctionnement relativement autonome avec leur zone d'influence respective – qu'à une symbolique métropolitaine, à une volonté accrue d'offre de vitesse ou encore à la croyance dans un mythe qui reste fortement attaché aux infrastructures lourdes de transport collectif, le mythe des effets structurants. Mais, ne pouvant agir indépendamment des autres facteurs de transformation de la ville, ces infrastructures expriment finalement une volonté politique qui se révèle incapable de dépasser seule les contraintes d'une structure et d'une organisation urbaines qui favorisent un large développement du territoire de l'automobile-reine. Tant que les structurations urbaines ne reviendront pas sur ces facilités accordées à la circulation automobile, y compris dans les zones centrales, il est

⁸⁵⁶ M. BONNEVILLE, "Processus de métropolisation et dynamiques de recomposition territoriale dans l'agglomération lyonnaise", in DATAR, Commissariat Général au Plan, op.cit., p.333.

⁸⁵⁷ La réalisation de ce qui était à l'époque le premier métro automatique léger français est une des premières décisions du S.M.T., le Syndicat Mixte d'exploitation des Transports en commun de la Communauté Urbaine de Lille, né de la mise en place de la C.U.D.L. et du regroupement des deux autorités organisatrices de transport qui existaient auparavant, celle de Lille et celle de Roubaix-Tourcoing.

⁸⁵⁸ population desservie/population totale.

⁸⁵⁹ kilomètres de ligne/population desservie.

donc peu probable de voir les transports collectifs s'engager dans un rapport plus équilibré à la voiture particulière et jouer le rôle que, de plus en plus, les édiles aimeraient leur voir jouer. Car les orientations des politiques de déplacement et l'organisation socio-spatiale ne peuvent évoluer qu'en étroite imbrication les unes avec l'autre. Ce qui se passe à l'échelle de la région urbaine est encore là pour le prouver. Le niveau de l'offre de Trains Express Régionaux (TER) est le plus élevé de France, après l'Île-de-France,⁸⁶⁰ et cela se traduit dans les pratiques de mobilité, puisque la part des transports collectifs dans les déplacements longs⁸⁶¹ est supérieure à ce que l'on observe pour Lyon. Pour cette offre qui s'adresse pourtant à « une clientèle qui n'est pas forcément "captive", 43% des usagers des TER disposant d'une automobile »⁸⁶², l'accroissement de l'aire d'attraction d'un centre métropolitain en voie de tertiarisation sur un territoire très urbanisé et polarisé par de nombreux centres industriels sous-équipés apparaît comme un facteur participant largement, non seulement au succès qu'elle rencontre, mais à son développement même.

On retrouve évidemment cette influence déterminante des configurations spatiales sur la nature des offres de transport présentes à Stuttgart. S'orientant prioritairement vers les marchés où leur compétitivité et la demande latente sont les plus importantes, les transports collectifs se sont développés selon deux logiques à l'œuvre respectivement à Lyon et à Lille : ils se sont inscrits dans l'espace en référence à une centralité d'agglomération affirmée, tandis qu'ils cherchaient, à l'échelle de l'agglomération et de la région urbaine, à relier cette zone centrale à un environnement de type rhénan, fortement urbanisé et polarisé. Pour répondre aux besoins exprimés par cette organisation polynucléaire et opérer une réticulation de l'espace à différentes échelles, la palette des solutions techniques retenues s'étend du bus au chemin de fer, en passant par le tramway et le métro : ainsi les tramways n'ont jamais disparu de Stuttgart, même si dans les années 60 ils devinrent souterrains dans l'hypercentre (*U-Straßenbahn*) et virent certains de leur site propre supprimés pour libérer de l'espace sur voirie ; néanmoins, à partir des années 70, on leur a progressivement substitué un métro léger (*Stadtbahn*) qui vint accroître les capacités offertes sur l'ensemble de la commune-centre mais également, paradoxalement, reconquérir l'espace perdu en faveur de l'automobile hors de l'hypercentre⁸⁶³ ; parallèlement, la réalisation d'un réseau RER (*S-Bahn*), décidée dès les années 60 en collaboration avec la *Bundesbahn*⁸⁶⁴, a permis d'étendre très tôt l'offre de transports collectifs hors des limites communales de Stuttgart. Ces différents modes

⁸⁶⁰ Lille est la première gare de Province pour le trafic régional avec environ 50.000 voyageurs/jour, 8 lignes, 47 gares desservies, certaines gares entre la cité nordiste et le bassin houiller pouvant compter jusqu'à 30 trains par jour dans chaque sens, donc 5 à 6 en direction de Lille à l'heure de pointe du matin.

⁸⁶¹ plus de 20 kilomètres.

⁸⁶² "La régionalisation de la SNCF ouvre un nouvel âge du transport de proximité", in *Le Monde*, mardi 21 avril 1998, p.11 (le chiffre de 43% est un ratio national).

⁸⁶³ Solution médiane entre le tramway et le métro, le *Stadtbahn* est une infrastructure en site propre intégral qui n'est souterraine que dans l'hypercentre.

dessinent les territoires sur lesquels, du fait notamment des structures spatiales qui les caractérisent, l'automobile ne se trouve pas en situation d'exclusivité. Ainsi, tirant parti du rôle de commandement qu'exerce la ville-centre sur les autres villes de la région⁸⁶⁵, de la massification des flux qui en résulte et de l'existence de pôles périphériques importants, le *S-Bahn* fonde son succès croissant sur le flot considérable de migrations alternantes qui converge vers Stuttgart⁸⁶⁶. La faiblesse de la desserte ferrée constitue alors pour les espaces urbains périphériques un élément déterminant de l'explication du différentiel d'usage entre transport collectif (TC) et voiture particulière (VP), même s'il doit être envisagé de manière complémentaire avec le type d'espace d'origine des migrants (tableau 18). Pour autant, le développement de ces diverses offres n'a pas conduit à un recul de l'automobile (tableau 19) : au mieux a-t-il permis de juguler la croissance des parts de marché VP dans la ville-centre, où l'importance de l'alternative TC, la moindre adaptation des structures urbaines à la voiture particulière et des mesures annexes que nous traiterons dans notre troisième partie ont permis de réguler l'expansion territoriale de l'automobile ; partout ailleurs, en dépit des investissements réalisés dans les transports collectifs, l'automobile continue d'exercer une domination croissante. Cette dichotomie territoriale montre que l'expression d'une volonté politique qui ne se résout pas au tout-automobile ne suffit pas à endiguer le développement du territoire de l'automobile-reine. Elle souligne ainsi les limites des latitudes politiques face aux mutations socio-spatiales. La dynamique automobile en est un parfait exemple, dans la mesure où elle tire aujourd'hui sa force de la façon dont elle a su s'inscrire dans l'organisation socio-spatiale de nos sociétés et de nos espaces locaux.

Tableau 18 - Déplacements mécanisés des habitants de plus de 10 ans du *Verband Region Stuttgart* par mode principal et par type de commune en 1995 (en %)

⁸⁶⁴ Le cadre et les pratiques institutionnelles allemandes ont fait que la *Bundesbahn* s'est investie très tôt dans l'offre de transports de proximité, en collaboration avec les communes.

⁸⁶⁵ Même si, conformément aux volontés du *Land* qui a toujours joué un rôle modérateur de sa puissance et de sa centralité, la ville de Stuttgart reste concurrencée par les centres extérieurs, elle n'en affirme pas moins un rôle métropolitain incontestable.

⁸⁶⁶ Associé aux chemins de fer régionaux, le *S-Bahn* accueillait 44% des usagers des transports collectifs dans le périmètre du *Verband Region Stuttgart* en 1995, contre 35% en 1990. Eu égard à la fois à l'aire d'attraction des transports collectifs et à la portée des déplacements qu'ils assurent, il faut savoir que, sauf pour les habitants de Stuttgart, leurs trajets sont en moyenne plus longs (en km) que les déplacements automobiles, ce qui corrobore l'hypothèse de l'attractivité du *S-Bahn* pour les parcours à longue distance en direction du centre.

L'automobile en milieu urbain : genèse et dynamiques d'un territoire

	Stuttgart	Centres moyens		Communes de plus de 5.000 habitants		Communes de moins de 5.000 habitants	Moyenne régionale
		avec S-Bahn	sans S-Bahn	avec S-Bahn	sans S-Bahn		
VP	66,8	81,1	91	88,3	89,7	90,1	83,2
TC	33,2	18,9	9	11,7	10,3	9,9	16,8
dont routier	21,7	7,1	4,5	2,7	4,7	6,5	8,5
dont ferré ⁸⁶⁷ c'est-à-dire les déplacements effectués avec le S-Bahn et l'Eisenbahn. Car, même si le Stadtbahn et le tramway sont des moyens de transport sur rail, ils s'inscrivent sur le réseau de voirie et sont donc considérés ici comme routiers.	11,5	11,8	4,4	8,9	5,6	3,3	8,3
Total	100	100	100	100	100	100	100

Source : Verband Region Stuttgart⁸⁶⁷

Tableau 19 - Évolution des parts de marché des modes de déplacement entre 1981 et 1995 (en %)

	Stuttgart		Reste du périmètre		Ensemble du périmètre	
	1981	1995	1981	1995	1981	1995
MAP	31,2	26,5	27,4	19,2	28,7	21
2 Roues	3,2	6,3	6,7	7,2	5,5	7
VP	43,5	44,6	52,5	64	49,4	59,2
TC	22,1	22,2	13,4	9,6	16,4	12,8
Total	100	100	100	100	100	100

⁸⁶⁷ calculs personnels d'après Verband Region Stuttgart, *Begleituntersuchungen zum Regionalverkehrsplan, Band 1 : Analyse 1995 – Textteil*, Juni 1996/Nummer 1, p.74.

Source : Verband Region Stuttgart ⁸⁶⁸

Au-delà de leurs spécificités en matière d'organisation socio-spatiale ou d'offre de déplacements, ces configurations locales mettent donc en évidence la similitude des mécanismes qui associent ces deux dimensions des organisations urbaines. A cet égard, un des éléments les plus déterminants tient à ce que nous analysons précédemment en termes de densité urbaine, qui a trait à la forme urbaine comme à la consommation d'espace, bref aux phénomènes de concentration spatiale et de massification des flux qui rendent à la fois crédible l'alternative proposée par les transports collectifs et difficile l'accessibilité automobile de masse. Mais, ce qui apparaît également en filigrane, c'est que, malgré l'évidence des liens qui les unissent, les infrastructures de transport ne se limitent pas à être de simples calques des organisations spatiales, tant les choix faits aujourd'hui en matière de déplacements urbains ont vocation à prendre en considération, à travers sa dimension territoriale, le fonctionnement global de la société. Il convient alors d'envisager toute stratégie concernant l'automobile urbaine en fonction du cadre à la fois social et spatial dans lequel elle s'inscrit.

□

Espace et société sont deux sphères qui s'interpénètrent largement, qui s'influencent réciproquement mais qui peuvent également présenter des décalages non négligeables. Le concept de territoire, en proposant une approche intégrée de leurs rapports, tend à considérer la ville comme un objet technique avec ses contraintes et ses lois mais l'envisage surtout comme une construction issue de la cristallisation des relations objectives entre les agents et finalement comme la projection spatiale des structures spécifiques d'un groupe humain. Le territoire de l'automobile-reine s'impose alors comme une structure singulière du champ urbain, illustrant l'état du rapport de force entre les agents et les institutions engagées dans les luttes propres à cet espace de jeu. Au sein de ce champ, ce territoire est porteur d'enjeux spécifiques, qu'ils soient techniques, fonctionnels, économiques, sociaux ou encore symboliques : au-delà du simple choix d'une technique de transport, il est donc question ici de la mise en place d'une organisation socio-spatiale qui, outre le système de mobilité, touche aux mécanismes de production de la valeur, de répartition des richesses, de différenciation entre les groupes sociaux ou encore d'affirmation des valeurs sociétales.

De ce fait, il existe aujourd'hui une propension au développement du territoire de l'automobile-reine, dans la mesure où il participe d'une entreprise de conservation de la nouvelle structure du champ urbain. Sans tenir compte du fait que le jeu à l'intérieur de tout champ tend à favoriser ceux qui, le dominant, sont en mesure d'en définir les règles, les positions respectives des différents agents concourent déjà à orienter leurs stratégies ultérieures. Car les "joueurs" les mieux pourvus en capital ⁸⁶⁹ par le règne de l'automobile ont intérêt à soutenir la dynamique d'un territoire, synonyme de préservation de la structure du champ et de la structure de distribution du capital spécifique à ce champ : les automobilistes, les agents qui ont le plus fondé leur stratégie de localisation sur

⁸⁶⁸ 1996, op.cit., p.82.

⁸⁶⁹ quelle que soit la nature de ce capital : économique, social, culturel, symbolique...

l'accessibilité automobile ou encore les collectivités qui ont renforcé leur attractivité grâce à la desserte automobile ont en effet objectivement intérêt à ce que cette forme de mobilité continue à être soutenue et favorisée.⁸⁷⁰

Cette structure du champ urbain n'en demeure pas moins elle-même en jeu, ce qui relativise toute notion d'intangibilité. En tant qu'état des rapports de force, elle fait naturellement l'objet de contestations et de luttes, d'où peuvent émerger une nouvelle structure, une nouvelle orthodoxie et finalement une nouvelle logique territoriale. Seulement, et c'est là que le concept de territoire enrichit l'approche de la théorie des champs, l'espace urbain est soumis à un processus d'objectivation qui vise à figer, à "minéraliser" les rapports et les positions sociales et à renforcer l'inertie de la structure générale du champ urbain. Notamment, « les grandes infrastructures de transport et les grands ouvrages qui les accompagnent sont nécessairement confrontés à ce caractère d'irréversibilité. Il reste à trouver des modes de gestion sociale qui en tiennent davantage compte. Les civilisations amérindiennes l'avaient compris avant nous, en choisissant de ne rien faire qui puisse modifier de façon irréversible la nature, dont elles se considéraient comme les hôtes de passage. »⁸⁷¹ A l'évidence, nos sociétés ont choisi une voie opposée, cherchant à instrumentaliser l'espace pour en faire un outil de reproduction sociale. Le territoire ainsi produit, en devenant une donnée incontournable des mutations spatiales ultérieures, pèse sur les luttes internes au champ et apparaît comme un élément poussant à une certaine conservation de sa structure. Dans le cas qui nous intéresse, les organisations urbaines nées de l'automobile ou pour lesquelles la domination de ce moyen de ce transport s'est profondément inscrite dans l'espace, participent donc aujourd'hui à ce qui nous est apparu comme une dynamique endogène du territoire de l'automobile-reine.

Toujours est-il que cette conception du territoire laisse une place au jeu, qu'il soit relatif aux luttes et aux stratégies qui se développent au sein du champ ou aux marges introduites par la complexité de la médiation de l'espace et de ses effets de rétroaction. La description des figures spatiales du modèle territorial illustre bien la réalité de cette relation au jeu d'un territoire de l'automobile-reine dont on pourrait finalement dire que sa mécanique tient moins du puzzle que du jeu de construction : en effet, les pièces mises à disposition des joueurs, si elles sont globalement similaires d'un terrain de jeu à l'autre, ne donnent pas lieu à la production d'une image unique mais ouvrent la voie à des arrangements qui pourront se révéler sensiblement différents ; toutefois, du fait de la relative constance du contenu comme des règles du jeu, ces configurations se trouvent confrontées à un univers des possibles qui s'avère finalement limité. D'où notre vision d'un territoire de l'automobile-reine dont les variations qu'il présente participent non pas d'une exception à la règle générale, voire de son infirmation, mais de la complexité de son

⁸⁷⁰ Cette stratégie peut néanmoins être inconsciente, dans la mesure où elle se concrétise par des actions qui, sans avoir été expressément conçues à cette fin ou sans être forcément conformes aux fins subjectivement poursuivies, se révèlent en revanche objectivement conformes aux intérêts objectifs de leurs auteurs. Car il existe une relation inconsciente entre l'habitus et le champ, qui oriente les actions des agents en fonction de leur position dans l'espace de jeu.

⁸⁷¹ F. PLASSARD, "Grandes infrastructures de transport et irréversibilité", in Actes du colloque du 5 mars 1998, *Temps, irréversibilités et grands projets d'infrastructures*, LET, p.114.

application.

Conclusion de deuxième partie

Au-delà de sa diffusion et de son utilisation, cette technique de transport qu'est l'automobile s'est donc imposée et inscrite dans les villes d'Europe Occidentale par le biais d'un *processus de production d'un territoire*, qui n'a véritablement débuté qu'il y a une cinquantaine d'années. Dès l'aube de sa démocratisation et de son extraordinaire succès, l'automobile a suscité la réalisation d'un réseau de circulation plus spécialisé qui, par les flux accueillis et par les choix accomplis en matière d'irrigation de l'espace urbain, s'est révélé être un indiscutable vecteur de territorialisation. Ce réseau s'est ainsi intégré à un champ urbain et à une organisation socio-spatiale dont il est ensuite devenu un élément d'orientation prépondérant. Progressivement, les grandes infrastructures de voirie sont apparues comme des instruments de développement de l'urbanisation et à la spécialisation des réseaux a répondu la spécialisation des formes urbaines et architecturales.

La correspondance qui en résulte entre l'évolution du territoire de l'automobile et les mutations des organisations urbaines a logiquement donné lieu à la mise en exergue d'une congruence.⁸⁷² Devant la richesse et la complexité des interactions entre les éléments qui composent ces deux parties, il a également été souligné l'évidence de relations qui font système. Il restait alors, à notre sens, à interpréter la logique profonde qui anime ce système et les finalités de cette congruence. Pour cela, il nous est apparu pertinent d'envisager les deux parties en présence comme étant toutes deux modelées par le corps social et par les groupes sociaux, tout en conférant à l'automobile un statut d'outil au service des organisations socio-spatiales et ici en l'occurrence au sein des champs urbains – postulats qui permettent déjà d'expliquer l'apparente congruence. En étant ainsi placée *au cœur du champ urbain*, la production du territoire de l'automobile apparaît à la fois comme le résultat du jeu qui s'y déroule entre agents ou institutions et comme *l'affirmation d'une structure spécifique à ce champ*. Cette formulation revient à faire de l'extension de l'usage de l'automobile un élément fondamental et pour ainsi dire fondateur de l'organisation urbaine contemporaine. Pour autant, elle n'empêche pas de présenter les questions de déplacements comme l'écume de la vague des transformations urbaines, tandis que la dimension socio-spatiale en constitue la véritable lame de fond.⁸⁷³ En fait, il apparaît que le champ urbain trouve dans le développement du territoire de l'automobile des conditions favorables à la mise en place d'une organisation urbaine conforme à sa structure et qui, à ce titre, permet de conforter les rapports sociaux dont il se fait l'écho ainsi que la répartition du capital dont il est porteur – sachant par

⁸⁷² même si certains lui préfèrent déjà une analyse en termes de causalité prédicative, permettant de désigner une relation moins passive entre les deux parties.

⁸⁷³ ce qui explique que les politiques de déplacement resurgissent moins comme un champ d'action, de liberté et de volontarisme que comme la traduction de la complexité des configurations socio-spatiales locales.

ailleurs, comme nous l'avons déjà souligné, que la « tendance à la reproduction de la structure est immanente à la structure même du champ »⁸⁷⁴.

En cela, la structure de ce champ est bien à la fois « le produit de son histoire antérieure et le principe de son histoire ultérieure »⁸⁷⁵, et ce d'autant plus que l'épreuve de la territorialisation ne déroge nullement à cette règle, tout en faisant entrer le processus décisionnel dans une autre temporalité : une temporalité différentielle qui procède de l'inscription dans l'espace des éléments nécessaires à la reproduction de la structure d'intérêts dominante au sein du champ et qui permet alors à cette structure de bénéficier d'une plus grande stabilité dans le temps – en s'appuyant sur la *production d'un territoire pour l'automobile* afin de soutenir non seulement l'usage de ce moyen de transport mais également les mutations spatiales qui doivent l'accompagner. Pour cette structure décisionnelle, il s'agit là d'une façon de peser plus fortement sur l'avenir. Elle perd sans doute ainsi progressivement en visibilité mais gagne en évidence. Car, en se traduisant concrètement par une plus grande imbrication entre l'organisation de l'espace urbain et le territoire de l'automobile, les orientations originelles voient s'affirmer, au sein du champ urbain, un processus auto-entretenu qui marque le passage à une *dynamique endogène de la production territoriale*, dynamique dans laquelle l'espace joue désormais un rôle moteur.

Instrument majeur de transformation spatiale, l'automobile a en effet non seulement ouvert de nouveaux espaces à l'urbanisation mais a également participé à la dilatation générale des espaces de vie, à la fusion de certains bassins de vie auparavant disjoints et finalement à l'avènement de nouvelles organisations urbaines. Portant sur un périmètre en extension, ces réorganisations se sont traduites par un assouplissement de la contrainte de proximité ainsi que par un redéploiement de ces proximités et par une redistribution des activités. Elles ont alors donné lieu, au sein des agglomérations urbaines, à une évolution des schémas de mobilité, notamment marquée par l'accroissement des déplacements de périphérie à périphérie. Ce qui fait que le réseau automobile se trouve aujourd'hui confronté à l'émergence de besoins, qu'il a lui-même contribué à créer mais qui, en retour, modifient sensiblement les priorités en matière de construction de nouvelles infrastructures. Si le credo reste donc inchangé – « il faut construire des routes utiles correspondant aux tendances géographiques de l'urbanisation et de la localisation future des activités économiques »⁸⁷⁶ – et continue à alimenter la soif d'extension du territoire de l'automobile, ce dernier tend actuellement à privilégier, du fait des mutations spatiales observées, l'organisation d'un *traffic around towns* pour lequel il exerce un quasi monopole.

Au-delà du statut privilégié accordé à l'automobile au sein du champ urbain, nous observons donc l'apparition de *positions hégémoniques, participant d'une logique territoriale plus spécifique identifiée comme étant celle de l'automobile-reine*. Ces

⁸⁷⁴ P. BOURDIEU, 2000, op.cit., p.238.

⁸⁷⁵ P. BOURDIEU, 1980, op.cit. p.202.

⁸⁷⁶ G. DUPUY, 1999, op.cit., p.77.

positions sont attachées essentiellement à des territoires urbains nés de la démocratisation de ce moyen de transport. Cette "ville de l'automobile" qui se dessine présente des traits prononcés qui en font, malgré les apparences, l'hétérogénéité et la discontinuité spatiale qui la caractérise, un territoire résolument structuré et organisé : les faibles densités urbaines y sont suppléées par une offre élevée de vitesse et d'accessibilité en voiture particulière⁸⁷⁷ ; et, de manière sans doute plus anecdotique mais néanmoins éminemment révélatrice, « le giratoire ne commence-t-il pas à jouer son rôle dans la nouvelle ville de l'automobile, alors que les citoyens ont déserté bien des places de la ville historique ? »⁸⁷⁸ « Modelée par l'automobile, la ville est ainsi mieux faite pour son usage »⁸⁷⁹. Le territoire de l'automobile-reine englobe alors des espaces urbains générateurs, en matière de mobilité, d'un "monopole radical"⁸⁸⁰, dans le sens où ils instituent des conditions dissuasives voire rédhibitoires à l'égard des modes de proximité et des transports collectifs.

Ainsi présentées, ces dynamiques du territoire de l'automobile, et notamment de l'automobile-reine, font évidemment penser à un système, ne serait-ce qu'en raison de la grande complexité des interactions et de l'importance des effets de rétroaction ; un système dans lequel « il y a coproduction de l'urbanisation par les réseaux, et de la mobilité par l'urbanisation »⁸⁸¹, mais un système dont la finalité reste néanmoins clairement établie, par la coalition d'intérêts dominants qui le sous-tend. Il y a d'abord les intérêts propres au système automobile⁸⁸² qui, en faisant prévaloir une logique sectorielle, tendent à susciter des perspectives monomodales. Il y a ensuite les intérêts plus spécifiques au champ urbain. L'automobile concourt, en libérant partiellement les agents de « la "tyrannie" de la distance »⁸⁸³, à introduire davantage de flexibilité, que ce soit sur le marché de l'emploi pour les entreprises ou sur le marché du logement pour les ménages.⁸⁸⁴ Elle apparaît également comme un outil d'élargissement géographique des valeurs foncières et d'une redistribution de la rente multipliant les bénéficiaires. « Cette

⁸⁷⁷ Il s'agit là d'une dimension qui n'est d'ailleurs pas anodine en termes de vie collective et de sociabilité.

⁸⁷⁸ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.78.

⁸⁷⁹ Y. CROZET et al., op.cit., p.75.

⁸⁸⁰ pour reprendre l'expression d'Ivan Illich, qui lui donne l'acception suivante : « par ce terme, j'entends la domination d'un type de produit plutôt que celle d'une marque. (...) Que l'automobile restreigne le droit à la marche, et non pas qu'il y ait plus de gens à conduire des Chevrolet que des Peugeot, voilà le monopole radical. Que les gens soient obligés de se faire transporter et deviennent impuissants à circuler sans moteur, voilà la monopole radical » (in *La convivialité*, Éditions du Seuil, 1973, p.81).

⁸⁸¹ J.P. ORFEUIL, "Urbain et périurbain : qui va où ?", in *Urbanisme*, n°289, juillet/août 1996, p.55.

⁸⁸² exprimés par une myriade d'agents allant des constructeurs automobiles aux utilisateurs, en passant par les entreprises impliquées dans la réalisation d'infrastructures ou encore par les services techniques – dont l'administration routière, dirigée par le corps des Ponts et Chaussées – qui tirent de ce système une parcelle de pouvoir, voire une raison d'être, et dont il est difficile d'attendre, en quelque sorte, qu'ils scient la branche sur laquelle ils sont assis.

⁸⁸³ M. WIEL, "La mobilité dessine la ville", in *Urbanisme*, n°289, juillet/août 1996, p.83.

redistribution concerne des propriétaires dotés d'un pouvoir d'influence politique en particulier à travers le conseil général qui (hors des grandes zones métropolitaines) défend plus fréquemment les intérêts ruraux ou urbains. (...) Notons également que cette redistribution a pu apparaître longtemps opportune pour compenser les carences du système de retraite des agriculteurs. »⁸⁸⁵ Toutes ces dimensions sont distributrices de capital en tout genre, économique bien sûr mais aussi social et symbolique à travers la possibilité qui en résulte, pour certains ménages comme pour certaines entreprises, de choisir leur cadre de vie socio-économique et géographique.

En fait, en dépit de sa démocratisation, l'automobile distille ses bons offices de manière encore sélective, pour en faire d'abord profiter les agents qui, disposant d'un certain volume de capital, ont pu miser et investir sur ce moyen de transport et l'intégrer à leurs stratégies socio-spatiales pour choisir leur localisation. Mais, « aux ménages périurbains de la première couronne correspondent ceux de la *deuxième couronne* dont le taux d'effort d'accession à la propriété dépasse fréquemment 50% de leurs revenus quand on ajoute au coût du logement le coût de la mobilité, conséquence (au mois partielle) de la localisation du logement. *Ces ménages finissent par payer plus cher les déplacements (et en particulier à l'État via la TIPP) que le remboursement de l'emprunt pour le terrain qu'ils n'ont pas acheté.* »⁸⁸⁶ La production du territoire de l'automobile est ici dépassée par les enjeux spécifiques au champ urbain⁸⁸⁷ mais reste un élément central, et pour tout dire une condition nécessaire à la constitution de la structure actuelle de distribution de capital propre à cet espace de jeu. C'est aussi ce qui explique que la grande majorité des institutions et des agents qui constituent ce qu'il est convenu d'appeler les pouvoirs publics – de l'État et ses services aux collectivités territoriales et aux élus locaux – s'engagent ensemble, en dépit d'intérêts et de projets partiellement divergents⁸⁸⁸, dans la production d'un territoire qui s'incarne dans les grandes

⁸⁸⁴ A tel point que les évolutions économiques et sociales ont dépassé le simple cadre de leur inscription dans les mutations spatiales des organisations urbaines. Par exemple, concernant les déplacements liés au travail, la mobilité supplémentaire qu'ils ont nécessité ne peut être considérée comme le seul résultat des transformations spatiales. Ainsi, « entre 1975 et 1990, les distances moyennes entre domicile et travail ont augmenté de 56% alors que la distance moyenne des domiciles à la ville centre la plus proche n'a cru que de 12% et la distance moyenne des lieux de travail à la ville centre n'a cru que de 5% » (in PUCA, Mobilités et territoires urbains, Consultation de recherche, Mars 2000, p.24).

⁸⁸⁵ M. WIEL, 2002, op.cit., p.69.

⁸⁸⁶ M. WIEL, 2002, op.cit., p.74.

⁸⁸⁷ et, plus largement, au champ social, mais nous aurons l'occasion d'y revenir.

⁸⁸⁸ Ainsi, toutes les collectivités locales n'ont pas les mêmes intérêts devant la production du territoire de l'automobile-reine. « Les petites communes qui alors supportent seules le plus gros de la demande nouvelle d'habitat proportionnent en effet leur croissance à leur taille pour minimiser les risques électoraux et/ou les charges financières (créations d'écoles, par exemple) et amplifient l'éparpillement. Les collectivités centrales considèrent souvent que les communes périphériques attirent déloyalement leur "clientèle" mais elles-mêmes n'ont rien fait en général pour la garder, entre autre à cause de leur réticence à investir dans des politiques foncières (sauf pour les activités ou s'il y a une finalité sociale) » (M. WIEL, 2002, op.cit., p.54).

infrastructures de voirie⁸⁸⁹ comme dans les organisations spatiales que ce réseau a permis de dessiner : c'est là un fait saillant qui ressort de notre étude de terrain confrontée à des structures urbaines et à des capacités de pilotage des dynamiques spatiales notablement différentes.

C'est néanmoins ce rapport à l'espace, inhérent au processus territorial, qui confère au champ urbain des caractéristiques particulières et qui en spécifient jusqu'à ses lois générales. Certes la dimension spatiale permet, par les requalifications et les recompositions sélectives auxquelles elle est soumise, de retranscrire et d'ancrer dans les pratiques, les modalités d'une logique globale de différenciation qui constitue l'un des principes constitutifs du jeu social : les formes urbaines telles qu'elles sont produites s'imposent alors comme le support de mobilités voulues et à fort contenu stratégique mais aussi comme le vecteur de mobilités subies et contraintes – ces mobilités jouant ici plus que jamais sur l'ambivalence dont elles sont naturellement porteuses en intervenant « pour réarticuler ce qui tend à se disjoindre et en même temps pour fragmenter ce qui fait encore unité. »⁸⁹⁰ Mais, si l'espace peut être un support, il peut être aussi être un frein. En effet, il n'a rien d'un instrument anodin tant sa médiation intègre des principes actifs : d'une part, les héritages qu'il accumule assurent une forte présence du passé de la relation structurale du champ urbain, avec toutes les formes d'inertie qui peuvent en résulter ; d'autre part, à l'instar de tout média, l'espace déforme, filtre, amplifie et s'éloigne finalement d'une simple fonction de reproduction de l'organisation sociale. Ces particularités façonnent alors un territoire dont la dynamique spatiale reste une dimension prépondérante – et pour ainsi dire une raison d'être – mais qui, dans le même temps, échappe partiellement au jeu originel, en modifiant l'importance relative des enjeux qui lui sont attachés, voire en en faisant émerger de nouveaux.

De cette transformation partielle de l'espace de jeu et de cette modification dans les structures objectives du champ que l'on doit au processus territorial, il s'ensuit des évolutions dans les stratégies socio-spatiales et dans les pratiques d'aménagement de l'espace – évolutions pour lesquelles nos différents terrains d'étude nous donneront matière à réflexion. Dans le cas de l'automobile, ces évolutions se traduisent, au-delà de l'orientation fondamentale du champ urbain visant à la production d'un territoire dont la forme la plus poussée procède d'une logique de l'automobile-reine, par l'affirmation d'*une logique territoriale alternative que nous avons choisi de désigner en tant que territoire de l'automobile-contestée*.

⁸⁸⁹ dont le fait qu'elles échappent encore assez largement au processus décisionnel local mérite sans doute d'être confronté à l'hypothèse globale avancée par Pierre Bourdieu. « On peut ainsi poser que la production d'un bien ou d'un service a d'autant plus de chances d'être contrôlée par l'État que ce bien ou ce service s'impose comme indispensable à ce que l'on peut appeler l'opinion mobilisée ou agissante (par opposition à l'idée ordinaire d'"opinion publique") et que le marché est plus défaillant en la matière » (2000, op.cit., p.117).

⁸⁹⁰ PLAN URBANISME CONSTRUCTION ARCHITECTURE, 2000, op.cit., p.5.

Troisième Partie – Le territoire de l'automobile contestée



Lyon : « Le nouveau partage de la voirie et la requalification des espaces publics le long du tracé du tramway »



Lille: « Le mail de Lannoy réinvesti par Mac Arthur Glen au centre de Roubaix »



Stuttgart : « L'aménagement apaisé d'un quartier résidentiel péricentral »

Même s'il reste inscrit dans une même organisation urbaine et qu'il produit une homogénéité de fonctionnement globale, nous avons considéré que le territoire urbain de l'automobile véhiculait une hétérogénéité liée à des pressions et à des aménagements

protégé en vertu de la loi du droit d'auteur.

spécifiques portant sur des espaces différenciés. Ce postulat, initiateur d'une double logique territoriale, nous amène à présent à nous intéresser à la problématique de l'automobile-contestée. Pour l'essentiel, cette logique territoriale semble répondre – du moins pour l'instant – à une dialectique du mal nécessaire : si elle s'oppose à l'hégémonie automobile en pointant du doigt ses effets les plus néfastes, elle ne renonce quasiment jamais à assurer une desserte automobile des espaces urbains concernés par cette "contestation" ; c'est d'ailleurs la raison pour laquelle elle demeure partie prenante du processus territorial pris dans sa globalité. Cette troisième et dernière partie entend donc proposer un éclairage sur les moyens mis en œuvre afin de limiter, de restreindre ou de réguler la place de l'automobile dans l'espace urbain, et sur les enjeux de telles politiques.

Dans un premier temps, il s'agira de montrer de quelle manière la logique territoriale de l'automobile-contestée, après s'être attachée à adapter la ville à ce moyen de transport, a finalement intégré, contrairement à la perspective monomodale attachée au territoire de l'automobile-reine, une réflexion globale sur les déplacements, dévoilant ainsi des espaces et des intérêts spécifiques dans le champ urbain (chapitre 7). Puis, nous nous évertuerons à mettre en évidence l'importance toute particulière d'une dimension spécifique de ce territoire, liée au stationnement, qui mérite à notre sens d'être distinguée tant son poids stratégique en fait un levier à la fois sensible et puissant au sein des politiques de déplacements comme des politiques urbaines (chapitre 8). Il nous restera alors à estimer dans quelle mesure l'automobile, à travers les enjeux dont elle est porteuse et les solutions techniques ou politiques de limitation de son influence qui se font jour, continue aujourd'hui à se placer au cœur de l'avenir d'un champ urbain traversé par des dynamiques territoriales puissantes (chapitre 9). Sachant que ces développements ont tous pour ambition de répondre à une interrogation fondamentale : la logique territoriale de l'automobile-contestée participe-t-elle d'une résistance porteuse d'une logique alternative – porteuse d'hérésie, selon la terminologie de Pierre Bourdieu – et chargée de perspectives d'avenir, ou davantage d'une survivance dont la dimension symbolique, faute d'autre chose, tend à être exacerbée ?

Chapitre 7. La multimodalité préservée des espaces du territoire de l'automobile-contestée

Alors qu'il s'agit d'évoquer la logique territoriale de l'automobile-contestée, la ligne de fracture fondamentale avec l'automobile-reine ne nous apparaît pas d'abord politique, économique ou sociale, mais bel et bien spatiale. En effet, ce processus territorial ne semble pas tant se distinguer *a priori* par les structures politiques qui le sous-tendent ou par les forces sociétales qu'il mobilise, que par les caractéristiques des espaces urbains auxquels il se trouve confronté et qui contribuent largement à son originalité. Encore une fois, il s'agit donc, dans un premier temps, de donner à voir dans quelle mesure et par quels biais le cadre spatial influe sur les conditions de jeu au sein du champ urbain, ce qui suppose simultanément de définir ici quels sont les espaces qui s'inscrivent dans le territoire de l'automobile-contestée.

Ces espaces, on va le voir, ce sont d'abord des espaces qui ont connu une adaptation incomplète à la voiture particulière, en raison des résistances à la production d'un territoire pour l'automobile et en l'absence d'affirmation suffisante d'une dynamique territoriale endogène.

Ce sont ensuite des espaces qui, eu égard aux opportunités qu'ils offraient et devant les limites évidentes d'une approche monomodale, sont parvenus à être porteurs d'enjeux poussant à la préservation ou au développement d'offres alternatives à l'automobile au sein du champ des déplacements urbains, ces orientations en matière d'organisation de la mobilité tendant alors à se confondre avec l'affirmation d'une certaine spécificité urbaine.

7.1. Avant la contestation, la production d'un territoire pour l'automobile

Les espaces de l'automobile-contestée ne sont pas, le plus souvent, des espaces préservés. Bien au contraire, ils ont généralement été soumis eux aussi – au même titre que les espaces constitutifs du territoire de l'automobile-reine – à un processus territorial visant à les transformer en supports efficaces d'une mobilité individuelle motorisée de masse. Même si des germes en sont repérables bien avant, cette production du territoire de l'automobile n'a véritablement débuté qu'avec la démocratisation de ce moyen de transport, c'est-à-dire en Europe dans la seconde moitié du vingtième siècle. Il s'en est suivi une évolution remarquable dans l'organisation spatiale de nos sociétés qui, après s'être initialement focalisée sur les relations interurbaines⁸⁹¹, investit rapidement le champ urbain. Moyen de transport interurbain, la voiture particulière devient en effet rapidement « le moyen naturel d'assurer la demande de déplacement dans les villes. »⁸⁹²

Dans une France de l'après-guerre de moins en moins rurale, où la motorisation de la population progresse désormais à un rythme élevé sans ignorer la province, non seulement l'organisation des déplacements s'en trouve assez vite bouleversée mais on est également amené à reconsidérer progressivement la configuration spatiale des villes. Ces pressions, qui s'exercent sur les politiques de déplacement comme sur les politiques urbaines, ont alors pu faire croire que tout s'était passé « comme si, face à l'irrésistible montée de l'automobile dont le développement s'est fait dans la seule logique des déplacements interurbains, les pouvoirs publics n'avaient pu adopter qu'une attitude défensive en milieu urbain »⁸⁹³. Cette vision néglige toutefois une des lois fondamentales des champs, qui ne manque pas de s'appliquer au champ urbain : c'est en effet dans la relation entre les différentes "sources de champ" que s'engendrent le champ et les

⁸⁹¹ voire dans le cas de la France, sur ce que Gabriel Dupuy identifie comme un territoire rurbain construit par l'automobile et marquant l'importance des liens entre les villes et les campagnes françaises. L'auteur estime ainsi que la voiture européenne de masse sert d'abord à relier « l'urbain à l'urbain et l'urbain au rural » (1996, p.379).

⁸⁹² J.C. ZIV, C. NAPOLEON, *Le transport urbain. Un enjeu pour les villes*, Dunod, Paris, 1981, p.20.

⁸⁹³ *ibid.*, p.3.

rapports de force qui le caractérisent ; autrement dit, ce sont les agents eux-mêmes qui déterminent la structure du champ qui les détermine et, en fin de compte, tout agent « subit le champ en même temps qu'il le structure »⁸⁹⁴. Or, cette loi, qui contredit la vision d'une attitude purement défensive, s'applique plus particulièrement aux agents les plus efficaces, ceux qui sont à ce titre les principales "sources de champ" et dont, nous allons le voir, font partie les pouvoirs publics. Ainsi, « au début des années 50, profitant du rôle que les pouvoirs publics ont attribué à l'industrie automobile dans la relance économique, des automobiles réapparaissent dans nos villes. (...) Parallèlement, le déclin des réseaux de transport en commun de province se poursuit par désintérêt des responsables locaux ou par la volonté explicite des pouvoirs centraux de voir leur importance diminuer »⁸⁹⁵. Ces phénomènes et les stratégies qui les accompagnent participent alors, tout autant qu'elles obéissent, à l'avènement d'une nouvelle structure du champ urbain, qui fait de l'automobile un élément central des réorganisations socio-spatiales, porteur d'enjeux extrêmement importants. C'est ce processus territorial d'adaptation de la ville à l'automobile que nous allons à présent étudier.

Eu égard au fait que ce processus a été amplement abordé dans notre partie précédente sur l'automobile-reine, nombre d'analyses qui y ont été développées mériteraient d'être reprises ici. Nous nous focaliserons par conséquent sur quelques points inédits et surtout plus spécifiques aux espaces de l'automobile-contestée. L'ambition visant à adapter la ville à l'automobile sera alors étudiée à travers l'évolution des méthodes et les grands principes urbanistiques qui l'ont guidé, puis au niveau de sa mise en pratique et de sa confrontation avec les réalités du terrain, avant de mettre en évidence ce qui a freiné et remis en cause cette politique sur des espaces qui allaient désormais être à même de figurer un territoire de l'automobile-contestée.

7.1.1. Les fondements du processus d'adaptation de la ville à l'automobile

A partir des années 50, devant une déferlante automobile certes organisée mais aux implications pas toujours bien mesurées et maîtrisées, la structure des champs urbains se trouve rapidement remise en cause, sous le poids des enjeux et des intérêts relatifs à ce qui constitue une véritable révolution des déplacements urbains. Localement, les modifications de cette structure sont alors, comme souvent, guidées par des forces extérieures au champ lui-même et notamment par l'État qui « contribue, de manière tout à fait décisive, à la construction et de la demande et de l'offre »⁸⁹⁶ : tout en aiguillonnant la motorisation des ménages, il entreprend parallèlement d'adapter les villes à l'automobile. Afin d'asseoir cet objectif, il s'appuie sur des méthodes de plus en plus éprouvées et se rallie à quelques principes urbanistiques qui vont faire école, tendant ainsi à propager une certaine unité de pensée au sein des pouvoirs publics.

⁸⁹⁴ P. BOURDIEU, 2000, op.cit., p.236.

⁸⁹⁵ J.C. ZIV, C. NAPOLEON, op.cit., p.2.

⁸⁹⁶ P. BOURDIEU, 2000, op.cit., p.251.

De l'empirisme des solutions de circulation aux modèles de trafic

Si les grandes villes européennes sont depuis longtemps confrontées à des difficultés de circulation récurrentes, l'entrée dans l'ère automobile ne les atténue en rien. Afin d'améliorer l'écoulement de ce nouveau trafic au sein de l'espace urbain, des aménagements plus adaptés apparaissent alors nécessaires.

Les pouvoirs publics interviennent d'abord sur l'organisation de la voirie existante. Quelques solutions techniques s'imposent rapidement afin de mieux gérer le flot grandissant de véhicules particuliers. Les carrefours sont modifiés et voient se banaliser leur régulation par des feux tricolores.⁸⁹⁷ Certaines rues passent à sens unique, massifiant ainsi les courants de circulation. Les principaux obstacles à la circulation automobile tendent à être gommés dont, en premier lieu, le tramway, transport collectif vecteur de la plus grande gêne en s'appropriant un espace viaire convoité. Cette priorité s'inscrit véritablement, en France, dans le III^e Plan (1957-62). « Alors que les déplacements augmentent en nombre, celui-ci prévoit de diminuer l'importance des réseaux de transports collectifs. Ainsi, 1.000 km de tramways devront être supprimés, alors que 110 km de trolleybus et 250 km d'autobus devront être créés, soit une diminution totale de 640 km de lignes (environ 10% de l'ensemble du réseau !). »⁸⁹⁸ Par ce biais, on cherche à accroître pour l'automobile les capacités d'écoulement de la voirie existante, les vitesses de déplacement et plus globalement l'attractivité de ce moyen de transport. C'est dans cette optique que la lutte pour l'espace est engagée.

Mais, très vite, cette lutte pour l'espace dépasse le cadre de la gestion de l'existant. Alors que la voirie urbaine n'a finalement guère évolué depuis la période haussmannienne, les pouvoirs publics comprennent bien que l'automobile a besoin de davantage d'infrastructures de circulation pour asseoir son succès. Les années 60 marqueront le renouveau des grandes opérations de voirie et « c'est entre 1962 et 1973, et surtout à partir de 1968, que le gros de l'effort de réalisation [sera] effectué. »⁸⁹⁹ Jusque là, les premiers pas balbutiants du F.S.I.R.⁹⁰⁰ en reconnaissait certes la nécessité mais n'en constituait encore que la promesse, en se traduisant surtout par un saupoudrage des crédits qui cherchait à satisfaire tout le monde sans réussir finalement à satisfaire personne.

En fait, la volonté politique ne donne ses résultats les plus probants qu'à partir du moment où les instruments et les procédures de planification des infrastructures se perfectionnent. En France, les techniques les plus efficaces s'inspirent des Etats-Unis, où des modèles mathématiques ont été mis au point pour planifier la construction

⁸⁹⁷ Dans un second temps, la réalisation d'autoroutes urbaines entendra libérer le trafic de ces mêmes feux (voir chapitre 4).

⁸⁹⁸ J.C. ZIV, C. NAPOLEON, op.cit., p.21.

⁸⁹⁹ *ibid.*, p.113.

⁹⁰⁰ Fond Spécial d'Investissement Routier crée, rappelons-le, en 1951 pour ce qui est de son principe général avant qu'une tranche urbaine spécifique ne lui soit ajoutée en 1955.

d'autoroutes urbaines. Importés par les ingénieurs français, ces modèles de trafic sont adoptés avec cette même idée de permettre le développement du territoire de l'automobile.⁹⁰¹ L'État, bien aidé par son appareil technico-administratif, conforte de la sorte son statut de principal agent efficient. En renforçant sa position grâce à des outils mis au service de l'orthodoxie qu'il véhicule, il oriente davantage le jeu au sein du champ urbain en sa faveur.⁹⁰² Il parvient ainsi à augmenter son capital et son poids dans la structure décisionnelle, en ajoutant à ses capacités d'investissement un quasi-monopole de l'expertise et un contrôle des procédures institutionnelles qui tendent à légitimer ses interventions et à désamorcer les oppositions.

Dans ce cadre, les progrès réalisés dans les méthodes de planification marquent sans conteste « la suprématie des techniciens sur les élus, et la suprématie des intérêts économiques liés à l'automobile sur la vie des citoyens. »⁹⁰³ Quant au débat local pour l'aménagement de la voirie urbaine, confronté à une insuffisance en moyens techniques et financiers, il se transforme rapidement « en recherche de la décision la plus facile à subventionner. »⁹⁰⁴ Il faut dire qu'à l'époque « l'aide de l'État se situe pendant une dizaine d'années, à environ 50% des investissements routiers urbains : ceci emporte les résistances, d'ailleurs isolées, au cadre méthodologique des "études préliminaires d'infrastructures de transport" que la direction des Routes [a mis] au point vers 1963-1964 avec déjà le souhait d'adapter la ville à une société industrielle de motorisation élevée, "à l'américaine". »⁹⁰⁵

Cette orientation se poursuit avec le Ve Plan (1966-1970), qui prévoit encore la réalisation de Voies Rapides Urbaines qui, si elles ne sont pas à proprement parler des routes nationales, demeurent sous maîtrise d'œuvre de l'État. Seule évolution marquante, une participation systématique des collectivités locales au financement de la voirie urbaine est instituée. Cette décision, si elle inaugure un transfert progressif des investissements routiers sur les budgets locaux, ne fait néanmoins à l'époque que transférer à l'échelon local les préoccupations nationales visant à étoffer l'ossature routière et ne concourt pas à modifier fondamentalement l'équilibre originel des pouvoirs.

Les bases d'un urbanisme adapté à l'automobile

Évoquer les fondements du processus d'adaptation de la ville à l'automobile implique également de mettre l'accent sur l'intégration de cette dimension à la pensée

⁹⁰¹ pour une analyse plus approfondie sur ce sujet, voir G. Dupuy, *Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain*, Paris, Copedith, 1975.

⁹⁰² et en faveur de l'automobile.

⁹⁰³ J.C. ZIV, C. NAPOLEON, op.cit., p.4.

⁹⁰⁴ ibid., p.6.

⁹⁰⁵ A. BIEBER, "Urbanisme et mobilité dans le contexte des politiques urbaines depuis les années 60", in INRETS, 1989, op.cit., p.62.

urbanistique. Or, après-guerre, il n'y a pas, en la matière, de réelle « opposition entre progressistes et conservateurs (...) » : en 1957 le Congrès des CIAM "*The Heart of the City*" prend position en faveur de la voiture dans les centres villes. C'est un groupe auquel participe entre autres Ernesto Rogers, le grand porte-parole du respect de la ville ancienne, l'architecte qui se fera le porte-drapeau de l'harmonisation de l'architecture moderne avec le milieu ancien. »⁹⁰⁶ Ce que l'on peut considérer comme l'ossature de la doctrine en la matière est ensuite formalisé, au début des années 60, dans le rapport commandé à Colin Buchanan par le ministère des transports britanniques et largement diffusé par la suite dans les pays européens.

Comme nous l'avons déjà indiqué en introduction, le rapport Buchanan se veut le fruit d'une approche pragmatique, décrivant sans concession les problèmes inhérents à la diffusion de l'automobile dans l'espace urbain mais reconnaissant parallèlement les avantages de ce moyen de transport et la quasi-inévitabilité de son succès. Ses auteurs affirment alors « catégoriquement que le nombre potentiel des véhicules rendra inopérantes les mesures d'administration telles que les sens uniques, les interdictions de stationnement... »⁹⁰⁷ Car, « pour désagréable que cela soit, il demeure que l'automobile exige une modification radicale de la forme des villes. »⁹⁰⁸ A cet effet, ils dessinent les grandes lignes de ce que Gabriel Dupuy qualifie de « charte raisonnable »⁹⁰⁹ : soulignant l'importance du rôle des transports en commun et l'impasse que constitue à terme la seule construction de voiries nouvelles, ils admettent que, « si l'environnement est sacro saint, et si l'on ne peut entreprendre aucune rénovation importante, il faut donc limiter l'accessibilité »⁹¹⁰ ; *a contrario*, ils s'engagent résolument en faveur d'un important programme de rénovation urbaine intégrant mieux la circulation automobile.

Pour mettre en œuvre cette charte raisonnable, « le rapport accorde un crédit aux techniciens et aux politiques. C'est à eux qu'il appartient de réaliser un urbanisme conciliateur pour que l'automobile reste à sa place dans la ville »⁹¹¹, mais aussi pour que la nécessité d'une rénovation urbaine soit expliquée à l'opinion publique et que les investissements qu'elle nécessite soient dégagés. Tout en vulgarisant une approche quantitative planificatrice à la française, cette charte se veut alors la promotrice d'un urbanisme automobile maîtrisé par les pouvoirs publics, voire un plaidoyer pour une ville dense face aux risques d'éparpillement introduits par la voiture particulière. Néanmoins, sous l'égide des préceptes développés par Colin Buchanan et compte tenu du crédit qu'il

⁹⁰⁶ C. CARDIA, "Les autoroutes urbaines des années 60, monuments historiques ?", in *Espaces et Sociétés*, n°96, p.108. Le CIAM est le Congrès International d'Architecture Moderne, dont le premier a eu lieu en 1928.

⁹⁰⁷ C. BUCHANAN et al., Rapport du Groupe de Travail, op.cit., p.29.

⁹⁰⁸ *ibid.*, p.144.

⁹⁰⁹ voir en annexe 1 les grandes lignes du rapport Buchanan.

⁹¹⁰ C. BUCHANAN et al., Rapport du Groupe de Travail, op.cit., p.118.

⁹¹¹ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.62.

contribue à apporter aux opérations de rénovation, c'est avant tout un vigoureux processus d'adaptation de la ville dense à l'automobile qui s'engage dans les années 60. A tel point qu'aujourd'hui, cette période, plus d'un siècle après les transformations liées à l'haussmannisation, apparaît comme un autre moment marquant de bouleversement de l'inertie de la ville. En fait, durant cette période, « la philosophie du rapport Buchanan guide les actions que les pouvoirs publics contrôlent effectivement : rénovation de centres, réhabilitation de quartiers historiques, villes nouvelles. En revanche, dans un contexte social, économique et politique qui diffère de plus en plus de celui de l'après-guerre, l'urbanisation prend de nouvelles formes, telles que le contrôle des pouvoirs publics ne correspond plus à l'encadrement imaginé par Buchanan »⁹¹² et perd au passage son caractère raisonnable.

Parallèlement, le mouvement dont l'urbaniste anglais s'est fait le chantre se greffe sur un urbanisme moderne d'inspiration fonctionnaliste, qui investit des pratiques d'aménagement fortement encadrées par les pouvoirs publics et qui tend le plus souvent à radicaliser les préconisations du rapport Buchanan. C'est ainsi que la séparation plus ou moins absolue des flux de circulation proposée par Colin Buchanan fait place à des solutions plus poussées, « dans [ces] années 60 où l'on veut en fait mettre la rue sur le même plan que la route, sans se préoccuper de la différence considérable qui existe dans leur insertion spatiale. On ne prêtait pas à la rue une existence propre : elle est un échelon de la desserte générale dans la Charte d'Athènes. »⁹¹³ Sous l'effet dominant de cette double influence, les réalisations qui sont engagées dans le cadre d'opérations de rénovation urbaine ou de construction de nouveaux quartiers accordent une place nouvelle à l'automobile et à la voirie, alors que les procédures mises en place à l'échelle nationale participent largement à l'institutionnalisation de ces modes d'intervention sur la ville. Finalement, « la voiture, avec les démolitions qu'elle réclame pour lui faire de la place, est l'élément rêvé pour mettre en chantier des morceaux de ville moderne. (...) On voit donc que la construction des autoroutes urbaines dans les années 1950 et 1960 est bien plus qu'une simple solution fonctionnelle aux problèmes de trafic. Il s'agit, surtout dans les centres villes, de la construction consciente et voulue d'un nouveau paysage urbain, le paysage de la ville moderne. »⁹¹⁴

Les années 60 marquent alors la convergence de théories et de préceptes urbanistiques qui organisent un ralliement massif, de l'État mais aussi des collectivités locales, à l'idée d'une adaptation de la ville à l'automobile et au principe d'une rupture marquée avec les formes urbaines héritées. Avec l'appui de méthodes de planification des infrastructures de transport de plus en plus perfectionnées, la doctrine urbanistique ainsi élaborée a largement contribué à la remise en cause de la structure du champ urbain constitué, en construisant un cadre général d'action qui a présidé, en dépit de contextes urbains différents, à la relative homogénéité des productions d'un territoire pour l'automobile.

⁹¹² G. DUPUY, 1995, op.cit., p.19.

⁹¹³ C. MONTES, 1992, op.cit., p.286.

⁹¹⁴ C. CARDIA, op.cit., p.110-111.

7.1.2. Trois villes soumises à un même processus

Dès l'entre-deux-guerres, les grands plans locaux d'urbanisme destinés à organiser l'extension de la ville sont déjà des plans routiers. Mais peu sont menés à leur terme et il faut attendre l'après-guerre pour que, sous l'effet de la structure d'intérêts attachée à la diffusion de l'automobile, la ville soit réellement remodelée dans le sens d'une plus grande place accordée à ce moyen de transport. Cette préoccupation s'intègre alors à un mouvement de rénovation urbaine qui s'impose dans nos villes, que ce soit en liaison avec le processus de reconstruction ou pour satisfaire un idéal de modernité qui a profondément pénétré l'inconscient collectif de nos sociétés.⁹¹⁵ Dans les agglomérations françaises, c'est « vers le début des années 60, que l'administration s'intéresse à la "dégradation" d'un certain nombre de logements anciens dans les centre-villes (...) : contrairement à l'Allemagne, la France n'a pas dû reconstruire ses villes après la guerre. C'est avec quinze ans de décalage qu'elle décide de rénover à grande échelle le cœur de ses villes. Les deux objectifs de rénovation urbaine et d'adaptation de la ville à l'automobile seront poursuivis simultanément et se nourriront mutuellement. »⁹¹⁶

Une adaptation de Lyon à l'automobile difficile mais résolue

A Lyon, circuler n'a jamais été chose aisée. Confrontée à des contraintes de site importantes, la ville a pourtant multiplié les aménagements pour faciliter l'écoulement interne du trafic, construisant des ponts, utilisant pleinement les quais construits à la fin du XVIII^e siècle puis les percées "hausmaniennes" entreprises sous l'égide du préfet Vaïsse.

Au début du XX^e siècle, le nouveau maire de Lyon, Edouard Herriot, cherche à concilier ce souci d'amélioration des conditions de circulation avec une volonté de contrôle de l'extension urbaine. Cette double préoccupation s'expose dans le *plan d'extension et d'embellissement* établi par Camille Chalumeau⁹¹⁷, tandis que Lucien Chadenson conçoit un projet destiné à faciliter la pénétration dans la ville⁹¹⁸ : face aux difficultés d'élargissement des rues existantes, il prévoit la réalisation d'un nouveau réseau de voies à très grand débit dotées d'un faible nombre de points d'accès ; outre le

⁹¹⁵ Le succès de l'automobile, qui devient dans les années 50 accessible aux classes moyennes, participe d'ailleurs de cette adhésion à une modernité fantasmée, ne serait-ce que parce qu'elle permet de rompre avec des transports collectifs qui portent le souvenir des privations de la guerre et dont l'image s'assimile alors à une forme de passéisme.

⁹¹⁶ J.C. ZIV, C. NAPOLEON, op.cit., p.51.

⁹¹⁷ Ce plan, dont l'avant-projet a été rédigé en 1924, voit ses grandes options adoptées par le Conseil municipal en 1935. Il comporte un certain nombre de rocade et de radiales, plusieurs boulevards en corniche et un projet pharaonique de pont entre les deux collines de Fourvière et de la Croix-Rousse. Intra muros, il sera peu réalisé.

⁹¹⁸ Le programme d'aménagement de cet ingénieur des Ponts et Chaussées du Rhône est approuvé en 1935 lors de la réunion des représentants du Conseil municipal de Lyon et du Conseil général du Rhône, sous la présidence du ministre des Travaux Publics de l'époque, Laurent Eynac.

boulevard de ceinture, il s'agit de construire un axe Nord-Sud le long du Rhône permettant une traversée rapide de l'agglomération⁹¹⁹ et de lui adjoindre une liaison Est-Ouest par un tunnel sous la Croix-Rousse. Essentiellement effectués après la guerre, ces aménagements constituent les derniers grands travaux de l'ère Herriot⁹²⁰ et accompagnent certaines transformations conduites dans le cadre du processus de reconstruction, comme l'élargissement de plusieurs rues et ponts⁹²¹.

Dans les années 50, un comité interministériel sur l'aménagement du territoire estime qu'à Lyon, de nouveaux itinéraires à grand débit sont nécessaires pour résorber les difficultés de circulation et annonce l'accélération de l'équipement routier de la ville, avec notamment une voie de traverse Nord-Sud supplémentaire qui achèverait de couper la cité rhodanienne de son fleuve. Mais, face à un maire vieillissant et de moins en moins enclin à engager de profonds changements, la greffe ne prend plus. « Le courant moderniste prend corps, pousse à la construction et se heurte souvent au maire, plus soucieux de la sauvegarde du quartier Saint-Antoine ou du cours de Verdun et des finances de sa ville. "Les artères de Lyon me donnent autant d'insomnies que les miennes. (...) J'ai déjà donné presque tout le Parc à la Foire, je vous ai donné un bout de quai (...), ne me demandez plus rien !" répondra-t-il à ses collègues projetant l'aménagement des quais pour la circulation automobile. »⁹²² La fin du mandat d'Herriot met ainsi un frein provisoire au processus d'extension du territoire de l'automobile.

Son successeur ne s'encombrera pas de telles réticences. Conscient de la nouvelle structure du champ urbain, où l'essor de la ville et de la circulation automobile pousse à l'action, et de celle du champ social, dans lequel priment les stratégies se réclamant d'une adhésion à la modernité, Louis Pradel va se faire le héraut d'une adaptation de sa ville à l'automobile.

« Allergique à l'"ancien", il veut une ville moderne »⁹²³ et ce dessein l'amène souvent à confondre voirie et urbanisme. Soucieux de rénover le centre historique de Lyon, il fait

⁹¹⁹ Il était initialement prévu la réalisation d'une voie rapide à sens unique sur les deux bas-ports du Rhône délaissés par la navigation. « On abandonna la solution des bas-ports grâce à la faculté offerte par le service de la navigation d'avancer le mur de quai d'une quinzaine de mètres vers le fleuve, élargissant d'autant la plate-forme. Le salut vint donc encore une fois du fleuve et le résultat fut assez exemplaire qui permettait de garder la double plantation existante tout en en créant une nouvelle en bordure du Rhône [sur la rive droite]. Aux têtes de pont, on conserva des carrefours à niveau à feux qui n'ont pas fonctionné si mal, surtout depuis qu'on a mis nombre de ces ponts à sens unique, sauf au pont de La Guillotière, démolit et reconstruit avec une largeur record de 30 m, où l'on a pu réserver une trémie pour le passage de l'axe nord-sud. Inutile de dire que cet axe est toujours resté une artère maîtresse de la circulation lyonnaise malgré ses feux et le stationnement qui a vite occupé tous ses terre-pleins » (in G. REVERDY, op.cit., p.87).

⁹²⁰ qui s'étend de 1905 à 1957, le tunnel de la Croix-Rousse étant inauguré en 1952.

⁹²¹ C'est notamment le cas du cours Gambetta, de la rue de l'Université ou de la Grande rue de la Guillotière, mais aussi du pont de la Guillotière, pour lequel l'État réalise un nouvel ouvrage trois fois plus large que le précédent.

⁹²² C. DELFANTE, A. DALLY-MARTIN, *100 ans d'urbanisme à Lyon*, Editions LUGD, 1994, p.45.

⁹²³ *ibid.*, p.46.

raser une partie de la rue Mercière⁹²⁴ et songe à faire de même à Saint-Jean dans l'éventualité de la réalisation d'un grand boulevard urbain reliant Fourvière au futur pont "moderne" qui doit être construit sur la Saône.⁹²⁵ Dans les faits, la production d'un territoire pour l'automobile se conjugue donc avec un vaste mouvement de rénovation urbaine que peu contestent alors véritablement.⁹²⁶ La résistance de quelques-uns⁹²⁷ trouve néanmoins dans la loi Malraux de 1962, qui engage une protection des centres historiques en créant les secteurs sauvegardés, le moyen de préserver ce quartier, qui est le premier à bénéficier de ce statut en 1964. Finalement, « si quelques opérations de reconstruction [sont] réalisées sur les pentes de la Croix-Rousse et rue Mercière, les grands projets de démolition [sont] assez rapidement abandonnés au profit de procédures de réhabilitation. »⁹²⁸ Et, à défaut de percée, le pont Maréchal-Juin s'achève "en moustache" sur les quais de la rive droite de la Saône.

Cela n'empêche pas Louis Pradel de poursuivre une politique urbaine qui entend répondre prioritairement à la forte demande d'équipements qui s'exprime à l'époque. Cette orientation lui confère une réputation – justifiée – de "bétonneur" mais contribue à asseoir un règne qui ne devait être que transitoire.⁹²⁹ Il se fait notamment une spécialité de récupérer à son profit les projets de l'Etat en faisant preuve, pour les faire aboutir, d'un volontarisme qui confine parfois à l'autoritarisme. La percement sous Fourvière d'une seconde sortie vers Paris en est une excellente illustration⁹³⁰ : sans revenir davantage sur cette décision examinée précédemment⁹³¹, retenons simplement ici qu'elle est symptomatique des convictions d'un maire qui se félicite d'avoir bénéficié de l'aide de l'État pour la réalisation de "son" autoroute intra-urbaine. Mais il apparaît en fait que les vues de l'État et des collectivités locales en matière de politique de déplacements se recoupent alors étroitement. Ainsi, le Livre Blanc de 1969, première étape du SDAU élaborée conjointement par la DDE et l'Atelier d'Urbanisme de la ville de Lyon dirigé par Charles Delfante, s'accorde à dénoncer l'inadaptation des centres en raison des

⁹²⁴ afin de remodeler les « îlots défectueux », d'élargir les rues et de réaliser « un vaste ensemble immobilier adapté aux nécessités urbaines de la vie moderne » (ibid., p.138).

⁹²⁵ Il s'agit, face à la rue de Grenette, du pont Maréchal-Juin finalement inauguré en 1968 et chargé de remplacer le pont du Change – sans doute le pont lyonnais le plus chargé d'histoire – détruit peu avant.

⁹²⁶ même le Vieux Lyon est le plus souvent considéré comme un "ramassis de taudis", selon l'expression d'Edouard Herriot.

⁹²⁷ des habitants et des commerçants du quartier, soutenus par des cadres de la Jeune Chambre Economique et aidés par un architecte des Bâtiments de France ainsi que par le préfet.

⁹²⁸ M. BONNEVILLE, 1997, op.cit., p.146.

⁹²⁹ Il restera finalement maire de Lyon de 1957 à sa mort, en 1976.

⁹³⁰ même si elle doit être également remplacée dans la continuité du succès de la précédente, empruntant le tunnel sous la Croix-Rousse.

⁹³¹ cf. partie 4-2-2.

insuffisances de leur réseau de voirie et prévoit la réalisation de voies rapides – les "LY" – afin de préserver leur attractivité. Même si la suite démontrera qu'il y a souvent loin des plans à leur concrétisation, l'ambition de l'époque n'en est pas moins clairement affichée. « Premier poste budgétaire entre 1965 et 1970 devant les constructions scolaires qui perdent donc leur première place, *la voirie* est un élément capital de la politique urbaine municipale. »⁹³² C'est également un poste de dépenses qui est loin d'être « socialement neutre » : en améliorant les conditions de circulation automobile dans son centre historique, la mairie de Lyon cherche alors à satisfaire la petite et moyenne bourgeoisie commerçante, « base de masse du pouvoir municipal de Louis Pradel »⁹³³ ; parallèlement, elle adjoint à sa politique un autre volet, qui apparaît parfois comme une ambiguïté du pradélisme, en édifiant sur la rive gauche, à la Part-Dieu, un nouveau centre qui prend davantage en compte les intérêts du « capital monopoliste »⁹³⁴ de grands groupes et grandes enseignes à la recherche d'un site valorisant et accessible.

En effet, le point d'orgue de l'idéal de modernité porté par l'administration pradelienne tient sans doute dans la construction du quartier de la Part-Dieu, conçu pour Lyon comme « un nouveau centre à l'image du XX^e siècle. »⁹³⁵ A ce titre, il se devait de proposer une nouvelle forme d'intégration de l'automobile à la ville, ce qu'il fit en procédant à un savant mariage entre les principes fonctionnalistes et les préceptes de Colin Buchanan. « Réalisé avec le soutien de l'État entre 1967 et 1977 »⁹³⁶ sur une ancienne emprise militaire de la rive gauche du Rhône, ce nouveau centre⁹³⁷ prévoit certes une desserte par métro mais ne se livre pas moins à l'automobile, en lui accordant une priorité qui s'inscrit profondément dans ses structures urbanistiques. L'un des aménagements les plus significatifs à cet égard est « sans doute la création d'un système de dalles et de passerelles obligeant les piétons à circuler (mal) à quelques mètres au-dessus d'un niveau du sol que l'on a réservé aux voitures. Quant à la saignée créée par la rue Garibaldi, elle est à mille lieues des "Champs-Élysées de Lyon" dont Charles Delfante

⁹³² J. LOJKINE, op.cit., p.165.

⁹³³ *ibid.*, p.81. D'ailleurs, « la correspondance entre les revendications urbaines des différentes associations de commerçants lyonnais et la politique de la Municipalité apparaît nettement à travers les prises de position de l'Union des comités d'intérêts locaux et d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise (UCIL). (...) Le président Scherrer était encore plus explicite quand il résumait ainsi les craintes des commerçants du Comité Centre-Presqu'île : « Le Centre traditionnel de Lyon, c'est-à-dire la Presqu'île est particulièrement vulnérable : les difficultés d'accès aux ponts, l'engorgement de la circulation, le problème du stationnement, les nuisances les plus diverses, le vieillissement des immeubles, les charges très lourdes (patente et contribution mobilière) qui pèsent sur les commerçants et les habitants, tout semble se conjuguer pour décourager celui qui y vit, celui qui y travaille ou celui qui s'y rend pour ses affaires ou son plaisir » (*ibid.*, p.60-66).

⁹³⁴ J. LOJKINE, op.cit., p.165.

⁹³⁵ R. NEYRET, op.cit., p.201.

⁹³⁶ M. BONNEVILLE, 1997, op.cit., p.146.

⁹³⁷ censé répondre aux besoins d'une agglomération qui devait compter 2 à 2,5 millions d'habitants à l'horizon 1980.

rêvait dans les années 70. »⁹³⁸ En fait, trémies et autoponts se complètent pour dessiner un plan de circulation d'une effarante complexité, qui révèle à lui seul l'ampleur des dysfonctionnements de cet urbanisme automobile. De plus, le quartier apparaît mal relié au reste de la ville. En effet, les trois autoroutes de grande capacité – LY2 au nord, LY3 au sud et LY6 à l'est – qui devaient le desservir ne verront jamais le jour, témoignant des résistances qui, nous le verrons, subsistent quant à l'adaptation de la ville héritée à l'automobile.

De ce qui reste néanmoins comme une période de bouleversement de l'inertie de la ville, il faut retenir, quoi qu'en disent les édiles d'alors, l'omniprésence de l'État sinon sur la scène, du moins dans les coulisses de la décision. Souvent à l'origine de l'accélération de la dynamique routière, il intervient par ses capacités d'expertise et de financement, par sa maîtrise des procédures de planification ou encore, plus subrepticement, par son rôle dans la diffusion des idées et des concepts à la mode. Mais que dire de Louis Pradel ? Qu'il « parvint assez habilement à assurer la mutation de l'agglomération vers une certaine modernité en lançant une politique de grandes infrastructures et des projets ambitieux et en recourant à l'emprunt »⁹³⁹ et qu'il sut, pour cela, s'entourer de serviteurs zélés ainsi que de techniciens et d'urbanistes en phase avec leur temps. Mais surtout, comme le relève également Marc Bonneville, qu'il assura une évolution vers une modernité qui profita d'abord aux classes moyennes et aux intérêts économiques dominants. Ceux-ci, par le biais d'une structure du champ urbain, qui tend à rendre les stratégies assurant la diffusion de l'automobile dans la ville profitables à ceux qui les adoptent⁹⁴⁰, participèrent alors autant que les "décideurs" à cette rupture dans l'inertie urbaine. Ces déterminations objectives font finalement du "mairie-bétonneur" la figure emblématique d'un processus aux racines infiniment plus complexes, une figure qui permet de préserver le mythe de la décision, tandis que cette dernière est en fait, comme le relève Lucien Sfez, diluée dans l'ensemble du système social. En vérité, « le rôle du sujet réside moins dans ce qu'il apporte par lui-même que par ce que la société, à un moment donné, lui prête et fortifie donc en lui. »⁹⁴¹ Il n'y a d'homme providentiel que déterminé par les conditions socio-historiques et c'est sans doute ainsi qu'il faut considérer Louis Pradel dans le processus d'adaptation de la cité rhodanienne à l'automobile.

Une adaptation de Lille à l'automobile laborieuse mais tenace

Dans une agglomération lilloise qui ne connaît ni réelles contraintes de site, ni extrême concentration de la ville-centre, c'est essentiellement le type d'organisation socio-spatiale dominante qui a, pendant longtemps et à plusieurs égards, rendu l'adaptation de la ville à l'automobile moins évidente.

⁹³⁸ R. NEYRET, op.cit., p.203.

⁹³⁹ M. BONNEVILLE, 1997, op.cit., p.174.

⁹⁴⁰ en les plaçant du côté des dominants, ce qui leur permet de s'approprier des profits spécifiques en jeu dans le champ.

⁹⁴¹ L. SFEZ, op.cit., p.86.

Pourtant, sans revenir sur la façon dont la croissance de l'agglomération s'est accomplie indépendamment d'une densification de son centre, il faut bien admettre que cette particularité contribue à une relative facilité d'écoulement du trafic automobile au sein de l'espace de la ville héritée. Cela est d'autant plus vrai que la réalisation d'un réseau de grands axes haussmaniens à Lille au XIX^e siècle s'est aussi accompagnée d'un habitat peu dense le long des grands boulevards, dont la forme la plus poussée reste sans doute l'habitat bourgeois en hôtel particulier ou en maison de maître. Dans un espace urbain socialement très différencié, les problèmes de circulation automobile sont alors des problèmes de quartier qui se confondent avec les programmes de rénovation urbaine. Ils sont surtout liés à des espaces nés d'une étroite imbrication du travail et de l'habitat, prototype de la ville-usine aux logements individuels serrés, souvent vétustes et insalubres, et pour laquelle crise économique et désindustrialisation rimeront avec dépeuplement et paupérisation. « En dépit des difficultés d'aménagement d'un tel tissu urbain, les mutations spontanées ou planifiées y sont nombreuses : les opérations d'élimination de l'habitat insalubre ou des industries, de rénovation pour des logements sociaux ou des équipements collectifs en transforment rapidement les paysages et la structure. »⁹⁴² Tandis qu'une partie du Vieux Lille est classée secteur sauvegardé suite à la loi Malraux, la rénovation, à partir de 1960, du quartier Saint-Sauveur⁹⁴³ reste l'exemple le plus fameux d'une politique qui s'est aussi bien traduite par la construction de nouveaux blocs d'habitat collectif qu'elle a contribué à instaurer de nouvelles conditions de circulation, plus favorables à l'automobile.

Outre ce type d'interventions sur des micro-territoires, les questions d'adaptation de la ville à l'automobile se posent alors – de manière assez originale par rapport à Lyon – à l'échelle de l'agglomération plus qu'à celle de la ville-centre. Ceci s'explique encore une fois par une histoire urbaine qui a façonné une agglomération relativement compacte, « un espace peu pénétrable, un milieu peu fluide, où la circulation interne est lente, difficile : de Wattrelos à Croix (7 kms), de Leers à Tourcoing, plus de 30 minutes en voiture, davantage encore par les transports en commun. Un espace cloisonné par la structure de la voirie étroite, sinueuse, où les grands axes directs sont rares, discontinus, encombrés, et par l'imbrication étroite d'un habitat dense et des emprises industrielles. Un espace non polarisé, émietté en quartiers ou fragments de quartiers sans grands rapports les uns avec les autres. »⁹⁴⁴ La production d'un territoire pour l'automobile doit donc s'attacher à améliorer la continuité des parcours au sein de l'agglomération, en cherchant à concilier offre de vitesse et logique de désenclavement.

Il faut néanmoins attendre le début des années 70 pour que, sous la pression du

⁹⁴² P. BRUYELLE, op.cit., p.422.

⁹⁴³ Le quartier Saint-Sauveur constituait, jusqu'en 1914, le quartier le plus peuplé, le plus dense et le plus insalubre de la vieille ville, celui où s'était fait l'essentiel de l'industrialisation urbaine jusqu'en 1850, créant un tissu serré organisé autour de ruelles, de courées et d'usines. L'opération de rénovation qui y a été menée, même si elle a ouvert des possibilités d'extension et de déblocage pour le centre de Lille, n'a toutefois pas permis de concrétiser sur cet espace un projet initial de centre directionnel, finalement abandonné à la fin des années 70.

⁹⁴⁴ P. BRUYELLE, op.cit., p.434.

transit transfrontalier et européen, une solution soit véritablement proposée pour la traversée de l'agglomération.⁹⁴⁵ Mise en avant par le Livre Blanc, la nécessité de pallier à ce manque trouve une réponse dans le projet de Voie Rapide Urbaine inscrit au SDAU de 1973 : par une nouvelle percée urbaine entre Lille et Roubaix-Tourcoing, il s'agit à la fois d'assurer la continuité de l'axe autoroutier Nord-Sud, de désenclaver le secteur nord-est de l'agglomération⁹⁴⁶ et de faciliter la circulation automobile intra-urbaine.⁹⁴⁷ Le principal instigateur et financeur initial de la VRU est l'État⁹⁴⁸ qui, en engageant les travaux en 1974, supplée des collectivités locales qui peinent encore à prendre en charge les questions d'intérêt supracommunal et les investissements que réclament le système automobile. Alors que les capacités d'investissement de l'État sont réduites par la construction de la ville nouvelle et par la crise économique, cette relative faiblesse de l'échelon local peut sans doute expliquer le caractère à la fois tardif et lent de la réalisation de l'infrastructure. Car ce n'est qu'en 1989 que le premier tronçon de la VRU est inauguré. Partant de Lille en longeant la voie ferrée, il emprunte un axe de moindre densité résidentielle, à l'exception d'un passage difficile à Fives qui implique la destruction de près de 800 habitations et le déplacement de plus de 2.000 personnes. En fait, le chantier de la voie rapide est ici l'occasion de procéder à une vaste opération de rénovation destinée à résorber l'habitat insalubre, à requalifier les friches industrielles mais aussi à aérer et à repenser le quartier.⁹⁴⁹ Ainsi, la production d'un territoire pour l'automobile dépasse le cadre de la réalisation d'une nouvelle infrastructure pour intégrer ses "dommages collatéraux". Le reste de la voie, dont l'insertion dans l'espace s'est avérée plus aisée, est achevé dans les années 90. Grâce à un barreau de liaison avec l'axe A.1-A.22, la VRU demeure un itinéraire éventuel pour les flux de transit Nord-Sud, même si ces derniers n'ont pas abandonné le passage "provisoire" par la Rocade Est et

⁹⁴⁵ La continuité autoroutière de l'axe Nord-Sud se trouve en effet interrompue durant la traversée de l'agglomération lilloise (cf. partie 4-2-2), ce qui pose des problèmes au niveau du transit mais contribue également à accentuer le sentiment d'un manque d'infrastructures d'écoulement du trafic interne.

⁹⁴⁶ Bloqué au sud par Lille et au nord par la frontière belge, ce secteur souffre d'une accessibilité médiocre, une dimension qui sera d'autant plus mise en avant que la crise économique le touchera durement.

⁹⁴⁷ C'est cette multiplicité de fonctions qui va faire que l'Etat considère cette réalisation prioritaire – notamment par rapport à un projet concurrent correspondant à l'actuel Antenne Sud de Roubaix (cf. partie 5-2-2).

⁹⁴⁸ La construction de Voie Rapide Urbaine est, rappelons-le, une des modalités d'intervention étatique prévue par le V^e Plan (1966-1970).

⁹⁴⁹ Contrairement à ce qui s'est passé à Saint-Sauveur, c'est ici le projet routier qui est porteur de l'opération d'urbanisme mais cela n'ôte rien à la volonté de coordonner la politique de rénovation de l'habitat avec l'adaptation de la ville à l'automobile. A Fives, vieille banlieue intégrée sur laquelle l'industrialisation a rejailli notamment entre 1820 et 1850, alors que Lille étouffait dans ses remparts, le paysage urbain de courées et d'îlots serrés d'habitat insalubre n'était guère favorable à la circulation automobile. La rénovation dans la ZAC créée par la CUDL se fera sous les auspices d'un nouvel urbanisme : un urbanisme de dalle qui organise le franchissement de la voie rapide par une dalle de 2.700 m² où se côtoient des commerces, une salle de sport et une voie piétonnière ; un urbanisme-écran qui entreprend la réalisation d'immeubles de bureaux en bordure de la voie rapide afin qu'ils servent d'écran acoustique et visuel au nouveau quartier, tout en fermant les îlots éventrés.

par le boulevard de Breucq tandis qu'on cherche à présent à les orienter vers le ring transfrontalier oriental. Mais surtout, l'ultime tronçon de la voie rapide – qui consiste en un axe de pénétration vers Roubaix-Tourcoing – affirme la vocation de l'infrastructure à se présenter comme la liaison intra-urbaine rapide de l'agglomération, dont le tracé renforce encore le corridor qui tend à structurer la métropole.

En fin de compte, si les recettes utilisées sont relativement conventionnelles, le processus d'adaptation de la ville à l'automobile donne à voir, à Lille, un interventionnisme étatique particulièrement manifeste et une dynamique aujourd'hui d'autant plus tenace qu'elle fut assez tardive. Pendant longtemps en effet, l'État dut composer avec des relais locaux assez peu efficaces. A cela plusieurs raisons, transparaissant dans l'organisation socio-spatiale de l'agglomération : une ville-centre dont la domination reste relative, une intercommunalité qui mit du temps à s'affirmer, mais aussi une base socio-économique qui fut longue à soutenir et à provoquer la transformation de la structure du champ urbain. L'immobilisme et le conservatisme du patronat et des principaux agents économiques se concrétisent ainsi, jusque dans les années 70, par le développement de stratégies de repli sur soi, sur leur activité et sur leur territoire, destinés à les préserver. L'industrie textile notamment cherche avant tout à protéger son bassin d'emploi, en défendant avec insistance la mono-activité et en se satisfaisant d'une organisation socio-spatiale héritée – celle de la ville-usine – qui oriente les investissements vers des infrastructures sociales (pour une main d'œuvre) de proximité. De par son décalage avec les orientations du champ social et économique global, la stratégie de ces agents revint finalement à sacrifier les intérêts de la structure du champ urbain à la satisfaction de leurs intérêts au sein de la structure ; l'imprévoyance dont ils firent preuve contribuant à ce que l'agglomération soit frappée avec d'autant plus de dureté par la crise. Étant donné que, dans notre schéma, la décision dépend de la structure du rapport de force entre les agents qui font partie du champ, la production locale d'un territoire pour l'automobile dut donc attendre, pour devenir un enjeu prioritaire, que cette structure soit mise à mal par les reconversions et la nouvelle donne qui accompagna la crise économique. Alors seulement les édiles acquièrent la légitimité nécessaire afin d'engager, ou plutôt de poursuivre un processus qui avait surtout été jusque-là impulsé par l'État. C'est ainsi qu'à « Lille, la gouvernance métropolitaine naît à la fin des années 1980, de la prise de conscience d'une partie de la société civile locale, d'un mode de fonctionnement devenu obsolète. Est visé en particulier "l'héritage du processus de fabrication de la ville, fait d'une confrontation souvent antagoniste des acteurs de la puissance publique avec un monde économique qui développait une logique propre n'intégrant pas la notion d'intérêt général" (DENDEVIEL, 1999). »⁹⁵⁰

Une adaptation de Stuttgart à l'automobile précoce mais néanmoins insatisfaisante

Il peut sembler indécent ou cynique de prétendre que, pour Stuttgart, les dommages causés à la ville par la guerre et ses bombardements soient devenus une opportunité

⁹⁵⁰ P. GINET, "La gouvernance urbaine, facteur de reterritorialisation des espaces métropolitains : l'exemple de la métropole lilloise", in *Hommes et Terres du Nord*, 2000/1, p.62.

pour l'adapter à l'automobile. Pourtant, pour les experts en transport et en urbanisme de l'époque, ces destructions et la reconstruction qui s'engage ensuite constituent bien objectivement l'occasion de réaliser ce qui a été auparavant envisagé sans avoir pu être concrétisé, à savoir le remodelage de la structure et du paysage urbains – notamment dans le centre – pour mieux satisfaire les exigences de circulation et, plus particulièrement, de circulation automobile.

Certes, après-guerre, la question la plus urgente reste d'abord celle du logement. Après s'être dotée en 1946 d'un service chargé de superviser l'ensemble du processus de reconstruction (*Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart*)⁹⁵¹, la municipalité engage un effort important qui se concrétise par la réalisation d'immeubles standardisés au confort souvent minimal. La ville qui s'ébauche alors se veut d'une densité moyenne, décongestionnée – traduction de la notion d'*aufgelockerte Stadt*. « Mais la construction de logements débouche directement sur l'urbanisme. »⁹⁵² Aussi les experts consultés par le nouveau bourgmestre Arnulf Klett estiment-ils que la reconstruction du centre-ville, que l'on veut exemplaire et emblématique d'une cité moderne, doit s'appuyer sur un réseau de transport modernisé, qui permettra d'orienter ensuite l'aménagement du reste de la ville.⁹⁵³ Le premier plan de déplacement de l'après-guerre, le *Verkehrsgrippeplan* de 1947 qui précède –et influence – le volet urbanistique du plan de reconstruction, entreprend donc une transformation substantielle du réseau de voirie, en s'inspirant de plusieurs projets antérieurs qui entrevoient désormais la possibilité de s'affranchir des résistances portées par l'espace urbain hérité. En dépit – ou peut-être en raison – d'une part non négligeable d'improvisation dans les procédures de planification et dans les outils d'aide à la décision⁹⁵⁴, le territoire de l'automobile tend à se développer dans des proportions alors inaccoutumées dans les espaces centraux. En dépassant le simple recours à quelques recettes éprouvées, comme l'élaboration d'un nouveau plan de circulation comprenant la mise en sens unique de plusieurs rues puis la suppression progressive des sens giratoires, l'hypercentre de Stuttgart se livre aux automobiles par des voies élargies, par de nouvelles percées et par le dessin d'un réseau orthogonal qui se substitue aux structures viaires en étoile.

Pour autant, les planificateurs de l'époque, volontiers partisans de la "tabula rasa", se heurtent à des obstacles que la destruction à 80% de l'hypercentre ne laissait guère augurer. En effet, « la continuité la plus subtile et longtemps la plus méprisée [est] celle qu'implique la reconduction des parcellaires » et les restructurations de l'espace central

⁹⁵¹ Ce dispositif institutionnel perdure jusque dans les années 60, au cours desquelles il est remplacé par un service d'urbanisme plus classique (*Städtebau*).

⁹⁵² F. REITEL, *Les Allemagnes (RFA et RDA)*, Armand colin, Paris, 1980, p.137.

⁹⁵³ Il faudra attendre 1956 pour que le centre ne soit plus envisagé d'une manière tout à fait distincte du reste de la ville et que la planification s'attache enfin à couvrir simultanément l'ensemble du territoire communal.

⁹⁵⁴ Il faut dire que la reconstruction se fait en accordant une autonomie importante aux communes, alors que l'affaiblissement de l'Etat est patent dans ces années d'après-guerre où les plans locaux ne sont pas encore véritablement encadrés par des lois fédérales ou régionales.

sont en fin de compte limitées par « cette invisible mais essentielle succession »⁹⁵⁵, qui résulte autant de l'attachement à une mémoire que du jeu de la rente foncière.

La reconstruction emprunte en fait une voie médiane entre la conservation de l'héritage urbain et sa conversion à un idéal de modernité.⁹⁵⁶ Mais, si le centre-ville ne cède pas corps et âmes aux sirènes du "tout-moderne", l'amélioration de son accessibilité automobile n'en est pas moins franchement réalisée. Corollaire logique de cette orientation, cet espace se transforme fonctionnellement selon les règles de la rente foncière, en écartant les logements et en se dédiant aux commerces et aux bureaux.⁹⁵⁷ S'il est aujourd'hui « facile de reprocher à certains responsables municipaux d'avoir fait une politique à courte vue sur le plan de l'urbanisme (...) [en poussant à] la "citysation" de leur centre », il faut bien admettre que « la reconstruction après 1945 ne pouvait guère prévoir le degré de développement »⁹⁵⁸ futur des concentrations urbaines.⁹⁵⁹ Rien d'étonnant alors à ce que cette première étape de l'adaptation de la ville à l'automobile en ait appelé une seconde, un peu à l'image de l'évolution du city-ring, dessiné durant les années 50 et densifié au cours de la décennie suivante.⁹⁶⁰

Si les années 60 incarnent une nouvelle phase, c'est d'abord au niveau de changements touchant à l'ensemble du champ urbain.⁹⁶¹ Quinze ans après la fin de la guerre, le manque de logement n'est toujours pas comblé, tandis que la vigueur inespérée de la croissance économique relance la demande d'espace et d'infrastructures. Les projections de population font dorénavant état pour Stuttgart de plus de 800.000 habitants⁹⁶² mais l'espace disponible se raréfie près du centre, ce qui occasionne une flambée des prix fonciers. Les théories urbaines de l'après-guerre s'en trouvent remises en cause et laissent place à la conception d'une ville densifiée.⁹⁶³ Les tenants d'un urbanisme moderne président alors à la construction industrialisée de grands ensembles

⁹⁵⁵ D. LE COUEDIC, "La leçon des villes reconstruites", in *Urbanisme*, Hors série n°6, mars 1996, p.32.

⁹⁵⁶ un peu à l'image de l'hôtel de ville, reconstruit durant les années 50 avec une façade moderne tandis que le corps du bâtiment conserve son caractère ancien.

⁹⁵⁷ Sur ce point, les spécialistes des transports ne s'opposent plus aux logiques de la rente foncière et Pirath, éminent membre du groupe de travail *Stadtplanung und Verkehr* à la *Technische Hochschule* de Stuttgart et grand inspirateur du *Verkehrsgrippeplan* du *Generalbauungsplan*, avoue comme objectif le départ d'environ 22.000 habitants du centre-ville.

⁹⁵⁸ F. REITEL, 1980, op.cit., p.95.

⁹⁵⁹ Pour Stuttgart, la reconstruction s'est initialement engagée avec comme perspective l'organisation d'une ville de 500.000 habitants, un chiffre quasiment atteint en 1939 mais qui se révèle deux fois supérieur à la population de la commune en 1945. Dès 1950 néanmoins, cette prévision sera dépassée.

⁹⁶⁰ cf. partie 5-3-2.

⁹⁶¹ Les données chiffrées pour cette période, même si elles ont été recoupées avec d'autres sources bibliographiques, émanent du chapitre intitulé "*Planungsutopien der sechziger Jahre*", in A. BRUNOLD, *Verkehrsplanung und Stadtentwicklung*, Silberburg-Verlag, 1992, p.177-197.

et à l'édification de nouveaux quartiers, à Stuttgart mais aussi dans de petites communes environnantes car, dans sa quête de réserves foncières importantes et de coûts inférieurs, l'urbanisation tend à revêtir un caractère de plus en plus suburbain. Ces modernistes, en fustigeant les occasions manquées lors d'une reconstruction qui, à leur sens, a opéré une restructuration insuffisante des villes existantes, concourent également à relancer la production d'un territoire pour l'automobile dans l'espace urbain constitué.

Soutenus par une frénésie planificatrice de mieux en mieux encadrée ⁹⁶⁴, de nouveaux aménagements cherchent à renforcer l'attractivité de l'hypercentre. Le *GVP* de 1962 prévoit des augmentations de capacité importantes sur les voies d'accès ⁹⁶⁵ et de desserte du centre, avec comme dessein la création d'un réseau de voirie rapide qui tient parfois de l'autoroute urbaine. Comme l'élargissement des infrastructures inscrites dans le tissu urbain central apparaît néanmoins de plus en plus délicat, on expérimente – notamment sur la *City-Tangente* Est du city-ring – des solutions à plusieurs niveaux de circulation inspirées des "fly under" et "fly over" américains : en bordure de l'hypercentre, l'*Österreichischer Platz* et la *Charlottenplatz* – qui n'ont aujourd'hui de place que le nom, après leur réaménagement dans les années 60 – sont les deux plus spectaculaires exemples de carrefour séparant et étanchéifiant les flux de circulation, en les superposant. Mais, l'édification du territoire de l'automobile dépasse les seules questions de voirie pour imprégner l'urbanisme dans son ensemble. Dans la continuité du rapport Buchanan, l'adaptation des structures et des formes urbaines apparaît comme un mouvement « que la ville est obligée de suivre et que les architectes les plus lucides vont peu à peu intégrer sous la forme d'un impératif moral, en déclarant qu'il "faut être de son temps". » ⁹⁶⁶ Pour accompagner la traversée de l'hypercentre prolongeant la B27 au niveau de la place centrale (*Planie*), la municipalité de Stuttgart entreprend donc entre

⁹⁶² Les prévisions de population ont été revues à la hausse au fil des ans, de 500.000 à 630.000 au début des années 50, puis à 770.000 en 1959. Dans les faits, Stuttgart flirta avec les 650.000 habitants dans les années 60, avant de commencer à perdre des habitants. Le *Flächennutzungsplan* de 1971 confirmera cette déperdition, en ramenant ses prévisions à 640.000.

⁹⁶³ Déjà, dans les années 50, les valeurs foncières élevées avaient conduit à la construction d'immeubles plus élevés comme à Stitzenburg à partir de 1953, réalisation très controversée au bas des pentes de la cuvette à proximité immédiate de l'hypercentre. Devant l'arrivée des rapatriés de l'Est et des réfugiés de R.D.A., d'autres programmes avaient également été lancés plus en périphérie.

⁹⁶⁴ Le ministère fédéral des transports a en effet conditionné l'obtention de subventions pour la construction de routes fédérales à la réalisation d'un *Generalverkehrsplan* (GVP) dont la méthode a été arrêtée au milieu des années 50 et instaure notamment une plus grande rigueur des instruments d'analyse et de prévision du trafic. Pour mettre un terme aux estimations quelque peu fantaisistes qui prévalaient auparavant, la loi fédérale sur l'urbanisme de 1960 (*Bundesbaugesetz*) renforce également cette obligation d'étude rigoureuse avant toute nouvelle réalisation. Enfin, en matière d'aménagement du territoire, la planification locale est étroitement encadrée par la loi régionale de 1962 (*Landesplanungsgesetz*) ainsi que par la loi-cadre fédérale de 1964 (*Bundesraumordnungsgesetz*).

⁹⁶⁵ cf. partie 4-2-2.

⁹⁶⁶ F. CUILIER, "Modèles et limites de l'après-guerre", in *Urbanisme*, Hors série n°6, Mars 1996, p.27.

1966 et 1969 – à la place du *Kronprinzenpalais*, détruit pour l'occasion – la réalisation de la *Kleiner Schloßplatz*, immense dalle recouvrant partiellement le nœud routier et accueillant de nouveaux édifices comme la *Württembergische Bank*. Présenté comme une solution moderne permettant de superposer les lieux de l'animation urbaine à une voirie affectée aux véhicules, cet aménagement échouera à créer une place vivante et appropriée par les citadins, illustrant une fois de plus les difficultés de cet urbanisme automobile à penser des parcours piétonniers qui restent essentiels à la vie urbaine.⁹⁶⁷

Les années 60 voient donc l'automobile accentuer sa pression sur l'espace urbain central, y compris au niveau des dispositifs de stationnement que nous étudierons séparément. Il s'agit d'abord de suivre le rythme de croissance de la circulation, dans une agglomération où les migrations pendulaires vers le centre-ville sont les plus importantes d'Allemagne. Cependant, dès 1965, les estimations de trafic à destination ou en provenance de l'hypercentre sont revues à la baisse, passant de 214.000 à 146.000 véhicules/jour. L'extension du territoire de l'automobile ne s'en trouve pas freinée pour autant. Au contraire, elle apparaît comme le plus sûr moyen de renforcer l'attractivité déclinante de cet espace, dans une agglomération de plus en plus étendue et qui voit se constituer de nouveaux territoires urbains mieux adaptés à l'utilisation massive de ce moyen de transport.

« La défaite allemande de 1945 (en allemand, le *Zusammenbruch*, l'effondrement) a libéré des forces politiques, économiques et sociales qui ont été amenées à concevoir une nouvelle société ». ⁹⁶⁸ La reconstruction de Stuttgart donna alors apparemment aux élus et aux techniciens locaux toute latitude pour édifier des villes modernes qui, à ce titre, ne pouvaient qu'accorder à l'automobile une place prépondérante. En fait, derrière cette adhésion résolue à un idéal de modernité, qui tient aussi d'une mission pour laquelle ces agents sont socialement mandatés, se cache une puissante structure d'intérêts qui pousse à une telle évolution. Largement affranchie des contraintes spatiales antérieures, cette structure n'en demeure pas moins partiellement conservatrice, tant l'inertie et les héritages dont l'espace urbain était auparavant le dépositaire restent assez largement ancrés dans les structures sociales, que ce soit institutionnellement à travers la préservation de la propriété foncière ou culturellement à travers l'attachement à une mémoire. Peu à peu néanmoins, les premiers profits tirés de la production d'un territoire pour l'automobile en appellent d'autres, sous le poids d'enjeux accrus par l'expansion économique. Le processus territorial, dont les insuffisances initiales sont alors stigmatisées, est ainsi relancé sous l'égide désormais de l'ensemble des acteurs

⁹⁶⁷ L'*Österreichischer Platz* et la *Charlottenplatz*, ces deux "places" du city-ring dont sont exclus les piétons, ont quant à elles recréé des espaces piétonniers souterrains, en les coordonnant avec les stations de métro ou de tramway enterré. La *Charlottenplatz* se présente notamment comme une véritable plate-forme de transport à trois niveaux : en surface, la B27 coupe le city-ring en direction de la *Planie* sans la moindre possibilité de traversée piétonne ; sous cette voie, la station de transport en commun permet aux piétons de franchir le city-ring ; enfin, une trémie mène au passage inférieur du city-ring qui assure la continuité de la B14. Autre aménagement du même ordre, le *Klett-Passage* constitue, en face de la gare, une traversée souterraine du city-ring connectée au réseau métropolitain et traitée cette fois-ci en galerie commerciale. Pour autant, ces différents espaces se réduisent le plus souvent à une fonction d'espaces de transit.

⁹⁶⁸ F. REITEL, 1980, op.cit., p.69.

institutionnels : un État Fédéral, gros investisseur routier qui exerce désormais pleinement ses compétences en matière d'urbanisme ; un *Land* qui affirme peu à peu ses prérogatives, notamment dans l'aménagement du territoire ; et une commune qui demeure le pivot de toute planification urbaine. Paradoxalement, si cette nouvelle dynamique contribue à accuser la rupture avec les anciennes références urbaines et à marquer profondément le territoire, elle contribuera également par la suite à démontrer – presque par l'absurde – les insuffisances chroniques de la politique d'adaptation de la ville à l'automobile pour certains types d'espaces et elle ouvrira ainsi la porte à des stratégies alternatives au sein du champ urbain.

Ces trois études de cas illustrent bien la pression globale à laquelle furent soumis les espaces urbains constitués avant l'ère de l'automobile de masse. Leur inadaptation fut abondamment fustigée et donna lieu à l'application de politiques ambitieuses de transport et d'urbanisme qui accompagnèrent les transformations de la structure socio-économique et qui mobilisèrent un large panel d'acteurs institutionnels. La production d'un territoire pour l'automobile dépassa alors largement au sein du champ urbain le cadre de ce que l'on nomme aujourd'hui la ville émergente pour envelopper celui de la ville dense antérieure ; la différence entre les deux processus étant, qu'en dépit d'aménagements importants et souvent spectaculaires, l'adaptation des formes urbaines héritées demeura, pour plusieurs raisons, incomplète.

7.1.3. Le frein mis à un processus territorial contesté

Malgré sa vigueur et ses enjeux, nous avons vu que le processus d'adaptation de la ville constituée à l'automobile s'est toujours heurté à de multiples résistances. Ce qui l'atteint au cours des années 70 va néanmoins au-delà et contribue à le contrarier bien davantage qu'il ne l'a été jusque-là. Si, par bien des aspects, ce sont des facteurs conjoncturels qui freinent alors sa dynamique, notre analyse nous porte à considérer cet épisode comme un tournant et comme le principe d'une remise en cause plus profonde se rapportant à des fragments de l'espace urbain particuliers.

Le développement automobile se retrouve d'abord au cœur des remous provoqués par la succession des deux chocs pétroliers.⁹⁶⁹ L'augmentation de la facture énergétique, sur un marché qui est alors un marché de vendeurs⁹⁷⁰, tend à interroger le mode de développement des pays importateurs. D'où certaines hésitations à poursuivre l'extension d'un territoire de l'automobile qui a pour corollaire la majoration du prélèvement pétrolier. Plus globalement, cet épisode conjoncturel conduit à un ralentissement de l'activité économique, qui vient accentuer mais surtout révéler le dérèglement progressif des mécanismes qui ont fait les Trente Glorieuses en France ou le *Wirtschaftswunder* en Allemagne. Or il en va de l'automobile dans la ville comme de l'économie. « Si la crise de l'énergie a pour effet de modifier certaines grandes tendances de l'économie nationale, elle conduit à poursuivre un mouvement engagé depuis 1968-1969 en matière de transport urbain. (...) [Elle] ne sera plus alors que le prétexte à des mesures qui

⁹⁶⁹ Le prix du baril passe de 3 à 12 dollars en 1973-74 puis s'élève après 1979 à plus de 40 dollars.

⁹⁷⁰ c'est-à-dire un marché où la demande est supérieure à l'offre.

s'imposent pour bien d'autres causes plus profondes. L'État, les communes, l'administration, les particuliers prennent conscience des limites des solutions adoptées depuis 25 ans »⁹⁷¹, tandis que la crise économique grève lourdement les capacités d'investissements des pouvoirs publics. La crise est également sociale et englobe tous les maux de la société urbaine, si bien qu'à « l'époque du VI^e plan (1971-1975), on invoquait la qualité de vie, la maîtrise de l'énergie, et surtout, la réduction des inégalités de mobilité : il fallait des transports collectifs pour ceux qui n'avaient pas de voiture. »⁹⁷² De fait, la réorientation manifeste des politiques de déplacements urbains découlent d'une convergence évidente entre les enseignements retirés de la mise en œuvre des politiques d'adaptation de la ville à l'automobile des années 60 et l'éclosion de nouveaux enjeux et de nouvelles préoccupations lors de la décennie suivante.

En premier lieu, cette réorientation n'est pas étrangère à l'ampleur des résistances rencontrées dans la production d'un territoire pour l'automobile. Cette production exogène, peu en accord avec la structure des espaces urbains hérités, s'est continuellement heurtée à ce « cadre bâti existant [qui] a une lourde inertie, sauf bombardements ou rénovations bulldozer massives »⁹⁷³ – et encore... car l'inertie des structures spatiales et de la structure générale du champ urbain va bien au-delà de la question du bâti, qui ne constitue en quelque sorte, ainsi que nous l'avons constaté à Stuttgart, que la partie émergée de l'iceberg. Cette forte présence du passé des relations structurales au sein des espaces urbains hérités n'a pas permis à une dynamique territoriale endogène de s'affirmer. Et, de ces années de lutte continue pour la constitution d'un territoire, est né le sentiment que « l'adaptation des villes à l'automobile a atteint un seuil de tolérance limite pour les populations »⁹⁷⁴ et que le temps était peut-être venu de ménager une ville et des habitants dont on ne peut décidément faire table rase.

Cette nouvelle stratégie apparaît ensuite d'autant plus soutenable que la poursuite du processus d'adaptation de la ville semble de plus en plus hypothéquée par les insatisfactions relevées en termes d'atteinte des objectifs les plus à même de justifier la continuité de la production territoriale : ainsi, les réalisations les plus ambitieuses ne sont-elles jamais parvenues à assurer la fluidité de la circulation automobile dans les espaces de forte concentration des flux. D'où l'ébauche d'un légitime questionnement quant à la pertinence de nouvelles augmentations de capacité sur le réseau de voirie radial, alors que les précédents aménagements de cet ordre ont finalement tenu du tonneau des Danaïdes. Dans ce contexte, la recherche de solutions alternatives afin de résorber les problèmes d'encombrement des espaces centraux devient rapidement une priorité, ce qui revient non plus à poser la question de l'adaptation de la ville à l'automobile mais plutôt celle de l'adaptation de l'automobile à une desserte massive des centres-villes.

⁹⁷¹ J.C. ZIV, C. NAPOLEON, op.cit., p.133.

⁹⁷² J.M. OFFNER, "Politique de la navigation à vue", in *Urbanisme*, juillet-août 1996, n°289, p.47.

⁹⁷³ F. ASHER, 1995, op.cit., p.89.

⁹⁷⁴ J.C. ZIV, C. NAPOLEON, op.cit., p.3.

Mais les insatisfactions générées par la production d'un territoire pour l'automobile ne sont pas que fonctionnelles et limitées à l'efficacité du système de transport urbain. Elles touchent à l'ensemble du champ urbain, à travers les effets d'un urbanisme entérinant la domination de l'automobile sur des espaces denses dont, par nature, ce moyen de déplacement supporte mal les contraintes. Dans ces quartiers où l'espace est une denrée rare et valorisée, la déstructuration de la ville par le territoire de l'automobile est un constat qui n'est guère sujet à caution. A Alfred Sauvy qui se demande si les constructeurs de voitures n'ont pas finalement « produit inlassablement des m² de surface mobile sans se soucier de savoir si les m² de surface fixe ne pourraient pas venir à manquer »⁹⁷⁵, Gabriel Dupuy répond que « le problème est que, là où on a cherché à remédier avec détermination à cette situation, en élargissant les voies, en créant de grands parcs de stationnement, l'on n'a pas toujours supprimé l'engorgement, mais on a sûrement défiguré la ville, on l'a peut-être tuée. Citons encore Lewis Mumford : "Cela revient à construire... une tombe faite de routes et de rampes de béton recouvrant le cadavre d'une ville" (Mumford, 1964). Non contente de consommer l'espace urbain, l'automobile le dégrade (Merlin, 1991) »⁹⁷⁶, cumulant ainsi des atteintes quantitatives et qualitatives sur le cadre spatial dans lequel elle s'inscrit.

En fin de compte, le frein mis à l'adaptation de la ville à l'automobile s'appuie d'abord sur un contexte propre à des espaces hérités, centraux, denses, qui portent le poids de leur passé, qui se prêtent mal à un usage intensif de l'automobile et qui en supportent difficilement les effets. Il est alors révélateur d'une volonté croissante de préservation et de sauvegarde des formes urbaines existantes, surtout quand ces formes sont celles de "la ville" et non celles de l'espace urbain indifférencié. Il marque ainsi le retour de l'héritage, élément refoulé, au cœur de la réflexion urbaine et le retour à une certaine tradition de la ville européenne.

Puisque « l'automobile tend à disqualifier l'espace de la ville historique »⁹⁷⁷, la contestation s'organise. Pour cela, elle rassemble une mosaïque d'agents qui plaident en faveur d'une nouvelle politique de déplacements : « défenseurs du piéton, de la bicyclette, du transport public, du transport en commun, du patrimoine, mouvements de revendication des "transportés", écologistes, apôtres de la sécurité routière, plus ou moins actifs selon les temps et les lieux, acteurs et représentants, selon Paul Yonnet, d'une "résistance pas si vaine des couches appelées dans ce processus (de démocratisation de l'automobile) à perdre la meilleure part de leur autorité culturelle et commerciale" (Yonnet, 1985). »⁹⁷⁸ La cause, même lorsqu'elle apparaît juste, n'est ici jamais totalement désintéressée. Elle s'inscrit en fait profondément dans des stratégies qui se déterminent en fonction de la structure des champs. La contestation protéiforme au sein du champ des déplacements est alors telle que les stratégies des dominés – les exclus ou les

⁹⁷⁵ A. SAUVY, 1968, op.cit., p.154.

⁹⁷⁶ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.47.

⁹⁷⁷ PLAN URBANISME CONSTRUCTION ARCHITECTURE, 2000, op.cit., p.10.

⁹⁷⁸ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.44.

"hérétiques" de l'automobile – tendent parfois à rejoindre les intérêts de certains dominants – les possesseurs d'automobile qui craignent la démocratisation de ce moyen de transport⁹⁷⁹. Il est vrai que, par nature, un champ reste non seulement une structure de jeu mais également une structure en jeu. C'est pourquoi il s'agira, au-delà du catalogue des facteurs de résistance à la production d'un territoire pour l'automobile, de définir par la suite si le mouvement de contestation de cette dynamique territoriale participe davantage à la sauvegarde d'intérêts dominants qu'elle n'entend proposer une structure différente du champ urbain.

La production d'un territoire pour l'automobile ne s'est pas limitée à ce qui constitue aujourd'hui le territoire de l'automobile-reine et « il est indéniable que la ville héritée d'un passé plus ou moins lointain s'est adaptée à l'"automobilité". »⁹⁸⁰ En revanche, devant les résistances d'abord spatiales à ce processus avant tout social, l'adaptation est demeurée largement incomplète et ne semble avoir réussi à installer qu'imparfaitement les éléments susceptibles d'engendrer une dynamique territoriale endogène. Elle est ainsi parvenue à contester la logique jusqu'au-boutiste de l'automobile-reine. Soucieux néanmoins de la préservation de leur attractivité, les espaces concernés par cette contestation ont alors développé une posture sensiblement différente au sein du champ urbain, une posture qui tend notamment à s'affirmer par des politiques d'accessibilité et de déplacement multimodales.

7.2. Politiques multimodales et contestation de l'automobile

« Après la crise économique de 1973 et sa dimension pétrolière, les pouvoirs publics utilisent les aspirations à vivre mieux dans les villes pour lutter contre la crise urbaine avec des instruments nouveaux : priorité affirmée aux transports collectifs, volonté déclarée de limiter l'usage de l'automobile, retour aux modes de déplacement traditionnels, marche à pied, deux-roues. »⁹⁸¹ Ces instruments, qui pour l'essentiel n'ont rien de véritablement nouveau, se font l'écho d'enjeux et de préoccupations qui gagnent en importance au sein du champ urbain. Associés à la portée stratégique croissante des politiques de déplacements urbains, ils participent à une approche de la question de plus en plus multimodale.

Cette tournure se traduit d'abord au niveau de l'évolution des procédures. Elle touche ensuite, de la manière la plus spectaculaire, aux infrastructures de transport collectif, avec un rapport à l'automobile qui oscille entre concurrence et complémentarité. Enfin, elle pénètre plus avant l'aménagement urbain, toujours dans une optique de multimodalité, en dessinant dans ces espaces de contestation les contours d'un nouveau territoire de

⁹⁷⁹ Une crainte de la démocratisation qui s'exprime notamment par la mise en avant de la notion d'encombrement d'un espace limité, comme le relève Luc Boltanski ("L'encombrement et la maîtrise des *biens sans maître*", in *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, 1, 1976).

⁹⁸⁰ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.5.

⁹⁸¹ J.C. ZIV, C. NAPOLEON, op.cit., p.9.

l'automobile.

7.2.1. Vers une approche globale des déplacements

La prééminence des logiques sectorielles dans les procédures de planification institutionnelle ont longtemps contribué à marquer le primat de l'automobile au sein du champ urbain. Avec leur progressive remise en cause, ce sont les fondements d'une politique intégrant l'ensemble des modes de déplacement et tentant de coordonner leur développement qui s'établissent lentement.

Des plans de circulation aux plans de déplacements

L'instauration en 1971 en France de la procédure des *plans de circulation* a suscité de vives controverses. En effet, elle paraissait s'intégrer à ces démarches très technicistes, qui « avaient été à l'origine contestées par nombre d'urbanistes, qui y voyaient, non sans raison, le risque d'une évolution urbaine rabattue au rang de sous-produit de modèles informatiques privilégiant l'usage sans frein de la voiture particulière. »⁹⁸² En la matière, « l'existence de bataillons d'ingénieurs à la pointe du progrès technique dans le réseau de l'Équipement est d'ailleurs l'un des facteurs explicatifs avancés par certains chercheurs pour rendre compte de l'avènement de la procédure "plan de circulation" (Favre d'Arcier, Offner, Bieber, 1979). »⁹⁸³

Même si cette procédure devait en principe prendre en considération différents modes de déplacement et tenir compte des contraintes d'urbanisme et d'aménagement, elle s'est d'abord attachée à résorber les encombrements grâce à une gestion optimisée de la voirie. « La définition qui est alors donnée par la DRCR est la suivante : "Les plans de circulation ont pour objectifs d'assurer un meilleur écoulement du trafic, d'améliorer le stationnement, de protéger les piétons." Une telle définition fait du plan de circulation un aménagement destiné à faciliter le trafic automobile. (...) [Certes] les plans de circulation font partie d'un "programme finalisé de sécurité routière". La plupart des collectivités locales n'y voient pourtant que le moyen d'obtenir des subventions »⁹⁸⁴, notamment pour l'aménagement de leurs carrefours ou de nouveaux feux rouges. Surtout, les *plans de circulation* se traduisent localement par la mise en sens unique de nombreuses rues, ce qui permet le plus souvent d'augmenter le débit des voies ou encore la vitesse des automobilistes.

Toujours est-il que cet intérêt pour la voirie, par les conflits qu'il met en évidence, contribue parallèlement à ouvrir le débat sur la priorité modale. A Lyon, « le Plan de circulation (1971) est le premier à tenter d'ordonner l'usage de la voie publique, mais toujours du point de vue de l'automobile : véhicules, trafic, stationnement sont les

⁹⁸² J.C. ZIV, C. NAPOLEON, op.cit., p.93.

⁹⁸³ B. JOUVE, A. PURENNE, "Une politique des déplacements urbains en quête d'expertise : les expériences lyonnaises", op.cit., p.84.

⁹⁸⁴ J.C. ZIV, C. NAPOLEON, op.cit., p.110. La DRCR est la Direction des Routes et de la Circulation Routière.

maîtres-mots. Il introduit cependant les notions de sécurité, d'environnement et de qualité de vie. Il conduira à une réflexion sur une voirie réservée au piéton ou aux transports en commun. Le plan de Lyon instaurera une quarantaine de kilomètres de voies réservées aux transports collectifs. »⁹⁸⁵ Et, même si l'orientation routière reste largement dominante, on commence à développer dans ces plans une stratégie de protection des espaces centraux. D'où l'idée, énoncée notamment par Lefèvre et Offner⁹⁸⁶, qu'en « subvertissant » une procédure *plan de circulation* conçue dans une perspective « pro-automobile », les collectivités locales ont été amenées à prendre conscience de la dimension systémique des déplacements.

Il faut néanmoins attendre l'invention des *Plans de Déplacements Urbains* (PDU) pour que la mise en cohérence des réseaux de déplacement soit réellement formalisée en tant qu'enjeu prioritaire et pour que soit affirmée, dans la réflexion sur les transports urbains, une volonté tangible de décloisonnement. A cet égard, Bernard Jouve et Anaïk Purenne estiment d'ailleurs que c'est surtout au sein des services de l'État que prend corps la formalisation d'une problématique élargie des déplacements urbains. « L'émergence de cette problématique coïncide avec l'apparition d'un milieu professionnel "alternatif", composé en particulier d'ingénieurs-centraliens et de "socio-ingénieurs", qui va se faire l'avocat d'un rééquilibrage du partage de la voirie. »⁹⁸⁷

Institués en 1982 par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), les PDU apparaissent en effet comme une rupture conceptuelle fondamentale, invitant à une approche intégrée de l'ensemble des déplacements et de leurs enjeux urbanistiques et sociaux. En ce sens, ils « se distinguent des Plans de circulation, procédure de programmation à court terme des actions d'exploitation de la voirie fortement développée par les municipalités dans les années 70 : en effet leur domaine d'intervention couvre l'ensemble des modes de transport (de la marche à pied au réseau ferré), concerne la coopération intercommunale à l'échelle des agglomérations, et interpelle les politiques locales d'aménagement et d'urbanisme ; ils constituent une démarche de concertation inter-collectivités locales sous la maîtrise des autorités organisatrices de transport urbain. »⁹⁸⁸ Ils se présentent donc comme un nouvel outil « de maîtrise et de coordination locale d'actions le plus souvent dispersées jusqu'alors. »⁹⁸⁹ Mais l'ampleur des changements pratiques et idéologiques, que suppose une telle procédure décentralisée et fondée sur des diagnostics horizontaux, complique son adoption, à tel point que les décrets d'application n'en sont jamais publiés. Cela n'empêche pas 45 villes de s'engager, entre 1982 et 1986, dans la réalisation de PDU. Cependant, en se

⁹⁸⁵ C. MONTES, 1992, op.cit., p.287.

⁹⁸⁶ C. LEFEVRE, J.M. OFFNER, *Les transports urbains en question*, Celse, Paris, 1990.

⁹⁸⁷ B. JOUVE, A. PURENNE, op.cit., p.86.

⁹⁸⁸ P. SKRIABINE, "Planification des infrastructures et de l'urbanisme. L'approche des 30 dernières années", in CETUR, 1993, op.cit., p.86.

⁹⁸⁹ P. LASSAVE, "Les plans de déplacements urbains", in *Transport Public*, septembre 1983, p.93.

désengageant de leur financement en 1987, l'État donne un coup d'arrêt à des plans qui, s'ils ont commencé à jeter les bases d'une approche moins fragmentée, se sont encore résumés pour l'essentiel à assurer la promotion des transports publics et à habiller des projets sectoriels.⁹⁹⁰

Il faut alors attendre la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) de 1996 pour que les PDU deviennent une procédure de planification réellement incontournable.⁹⁹¹ C'est ce texte qui rend finalement obligatoire l'élaboration de *plans de déplacements urbains* pour toutes les agglomérations de plus de 100.000 habitants. C'est donc à la montée des préoccupations sur la qualité de l'air que l'on doit la véritable mise en œuvre d'une démarche destinée à mieux analyser et organiser, par une approche globale et partenariale, les déplacements dans l'espace urbain.

Au niveau des ambitions, cette seconde génération de PDU conserve l'esprit de sa devancière en s'inscrivant dans la perspective d'une politique urbanistique et énergétique globale, désireuse notamment d'approfondir la coordination entre transport et urbanisme à l'échelle de l'agglomération. Dans cette optique, elle s'intègre davantage à l'architecture globale des documents d'urbanisme, en se positionnant à la charnière entre les orientations des schémas directeurs et les mesures de police de la circulation et d'aménagement urbain (POS, ZAC), avec lesquelles est affirmée une exigence de compatibilité.⁹⁹² Mais, en exaltant leur dimension environnementale, la loi sur l'air fait aussi évoluer la teneur théorique de ces plans : l'exigence de promotion des transports publics s'affermir ; cette préoccupation s'étend aux modes dits "doux" – par rapport à des critères de pollution et de consommation d'énergie –, comme la marche à pied ou la bicyclette⁹⁹³ ; un accent particulier est mis sur l'organisation du stationnement selon un usage différencié ; enfin, l'objectif assigné n'est plus d'organiser une « utilisation plus rationnelle de la voiture » mais d'aboutir à « une diminution du trafic automobile ». Au-delà de la nécessité d'un usage coordonné entre les différents modes, la maîtrise des déplacements et la limitation de la circulation automobile sont alors instituées comme moyens de réduire la pollution de l'air dans une perspective de développement durable.

La place nouvellement acquise par les PDU dans le champ urbain se trouve enfin confortée en 2000 par la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU).

⁹⁹⁰ Ainsi, ce qui conditionne le lancement du premier PDU lyonnais n'est pas tant la volonté de résoudre un problème de coordination des politiques sectorielles que « d'obtenir l'assurance que l'État s'engage de manière plus ferme que par l'intermédiaire du Fonds Spécial des Grands Travaux auquel émerge le projet de ligne D du métro » (in B. Jouve, A. Purenne, op.cit., p.88).

⁹⁹¹ En fait, une circulaire de la Direction des transports terrestres de 1994 avait préalablement relancé l'intérêt pour cette démarche, en accordant la priorité, en ce qui concerne les aides de l'État aux transports collectifs de province, aux projets s'inscrivant dans une approche globale appuyée par un PDU. En 1996, le CERTU avait alors publié un guide pour l'élaboration de ces Plans de Déplacements Urbains.

⁹⁹² les PDU étant considérés comme des plans à moyen terme.

⁹⁹³ Dans les PDU version LOTI, il s'agissait moins de promouvoir ces modes que d'améliorer leur prise en compte. La nuance peut paraître subtile mais elle est néanmoins importante.

Réaffirmant l'importance des *plans de déplacements urbains* dans la planification locale, la loi SRU renforce également leur portée, en leur donnant un caractère à la fois plus normatif et plus prescriptif. Elle liste les points sur lesquels « portent » désormais les PDU et, par rapport aux « orientations » de la LAURE, introduit la sécurité des déplacements en en faisant une priorité, renforce la prise en compte du transport et des livraisons de marchandises, précise le traitement des questions de stationnement, encourage l'établissement de plans de mobilité dans les entreprises et les collectivités publiques ou encore souligne la nécessité d'une réflexion et d'actions intermodales. Désireuse de garantir que les PDU ne soient pas de simples documents d'intention, la loi SRU impose également la réalisation d'un calendrier des décisions et des réalisations qui engage les collectivités, ainsi que d'un compte déplacements destiné à faciliter l'évaluation des politiques. Outre le renforcement du caractère prescriptif des *plans de déplacements urbains* par rapport au pouvoir de police et à la gestion du domaine public routier, le législateur peaufine enfin leur articulation avec les documents d'urbanisme : si le PDU définit toujours la politique de déplacements dans le cadre d'un lien de compatibilité avec les *Schémas de Cohérence Territoriale* (SCOT), comme avant avec les schémas directeurs, il s'impose désormais à l'ensemble du *Plan Local d'Urbanisme* (PLU) avec une même obligation de compatibilité, et non plus de simple prise en considération.

Il aura donc fallu attendre près de trente ans pour que se dessine, en France, la transition entre une approche en termes de circulation⁹⁹⁴, axée sur les flux automobiles et sur une recherche d'accessibilité maximale au centre, et une réflexion sur les déplacements, intégrant l'ensemble des modes dans une optique d'accessibilité optimale au sein de l'agglomération.

A cet égard, l'Allemagne présente une évolution similaire, mais plus précoce et plus rapide. Des *plans généraux de transport*⁹⁹⁵ (*Generalverkehrsplan*) des années 60 aux *plans relatifs à l'ensemble des transports*⁹⁹⁶ (*Gesamtverkehrsplan*) dans les années 70, la rupture est déjà conséquente : les derniers mettent nettement l'accent sur la coordination entre transport et développement urbain, sur une garantie de desserte minimale de tous les espaces urbains⁹⁹⁷ et sur la complémentarité entre transports collectifs et voiture particulière grâce à des dispositifs intermodaux qui doivent conduire à une réduction du trafic automobile, au moins à destination du centre. En 1976, le gouvernement fédéral renforce cette orientation, en conditionnant l'obtention de subventions pour les transports collectifs à une *conception intégrée des réseaux de transport*⁹⁹⁸. Cette dernière sert de

⁹⁹⁴ notion plus restrictive que celle de déplacement, considérant le mouvement des véhicules indépendamment de ce qui le produit.

⁹⁹⁵ une procédure dont la méthode a été arrêtée par le gouvernement fédéral au milieu des années 50 et qui n'est pas sans rappeler les *plans de circulation* à la française.

⁹⁹⁶ C'est là une traduction approximative mais qui cherche à mettre en relief la volonté de différenciation entre les deux démarches.

⁹⁹⁷ sorte de droit au transport avant l'heure, qui vaut pour tous les modes de déplacement mécanisés et qui se défie d'une interdiction pure et simple de la circulation automobile tout en préconisant une desserte minimum en transports collectifs, y compris dans les quartiers où elle est plus difficile et moins performante.

base au travail de planification et préconise notamment, autant que faire se peut, l'élimination des nouvelles infrastructures routières qui concurrenceraient directement les axes de transports en commun.

Dans un *Land* comme celui du Bade-Wurtemberg, la planification des transports, comme la planification urbaine, reste une compétence partagée entre le *Land*, les *Kreise* et les communes. Toutefois, grâce à la position très forte dont elles disposent dans le système politique et administratif régional, les plus grandes communes sont à même d'élaborer leurs propres plans de déplacements, sous l'égide d'une constitution qui leur garantit le respect de leur souveraineté et leur accorde le principe de subsidiarité. Jusqu'au début des années 90, « les projets d'intégration des réseaux dépendaient donc de procédures de négociation extrêmement serrées entre les communes, les *Kreise* et le *Land*. »⁹⁹⁹ Durant la dernière décennie, le *Land* du Bade-Wurtemberg, en sa qualité de coordinateur et de régulateur naturels, est néanmoins parvenu à peser davantage sur les politiques de déplacements locales non seulement à travers la régionalisation du transport ferroviaire de proximité, instaurée en 1996, mais également par le biais de préoccupations relatives à la qualité de vie urbaine et à la qualité de l'air. Il a ainsi entrepris, au début des années 90, une démarche innovante, qui l'a conduit à définir pour Stuttgart un *plan sur la qualité de l'air (Luftreinhalteplan)* porteur d'implications en matière de déplacements : le plan fixe un objectif de réduction des émissions polluantes dues aux automobiles et un catalogue de mesures locales, assorti d'un échéancier, allant dans ce sens ; ces mesures vont de la réduction de vitesse sur les grandes axes à une modération de la circulation dans plusieurs quartiers, en passant par la remise en cause des hiérarchies modales grâce à de nouveaux investissements publics. Au final, l'ensemble de ces procédures, alliant les conventionnements de tous ordres avec une forte interdépendance des décisions, a contribué à ce que la translation vers une approche intégrée des déplacements trouve relativement rapidement un écho dans les réalités locales. Mais cette évolution a également suscité l'émergence de questions de plus en plus vives, comme l'intégration des différents niveaux de planification des déplacements et la recherche d'une échelle pertinente ou d'une structure efficace. C'est pour répondre à ces préoccupations qu'a été créé le *Verband Region Stuttgart* et qu'il s'est vu doté de compétences importantes en matière de planification des transports comme de planification territoriale.

Parallèlement, en France, la portée réelle des *plans de déplacements urbains* demeure sujette à interrogation. Fondés sur une démarche partenariale, ceux-ci ont cherché à s'imposer par le biais de la large concertation que leur maître d'ouvrage, l'autorité organisatrice des transports urbains, est tenu d'organiser et qui doit permettre de lier entre eux, dans la perspective d'un projet global et cohérent, des acteurs riches de leur domaine de compétence respectif. Cette démarche procède d'une pratique émergente, celle du projet urbain alliant coopération et décloisonnement sectoriel. Son intérêt réside autant dans ses objectifs concrets que dans l'instauration d'une nouvelle

⁹⁹⁸ L'expression allemande employée par le *Bund* est *integriertes Nahverkehrskonzept*.

⁹⁹⁹ M. WOLFRAM, "Le Verband Region Stuttgart et la nouvelle donne des déplacements urbains", in B. JOUVE (dir.), F. DI CIOMMO, O. FALTHAUSER, V. KAUFMANN, M. SCHREINER, M. WOLFRAM, op.cit., p.170.

logique procédurale destinée à démêler l'écheveau des compétences existantes en invitant les agents et institutions qui en ont la charge au dialogue et à la négociation : « parce qu'il produit de l'expertise, le PDU participe à l'évolution des "référentiels" (des schémas cognitifs qui problématisent la question des transports) ; parce qu'il construit des espaces publics de débat, le PDU transforme les systèmes d'action (au profit éventuel de la cohérence et de la coordination) »¹⁰⁰⁰ ; mais, ce-faisant, sa teneur voire sa fonction même s'avèrent toujours susceptibles de varier notablement, d'une agglomération à l'autre.

Avancées, lacunes et ambiguïtés des Plans de Déplacements Urbains

Globalement, on a pu douter un moment de la dynamique réelle soutenant les *plans de déplacements urbains* dans les villes françaises. En effet, sur les 70 PDU rendus obligatoires par la LAURE, seuls 39 étaient approuvés – et 6 faisaient l'objet d'un projet arrêté – en juin 2001, date à laquelle ils auraient tous dû être adoptés. S'il est difficile de juger positivement ou négativement du fait que deux tiers des PDU imposés par la loi sur l'air aient finalement été finalisés, un élément complémentaire invite cependant à formuler un avis plus amène sur l'intérêt porté à cette procédure : l'observation que plus de soixante agglomérations de moins de 100.000 habitants aient décidé d'élaborer volontairement un PDU, sans y être obligées. Mais que dire de la portée de ces outils de planification, en termes de définition d'une politique de déplacements moins favorable à l'automobile, de la nature réellement contestatrice de leur contenu et de leur transcription opérationnelle ? En la matière, il est possible de relever un certain nombre de points que l'on peut considérer comme des avancées, mais également plusieurs lacunes importantes, ainsi que des ambiguïtés fondamentales qui concourent finalement à dresser un bilan « pour le moins mitigé »¹⁰⁰¹.

Il est vrai qu'à l'heure où une nouvelle vague de PDU doit émerger de la loi SRU, l'impression globale laissée par leurs devanciers demeure contrastée. Certes, ces procédures ont largement contribué à redonner une place de choix à la question des déplacements dans les agendas locaux. Ce-faisant, elles se sont bien traduites par la prise en compte de l'ensemble des modes de déplacements, y compris des modes doux comme la marche et le vélo qui ont ainsi pu bénéficier d'une attention nouvelle. Mais les PDU n'en restent pas moins « souvent qualifiés d'imprécis dans leurs objectifs, de frileux dans leurs actions et de schizophréniques dans leurs orientations »¹⁰⁰². Fondés sur des diagnostics qui associent généralement catastrophisme et amnésie, ils tendent à globaliser le passé et ne saisissent jamais l'occasion de procéder à une réelle évaluation des politiques publiques locales : en fait, « lorsqu'il s'agit de parler du passé, seules des tendances générales sont convoquées ; c'est la faute à la "société"... »¹⁰⁰³ Leur objectif prioritaire, la diminution de la circulation automobile, est fréquemment mis à mal, puisque

¹⁰⁰⁰ J.M. OFFNER, *L'élaboration des Plans de Déplacements Urbains de la loi sur l'air de 1996. Le nécessaire renouveau des politiques locales de transport*, LATTIS, février 2003, p.7.

¹⁰⁰¹ *ibid.*, p.5.

¹⁰⁰² J.M. OFFNER, 2003, *op.cit*, p.5.

seul le PDU d'Île-de-France vise une réduction des véhicules-kilomètres parcourus en voiture alors qu'il s'agit du meilleur critère en la matière, dans la mesure où une réduction en termes de part de marché peut fort bien s'accompagner d'une augmentation de la circulation. Par ailleurs, la plupart des *plans de déplacements urbains* entendent atteindre cet objectif sans renoncer à des projets de voirie nouvelle.¹⁰⁰⁴ Enfin, tout en révélant « une acculturation qui emprunte l'essentiel de ses concepts aux PDU des années quatre-vingt », les PDU de la deuxième génération « développent un discours convenu, faiblement problématisé, puisant dans un stock de solutions peu différenciées, sans réflexion stratégique. »¹⁰⁰⁵ Ce bref diagnostic témoigne des insuffisances persistantes en matière d'appropriation de la démarche par les collectivités territoriales, insuffisances qui varient néanmoins beaucoup en fonction des contextes et des dynamiques locales.

En matière de *plan de déplacements urbains*, l'agglomération lyonnaise fait *a priori* figure de bonne élève, puisqu'elle a été la première à adopter, en 1997, un PDU rendu obligatoire par la LAURE. Il faut dire que la procédure a été engagée dès décembre 1995, soit un an avant le vote de la loi, par la Communauté Urbaine de Lyon avec le soutien du Conseil Général du Rhône, deux collectivités associées dans l'autorité organisatrice des transports urbains de l'agglomération, le SYTRAL¹⁰⁰⁶, qui a juridiquement la responsabilité de l'élaboration du plan. A l'époque, les résultats de l'enquête ménages, faisant état d'une nette progression de l'automobile entre 1986 et 1995 y compris pour les déplacements à destination du centre qui ont pourtant bénéficié d'investissements importants en transports collectifs, invitent les élus à relancer la réflexion sur les transports urbains. Dans cette perspective, le PDU apparaît, conformément à la circulaire de la Direction des Transports Terrestres de 1994, comme le support adéquat. Mais, sous l'impulsion de la nouvelle majorité municipale de la ville-centre, l'UDF, qui a pris l'initiative de cette démarche, et de son partenaire à la communauté urbaine, le PS, qui la soutient, le *plan de déplacements urbains* revêt également une dimension stratégique fondamentale en matière de politique urbaine ainsi que dans le jeu politique local. Cette configuration se traduit par la mise en exergue d'un "Monsieur PDU", Christian Philip, président du SYTRAL, vice-président de la Communauté Urbaine chargé des déplacements et premier adjoint au maire de Lyon, qui cherche ainsi à conforter sa position dans le "microcosme lyonnais" : « peu connu du corps électoral et n'ayant pas de carrière politique sur laquelle s'appuyer, C. Philip compte sur la politique des déplacements pour être plus lisible dans le paysage politique lyonnais. »¹⁰⁰⁷ Figure de l'entrepreneur politique tel qu'Olson le définit, c'est-à-dire d'un élu prenant en charge la réponse à un besoin collectif latent en espérant en tirer des bénéfices¹⁰⁰⁸, il cherche en

¹⁰⁰³ J.M. OFFNER, "Les « suivis » des PDU : hasards et nécessités", in *Metropolis*, n°108-109, 2002, p.117.

¹⁰⁰⁴ En cela, ils peinent à rompre totalement avec les *Dossiers de Voirie d'Agglomération (DVA)*.

¹⁰⁰⁵ J.M. OFFNER, 2003, op.cit., p.5-17.

¹⁰⁰⁶ Syndicat mixte des Transports du Rhône et de l'Agglomération Lyonnaise.

¹⁰⁰⁷ B. JOUVE, A. PARENNE, op.cit., p.100.

fait à capter une partie du capital symbolique produit par l'importance de la question et distribué par la structure d'intérêts dominants au sein de différents champs : dans le champ politique, sa collaboration avec les socialistes à la communauté urbaine le pousse à considérer un possible retour du tramway dans l'agglomération ; sa position l'invite également à marquer, dans le champ des déplacements, une rupture significative avec un héritage fondé sur le développement du métro et des infrastructures routières, ne serait-ce que pour se distinguer des héritiers des mandatures précédentes ; et, dans le champ urbain, son attachement à satisfaire de nouveaux besoins s'explique *in fine* par la possibilité de servir ses propres intérêts, liés aux enjeux spécifiques du champ de production symbolique, en servant de nouveaux intérêts. Au final, ce portage politique incite naturellement le *plan de déplacements urbains* à se faire plus subversif et à marquer clairement sa distinction avec l'orthodoxie installée.

Les fortes personnalisation et politisation de la démarche ne lui retirent pas son caractère partenarial pour autant. Cela est dû à la limitation de la compétence du SYTRAL aux transports collectifs mais aussi, plus généralement, à la nature de la démarche PDU, qui entend emporter l'adhésion la plus large possible en associant à l'élaboration de son projet politique plusieurs partenaires, des services de l'État à la population en passant par les collectivités territoriales, les associations, les représentants du monde économique ou d'intérêts catégoriels. Le comité de pilotage mis sur pied par le SYTRAL s'attache alors à baliser et à organiser différents niveaux et modalités de concertation. Enrichie par le diagnostic initial tiré de l'enquête ménages, la phase préparatoire du PDU débute par la constitution de neuf groupes de travail thématiques, puis par l'organisation d'un forum regroupant environ 400 personnes issues des milieux politiques, économiques, institutionnels et associatifs de l'agglomération. A partir des propositions et des hypothèses dégagées durant cette première étape, trois scénarios correspondant à « trois stratégies différentes aux conséquences financières, sociales, économiques et d'environnement spécifiques »¹⁰⁰⁹ sont élaborés par le SYTRAL. Cette méthode, préconisée par le CERTU pour ses vertus pédagogiques, va servir de base au reste de la concertation. Définis en tenant compte des possibilités d'investissement du SYTRAL évaluées pour les dix années à venir, ces scénarios peuvent être résumés ainsi :

- le scénario A propose « la poursuite des efforts déjà entrepris ». Il s'agit non pas d'un scénario d'immobilisme mais de continuité en matière de desserte automobile comme de politique de transports collectifs. Il prévoit la réalisation de nouvelles pénétrantes routières, l'accroissement des capacités de stationnement et l'extension du réseau de métro. Associé à une perspective d'extension diffuse des zones habitées mais aussi d'accroissement des nuisances et de la congestion malgré des coûts d'investissements importants, ce scénario "fil de l'eau" tend à apparaître comme un scénario repoussoir ;

¹⁰⁰⁸ Ce concept d'entrepreneur politique est repris par Bernard Jouve et Anaïk Jurenne pour analyser la stratégie de Christian Philip. Pour en savoir plus sur le sujet, voir M. OLSON, *Logique de l'action collective*, PUF, Paris, 1987.

¹⁰⁰⁹ SYTRAL, *Le Plan des Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise. Trois scénarios pour un débat*, septembre 1996, p.35.

- le scénario B, intitulé « une politique véritablement cohérente des déplacements », se fixe une « ambition apparemment modeste, en réalité forte, de maintien de la répartition modale actuelle »¹⁰¹⁰, correspondant à un infléchissement des tendances récentes observées. S'il envisage un gel des pénétrantes autoroutières et de l'offre de stationnement public (hors parcs-relais), il se veut néanmoins favorable à la préservation de conditions de mobilité et d'accessibilité automobiles satisfaisantes, notamment pour les clients des commerces et les résidents de la zone dense. Il entend procéder à une restructuration du réseau de surface de transports collectifs autour de douze lignes fortes devant permettre d'égaliser les temps de parcours avec l'automobile – une politique qui amène à reconsidérer les modalités de partage de la voirie, à ouvrir un débat sur l'opportunité de la mise en service d'un tramway et à favoriser une densification de l'espace urbain autour de ces axes forts. Ce scénario, qu'on pourrait qualifier de raisonnablement ambitieux, n'en prévoit pas moins le maintien du niveau actuel de congestion et des atteintes à l'environnement, en dépit d'actions ponctuelles d'embellissement des espaces publics ;
- le scénario C, enfin, se veut l'expression d'« une ambition forte : un nouveau visage pour la cité ». C'est celui qui doit permettre de réduire le plus fortement les nuisances et de s'engager résolument dans une stratégie de développement durable. En matière de transports collectifs, il reprend les orientations du scénario B, en accentuant l'amélioration de la qualité de service pour le réseau de surface, le développement de navettes locales et l'effort en faveur du réseau ferré et des parcs-relais à l'échelle du bassin d'emploi. Son originalité tient surtout à la volonté exprimée de redonner une place importante aux piétons et aux cyclistes dans la vie de la cité. Dans cette optique, il entend protéger davantage les centres-villes de l'automobile, en procédant à une réduction de capacité des pénétrantes et de l'offre de stationnement. En rupture radicale avec les politiques antérieures, « la réalisation de ce scénario suppose un changement des habitudes et une évolution importante des mentalités. »¹⁰¹¹

C'est finalement ce dernier scénario, le plus ambitieux, qui est plébiscité par la population qui s'exprime lors de la présentation au public¹⁰¹², puis par les élus locaux lors des débats organisés dans une trentaine de communes de l'agglomération. Il sert alors de base au projet de PDU rédigé par le SYTRAL et soumis aux collectivités.

¹⁰¹⁰ Le *plan de déplacements urbains* de l'agglomération lyonnaise est définitivement adopté à la fin de l'année 1997. Il définit un certain nombre d'objectifs à dix ans, le seul ¹⁰¹¹ réellement mesurable consistant à inverser les tendances de la répartition modale en suscitant une régression de la part de marché de la voiture, une augmentation de celle SYTRAL, 1996, op.cit., p.79.

¹⁰¹² Sur les 10.600 opinions exprimées lors de la présentation organisée de septembre à novembre 1996, le scénario C a recueilli 68% d'opinions favorables, loin devant le scénario B (près de 20%) et le scénario A (5%) – la proportion restante étant constituée d'opinions mixant plusieurs scénarios, pour l'essentiel le B et le C. Même si la mobilisation de plusieurs associations a contribué à ce résultat et si le pourcentage d'avis recueillis reste faible, le choix des personnes qui se sont prononcées n'en est pas moins net. Christian Philip l'accueille toutefois avec prudence : « je n'en tire pas de conclusions définitives ; l'exposition, à caractère pédagogique, les incitait à ce choix volontariste » (in *Transport Public*, novembre 1996, p.42).

des transports collectifs et du vélo, et une stabilisation de celle de la marche à pied. A bien des égards d'ailleurs, « le contenu du P.D.U. prend davantage la forme d'une charte d'objectifs que d'un catalogue de mesures concrètes et précises. »¹⁰¹³ Globalement, il entend réduire les nuisances et renforcer la sécurité, tout en maintenant l'accessibilité de tous les secteurs de l'agglomération et en améliorant l'équité du système de déplacements. Il prône plus spécifiquement le développement d'offres alternatives à la voiture particulière, en orientant la politique de déplacements vers un effort en faveur des transports collectifs de surface, afin d'opérer un nouveau partage de l'espace de voirie, et vers une meilleure prise en compte des modes doux. Il intervient également sur le territoire de l'automobile en s'engageant sur un gel de capacité des pénétrantes routières et sur une redistribution de l'offre de stationnement. Tout en restant à un niveau assez général, le PDU exhorte donc, comme l'investissement dont il a fait l'objet pouvait le laisser supposer, à un certain nombre de ruptures significatives avec les pratiques et orientations précédentes de la politique locale de déplacements.

Plus que sa philosophie générale, c'est alors la traduction concrète de ce document de planification et de son catalogue d'opérations potentielles qui pose question. Après l'adoption du PDU, l'institution en charge de la démarche s'est assez rapidement recentrée sur son domaine de compétence et de légitimité, les transports collectifs. Hiérarchisant ses priorités et privilégiant la mise en œuvre rapide d'actions visibles, le SYTRAL a finalement « favorisé la logique du "grand projet", alors même que des capacités d'intégration intersectorielle semblaient se dessiner à son avantage et autoriser la conduite d'une politique significativement plus restrictive à l'encontre des voitures. »¹⁰¹⁴ Ce choix a été principalement dicté par l'opportunité de s'engager dans des actions très visibles et à très forte charge symbolique. En cela, il constitue dans la démarche le corollaire logique de l'investissement politique fort d'un élu en quête de reconnaissance. Pour le reste, le *plan de déplacements urbains* n'a pu véritablement se départir de sa nature peu contraignante, et ce malgré l'institution d'un Comité des Déplacements Urbains censé suivre l'application des engagements de ce document de principe. Certes, afin de retranscrire ses orientations dans les aménagements territoriaux, le PDU a été suivi de l'adoption de chartes piétons et vélos ou encore de l'élaboration de plans de déplacements de secteurs déclinant localement la hiérarchisation générale du réseau de voirie de l'agglomération. Mais la possibilité de produire une politique globale des déplacements reste toujours « renvoyée à des mécanismes incrémentaux qui ne s'établissent pas à l'échelle de l'agglomération, mais bien davantage à l'échelle de la commune, échelon clé de mise en œuvre des objectifs du P.D.U.. Or, à regarder de plus près ce qui se passe dans les communes de l'agglomération lyonnaise, les acteurs chargés de la mise en œuvre de la politique des déplacements urbains semblent bien, de concert, ignorer superbement les exhortations du P.D.U. à pénaliser la circulation des automobiles. »¹⁰¹⁵ Dans ce contexte, les ratés dans le suivi de la procédure, illustrés par

¹⁰¹³ B. JOUVE, A. PURENNE, op.cit., p.101.

¹⁰¹⁴ ibid., p.105.

¹⁰¹⁵ ibid., p.107.

le progressif abandon stratégique des dispositifs d'évaluation, n'ont fait qu'enterrer le dernier espoir de pérenniser les logiques de coopération introduites par le *plan de déplacements urbains* et de coordonner enfin les multiples décisions qui font la politique de déplacements.

Le PDU de l'agglomération lilloise est, pour sa part, adopté en juin 2000 et, s'il apparaît sensiblement différent de celui de Lyon, c'est d'abord en raison de la fonction qui est la sienne dans la planification locale. Dans le contexte de la métropole du Nord, il est en effet envisagé avant toute chose comme un volet du *schéma directeur* portant sur une thématique plus spécifique, les déplacements. Dans l'avant-propos du projet de PDU, on peut ainsi lire : « le schéma directeur a planté le décor en matière d'aménagement et d'urbanisme pour les vingt années qui viennent. La métropole veut à présent, avec le PDU dont elle a la maîtrise, mettre en scène la pièce dans laquelle vont évoluer les hommes et leurs marchandises. »¹⁰¹⁶ De ce fait, l'élaboration de différents scénarios apparaît inutile aux édiles car la ligne directrice est définie par le *schéma directeur*, qui reste le document stratégique fondamental, et le PDU doit simplement la décliner. Moins chargé en exigence stratégique et ne bénéficiant pas du même portage politique qu'à Lyon, le *plan de déplacements urbains* a alors comme souci prioritaire de produire de l'efficacité planificatrice et, pour ce faire, cherche à concilier ambition et pragmatisme.

Cette volonté de conciliation de deux attitudes souvent antagoniques se retrouve dans les objectifs que se donne le PDU. Celui-ci ambitionne en effet de parvenir, à l'horizon 2015, à une stabilisation de la circulation automobile. Cet objectif, qui peut sembler modeste *a priori*, compte en réalité parmi les plus ambitieux des PDU français car il n'est pas envisagé en part modale mais en valeur absolue. Or, en la matière, un scénario "fil de l'eau" prévoit une progression du trafic automobile de 30% sur 15 ans. Une stabilisation nécessite alors d'opérer à la fois une réduction du nombre de déplacements effectués quotidiennement en voiture par chaque habitant et une limitation de l'accroissement des distances parcourues. Le PDU se fixe également plusieurs autres objectifs mesurables, comme le doublement de l'usage des transports collectifs et du vélo d'ici 2015. Par ailleurs, afin de replacer l'action dans un moins long terme, il arrête un certain nombre de projets à réaliser d'ici 2006. Toujours par souci d'efficacité et de réalisme, il intègre enfin une estimation financière des mesures préconisées et prévoit un premier temps fort d'évaluation, avec la réalisation aujourd'hui décidée d'une enquête ménages déplacements au printemps 2005.

Un des traits marquants de la procédure pilotée par la CUDL¹⁰¹⁷ est ensuite son degré d'intégration dans l'architecture de la planification urbaine. Inspiré du *schéma directeur*, le *plan de déplacements urbains* contribue aussi à préparer la révision du *plan*

¹⁰¹⁶ Communauté Urbaine de Lille, Direction Générale des Services Opérationnels, *Plan de Déplacements Urbains*, Projet de PDU de Lille Métropole adopté le 8 octobre 1999, p.6.

¹⁰¹⁷ Contrairement à ce qui se passe à Lyon sous l'autorité du SYTRAL, le comité de pilotage du PDU lillois est composé exclusivement d'élus communautaires. Dès 1995, un poste de vice-président délégué au Plan de Déplacements Urbains a été créé à la Communauté Urbaine et confié à M. Astier. C'est au sein du comité technique que la procédure s'ouvre ensuite à des partenaires extérieurs.

d'occupation des sols – entamée en 1999, avant de se transformer en réalisation d'un *plan local d'urbanisme* – en concourant à y revaloriser la place des déplacements. Dans ce cadre, les orientations du PDU apparaissent particulièrement axées sur des questions d'aménagement. Pour atteindre les objectifs qui sont les siens, il prône l'organisation d'une ville des courtes distances, fondée notamment sur une densification et une plus grande mixité des espaces urbains. Quant à la modération du trafic automobile et au partage de la rue qu'il envisage, ils doivent surtout découler de l'évolution des pratiques d'aménagement local, même si l'amélioration des offres de déplacement alternatives n'est évidemment pas absente du plan. Dans cette optique, une charte définissant le principe de micro-PDU vient compléter le document principal. Elle vise à promouvoir un renouveau significatif des démarches, fondé sur la transversalité des pratiques d'aménagement et la cohérence des projets locaux avec le PDU d'agglomération. Élaborés à une échelle fine, les micro-PDU doivent faciliter « la prise en compte des préoccupations des déplacements urbains dans les projets d'urbanisme et réciproquement. »¹⁰¹⁸ On peut ainsi considérer que « les responsables de la communauté urbaine tentent d'utiliser le PDU et les options qu'il véhicule – doublement de l'usage des transports en commun, accès desserte multimodale – pour faire admettre par les communes les orientations d'urbanisme qui y correspondent »¹⁰¹⁹ et qu'ils essaient d'en faire une sorte de substitut technique à un certain défaut de prise en compte des grands enjeux d'agglomération. Tout en cherchant à s'appuyer sur une modification concrète des conditions de déplacements, le *plan de déplacements urbains* apparaît donc comme indissociable des projets d'urbanisme de la métropole. Si, à Lyon, cette articulation avec un projet global de ville est essentiellement envisagée en amont à travers la construction de scénarios mêlant déplacements et développements urbains, à Lille elle se confirme davantage en aval par l'intermédiaire des déclinaisons territoriales du PDU qui cherchent, au-delà de la riche période initiale de concertation, à favoriser son appropriation et sa traduction locales. En cela, par sa volonté de donner enfin corps à une approche transversale intégrant déplacements et urbanisme, la démarche se révèle particulièrement innovante.

Néanmoins, cette implication stratégique forte dans le champ urbain, aussi intéressante soit-elle, ne nuit-elle pas à la charge subversive du PDU dans le champ des déplacements ? Ou, pour dire les choses plus simplement, tout à son désir d'imprégner les pratiques locales d'aménagement, le PDU n'est-il pas finalement incité à modérer sa contestation de la place de l'automobile ? En matière de déplacements proprement dits, son « objectif prioritaire est le partage de la voirie »¹⁰²⁰ et, dans ce cadre fatalement subversif, il accorde une attention particulière aux modes alternatifs à l'automobile, aux piétons, aux deux roues et aux transports collectifs de surface. Ces considérations particulières sont appuyées par des documents techniques de référence destinés, à l'image des micro-PDU, à concrétiser les orientations du PDU sur le territoire

¹⁰¹⁸ Communauté Urbaine de Lille, *Plan de Déplacements Urbains de Lille Métropole. Charte Micro-PDU*, juin 2000, p.3.

¹⁰¹⁹ A. DANET, in Actes du séminaire des Acteurs des transports et de la ville d'octobre-novembre 1998, *Les transports et la ville. Les réponses possibles*, Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées, Paris, 1999, p.168.

¹⁰²⁰ Catherine GANTER, chargée de mission PDU à la CUDL, in *Transport public*, juillet 2000, p.20.

métropolitain : il s'agit de la charte piétons vélos, de la charte bus et de la charte modération de la vitesse. Le prix ADEME-GART 2001 viendra d'ailleurs récompenser la communauté urbaine de Lille pour sa prise en compte innovante de la marche et du vélo dans son plan de déplacements. En revanche, les entreprises contestatrices du PDU lillois se trouvent limitées par sa faible immixtion dans le dessin du réseau de voirie d'agglomération. Alors même que ce réseau constitue un élément prépondérant de la politique de déplacements et un support important des mutations spatiales, le *plan de déplacements urbains* se refuse à remettre en cause les infrastructures routières inscrites dans le *schéma directeur* et censées améliorer l'accessibilité des espaces de la métropole. En ce sens, il tend finalement à promouvoir, au-delà de la réalisation annoncée d'une ville de proximité, « l'image d'un espace structuré par la mobilité, en particulier à travers la notion de "pôles d'échanges" : lieux déterminés qui permettent à l'utilisateur de passer d'un mode de transport à l'autre. »¹⁰²¹ Promus au rang de vecteurs d'identité et d'unité à l'échelle de la métropole, ces pôles et les logiques qui les sous-tendent en disent beaucoup sur les choix opérés dans le champ des déplacements. Ils traduisent la duplicité d'une stratégie qui cherche à étendre l'éventail des modes pris en considération sans véritablement trancher en défaveur d'un de ceux-ci. En fait, même s'il promeut des mesures en faveur des modes alternatifs à l'automobile et s'il s'évertue à en imprégner les pratiques d'urbanisme, le PDU peine encore à inspirer une véritable politique globale des déplacements et à rompre avec « la juxtaposition d'une politique routière et d'une politique de transport en commun. »¹⁰²² Ironie de l'histoire, c'est d'ailleurs pour une absence de réponse à des observations mettant en cause les contournements autoroutiers de la métropole qu'en mai 2003, le tribunal administratif annule pour vice de forme le PDU lillois.

A Stuttgart enfin, on a vu que la création du *Verband Region Stuttgart* constituait le dernier avatar en date d'une longue histoire de planification des transports, qui a tenté de s'établir à une échelle dépassant celle de la ville-centre et avec un souci de coordination entre les différents modes. Les défauts persistants de coordination observés dans la transcription de ces orientations ainsi que les difficultés récurrentes de déplacements rencontrées dans l'aire métropolitaine de Stuttgart ont alors incité les acteurs institutionnels à rechercher un nouveau système capable d'assurer la cohérence des politiques de déplacements et des politiques urbaines. « L'initiative d'un débat sur les nouvelles formes de coordination à mettre en place pour traiter cette question des déplacements urbains a été prise par le gouvernement du *Land* du Bade-Würtemberg au début des années 1990. (...) Toujours dans le désir d'établir un consensus et de bénéficier en retour d'un leadership institutionnel sur la question, le *Land* invita à la table des négociations d'autres institutions publiques, parapubliques ou privées (communes, *Kreise*, chambre de Commerce et d'Industrie, syndicats de salariés et d'employeurs, SSB, DB et autres opérateurs de transports collectifs). (...) Un rapport final fut ainsi élaboré qui

¹⁰²¹ D. FLEURY, "Les nouvelles valeurs de la relation entre la ville et l'automobile", in INRETS, *SEGUR. L'intégration de la sécurité routière dans la gestion urbaine*, 2003, p.3.

¹⁰²² F. AMPE, "Transport, forme urbaine dans le schéma directeur de Lille Métropole", in Actes du séminaire des Acteurs des transports et de la ville d'octobre-novembre 1998, op.cit., p.190.

reçut le statut de projet de loi et fut déposé par la suite devant le parlement du Bade-Württemberg en avril 1994 (WMBW 1993). Cette loi posait les fondements de la création de l'Association de la Région de Stuttgart (*Verband Region Stuttgart – VRS*). »¹⁰²³ Une des premières décisions de cette nouvelle institution fut d'engager la réalisation d'un *plan régional de transports (Regionalverkehrsplan)* en 1995. A l'époque, cette démarche répond plus qu'elle ne contribue à la mise sur agenda des questions de déplacements car, dans le contexte de crise économique que connaît alors la région de Stuttgart, les conditions de mobilité sont considérées comme un problème épineux et stratégique pour la compétitivité de l'agglomération. Travailler à un *plan régional de transports* apparaît donc comme le moyen idéal pour donner corps à l'idée de région urbaine et pour permettre à la nouvelle institution régionale de s'affirmer. Mais cette volonté s'inscrit également dans la recherche d'un nouveau point d'entrée dans les politiques de déplacements. Derrière le changement d'échelle, il y a aussi l'idée que la planification des transports ne peut être envisagée indépendamment de la planification territoriale. C'est pourquoi le *plan régional de transports* est développé de manière conjointe avec le plan de développement métropolitain chargé d'identifier les axes de croissance en termes de localisation d'habitat et d'activités industrielles, ce qui constitue une première en Bade-Wurtemberg. Il s'inscrit alors dans une démarche marquée non seulement par le souci d'engager une action intégrant l'ensemble des modes de déplacement mais aussi par la volonté de coordonner cette action avec les mutations de l'organisation spatiale.

L'élaboration du plan de déplacements de la région de Stuttgart va durer six ans, au cours desquels se déroule un processus associant notamment collecte de données, analyse de secteurs spécifiques et conception de scénarios destinés à évaluer l'impact de différents systèmes de transport sur les structures spatiales résidentielles et économiques de la région urbaine. En mars 2001, trois ans après le vote du plan de développement métropolitain, il est enfin adopté par l'assemblée du *Verband Region Stuttgart* à une très large majorité. S'il définit de grandes orientations en matière de stationnement, de gestion et de tarification des déplacements ou encore de transport de marchandises, il se veut également très opérationnel en établissant un classement des différents projets de transports. Ainsi, les priorités définies en matière d'infrastructures routières, de transports collectifs et de liaisons piétonnières ou cyclables sont répertoriées selon une hiérarchie à trois niveaux : les projets les plus urgents à l'horizon 2010, qui doivent s'imposer aux autres documents de planification ; les projets urgents ; et les projets correspondant à un besoin ultérieur. Ces choix traduisent pour partie les priorités du *Bund* et du *Land* sur le territoire régional mais ils sont aussi le fruit d'une longue concertation avec les acteurs locaux. Tout en se prévenant de définir une politique de déplacements à partir de la simple addition de tous les projets existants, cette concertation cherche à faire émerger des intérêts communs. Dans ce cadre, les élus du *Verband Region*, institués pour être des coordonnateurs, ne tranchent que dans un petit nombre de cas, quand aucune solution commune n'a été trouvée. De cette logique de négociation naît, du côté des acteurs communaux ou cantonaux, un intérêt certain à trouver un consensus. Cette recherche du consensus contribue à faire des déplacements un thème d'action régional et

¹⁰²³ M. WOLFRAM, op.cit., p.172-174.

à inscrire cette question dans une planification pyramidale soucieuse de cohérence. Mais, dans le même temps, elle ne permet pas d'opérer des choix modaux radicaux : les quelques 700 millions d'euros de coût estimé, correspondant aux projets de transports collectifs jugés les plus urgents ¹⁰²⁴, apparaissent certes comme un effort financier d'une nouvelle ampleur pour le développement d'alternatives à l'automobile ; cependant, avec 1,6 milliards d'euros pour les projets de première urgence, le secteur routier demeure largement prépondérant et l'objet d'attentions soutenues. Ce défaut de priorité stratégique alternative en matière de déplacements est d'ailleurs invoqué par quelques rares opposants, comme les écologistes, pour expliquer leur rejet d'un *plan régional de transports* qui continue à associer l'amélioration du maillage routier au développement des autres réseaux. D'autres soulignent enfin à leur façon l'écart qui peut exister entre les orientations du plan et sa transcription, comme l'élu libéral à l'assemblée régionale Hans Reinhard Schäfer, dans une formule qui pourrait presque lui tenir lieu de profession de foi politique : « *die einen planen, die anderen bauen* » ; les uns planifient, les autres construisent... En effet, le *Verband Region Stuttgart* ne met lui-même en œuvre qu'une petite partie des décisions inscrites dans le *plan régional de transports*, celles relatives au *S-Bahn*, le RER local. Pour le reste, un peu à l'image des processus en cours pour les PDU en France, la réussite de cette nouvelle procédure de planification tiendra notamment aux logiques de concertation et d'action qu'elle saura impulser.

Au moment où nous écrivons ces lignes, il est sans doute un peu tôt pour juger des avancées concrètes initiées par les *plans de déplacements urbains*. On peut cependant observer qu'en dépit de leur volonté de porter un projet urbain partagé, ces plans échappent encore difficilement au fractionnement des compétences qui continue de caractériser les structures décisionnelles et au sujet duquel Marc Wiel observe qu'à « la balkanisation du politique correspond celle de l'organisation technique au sein des appareils institutionnels, qui viennent trop souvent handicaper toute prospective transversale. Les logiques sectorielles prévalent trop souvent dans les processus décisionnels, et cela est autant affaire d'organisation que de cultures professionnelles trop spécialisées, et donc relativement ignorantes de leur impact sur le contexte s'il se situe hors de leur champ de responsabilités. » ¹⁰²⁵ Cette relative inertie des jeux d'acteurs est également largement immanente aux positions occupées au sein des champs constitués. De nombreux agents ont en effet intérêt à la préservation de la structure du champ dans lequel ils s'inscrivent, dans la mesure où elle est elle-même distributrice de capital. La fragmentation technique et politique peut ainsi être envisagée comme une organisation du champ des déplacements et du champ urbain, susceptible de donner à certains de ces agents une réelle visibilité et autonomie d'action. Tous n'ont donc pas objectivement intérêt à aller vers plus de coordination, même si leur quête d'indépendance obéit à des logiques de pouvoir qui peuvent se révéler parfaitement antagoniques avec des logiques d'efficacité. La négociation et l'amorce de collaboration portées par l'élaboration des PDU apparaissent alors comme des pratiques encore assimilées, par beaucoup, à une perte

¹⁰²⁴ Ce chiffre n'intègre pas le coût du projet pharaonique, d'envergure nationale voire européenne, relatif à Stuttgart 21, vaste opération programmée de réorganisation de la desserte ferrée et de la gare de la capitale souabe.

¹⁰²⁵ 1996, op.cit., p.85.

de compétence et de pouvoir dont ils seraient victimes en s'y soumettant. C'est sans doute là une des explications aux difficultés rencontrées pour pérenniser ces pratiques dans des dispositifs de suivi efficaces et, plus largement, une des limites actuelles aux évolutions initiées par les *plans de déplacements urbains*.

Dans l'agglomération lyonnaise, la révision du PDU, lancée en 2003, constitue aujourd'hui l'occasion de donner une nouvelle dynamique à la démarche. Néanmoins, si Lyon se range à nouveau parmi les villes pionnières en France pour cette procédure de révision, c'est d'abord pour des raisons relatives à l'architecture de la planification urbaine, telle qu'elle a été réactualisée par la loi SRU. En l'occurrence, c'est le lancement des travaux du PLU – qui doit succéder dans le Grand Lyon à un POS dont la dernière mouture a été annulée par le tribunal administratif – qui a poussé à la mise en révision parallèle du PDU. Simplement, cette concordance de temps entre les deux procédures tient sans doute moins à une volonté appuyée d'approfondir les relations entre transports et urbanisme qu'à la nécessité d'assurer la compatibilité des prescriptions relatives notamment aux normes de stationnement privé. Le PDU nouvelle version ne sera pas pour autant exempt d'enjeux en matière de politique de déplacements. Avec le précédent, la révolution a été proclamée, même si c'est en des termes qui demeurent mesurés. Mais, comme souvent dans de tels cas, au petit matin du grand soir, tout reste à faire ou presque. Fidèle à l'esprit de son prédécesseur, le nouveau document s'inscrit alors dans une perspective que l'on pourrait facilement qualifier de post-révolutionnaire. Il entend gérer les acquis de la démarche initiée en 1997, poursuivre les réalisations engagées en cinq ans d'actions et relancer celles qui ne l'ont pas été. Dans ce cadre, il vise également à mieux répondre à ce qu'il nomme les besoins de proximité, par l'intermédiaire de mesures pas forcément spectaculaires mais porteuses de réels impacts sur les déplacements. A bien des égards, le nouveau PDU fait donc preuve d'une modestie ambitieuse. Pour promouvoir une politique de déplacements conciliant l'affirmation de quelques grands principes avec une exigence de proximité, il fait enfin un pari, celui de la pédagogie. Au-delà de ce nouveau moment de concertation et du travail partenarial dont il sera le fruit, le document qui devrait être définitivement adopté en 2005 mise sur l'information, la communication, la sensibilisation de la population, des techniciens et des élus pour faire partager ses choix. Il espère ainsi se donner les moyens d'une déclinaison plus forte des orientations qu'il portera. Et, ne serait-ce qu'en cela, il apparaît finalement révélateur de la condition actuelle des *plans de déplacements urbains*, qui ont été globalement annonciateurs de ruptures significatives mais qui souffrent encore d'un défaut de coordination des actions effectivement engagées, témoignant du travail qu'il reste à faire pour que la politique des déplacements soit plus fortement déterminée par ces documents d'orientation.

En attendant, même si ces démarches peinent à remettre en cause une logique automobile, il est difficile de nier les avancées dont elle se révèle, plus ou moins virtuellement, porteuse. Élargissant indubitablement la réflexion sur les modes de déplacements urbains, elles s'inscrivent notamment dans une réorganisation de l'usage de la voirie, que ce soit en participant à la relance des projets de transport en commun en site propre ou en oeuvrant à une meilleure prise en compte des modes doux dans les politiques d'aménagement.

7.2.2. Transports collectifs urbains : souterrains ou en surface, la saga des sites propres

Pendant longtemps, le succès urbain de l'automobile a semblé s'accompagner inéluctablement d'un déclin des transports collectifs. Au cercle vertueux du système automobile et de son territoire s'est opposé alors un cercle vicieux des transports publics. Ces derniers se sont trouvés pris dans la spirale d'une baisse de fréquentation et d'une crise financière aux répercussions inévitables sur la qualité de service proposé et donc sur leur attractivité. Il faut en fait attendre la fin des années 60 pour que les déboires des politiques fondées sur le tout-automobile dans les centres relancent l'intérêt pour ces modes, en se fondant sur des arguments qui ne sont plus uniquement sociaux mais également fonctionnels. Lors de la décennie suivante, les conditions d'une véritable reprise s'instituent. Avec l'instauration du versement transport¹⁰²⁶ « en province, 1973 marque un tournant important : on passe d'un désintérêt quasi général à une priorité explicite pour les transports collectifs urbains. »¹⁰²⁷ Ce renouveau se fait toutefois par étapes : il passe d'abord par une phase de modernisation et d'accroissement de l'offre qui ne parvient guère à endiguer le développement de l'automobile, voire même qui tend par certains aspects à le soutenir ; cette politique d'offre se coordonne plus tardivement avec la question du partage de la voirie, engageant ainsi une lutte territoriale qui rappelle « que la performance d'un mode mécanisé donné dépend en grande partie des conditions de fonctionnement des autres modes. »¹⁰²⁸ Ce sont la succession et l'importance respective de ces deux étapes qui apportent alors un premier élément de diagnostic quant à la vigueur de la contestation locale de l'automobile.

7.2.2.1. La renaissance du tramway lyonnais

La disparition du tramway à Lyon en 1956, à l'issue d'un démantèlement progressif des réseaux, est le résultat d'un faisceau de facteurs concordants. L'obsolescence du matériel et la gêne occasionnée à la circulation automobile comptent parmi les plus déterminants de ces facteurs qui conduisent à son remplacement par des autobus ou des trolleybus, deux moyens de transport moins coûteux et se fondant plus facilement dans les flux de véhicules particuliers.¹⁰²⁹ Aux vertus supposées de cette substitution, les faits répondront

¹⁰²⁶ Instituée à Paris, cette taxe sur les salaires payés par les employeurs de plus de neuf salariés est étendue en 1973 aux villes de plus de 300.000 habitants, puis en 1974 à celles de plus de 100.000 habitants avant que le seuil ne s'abaisse en 1982 à 30.000. Elle participe indéniablement à la relance des investissements en transports collectifs, même si elle s'accompagne d'un certain désengagement de l'Etat en la matière et si elle ne permet pas de résoudre la crise de financement des transports publics.

¹⁰²⁷ J.C. ZIV, C. NAPOLEON, op.cit., p.165.

¹⁰²⁸ A. BONNAFOUS et al., *La complémentarité entre la voiture particulière et les transports collectifs en zone urbaine*, Rapport du groupe de travail du C.N.T., 1993, p.3.

¹⁰²⁹ Alors que quelques hésitations subsistaient encore, une mission envoyée en Angleterre en 1956 par le Comité du Syndicat des Transports en Commun et l'O.T.L. revient avec des conclusions définitives : « condamnation complète du tramway, même sur les lignes à très gros trafic. »

par une nouvelle dégradation de l'offre de transports collectifs et par un accroissement de la congestion des zones denses. Une dizaine d'années plus tard, seule la réalisation d'un transport en commun en site propre semble pouvoir enrayer la désaffection dont sont victimes les transports publics et améliorer parallèlement l'accessibilité du centre-ville.

De la "solution" métro...

Sur ce fond de déclin, le V^e Plan (1965-70) propose la construction d'un mode de transport en site propre à Lyon en même temps qu'à Marseille. Ce mode, c'est le métro qui apparaît alors « comme la seule méthode vraiment efficace pour circuler rapidement en se riant des embouteillages de nos grandes métropoles. »¹⁰³⁰ S'il présente l'avantage pour les transports collectifs d'échapper à la congestion de la voirie, il concourt aussi à livrer encore davantage ce réseau de surface aux automobilistes.

Les promoteurs locaux du métro ne s'en cachent d'ailleurs pas et estiment que ce nouvel équipement permettra d'« améliorer les conditions de transport des personnes, par une diminution globale des temps de parcours et par une augmentation du confort, pour les usagers des transports individuels et pour ceux des transports en commun. »¹⁰³¹ Dans ces conditions, les ambitions de rééquilibrage modal, qui restent attachées à cet investissement, feront long feu. Une étude sur les comportements modaux antérieurs des usagers de la première ligne de métro révèle que « les transferts de voiture individuelle ne représentent, en fait (...) que 1% du volume des déplacements quotidiens en voitures recensés dans l'agglomération lyonnaise ; certes, ce chiffre recouvre des situations très différentes : il est, en effet, beaucoup plus élevé dans les quartiers desservis par le métro, mais il prouve qu'il est tout à fait illusoire de compter sur le métro pour résoudre les difficultés de la circulation automobile dans le centre-ville. »¹⁰³² Comme le relève Yves Crozet, la création de lignes de métro est d'ailleurs autant, voire davantage, une subvention à l'utilisation de la voiture particulière qu'à la mobilité en transports collectifs : l'estimation des gains de temps des automobilistes engendrés par la réalisation du métro dépasse en fait le gain engrangé par les usagers des transports en commun car, si le gain de temps individuel avantage à n'en pas douter les seconds, les premiers sont bien plus nombreux à en bénéficier.

En revanche, l'arrivée du métro est bien à l'origine d'une poussée de la mobilité globale en direction des espaces centraux. « Du point de vue de l'usage de l'espace, la comparaison des situations avant et après la mise en service du métro montre que la Presqu'île et la Part-Dieu ont une attraction accrue. (...) plus qu'un transfert modal, c'est un trafic induit, tout naturellement orienté vers les zones desservies et vers leurs fonctions privilégiées, qu'a entraîné le métro sur la demande de transport en commun. »¹⁰³³ En fait,

¹⁰³⁰ J. BEAUJEU-GARNIER, G. CHABOT, op.cit., p.309.

¹⁰³¹ SEMALY, STCRL, *Avant-projet de métro*, juillet 1969, cité in A. BIEBER, "Le rôle des transports en commun dans la planification de l'agglomération lyonnaise", in G. Dupuy et alii, 1988, op.cit., p.171.

¹⁰³² A. BARRÉ, "Transport et aménagement urbain : l'exemple du métro dans les grandes métropoles régionales françaises", in *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 55, n°3, 1980, p.225.

à l'instar du processus d'adaptation de la ville héritée à l'automobile, la construction du métro cherche à renforcer l'accessibilité et l'attractivité de l'hypercentre, afin de préserver une prééminence menacée au sein de l'agglomération – notamment au niveau de sa fonction commerciale.¹⁰³⁴

Face aux luttes et aux mutations qui agitent le champ urbain, cette politique vise donc à satisfaire prioritairement les mêmes intérêts que lors de la production initiale du territoire de l'automobile, à savoir ceux de la bourgeoisie commerçante du centre¹⁰³⁵ et de couches sociales moyennes et supérieures pour lesquelles le métro devient enfin, en matière de transports collectifs, une alternative "crédible"¹⁰³⁶ à l'automobile.¹⁰³⁷ Pour ce faire, les stratégies sociales investissent simplement un nouveau support en matière de mobilité ou plutôt elles associent ce nouveau support à l'ancien, tant métro et automobile apparaissent globalement complémentaires.

Les orientations des années 80 et du début des années 90 n'infirmant guère ce constat. Les représentations anciennes ne sont pas abandonnées, la ligne C comme la ligne D devant contribuer à accroître l'aire d'attractivité de la Presqu'île. Toutefois, le métro n'est plus uniquement présenté comme un équipement de rattrapage pour la zone centrale. Alors qu'auparavant il n'était au mieux qu'un trait d'union entre Lyon et Villeurbanne, l'argumentation en sa faveur tend à considérer davantage la nécessité de s'inscrire dans des solidarités intercommunales d'agglomération. En matière de politique de déplacements, cette évolution coïncide avec la montée en puissance de l'exécutif communautaire dans la structure décisionnelle, quitte à empiéter sur les plates-bandes de l'autorité organisatrice des transports urbains.¹⁰³⁸ « Ainsi, alors que jusqu'en 1988, on

¹⁰³³ A. BONNAFOUS, D. PATIER-MARQUE, F. PLASSARD, 1981, op.cit., p.163.

¹⁰³⁴ La ligne 1 du métro lyonnais, mise en service en 1978, irrigue la Presqu'île dans toute sa longueur, de Perrache aux Terreaux, avant d'obliquer en direction de Villeurbanne. En 1981, une deuxième ligne lui est adjointe, sous la forme d'un segment qui se prolonge jusqu'à Jean Macé en desservant au passage la Part-Dieu. Cette ossature originelle est alors en liaison étroite avec les deux grands espaces commerciaux du centre lyonnais, l'ancien – aménagé parallèlement en rues piétonnes – et le nouveau.

¹⁰³⁵ D'ailleurs le président de l'association Lyon-Métro, Paul Sherrer, est aussi président de l'association des commerçants de la Presqu'île.

¹⁰³⁶ c'est-à-dire, compte tenu de l'influence de l'habitus sur les représentations et les pratiques individuelles, une alternative envisageable autant socialement que fonctionnellement.

¹⁰³⁷ A cet égard, J.M. Offner observe que, contrairement à la rhétorique des effets structurants, « à Villeurbanne, dans l'agglomération lyonnaise, l'arrivée du métro n'a pas modifié significativement les prix de l'immobilier ; c'est plusieurs années auparavant que ces quartiers de tradition ouvrière s'étaient transformés en zones d'habitation pour cadres travaillant dans le centre tertiaire de Lyon » (1993, op.cit., p.235). Le métro peut alors légitimement apparaître comme un équipement qui s'adresse notamment à ces nouveaux groupes sociaux et pas uniquement à des captifs des transports en commun. D'ailleurs, la proportion des employés et des cadres moyens, déjà plus importante dans les usagers des transports collectifs que dans la population, s'est accrue dans la structure d'utilisation de la première ligne du métro. Quant aux professions libérales et aux cadres supérieurs, sous-représentés dans les usagers TC en 1976, leur part triple pour aboutir à une surreprésentation dans la structure des usagers du métro en 1978.

parlait essentiellement d'économies à réaliser, l'arrivée de Michel Noir a conduit à l'élaboration d'un plan de 12 milliards de francs. Les études qui avaient été menées en 1987-88 dans le cadre de la réflexion sur le PDU ne sont pas reprises ; c'est en conseil de Communauté que les décisions portant sur l'utilisation de cette somme sont prises, sur la seule base d'une volonté politique. Les techniciens se sentent mis sur la touche, les élus pensent exercer les responsabilités que la loi leur a confiées. »¹⁰³⁹ Dans le plan d'investissement de 12 milliards de francs (1,83 milliards d'euros) arrêté en 1991 par le Grand Lyon (figure 58), 6 milliards (910 millions d'euros) sont consacrés aux transports en commun et, sur cette somme, 3,7 milliards (560 millions d'euros) sont affectés aux prolongements du métro.¹⁰⁴⁰

Derrière cette volonté sans précédent de développement des transports collectifs, il y a certes le désir de faire accéder l'outil métro à un nouveau rôle de valorisation des quartiers périphériques mais il y a surtout l'ambition de doter l'agglomération des attributs d'une métropole d'envergure européenne.¹⁰⁴¹ « On peut même penser que la solution tout-métro de Lyon (la ligne D et ses prolongements) ne relève pas d'une problématique TC, mais à la fois d'une volonté de promotion métropolitaine et de l'incapacité à restreindre l'usage de la voirie. »¹⁰⁴² La ligne D est sans doute la réalisation la plus emblématique de cette stratégie qui voit les élus privilégier des solutions de prestige, plus coûteuses mais jugées électoralement plus gratifiantes que des interventions sur la

¹⁰³⁸ Selon la LOTI et les lois de décentralisation, les transports urbains constituent une des compétences de la Communauté Urbaine. Mais si, dans la plupart des communautés urbaines françaises, ce sont les services communautaires qui organisent le réseau de transport urbain, Lyon présente une particularité puisque cette compétence reste exercée par le syndicat mixte préexistant – le STCRL, devenu SYTRAL en 1985 – associant la Communauté Urbaine et le Conseil Général. Ce syndicat mixte a mis en place des moyens propres en remplacement des services de la DDE et de la Communauté Urbaine. Lorsque Michel Noir arrive à la tête de la COURLY en 1989, il cherche à réorienter l'exercice de cette compétence au profit des services de la Communauté Urbaine. Néanmoins, comme le Conseil Général souhaite garder sa part de responsabilité dans la définition de la politique de transports de l'agglomération, le SYTRAL est maintenu, même si son rôle est légèrement modifié : en fait, cette autorité organisatrice des transports urbains glisse vers la maîtrise d'ouvrage, alors que le Grand Lyon acquiert une part plus importante du rôle d'orientation de la politique. Cette mise à l'écart partielle du SYTRAL devient véritablement effective avec le lancement, par le Grand Lyon, du programme de prolongement du métro.

¹⁰³⁹ C. MONTES, 1992, op.cit., p.286.

¹⁰⁴⁰ Sont alors envisagés : le prolongement de la ligne A de Perrache à Montrochet et de Laurent Bonnevey à Salengro, celui de la ligne B de Jean Macé à la gare d'Oullins et celui de la ligne D de Gorge de Loup à Gare de Vaise et de Gare de Vénissieux à la mairie de Vénissieux.

¹⁰⁴¹ Michel Noir présente d'ailleurs, lors de l'inauguration de la ligne D en 1991, sa stratégie de développement des transports en commun en ces termes : « pour affirmer notre ambition de métropole européenne et permettre au Grand Lyon de s'épanouir humainement et économiquement, nous avons besoin d'un réseau de transports publics moderne et efficace. Ce réseau, c'est un peu le sang, et donc la vie, de l'agglomération. Sa qualité conditionne pour une large part la vitalité économique de la région limitrophe » (in *Transport Public*, octobre 1991, p.25).

¹⁰⁴² C. MONTES, 1992, op.cit., p.277.

voirie : à la préférence initiale pour la technologie métro s'est en effet adjoint ultérieurement le choix de l'automatisme, qui va contribuer à faire passer la facture de 600 millions de francs ¹⁰⁴³ (91 millions d'euros) à près de 5 milliards (760 millions d'euros) ; si cette option n'est pas exempte de justification en termes d'exploitation, son indéniable charge symbolique en fait avant tout un outil précieux en termes de marketing urbain, ce qui amène d'ailleurs certains à se demander s'il est bien « réaliste de s'offrir un métro de milliardaire dans une agglomération aux valeurs immobilières d'une ville à peine demi-millionnaire » ¹⁰⁴⁴.



Figure 58 – Les projets du plan d'investissement des transports collectifs de 1991

Source : Les dossiers du Grand Lyon, n°6, septembre 1991

Critiqué « pour son processus parétien d'accroissement de l'offre de transports en commun sans diminution de l'offre en faveur de la voiture. » ¹⁰⁴⁵, le métro l'est aussi finalement pour la concentration des investissements qu'il induit. Dans l'agglomération lyonnaise, cela est d'autant plus le cas que la politique d'image menée avec la ligne D concourt à creuser le déficit du SYTRAL, au point de remettre en cause l'essentiel des prolongements inscrits dans le plan de 1991 ¹⁰⁴⁶ et donc de limiter non seulement l'efficacité mais également le rayon d'action des investissements en transports collectifs.

¹⁰⁴³ valeur d'estimation du projet en 1980.

¹⁰⁴⁴ H. HUNTZINGER, "La ligne D du métro lyonnais", in *Déplacements*, n°2, 1990, p.78.

¹⁰⁴⁵ L. CLEMENT, A. DEKOKERE, B. FAIVRE D'ARCIER, "Réseaux intermédiaires de transports publics urbains : innovation technologique ou nouveau concept organisationnel ?", in *Recherche, Transports et Sécurité*, n°42, mars 1994, p.12.

... au retour du tramway

C'est dans ce contexte d'alourdissement des contraintes budgétaires que le nouvel exécutif communautaire prend ses fonctions en 1995.¹⁰⁴⁷ « La Communauté Urbaine [décide alors] de faire une pause dans l'extension du réseau de métro, en raison de l'importance de l'endettement du syndicat de transports, qui s'élève à 7 milliards de francs, et du déficit de fonctionnement, car les frais d'exploitation ne sont couverts qu'à hauteur de 50% par les recettes. »¹⁰⁴⁸ La volonté de poursuivre l'effort entrepris en faveur des transports collectifs ne se dément pourtant pas, tout comme l'exigence d'extension du périmètre d'action des axes forts du réseau. Il s'agit donc de trouver les moyens de "faire plus pour moins cher", ce pour quoi le métro apparaît relativement inadapté.

La réflexion engagée dans le cadre du *plan de déplacements urbains* va conduire à réorienter le développement des transports en commun dans l'agglomération. Appuyée sur les résultats de l'enquête ménages de 1995, qui montrent que la part de marché des transports collectifs tend à diminuer malgré les investissements consentis, elle remet en cause la solution du tout-métro et explore d'autres voies susceptibles d'influencer plus favorablement les comportements en matière de déplacements. Le PDU affirme alors clairement le principe de revitalisation du réseau de surface, seulement esquissé dans le plan de Michel Noir¹⁰⁴⁹. Il prévoit notamment la réalisation de douze lignes fortes qui ont d'abord pour vocation de « relier les principaux pôles de la périphérie (première, voire deuxième couronne) à l'un des deux centres de l'agglomération (Part-Dieu ou Presqu'île), perçant ainsi la ceinture de congestion. Elles répondent ainsi à l'enjeu principal de l'accroissement de la part des transports publics, qui porte essentiellement sur les liaisons avec la périphérie ». Mais elles doivent aussi « relier entre eux ces pôles périphériques, lorsque les flux de déplacements sont suffisamment importants pour justifier d'une desserte performante en rocade ».¹⁰⁵⁰ Outre l'accent mis sur la qualité de service¹⁰⁵¹, il

¹⁰⁴⁶ Hervé Huntzinger rapporte, qu'à l'époque, le SYTRAL, en quête de solutions, commande une étude sur le prolongement de la ligne D à Vaise et sur la possibilité de faire financer cette section par le secteur privé. Cette éventualité sera rapidement écartée et la ligne D sera poursuivie jusqu'à la gare de Vaise en 1997.

¹⁰⁴⁷ Dès octobre 1995, la chambre régionale des comptes invite le SYTRAL à modérer ses investissements.

¹⁰⁴⁸ M. BONNEVILLE, 1997, op.cit., p.171.

¹⁰⁴⁹ Ce plan prévoyait d'améliorer le réseau de surface grâce à la réalisation de sites propres, pour la ligne de bus la plus fréquentée (la ligne 1), en prolongement de certaines lignes de métro ou pour certaines liaisons de rocade. Ces projets participaient à hauteur de 580 millions de francs (88 millions d'euros) au plan de 6 milliards (910 millions d'euros). Un autre projet était cartographié et faisait l'objet d'une dotation prévisionnelle de 550 millions de francs (84 millions d'euros) : baptisé Hippocampe, il reliait la Cité Internationale à Vénissieux, en serpentant à travers Villeurbanne, la Part-Dieu, le quartier des Etats-Unis, Saint-Fons et Vénissieux. Cependant, aucun matériel n'était défini pour ces diverses lignes fortes de surface, et ce en dépit de la volonté affirmée de les rendre aussi efficaces que le métro. Tout au plus envisageait-on de manière assez vague la perspective de la mise en service d'un trolleybus nouvelle génération.

¹⁰⁵⁰ SYTRAL, 1997, op.cit., p.28.

est prévu l'adoption d'une technologie nouvelle pour les plus fortes de ces lignes et un équipement en trolleybus moderne pour les autres. Sous les auspices du SYTRAL, redevenu grâce au PDU et sous la présidence de Christian Philip un lieu de décision central en matière de développement des transports collectifs, c'est le tramway sur rail qui est ensuite retenu pour équiper quatre lignes : Perrache–La Doua, Perrache–Saint-Priest, Gare de Vaise–Vaulx-en-Velin et La Duchère–Vénissieux ; dans un premier temps, seules les deux premières voient le jour, reliant la gare de Perrache aux deux grands campus universitaires de l'agglomération (figure 59).¹⁰⁵² Le choix de ce mode repose sur un ensemble de facteurs convergents portés par la coalition mise en place au sein de l'exécutif communautaire, sachant que « depuis longtemps, en effet, le PS plaide en faveur de cette solution qui a le mérite de reposer sur une équation politique claire et largement admise par le plus grand nombre : construire un tramway, c'est prendre de la voirie à la voiture particulière, pénaliser les automobilistes et les inciter donc à utiliser les transports en commun. »¹⁰⁵³ Dans le champ politique communautaire, le consensus qui se dessine autour du tramway entre la majorité de la ville-centre et les maires de gauche des communes de la première couronne, consensus entretenu au besoin par des modifications d'itinéraire comme le passage par le centre de Bron, s'explique aussi par le rapprochement que ce mode favorise entre certains espaces du centre et de la première couronne.

Outre le fruit de considérations économiques, techniques ou politiques, le retour du tramway dans l'agglomération lyonnaise constitue alors une décision stratégique qui entend répondre aux nouveaux enjeux du champ urbain tout en étant déterminée par sa structure.¹⁰⁵⁴ Ce mode de transport constitue en effet un levier privilégié qui, tout à la fois, traduit un élargissement et une réorganisation du centre d'agglomération, permet d'engager une intervention qualitative sur l'espace public participant à la constitution d'une image de centralité, et assure, par la remise en cause de l'affectation de la voirie à l'automobile, une transition vers une approche plus globale des déplacements urbains.

¹⁰⁵¹ avec une amplitude horaire très large, une fréquence de 5 à 10 minutes, une régularité du temps de parcours garantie, un traitement des stations et la mise en place d'un système d'information aux voyageurs sur les temps d'attente.

¹⁰⁵² Le coût de ces deux premières lignes de tramway, mises en service en janvier 2001, est évalué à 2,3 milliards de francs (350 millions d'euros intégrant les aménagements d'espace public, le prolongement de la ligne 2 de Porte des Alpes à Saint-Priest Bel Air, ouvert en 2003, portant le coût des lignes à environ 2,8 milliards de francs ou 430 millions d'euros), soit environ 120 millions de francs (18,3 millions d'euros) du kilomètre. Or, lors du PDU de 1997, l'enveloppe globale disponible à l'horizon 2006 pour de nouveaux investissements en transports collectifs oscillait entre 4,3 et 4,8 milliards de francs (660 à 730 millions d'euros).

¹⁰⁵³ B. JOUVE, A. PURENNE, *op.cit.*, p.97.

¹⁰⁵⁴ A cet égard, il convient de noter que, dès le début des années 80, l'exploitant du réseau de transports urbains, la société TCL, se déclarait favorable à la technologie tramway en lieu et place du métro car, en ce qui concerne les objectifs attachés aux transports collectifs, la solution métro ne lui semblait pas pouvoir résoudre les problèmes d'amélioration de la desserte générale dans un délai convenable. Mais, autant que la "superstructure", c'était sans doute la "structure" du champ qui n'était pas alors propice à cette évolution.

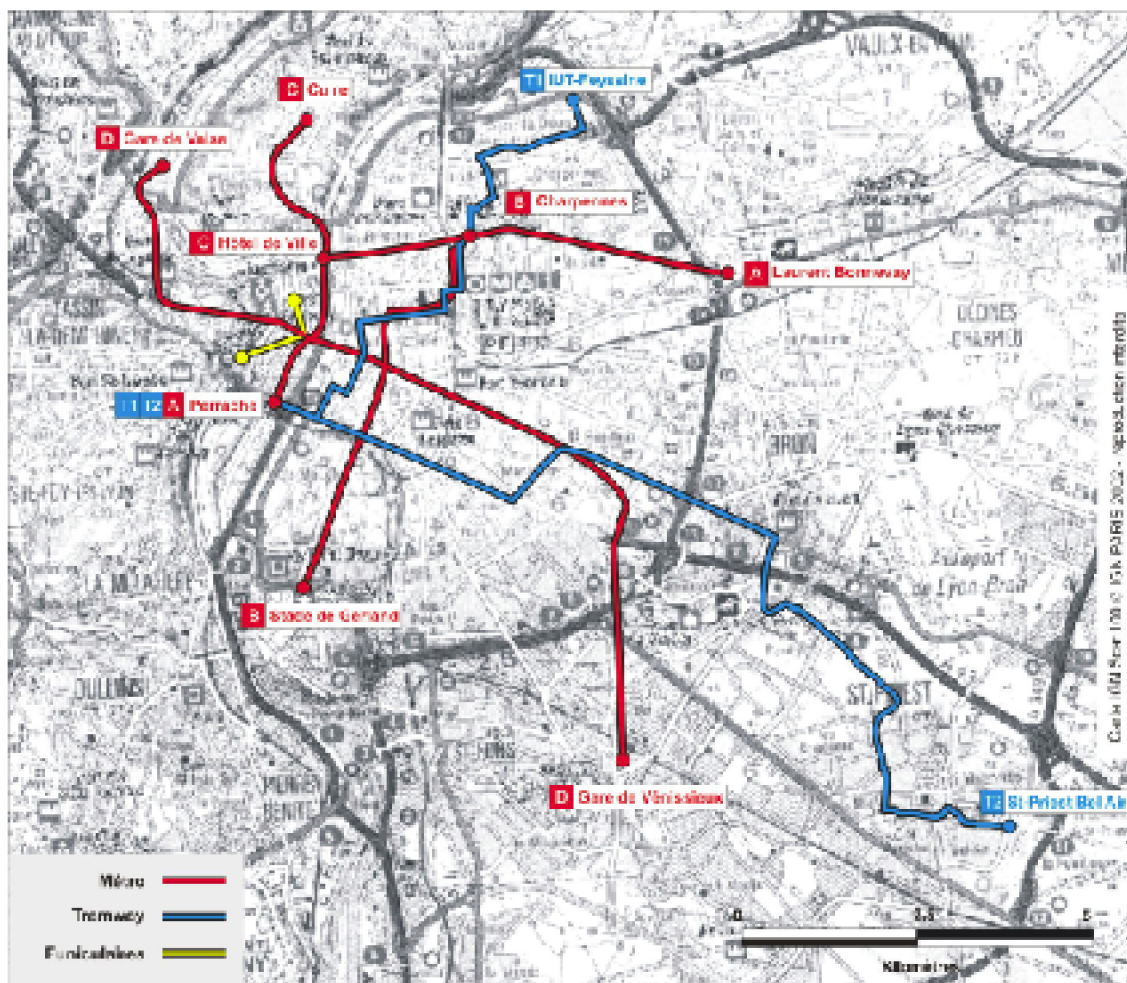


Figure 59 - Le réseau de transports collectifs en site propre de l'agglomération lyonnaise après la mise en service des deux premières lignes de tramway

Source : CETE de Lyon

Pour Jean-Marc Offner, « les transports collectifs en site propre (...) constituent un élément du type européen de la centralité urbaine. »¹⁰⁵⁵ En élargissant leur périmètre de desserte à des espaces moins centraux, le tramway obéit donc, autant qu'il participe, à une logique d'expansion spatiale de cette centralité. A travers cet équipement, la *city* tente alors de soutenir la création d'un noyau élargi au sein de l'*urbs*. En rapprochant les espaces du centre et de la première couronne et en assurant leur mise en réseau, « le tramway est porteur de gains symboliques d'agglomération, y compris pour ceux qui ne l'utilisent jamais. »¹⁰⁵⁶ Parce que, par rapport au métro, il dessert quelque peu l'étai des

¹⁰⁵⁵ 1993, op.cit., p.239.

¹⁰⁵⁶ G. DUBOIS-TAINE, in G. Dubois-Taine et al., op.cit., p.19.

contraintes financières et abaisse le seuil de densité requis pour les espaces desservis¹⁰⁵⁷, ce mode s'intègre plus facilement dans les dynamiques de recomposition à l'œuvre dans l'espace métropolitain, ce qui explique pour partie qu'il soit investi par les nouvelles stratégies développées au sein du champ urbain.

En s'inscrivant visiblement et intégralement dans l'espace urbain, le tramway ne participe pas uniquement à une desserte fine des territoires mais également à leur requalification. Son implantation se présente comme l'occasion d'une restructuration spatiale le long de son tracé et s'inscrit directement dans la perspective d'un réaménagement de l'espace public. Il permet de repenser l'ensemble des fonctions de la rue, d'engager une action en faveur de la revalorisation et de l'amélioration du cadre de vie des quartiers desservis, et peut participer à leur redynamisation résidentielle, économique ou commerciale. A Lyon, les opérations d'aménagement urbain qu'il entraîne dans son sillage sur la rive gauche du Rhône s'inscrivent là encore dans une stratégie qualitative, porteuse d'une indéniable symbolique de centralité.

Enfin, le tramway n'est pas qu'un projet urbain mais il est aussi un projet de transport qui entend être à la fois incitatif et dissuasif dans l'adoption de nouveaux comportements de mobilité. Les sites propres de surface sont en effet un des moyens les plus efficaces de reconquête de part de marché pour le transport collectif. Tant par les performances qu'ils proposent en termes de régularité et de rapidité, que par la lutte qu'ils engagent avec l'automobile pour le partage de la voirie notamment aux heures de pointe, ils sont l'expression d'une politique de déplacements plus que d'infrastructures. Le retour en grâce du tramway coïncide donc avec un mouvement de "réparation" d'une ville construite pour l'automobile, que ce soit par les aménagements qui l'accompagnent ou, plus globalement, par une volonté de réduction de l'usage de la voiture particulière grâce à une redistribution du territoire de circulation. D'où l'opposition parfois farouche à ce projet des agents les plus attachés au primat de l'automobile.¹⁰⁵⁸

¹⁰⁵⁷ D'après différentes données fournies par le CERTU (*Maîtrise d'ouvrage et financement des transports en commun en site propre. Résultats d'enquêtes auprès des autorités organisatrices de transport*, 1999 ; *Les modes de transports collectifs urbains. Éléments de choix par une approche globale du système*, 2004), on peut estimer que le coût d'investissement d'un tramway est d'environ 20 millions d'euros du kilomètre, tandis qu'il faut compter 70 millions d'euros du kilomètre pour un métro classique et 100 pour un métro automatique. Les coûts d'exploitation respectent cette même proportion, puisqu'on considère qu'ils sont de l'ordre de 300.000 euros par an pour un kilomètre de tramway et d'un million d'euros par an pour un kilomètre de métro. Par ailleurs, les caractéristiques intrinsèques d'un métro à grand gabarit le prédestinent normalement à des volumes quotidiens de voyageurs allant de 100.000 à 400.000 voyageurs par jour. Toutefois, entre 100.000 et 150.000, le choix d'un métro léger type VAL apparaît comme une solution plus adaptée. Quant au choix d'un tramway, il se justifie pleinement pour des fréquentations quotidiennes allant de 40.000 à 90.000 voyageurs.

¹⁰⁵⁸ A Lyon, les grands agents économiques, comme la CCI et le GIL, ont émis un avis négatif sur le tramway et les commerçants s'y sont également largement opposés : au-delà des perturbations liées aux travaux, ce moyen de transport était synonyme, pour ces derniers, de restriction de voirie et d'atteinte à la circulation automobile ; attachés à maintenir une accessibilité automobile maximale, ils ont notamment déposé un recours en annulation de la déclaration d'utilité publique. Enfin, devant l'avancée du projet, il a souvent été proposé de minimiser la gêne à l'égard des flux de voitures particulières en faisant passer le tramway dans les petites rues adjacentes plutôt que sur les grands axes.

Au-delà de l'incontestable rupture que constitue la résurgence du tramway dans le politique de déplacements de l'agglomération lyonnaise, ce développement soutenu d'axes lourds de transports collectifs témoigne toutefois d'une certaine continuité, celle d'une stratégie d'investissement dans des équipements dotés d'une forte image de marque.

Cette notion d'image de marque est sans doute un des facteurs qui permet aux collectivités locales de contourner, avec le tramway, les difficultés inhérentes à la réalisation de sites propres sur voirie.¹⁰⁵⁹ C'est aussi ce qui les pousse à poursuivre ponctuellement l'extension du réseau de métro, considéré comme un équipement d'agglomération structurant au fort potentiel économique.¹⁰⁶⁰ C'est enfin ce qui place le tramway dans une perspective d'équipement de substitution au métro, davantage axé sur une fonction socio-spatiale de renforcement de solidarités élargies. En s'additionnant les unes aux autres, ces infrastructures s'affirment alors comme des éléments de valorisation métropolitaine. Lorsqu'ils soulignent que « Lyon doit avoir l'ambition des grandes métropoles européennes et jouer à la fois le métro, le tramway et le trolleybus ou le bus »¹⁰⁶¹, les élus du Grand Lyon accèdent à cette idée qui veut que « ce qui est en cause, c'est bien l'ensemble du système des déplacements, désormais partie intégrante de l'image internationale des grandes villes au même titre et peut-être plus encore que les grandes opérations d'urbanisme et les grands équipements de prestige. »¹⁰⁶² Simplement, les édiles tendent encore à considérer moins l'efficacité globale du système de transports collectifs que la visibilité particulière de certaines opérations, tant il est vrai que la "chose politique" s'alimente de symboles. Ainsi, plus de cinq ans après l'adoption de son PDU, l'agglomération lyonnaise ne peut que constater l'importance des chantiers qu'il lui reste à engager en matière de transports publics. L'amélioration de la vitesse commerciale des bus n'a pas été entreprise, notamment par l'intermédiaire de la résorption des points noirs qui était projetée.¹⁰⁶³ La desserte des quartiers sensibles par des lignes fortes reste à assurer, dans la mesure où il y est davantage question de solidarité locale que de « l'image internationale des villes ». Le report de la réalisation de la ligne de tramway entre la Part-Dieu et les Minguettes à Vénissieux, consécutif à la fin annoncée des subventions de l'État aux transports collectifs¹⁰⁶⁴, illustre d'ailleurs bien la

¹⁰⁵⁹ Pour l'heure, en l'absence de tramway, seul l'équipement en trolleybus moderne semble véritablement apparaître comme un pis-aller acceptable pour organiser la réservation de voies aux transports collectifs. Ces véhicules, présents dans l'agglomération lyonnaise depuis 2002, doivent notamment équiper les futures lignes fortes entre la Part-Dieu, la Cité Internationale et Rillieux-la-Pape (A5, devenue C1-C2) et entre Vaulx-en-Velin et Saint-Paul (A3, devenue C3).

¹⁰⁶⁰ Après le prolongement de la ligne B du métro à Gerland en 2000, c'est désormais celui de la ligne A à Vaulx-en-Velin, jusqu'au quartier de La Soie, qui est programmé.

¹⁰⁶¹ C. PHILIP in *Bulletin officiel de la communauté urbaine de Lyon*, séance publique du 16 juin 1998.

¹⁰⁶² M. BURDEAU, D. ROBERT, op.cit., p.81.

¹⁰⁶³ Sur le réseau de surface, même la vitesse des tramways apparaît faible. Avec 14 km/h de vitesse commerciale en 2001, la ligne 1 détient en effet un triste record : celui du tramway le plus lent de France.

nature des priorités locales, davantage tournées vers les projets reliant la Part-Dieu à l'est de l'agglomération et à l'aéroport Saint-Exupéry.¹⁰⁶⁵ Pour l'heure, en ne faisant porter les efforts de la collectivité que sur quelques dizaines de kilomètres pris à la voiture, le développement du tramway a permis d'allier « pour ses promoteurs un coût politique limité – car on ne « traite » qu'une vingtaine de km de voirie –, une forte visibilité à travers un objet technique bénéficiant d'un effet de mode et une concentration des gains sur un petit nombre d'acteurs. »¹⁰⁶⁶

Portée par le poids de l'organisation de la mobilité dans le champ urbain, la vigueur des enjeux liés aux déplacements suscite finalement le développement de nouvelles stratégies¹⁰⁶⁷ mais se traduit encore essentiellement par des aménagements significatifs souvent spectaculaires, qui tentent de concilier l'amélioration de la qualité de vie urbaine avec les préoccupations relatives à l'activité économique et au rayonnement de

¹⁰⁶⁴ A travers ses subventions, l'État français a été un important promoteur du développement des transports collectifs en site propre observé ces dernières années. Jusqu'en 2003 et l'annonce de la suppression de ces aides financières, il pouvait prendre en charge jusqu'à 40% de la réalisation d'une ligne de bus en site propre, 30% d'un tramway sur rail ou encore 20% d'une ligne de métro classique.

¹⁰⁶⁵ Il s'agit des deux lignes de tramway LEA et LESLYS, la première devant relier la Part-Dieu à Meyzieu en utilisant l'emprise du chemin de fer de l'est lyonnais, la seconde étant envisagée par son maître d'ouvrage, le Conseil Général, comme une desserte express entre la Part-Dieu et l'aéroport de Saint Exupéry.

¹⁰⁶⁶ B. JOUVE, A. PARENNE, op.cit., p.106.

¹⁰⁶⁷ L'adoption de stratégies fortes en matière de déplacements urbains revêt en effet de plus en plus d'importance dans le jeu politique local. L'ancien maire de Lyon et président de la Communauté Urbaine, Michel Noir, en avait fait un des principaux axes de son mandat et n'avait alors guère laissé d'espace à son vice-président chargé des déplacements urbains. Si, au niveau de la répartition symbolique des pouvoirs, la situation s'est avérée fort différente avec Raymond Barre, c'est aussi parce que ce dernier n'entendait pas briguer de second mandat. L'élus communal chargé des déplacements urbains, Christian Philip, s'est ainsi retrouvé dans une position forte dans le jeu politique local. Dans la lutte entre les prétendants à la succession de l'ancien premier ministre, il a fait des questions de déplacements son principal argument. Avec le PDU, le projet de tramway a été emblématique de sa stratégie. Dans cette optique, la communication autour de cette réalisation, dont les deux premières lignes ont été mises en service six mois avant les élections municipales de 2001 « pour que C. Philip apporte ainsi la preuve de sa capacité de gestionnaire et d'animateur d'un projet aussi complexe et qui engage l'avenir de l'agglomération » (in B. Jouve, A. PARENNE, op.cit., p.100), a été particulièrement soignée : présentation du matériel en 1999 à la foire de Lyon, forum sur les déplacements urbains organisé avec la population durant les travaux et inauguration initialement programmée pour le 8 décembre 2000, jour de la fête des Lumières. Quant au positionnement de celui qui est longtemps apparu comme le candidat le plus sérieux à la mairie de Lyon, Henri Chabert, adjoint à l'urbanisme et ancien fidèle lieutenant de Michel Noir, il a suivi une logique de différenciation, critiquant largement le tracé et le choix du tramway, s'appuyant pour ce faire sur les agents les plus opposés à cette réalisation et se déclarant favorable à la poursuite de la politique de prolongement du métro de la précédente mandature. Après que ces deux prétendants aient été écartés de la course électorale, les débats autour du tramway se sont fait moins vifs, même si sa mise en service n'a pas été épargnée par les ennuis techniques. Néanmoins, les questions de déplacement n'ont guère quitté le cœur des débats. A titre d'indication, à la question « quel est, selon vous, le problème qui doit être résolu en priorité à Lyon ou ses alentours ? », le premier sondage préélectoral, publié en novembre 2000 par le magazine Lyon Capitale, donnait à voir un net trio de tête : la circulation automobile à 67%, l'insécurité à 32% et la pollution à 27%.

l'agglomération. C'est cette ultime dialectique qui dessine les contours d'un territoire de l'automobile-contestée qui, à Lyon, s'inscrit dans une philosophie que l'on peut synthétiser ainsi : « maîtriser le développement de la voiture, non pas du tout pour imaginer une ville sans voitures mais justement pour que la voiture reste demain utilisable. »¹⁰⁶⁸

7.2.2.2. Lille ou les limites de la confiance absolue dans les "transports nouveaux"

On présente souvent Lille comme une des rares villes françaises¹⁰⁶⁹ à ne pas avoir abandonné le tramway durant les Trente Glorieuses. Si tel est bien le cas, le recul de ce mode y a été néanmoins spectaculaire : en 1966, toutes les lignes qui sillonnaient auparavant le centre de Lille ont disparu, remplacées comme à Roubaix et à Tourcoing par des autobus ; seul subsiste alors le "Mongy"¹⁰⁷⁰, qui relie Lille à Roubaix et Tourcoing depuis 1909 par un tracé en forme de fourche. A l'orée des années 70, l'offre de transports collectifs dans l'agglomération est donc essentiellement composée de deux réseaux de bus, organisés de manière indépendante sur les périmètres respectifs de Lille et de Roubaix-Tourcoing.

Dans ce contexte, l'OREAM-Nord, puis la CUDL et l'EPALE¹⁰⁷¹ vont tour à tour s'inquiéter des lacunes observées en matière de transports collectifs en site propre. L'originalité de ces préoccupations tient ici à leur inscription dans un mouvement néo-scientiste et technologique qui voit se développer les recherches sur les "transports nouveaux".¹⁰⁷² L'EPALE notamment, « comme les autres établissements publics de ville nouvelle, est dirigée par un haut fonctionnaire qui s'inspire des idées reçues aux Etats-Unis. Il n'envisage pas de tramway, mode considéré comme "dépassé". »¹⁰⁷³ Un concours est donc lancé pour relier Villeneuve d'Ascq à Lille par « un système à petit gabarit, rapide, automatique et très fréquent ». ¹⁰⁷⁴ Sous les auspices du laboratoire du professeur Gabillard, qui met au point le système d'automatisme à l'Université des

¹⁰⁶⁸ C. PHILIP in *Bulletin officiel de la communauté urbaine de Lyon*, séance publique du 16 juin 1998.

¹⁰⁶⁹ avec Marseille et Saint-Etienne.

¹⁰⁷⁰ tramway appelé localement ainsi du nom de son créateur, Alfred Mongy.

¹⁰⁷¹ l'Etablissement Public d'Aménagement de Lille-Est, responsable de la réalisation de la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq.

¹⁰⁷² Il traduit la confiance absolue que l'on place alors dans le progrès technique pour résoudre les problèmes de transport urbain et proposer des alternatives à l'automobile. Soutenus par des subventions gouvernementales, plusieurs grandes firmes industrielles et des bureaux d'étude s'engagent dans des recherches coûteuses pour réaliser des prototypes de véhicules sur coussin d'air, à sustentation magnétique ou sur pneus mais dotés de systèmes de guidage. On pense à l'époque que la solution aux problèmes de déplacements urbains passera par ces modes nouveaux qui, dans le VI^e Plan, font encore l'objet d'une enveloppe financière de 400 millions de francs (61 millions d'euros) ; « comme l'a fait remarquer Jacques de Barrin : "l'administration se comportait comme un enfant rêveur devant la vitrine d'un magasin de jouets" » (in J.C. ZIV, C. NAPOLEON, op.cit., p.48).

¹⁰⁷³ *ibid.*, p.185.

Sciences et Techniques de Lille, et de la société Matra, qui assume le risque technique et industriel de ce projet, deux prototypes de ce qu'on appelle déjà le VAL¹⁰⁷⁵ sont réalisés et testés avec succès. En 1974, suite au SDAU, la CUDL établit de son côté le plan d'un futur réseau de métro qui doit compter à terme quatre lignes. Il intègre notamment le principe d'une liaison entre Lille et Villeneuve d'Ascq, qui va finalement amener à retenir la technologie du VAL¹⁰⁷⁶ pour l'ensemble du réseau métropolitain.

« La réalisation du V.A.L. est, en définitive, un événement fondamental dans l'histoire des transports urbains ; en effet, c'est le seul rescapé de tous les nouveaux systèmes de transport urbain expérimentés au début des années 1970 : Aérotrain, URBA, POMA 2000, Aramis, Trans 18... »¹⁰⁷⁷ Cette exception lilloise ne tient pas tant à des spécificités techniques qu'à la façon dont le projet a été localement pris en charge pour devenir une réalisation portée *in fine* par les élus locaux, dimension qui a constitué la lacune essentielle des autres expériences de "transports nouveaux". En la matière, l'impulsion de la communauté urbaine et de son président, Arthur Notebart, s'est révélée déterminante.¹⁰⁷⁸ Toutefois, ce dernier n'a fait « que traduire, selon ses propres mots rapportés par Nicolon, "une série d'éléments non dits, non écrits, mais qui sont "dans l'air" et se sentent". »¹⁰⁷⁹ Cette référence à une sorte de vérité subjective de l'environnement décisionnel masque en fait ce que cette réalisation doit à la conjonction de plusieurs conditions structurelles : l'implication de scientifiques locaux et l'engagement de Matra¹⁰⁸⁰ ont atténué les réticences des édiles à jouer une partie de leur avenir politique sur ce qui pouvait alors apparaître comme un jouet incertain ; institutionnellement surtout, rien n'aurait été possible sans une convergence politique certaine entre une volonté étatique de relance des transports collectifs, les stratégies de rattachement et de desserte de la ville nouvelle développées par l'EPALE et les enjeux relatifs à l'organisation des déplacements à l'échelle d'une communauté urbaine en quête d'affirmation¹⁰⁸¹ ; cette dernière institution trouve enfin dans l'instauration du versement transport¹⁰⁸² les moyens d'engager ce chantier, avec des objectifs qui sont aussi symboliques puisqu'il s'agit de réaliser le premier mode collectif urbain entièrement automatique du monde.

¹⁰⁷⁴ G. DELBAR, *La ville nouvelle de Lille-Est*, Thèse de troisième cycle de géographie, Lille, décembre 1977, cité in A. Barré, 1980, op.cit., p.215.

¹⁰⁷⁵ pour Villeneuve d'Ascq-Lille.

¹⁰⁷⁶ Le sigle change alors de signification pour devenir l'abréviation de Véhicule Automatique Léger.

¹⁰⁷⁷ A. BARRÉ, 1980, op.cit, p.216.

¹⁰⁷⁸ « Après 1974, sous la présidence de Giscard d'Estaing, on ralentit l'étude des transports nouveaux et seul le VAL est maintenu, surtout parce qu'il est pris en charge par la CUDL » (in J.C. ZIV, C. NAPOLEON, op.cit., p.186).

¹⁰⁷⁹ *ibid.*, p.185.

¹⁰⁸⁰ qui a assumé la maîtrise technique, le risque industriel et s'est engagé à participer à l'exploitation du VAL.

¹⁰⁸² Le taux du versement transport est porté en 1979 au maximum prévu par la loi, soit 1,5%.

Les débats n'en furent pas moins vifs tout au long d'un processus décisionnel qui fut tout sauf linéaire et qui amena Pierre Bruyelle à parler de « la saga du métro »¹⁰⁸³. Au tracé initial Nord-Sud préconisé par l'OREAM et le SDAU pour la première ligne de métro s'est substituée la liaison Est-Ouest du VAL entre la Cité Scientifique installée à Villeneuve d'Ascq et le Centre Hospitalier Régional de Lille, via la gare de Lille.¹⁰⁸⁴ Le versant Nord-Est de la métropole devra quant à lui attendre la fin des années 90 pour être desservi par la ligne 2 du métro. Enfin, par un biais dont la géopolitique locale a parfois le secret, cette extension du réseau métropolitain conduira parallèlement à moderniser le tramway rescapé qui relie lui aussi les trois pôles originels de la métropole.¹⁰⁸⁵ Entre le début des années 80 et la fin des années 90, l'offre de transports collectifs en site propre

¹⁰⁸¹ Cette convergence n'exclut pas pour autant les conflits ponctuels et les entraves éventuelles. Ainsi, alors que la déclaration d'utilité publique de la première ligne de métro est signée (en 1976), le Ministère des Transports refuse d'entériner la concession signée avec TRAMENOR (Compagnie des Transports Métropolitains du Nord) pour la construction, le financement et l'exploitation du VAL « en vertu d'une loi désuète sur les chemins de fer et voies ferrées datant de 1913 qui fut, à la suite de cet exemple, abrogée » (A. NOTEBART, "Mieux vivre en Communauté : l'histoire d'une décision", in *Transports*, n°320, décembre 1986, p.591). La CDUL décide finalement d'assumer elle-même la réalisation du métro, en coordination avec l'EPALE qui est maître d'ouvrage du système VAL et en assurant celle des aménagements qui ne sont pas liés à ce système, tout cela avec le soutien de subventions de l'Etat.

¹⁰⁸³ in *La Communauté Urbaine de Lille. Métropole du Nord-Pas-de-Calais*, Paris, La Documentation Française, Notes et Etudes Documentaires, n°4936, 1991.

¹⁰⁸⁴ Très vite, « des élus de Roubaix-Tourcoing et la Chambre de Commerce contestèrent la priorité accordée à la ligne n°1 tant pour des raisons de principe que pour des motifs économiques. Ce choix leur paraissait peu conforme avec le SDAU qui prévoit de faire de la liaison Lille-Roubaix-Tourcoing "la véritable épine dorsale de la Métropole". Par ailleurs, la Chambre de Commerce, considérant que le trafic potentiel entre la gare de Lille et la Cité Scientifique était nettement inférieur à celui entre Lille, Roubaix et Tourcoing, proposait que le tronçon CHR-Gare de Lille de la ligne n°1 soit prolongé vers Roubaix et Tourcoing et non vers Villeneuve-d'Ascq » (in A. BARRE, 1980, op.cit., p.215). Cependant, l'importance prise par la ville nouvelle dans le développement du projet de VAL ne permettait guère à la communauté urbaine, qui s'était saisi de cet héritage, de retenir une telle option. La ligne 1 entre Villeneuve d'Ascq et Lille sera mise en service en 1983-1984.

¹⁰⁸⁵ Tout commence en fait avec les débats autour du tracé de la ligne 1 : les habitants de Mons-en-Barœul avaient exprimé lors de l'enquête publique des observations défavorables à l'égard d'un passage en viaduc du VAL sur leur commune, ce qui avait amené la CUDL à lui préférer un itinéraire en tranchée couverte... par Hellemmes. Les tergiversations au cours des discussions sur le tracé de la ligne 2 n'en furent que plus nombreuses. Deux options étaient envisagées, sans qu'une orientation claire ne se dégage : relier Lille à Roubaix et Tourcoing en empruntant l'itinéraire du tramway auquel le VAL se substituerait ou en privilégiant une solution alternative qui, à l'occasion, desservirait Mons-en-Barœul. Alors que ces hésitations freinent l'avancée du dossier, Arthur Notebart fait adopter en 1984 le tracé d'une ligne 1 bis qui relie la gare de Lille à Lambersart en passant par Lomme, commune dont le président de la CUDL est le maire. Inaugurée en 1989, cette ligne constitue l'ébauche de la ligne 2 sans trancher entre les deux options de prolongement. Après l'élection du maire de Lille, Pierre Mauroy, à la tête de la CUDL, le dessin de la ligne 2 est enfin arrêté en 1990 : Mons-en-Barœul réclame le VAL et l'obtient et, en contrepartie, les communes qui se trouvent sur l'itinéraire du tramway voient ce dernier maintenu et modernisé. Le nouveau tramway est mis en service en 1994, tandis que la ligne 2 du VAL dessert Mons-en-Barœul en 1995 et atteint son terminus, le Centre Hospitalier Dron à Tourcoing près de la frontière belge, à la fin de l'année 2000. Cette seconde ligne s'étend sur 32 km et compte 44 stations.

s'est donc considérablement étoffée dans l'agglomération lilloise ; mais avec quels résultats et selon quelle logique territoriale ?

Alain Barré estime en premier lieu que le métro peut se prévaloir d'une indéniable réussite technique et commerciale : « grâce à sa fiabilité et à sa vitesse commerciale qui avoisine les 35 km/h, le VAL a réhabilité l'image de marque des transports collectifs dans l'agglomération lilloise et suscité des transferts modaux. Ainsi, lors d'une enquête, en 1986, 30% des usagers du métro déclaraient qu'ils auraient pu effectuer leur déplacement en voiture, alors que ce taux n'était que de 10% dans les autobus. »¹⁰⁸⁶ Présentant un profil beaucoup plus diversifié, les usagers du VAL ne se réduisent pas aux seuls captifs des transports collectifs.¹⁰⁸⁷ Ce mode a réussi à attirer une nouvelle clientèle vers le transport public, notamment des automobilistes séduits par une vitesse commerciale et par des fréquences qui apparaissent compétitives.¹⁰⁸⁸ « Cette réussite s'est transformée en succès commercial pour Matra, le concepteur du VAL, puisque ce système de transport a été adopté par d'autres villes françaises et étrangères »¹⁰⁸⁹, étoffant la palette des choix offerts aux élus locaux en matière de site propre.¹⁰⁹⁰

Cet outil n'en conserve pas moins les caractères et donc l'ambiguïté fondamentale des infrastructures de type métro. Qu'il circule en souterrain dans le centre ou en viaduc lorsque l'environnement urbain le permet, il abandonne d'autant plus la voirie aux automobilistes que la réorganisation du réseau de bus, qui en toute logique l'accompagne, libère encore de l'espace dans les zones denses. Cette réorganisation s'opère certes à moyens constants, ce qui fait que les kilomètres économisés grâce au

¹⁰⁸⁶ A. BARRÉ, 1995, op.cit., p.130.

¹⁰⁸⁷ Toujours en 1986, 51% des usagers du VAL possèdent le permis de conduire.

¹⁰⁸⁸ L'enquête de 1986, réalisée après la mise en service de la première ligne, montre « que 50% du trafic actuel du métro est composé de nouveaux voyages qui ne se seraient pas effectués auparavant en transports en commun. Dans un quart des cas, il s'agit d'un accroissement de mobilité, et dans les trois autres quarts, d'un transfert modal. (...) Cela ne représente qu'environ 2% de la circulation automobile des résidents de l'agglomération mais cela veut dire qu'au moins 3 000 automobilistes abandonnent chaque jour leur véhicule au profit du métro pour se rendre dans le centre de Lille » (in C. RAT, J.L. BEAUSSART, "Un réseau organisé : les TCC", in *Transports*, n°320, décembre 1986, p.659). L'enquête réalisée par la suite sur le premier tronçon de la deuxième ligne témoigne, avec 37%, d'une proportion de report modal tout à fait similaire dans la fréquentation de la ligne 1 bis. Il faut dire qu'entre les petites rames très fréquentes et rapides du VAL et les grandes rames moins fréquentes du métro classique, le premier se distingue par la qualité de service proposée : l'automatisme intégral permet en effet d'associer des temps d'attente et des temps de parcours réduits à une plus grande adaptabilité de l'offre de transport aux pointes et aux creux du trafic.

¹⁰⁸⁹ A. BARRÉ, "L'évolution de la mobilité dans les grandes agglomérations françaises", in *Hommes et Terres du Nord*, 1992-1, p.30.

¹⁰⁹⁰ Le VAL se présente souvent comme une voie médiane entre le métro lourd et le tramway, que ce soit au niveau des trafics à écouler ou de son coût (variable il est vrai selon le type d'insertion dans l'espace étant donné que, par rapport à la solution du viaduc, le passage en tranchée couverte coûte à peu près 1,7 fois plus cher et l'option souterraine environ 3,4 fois plus cher ; à Lille, le coût du VAL se rapproche d'ailleurs de celui d'un métro puisqu'il est de l'ordre de 20 milliards de francs, soit 3 milliards d'euros, pour 45 kilomètres de voies).

méto sont redéployés sous forme d'augmentation des fréquences ou d'allongement des circuits. Mais le territoire ainsi concédé à l'automobile dans les espaces qui lui sont a priori le moins favorables constitue une donnée importante dans l'évolution des déplacements urbains. Malgré les quelques 20 milliards de francs (3 milliards d'euros) d'investissement mobilisés pour la réalisation des deux lignes de VAL et l'augmentation de la fréquentation des transports collectifs qui en a résulté ¹⁰⁹¹, les déplacements automobiles dans l'agglomération lilloise ont jusqu'à présent continué à croître plus rapidement et à gagner des parts de marché dans les déplacements motorisés. ¹⁰⁹² On peut alors considérer que, du point de vue de la seule politique de déplacements urbains, les investissements consentis présentent un bilan relativement décevant – ainsi que l'illustre une comparaison avec d'autres agglomérations françaises (figure 60) –, ce qui explique que l'accent soit aujourd'hui mis sur la nécessité de les valoriser.

Source : Les chiffres clés du transport urbain en 1993 – Union des Transports Publics

En fait, conformément aux principes territoriaux précédemment évoqués, la déficience essentielle des transports en commun lillois réside dans le réseau de surface. Alors que la structure urbaine de l'agglomération avantage déjà l'automobile, l'espace que le VAL laisse par défaut aux véhicules individuels et les insuffisances de l'offre de transports collectifs de surface ¹⁰⁹³ sont des éléments qui aggravent cette situation. A l'exception de la dernière ligne de tramway, rescapée sur un territoire qui lui est favorable ¹⁰⁹⁴, les performances du réseau de surface pâttissent par ailleurs de sa faible protection à l'égard de la circulation automobile. Pour satisfaire les ambitions du *schéma directeur de développement et d'urbanisme* ¹⁰⁹⁵, le PDU évoque donc moins aujourd'hui la nécessité d'un accroissement de l'offre de transports collectifs qu'une réorientation des stratégies d'attractivité. Dans cette optique, le réseau de bus fait l'objet d'une attention particulière : une charte bus a été élaborée afin d'améliorer la vitesse commerciale de ce mode ¹⁰⁹⁶ ; et l'instauration de douze itinéraires à haut niveau de service est prévue sur les lignes les

¹⁰⁹¹ Le VAL lillois a été un vecteur incontestable de croissance de l'usage des transports collectifs. Depuis sa mise en service, la progression de la fréquentation sur l'ensemble du réseau a été importante puisqu'elle est passée de 42 millions de déplacements annuels en 1982 à 77 millions en 2000.

¹⁰⁹² Entre 1976 et 1987, alors que la première ligne du VAL a été mise en service entre-temps, la part de marché des transports collectifs et de la voiture particulière est passée respectivement de 12,4% à 11,5% et de 75,2% à 85,5%. Il est notamment révélateur de constater que « l'étude d'impact de la mise en service de la ligne n°1 du métro sur la circulation automobile réalisée par la CUDL entre 1982 et 1984 indique que le trafic automobile a crû de 2 à 8 % entre 1982 et 1984 sur les lignes écran concernées par le métro entre Lille et Villeneuve d'Ascq » (in CETE Nord-Picardie, 1997, op.cit., p.9).

¹⁰⁹³ Le réseau de surface de la métropole lilloise présente en effet « un niveau d'offre de qualité inégale et globalement faible en comparaison d'autres agglomérations françaises (15,7 voitures x kilomètres – y compris le tramway – par habitant, contre 35,2 pour le réseau de surface lyonnais par exemple) » (in CETE Nord-Picardie, 1997, op.cit., p.29).

¹⁰⁹⁴ Ce territoire, c'est le grand boulevard entre Lille, Roubaix et Tourcoing, conçu pour intégrer ce mode sans trop de gêne pour la circulation automobile.

¹⁰⁹⁵ qui prévoit de doubler en vingt ans le nombre de déplacements en transport en commun dans l'arrondissement de Lille.

plus fréquentées, dessinant un réseau d'axes forts de 60 kilomètres qui doit présenter à terme des performances proches de celles d'un tramway, grâce à une augmentation des fréquences et à une amélioration des conditions de circulation permise par des mesures comme la priorité aux feux tricolores ou le passage en site propre. Ces dispositions doivent conduire à valoriser les infrastructures lourdes en développant l'interconnexion du réseau et en améliorant la compétitivité des transports collectifs sur des axes identifiés comme étant à fort potentiel de développement (figure 61).

Car, jusqu'à présent, le développement des transports collectifs s'est davantage inscrit dans une stratégie urbaine que dans une optique de gestion performante des déplacements. Ainsi le corridor d'infrastructures qui est censé "structurer" l'agglomération n'échappe pas à la question de l'efficacité d'une telle profusion de moyens – un tramway, un métro et un TER – sur un même axe. De plus, outre le fait que le fonctionnement de la ligne 2 du métro obéit pour l'essentiel à une logique de juxtaposition de sections ayant leur clientèle propre, « les tracés du VAL et du tramway sont tels que, pour certaines relations, "les missions de ces deux modes apparaissent plus redondantes que complémentaires" (Menerault, 1995). »¹⁰⁹⁷ Cette configuration en corridor, qui n'est pas sans justifications en termes de stratégie métropolitaine¹⁰⁹⁸, ne se fait-elle donc pas au détriment des besoins et des attentes des habitants de l'agglomération ? Tout à leur souci de matérialisation d'une unité métropolitaine, les transports publics n'oublient-ils pas alors de répondre à la demande réelle de déplacements ?

Ces questions s'adressent d'abord au VAL et à la place qu'il occupe dans la politique de déplacements de l'agglomération, dans la mesure où son développement a tenu autant de la promotion d'une image de progrès et de modernité – permettant à la métropole lilloise de s'éloigner d'un cliché tenace de vieille région industrielle en crise – que de préoccupations relatives aux transports urbains. En misant de manière trop exclusive sur ce mode, la politique lilloise de transports collectifs a pour l'instant davantage proposé un palliatif paré de l'éclat de

¹⁰⁹⁶ Fondée sur le constat que la durée d'un trajet en bus est souvent deux fois plus longue que celle du même trajet en voiture, elle regroupe des préconisations d'ordre technique qui doivent notamment être appliquées lors de la rénovation ou de la construction de voiries.

¹⁰⁹⁷ A. BARRÉ, 1995, op.cit., p.132.

¹⁰⁹⁸ Elle traduit une volonté d'unification de l'espace central par la mise en réseau des pôles originels de la métropole mais elle doit également beaucoup aux rapports de force tels qu'ils s'expriment et se cristallisent au sein du champ politique local. Les luttes autour du tracé de la seconde ligne de métro et le processus qui a conduit au maintien du tramway sont là pour le rappeler.

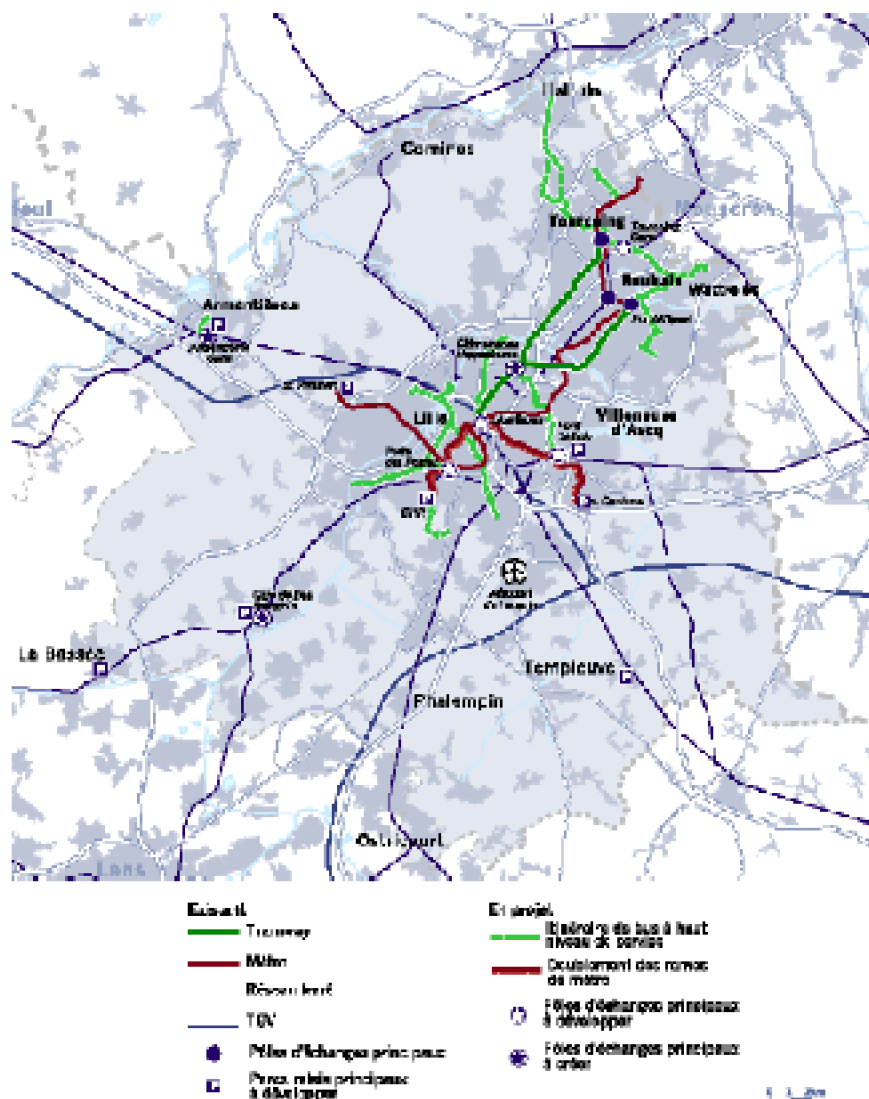


Figure 61 – Les projets de TCSP du PDU de la métropole lilloise à l’horizon 2006

Source : Schéma directeur de développement et d’urbanisme de Lille Métropole, 2002

la technologie, qu’elle n’est parvenue à contester la domination de l’automobile. « Mais peut-être faut-il se résigner à en passer par là pour faire évoluer les organisations, pour surmonter les blocages psychologiques ou politiques. Ainsi doit-on concéder au VAL, au-delà de ses qualités techniques, l’atout de motiver des élus locaux en faveur du transport collectif grâce à une image de marque de "modernité". »¹⁰⁹⁹ Cependant, il reste aujourd’hui aux agents politiques de la métropole à démontrer une réelle capacité à s’engager dans des voies pouvant aller à l’encontre de la représentation classiquement admise, d’une opinion publique volontiers encline à soutenir des efforts en faveur des transports en commun mais plutôt rétive à voir parallèlement sa liberté d’utilisation de la voiture individuelle se restreindre. La réalisation du réseau de bus à haut niveau de

¹⁰⁹⁹ C. LEFEVRE, J.M. OFFNER, 1990, op.cit., p.189.

service, qui rencontre actuellement de nombreuses résistances à l'échelon communal, et le développement à plus long terme du réseau de tramway, à travers notamment les projets de tram-train apparus dans la dernière mouture du *schéma directeur*¹¹⁰⁰, constitueront des indicateurs importants d'une telle évolution stratégique dans le champ des déplacements.

7.2.2.3. Les performances du réseau lourd de surface stuttgartois

Par rapport à nos deux villes françaises, « complètement différent est le parti pris par Stuttgart (...) qui [a] choisi de développer des réseaux de transports en commun essentiellement en surface avec une excellente qualité de service. »¹¹⁰¹

A cet égard, il est toujours étonnant de constater à quel point, après-guerre, « la France est le seul pays d'Europe à démanteler de la sorte son réseau de tramway et elle suit en cela l'exemple des Etats-Unis. »¹¹⁰² Tel n'est pas le cas de l'Allemagne et Stuttgart en est une bonne illustration. La reconstruction de la ville a en effet donné lieu à la préservation des réseaux de tramway, dont le fonctionnement fut rapidement restauré. Il n'est pas forcément facile d'éclairer cette différence fondamentale de représentation et d'attitude à l'égard de ce mode entre les deux pays. Néanmoins, dans cet immédiat après-guerre, la situation économique et sociale d'un état allemand, qui a tout de même attendu près de trente ans avant de rattraper le niveau français de motorisation, en est de toute évidence un facteur explicatif. La conservation de cet outil prépondérant de transport public qu'est le tramway apparaît alors comme une nécessité sociale, sans que cette conservation ne rime toutefois avec conservatisme.

« Le professeur Walther Lambert a été le premier à réfléchir à la transformation du réseau de tramway existant depuis 1868 en un moyen de transport moderne et performant. En 1959, dans un rapport d'expertise établi pour le compte de la ville de Stuttgart, il a conçu un projet de tramway en souterrain. »¹¹⁰³ Cette solution permet certes de libérer de l'espace de voirie là où il est le plus rare, alors que la déferlante automobile se fait plus pressante et que les conflits de circulation s'exacerbent, mais elle s'inscrit également dans la perspective d'un aménagement du tramway en site propre afin de

¹¹⁰⁰ L'insécurité juridique dont a été victime le *schéma directeur* permet aujourd'hui d'observer des changements importants dans son contenu même. Les versions approuvées en 1994 et en 1997 fondaient d'abord la stratégie de développement des transports collectifs sur des prolongements du VAL, y compris en prévoyant à terme de lui faire franchir la frontière belge. Après l'annulation de ce document prononcée en 2000 par le tribunal administratif, la nouvelle mouture amorce des évolutions non négligeables. Enrichie des orientations de la loi SRU et de la réflexion engagée dans le cadre du PDU, elle inscrit la possibilité de transformer, à moyen terme, certaines lignes de bus à haut niveau de service en sites propres plus lourds comme le tramway. Reléguant les projets de prolongement du métro au second plan, elle introduit enfin une grande nouveauté, en envisageant la réalisation d'un réseau de tram-train composé à l'horizon 2008 de six lignes, dont cinq desservant la commune de Lille.

¹¹⁰¹ C. DALMAIS, "Les transports publics à Lyon vus de l'Europe des cités", in *TEC*, n°101-102, juillet à octobre 1990, p.79.

¹¹⁰² J.C. ZIV, C. NAPOLEON, op.cit., p.45.

¹¹⁰³ M. BONZ, "Stuttgart : vers une offre intégrée", in *Transport Public International*, 1997/2, p.78.

préservé sa capacité de fonctionnement et de garantir une offre complémentaire performante à une accessibilité individuelle de masse. D'ailleurs, si le passage en souterrain s'impose dans l'hypercentre, ce transport collectif est maintenu en surface sitôt le city-ring franchi. Dès 1961, le conseil municipal vote le principe de réalisation de ce tramway souterrain (*U-Straßenbahn*) dont les travaux commencent l'année suivante au point nodal de ce réseau émergent qu'est *Charlottenplatz*, à proximité de la *Planie*, le long de la *City-Tangente* Est. Or il faut bien voir ce qu'à cette époque, ce projet comporte d'initiative : Stuttgart est une des premières villes d'Allemagne à proposer une telle perspective pour son réseau de transport public, ce qui est d'autant plus méritoire qu'en matière de transport, les subventions du *Land* sont alors uniquement dédiées à la construction de nouvelles voiries ¹¹⁰⁴ ; ce statut de précurseur a un coût et cette réalisation constitue un "luxe" de plus de 30 millions de DM (15 millions d'euros) pour la commune.

Sensiblement différente est la logique qui a conduit à l'équipement de l'agglomération en un réseau de type RER, le *S-Bahn* ¹¹⁰⁵, tant elle marque l'investissement global et coordonné des pouvoirs publics dont la *Bundesbahn*, la société nationale des chemins de fer, est ici le principal fer de lance. Elle n'en traduit pas moins le même intérêt précoce porté à l'offre de transports collectifs : le projet, élaboré avec la commune de Stuttgart en 1964, fait l'objet d'une convention signée en 1968 entre le *Land* et la *Bundesbahn*, et dans laquelle l'Etat fédéral s'engage financièrement à hauteur de 50% et le *Land* de 30%. ¹¹⁰⁶ Les six lignes en étoile du *S-Bahn*, qui convergent toutes vers la gare centrale, seront progressivement mises en service à partir de 1978 et se présentent comme un outil complémentaire à la desserte de la zone dense, permettant d'améliorer les liaisons avec les noyaux urbains périphériques et d'étendre le rayon d'action des transports collectifs grâce à des dessertes plus fines et plus fréquentes que celles proposées par le chemin de fer régional. ¹¹⁰⁷ Elles s'accompagneront de la création d'un organisme technique de coordination des transports publics à l'échelle de l'aire métropolitaine – le *Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart* (VVS) –, qui associe les exploitants du réseau urbain – la *Stuttgarter Straßenbahnen AG* (SSB) – et suburbain – la *Bundesbahn* – afin notamment d'instituer une tarification commune. ¹¹⁰⁸

¹¹⁰⁴ Néanmoins, le rapport Buchanan relève dès le début des années 60 qu'en Allemagne, « la plupart des villes ne se sont pas contentées de conserver leur système de tramways mais se proposent de le perfectionner. Dans certains cas, on pose de nouvelles voies sur le partie centrale de la chaussée des grands itinéraires ; dans beaucoup d'autres, on projette de les faire passer par des voies souterraines. Cette politique paraît avoir été élaborée avec beaucoup de soin, au cours des années ayant suivi la guerre. Elle a été adoptée et poursuivie bien qu'on ait su que la plupart des autres pays envisageaient d'éliminer leur réseau de tramway » (in C. BUCHANAN et al., Rapport du Groupe de Travail, op.cit., p.175).

¹¹⁰⁵ pour *Schnellbahn*, dont plusieurs grandes agglomérations allemandes se sont vues dotées et dont s'est inspiré le R.E.R. parisien.

¹¹⁰⁶ La part prise en charge par l'Etat fédéral augmentera ensuite pour atteindre 60%, tandis que celle du *Land* sera légèrement revue à la baisse.

¹¹⁰⁷ cf. partie 6-2 pour une analyse des statistiques d'utilisation du *S-Bahn*.

La ville de Stuttgart n'en abandonne pas pour autant ses projets de développement des transports collectifs dans la zone dense. Depuis longtemps, l'idée de construction d'un réseau de métro est dans l'air mais pâtit de prévisions de trafic que l'on estime insuffisantes. Suite au *schéma directeur d'urbanisme* de 1967, qui fait apparaître un sous-dimensionnement des infrastructures de transport public existantes compte tenu des perspectives d'évolution de la population et de la mobilité, le conseil municipal adopte, en 1969, le principe de réalisation d'un véritable réseau métropolitain (*U-Bahn Netz*) dont le plan est adopté en 1972. Cependant, tandis que les travaux du *U-Straßenbahn* dessinent progressivement le réseau souterrain de l'hypercentre, l'investissement nécessaire à la concrétisation de ce plan ¹¹⁰⁹ ne peut être dégagé que dans le cadre du système fédéral coopératif, qui rend plus que jamais décisives les aides du *Bund* et du *Land* pour l'amélioration du trafic urbain. ¹¹¹⁰ Or, en 1975, alors que la crise économique a réduit significativement la manne fédérale et que les prévisions du schéma directeur communal ont été revues à la baisse, aucune subvention n'est en vue pour le métro de Stuttgart. La municipalité décide alors de revoir son projet et propose en 1976 l'adoption d'une solution médiane entre le tramway et le métro, le *StadtBahn* : il s'agit en fait d'un métro léger en site propre intégral, qui s'inscrit dans l'espace selon les principes du *U-Straßenbahn*,

¹¹⁰⁸ Son périmètre correspond au territoire du futur *Verband Region Stuttgart*, à l'exception du *Kreis* de Göppingen qui n'est pas intégré au VVS. Aujourd'hui, cela concerne donc environ 2,3 millions d'habitants. La régionalisation du transport ferroviaire entrée en vigueur en 1996 a entre-temps rendu nécessaire la réorganisation de cette communauté de transport, afin d'encadrer l'exercice des nouvelles compétences dévolues aux collectivités territoriales. Les 26 sièges du VVS se partagent désormais équitablement entre les collectivités (les donneurs d'ordre) et les entreprises de transport (les fournisseurs) : la SSB compte sept représentants, la *Deutsche Bahn* (le nouveau nom des chemins de fer allemands privatisés après la réunification et la fusion de la *Bundesbahn* et de la *Reichsbahn*) cinq et les autres entreprises de transport régional un ; du côté des donneurs d'ordre, le VRS dispose de cinq mandats, le *Land* de deux comme la ville de Stuttgart, alors que les quatre autres *Kreis* en ont chacun un. Cette communauté est à présent tournée vers une activité purement coordinatrice à l'interface des donneurs d'ordre et des entreprises de transport, consistant à intégrer et à coordonner l'offre de transport tout en garantissant le jeu de la libre concurrence.

¹¹⁰⁹ estimé à 900 millions de DM (460 millions d'euros) sur dix ans.

¹¹¹⁰ Ce fédéralisme coopératif se concrétise par la multiplication des conventionnements entre le *Bund* et les *Länder* dans la plupart des politiques publiques. En matière de déplacements de proximité (les questions de mobilité urbaine sont intégrées à la catégorie des transports de proximité ou de courte distance), un impôt sur les carburants a été institué et le budget national destiné à ce secteur se répartit selon les principes définis dans la loi-cadre concernant le financement de la circulation et des transports communaux édictée en 1972 par l'Etat fédéral, la *Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz* (GVFG) : l'Etat se réserve 20% de cette somme pour de grands projets réalisés directement sous sa responsabilité ; les 80% restants sont répartis équitablement entre les transports collectifs et les programmes de construction de routes communales. Néanmoins la logique de distribution de ces 80% obéit à des principes différents. « Les aides financières du *Bund*, destinées à la construction de routes communales, furent distribuées dans les *Länder* en fonction d'une clé de répartition qui s'orientait sur le nombre de véhicules qui étaient immatriculés dans chaque *Land*. Les moyens d'investissement du transport public de proximité de voyageurs (OPNV) furent employés, à l'opposé, selon les besoins, donc d'après une échelle fixe des *Länder*. Le *Bund* réalise des programmes pour les projets du transport public de proximité de voyageurs avec l'accord des *Länder* » (in T. MUTHESIUS, *Le financement du transport de proximité en Allemagne*, Dossier du LET, Article extrait de *Verkehr und Technik*, 1992, n°2, p.7). La part du financement pris en charge par le *Bund* dans ces projets atteint alors 60%.

c'est-à-dire en ne circulant en souterrain que dans l'hypercentre. Ce compromis, qui présente l'avantage de minimiser le coût de construction des infrastructures, est approuvé par le *Bund* et par le *Land*, qui jugent l'option appropriée et suffisante et lui accordent leur soutien financier.¹¹¹¹

Pour prévenir les risques d'utilisation peu efficiente des fonds publics mobilisés par cette nouvelle offre, le ministère fédéral des transports soumet néanmoins la planification des lignes du *Stadtbahn* à l'établissement préalable d'une *conception intégrée des réseaux de transport* à l'échelle du Grand Stuttgart¹¹¹², outil qui doit notamment permettre d'éviter aux différents modes de transport public de se concurrencer.¹¹¹³ Le métro léger, qui est mis en service à partir de 1985, se substitue donc progressivement aux lignes de tramway existantes en proposant un système de qualité supérieure, que ce soit au niveau du confort ou des performances techniques.¹¹¹⁴ Cette transition nécessite des aménagements importants, qui vont de la modification de l'écartement des rails¹¹¹⁵ à la réservation d'une emprise sur voirie, en passant par une conception particulière des stations.¹¹¹⁶ Mais ainsi « les pertes de temps ont pu être réduites de 14% à 1,5% par rapport à 1984, ce qui a permis d'accroître la vitesse commerciale moyenne sur le réseau de métro léger de 20,1 km/h à 25,8 km/h »¹¹¹⁷ en 1997. A ceux qui doutaient que le remplacement du tramway concoure à offrir un système de transport public plus performant, « des progressions en voyageurs atteignant 20% sur plusieurs lignes du métro léger le prouvent de manière évidente. Pour obtenir ces taux de croissance, on n'a pas seulement créé des véhicules de métro léger modernes et attrayants aux yeux des voyageurs, mais on a également aménagé systématiquement la voie de roulement en la

¹¹¹¹ La GVFG permet de financer le développement du réseau de *Stadtbahn*, pris en charge à hauteur de 60% par le *Bund* et de 25% par le *Land*.

¹¹¹² INVK ou *integriertes Nahverkehrskonzept*, arrêté en 1977 à l'issue d'une collaboration entre la ville de Stuttgart et le *Land* du Bade-Wurtemberg sur le périmètre du VVS qui est sur le point d'être institué.

¹¹¹³ Comme nous l'avons vu, cette réflexion intégrée aux mécanismes de planification a en fait pour ambition de considérer l'ensemble des modes de déplacements mécanisés et de combiner leur organisation de la manière la plus efficace possible. Il s'agit donc d'éliminer la concurrence entre les différents modes de transports collectifs urbains, y compris le *S-Bahn*, mais aussi de tenter de réglementer l'interaction entre ceux-ci et la circulation automobile, en limitant la construction de nouvelles voiries susceptibles de concurrencer les infrastructures de transport public.

¹¹¹⁴ Ces performances tiennent notamment à la priorité qui lui est accordée aux feux et au cheminement en site propre protégé dont les tramways ne bénéficient que partiellement.

¹¹¹⁵ En effet, le *Stadtbahn* est un système ferroviaire à écartement normal, alors que le tramway est un mode à écartement métrique. Néanmoins, comme certaines voies, notamment à proximité de l'hypercentre, continuent d'accueillir les deux systèmes, il a fallu organiser parfois un fonctionnement mixte des infrastructures.

¹¹¹⁶ Une partie des premières stations du métro léger a été équipée d'un quai surélevé, permettant de faciliter l'accès à la rame. Plébiscité par les utilisateurs, cet aménagement a ensuite fait l'objet d'une quasi-généralisation.

¹¹¹⁷ M. BONZ, op.cit., p.79.

séparant du reste du trafic pour l'essentiel. »¹¹¹⁸

Sur les douze lignes de tramway qui existaient avant 1985, seule une est encore en service aujourd'hui et son remplacement est programmé pour bientôt. Avant la fin de la décennie, ce mode historique aura donc disparu de la capitale souabe. En même temps qu'il se glissait dans les rails du *Straßenbahn*, le *Stadtbahn* a opéré une réorganisation du réseau de surface, ajoutant à la progression qualitative de l'offre de transport public une croissance quantitative (figure 62). En effet, si le métro léger reste un équipement avant tout central qui dessine un réseau polaire sur le territoire de Stuttgart, ses prolongements passés ou à venir débordent peu à peu les frontières communales et certaines lignes se font même moins radiales.¹¹¹⁹

Après avoir affirmé précocement ses ambitions, Stuttgart se situe aujourd'hui au premier rang des agglomérations allemandes en matière de transports collectifs, notamment grâce à l'interconnexion réalisée entre les infrastructures urbaines et suburbaines. Spatialement, la position concurrentielle de ces différents modes n'en reste pas moins contrastée. Malgré des investissements importants, le succès du *S-Bahnet* l'efficacité du

¹¹¹⁸ K. LOHRMANN, "Ligne 42 davantage au service du client", in *Transport Public International*, 1997/2, p.90.

¹¹¹⁹ Ce fut le cas de la première ligne de métro, la ligne U3 mise en service en 1985 dans le Sud de Stuttgart, entre Vaihingen et Plieningen. Le remplacement en 1998 du tramway par la ligne U13, qui relie Hedelfingen à Feuerbach, s'inscrit à nouveau dans cette tendance, certes largement minoritaire mais que les futures lignes ou prolongements du *Stadtbahn* ne semblent plus hésiter à conforter.

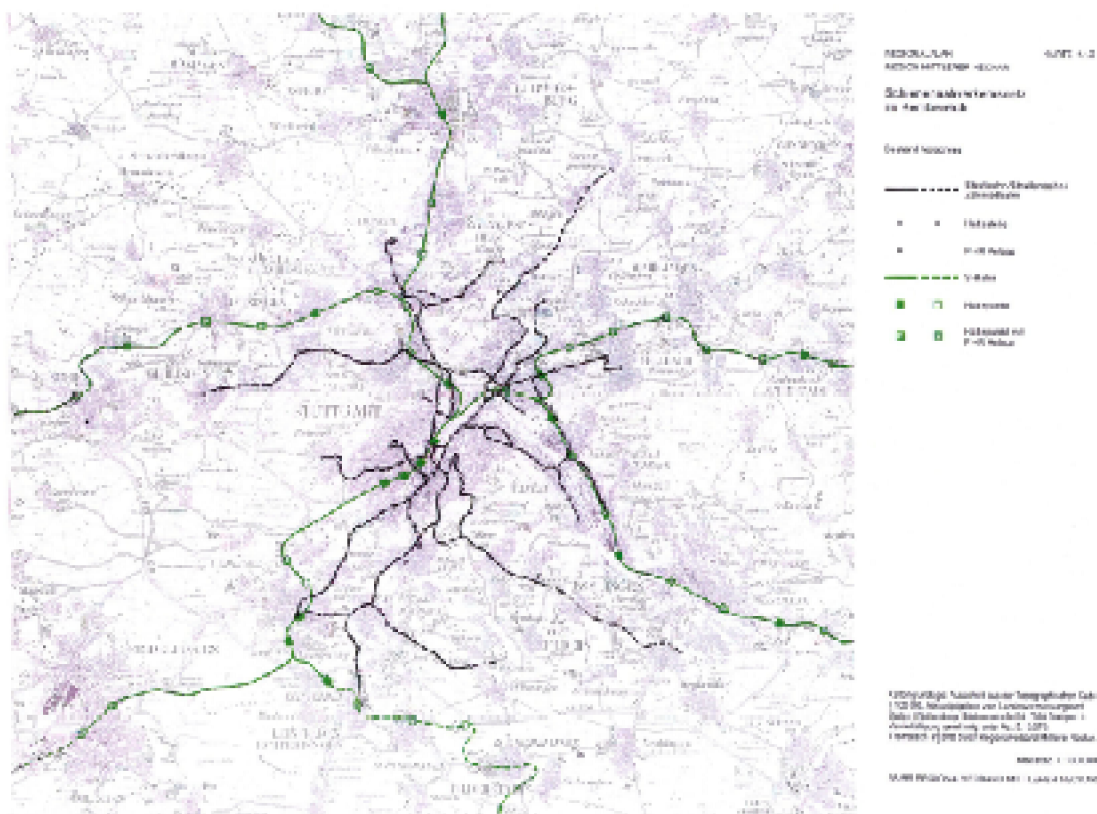


Figure 62 - Le réseau de grandes infrastructures de transport collectif de Stuttgart en 1995

Source : Verband Region Stuttgart

rabattement organisé par le système de bus régionaux, les transports suburbains ont perdu du terrain sur l'automobile.¹¹²⁰ Depuis sa création, le *Verband Region Stuttgart* s'efforce donc de regagner le terrain perdu en développant l'offre sur les quelques 250 kilomètres du réseau de *S-Bahn* dont il a désormais la charge : dans cette optique, il a notamment généralisé à l'ensemble des lignes une desserte cadencée avec, depuis 2003, un passage tous les quarts d'heure à l'heure de pointe du matin et l'après-midi. Parallèlement, forts de la concentration d'infrastructures qu'ils proposent sur le territoire de la ville-centre, les transports publics ont pu y opposer une résistance plus efficace, avec quelques nuances toutefois : si la réalité de cette contestation est attestée au niveau

¹¹²⁰ Sur le territoire de planification antérieur au VRS (qui correspond à celui du VVS, à l'exception de la partie du *Rems-Murs-Kreis* qui n'appartenait pas à l'ancien NVS), le rapport des déplacements assurés respectivement par les véhicules particuliers et par les transports collectifs est passé de 75%-25% en 1981 à 82%-18% en 1995.

du trafic interne ¹¹²¹, le trafic d'échange entre Stuttgart et ses périphéries présente un bilan moins favorable. ¹¹²² Quoiqu'il en soit, on peut noter une certaine continuité de la philosophie énoncée dans les plans de déplacements des années 70 ¹¹²³, dont l'ambition en matière de transports collectifs était à la fois d'assurer un service minimum, y compris pour les espaces les moins propices à ce type de desserte, et de s'adapter aux pointes des migrations pendulaires convergeant vers les zones urbaines denses. La planification a ainsi persisté à hiérarchiser ses priorités de développement urbain en même temps qu'elle visait à étendre spatialement l'offre TC. ¹¹²⁴ Finalement, « la politique des transports urbains en Allemagne de l'Ouest a été dans l'ensemble plus efficace qu'en France. (...) [Elle] a consisté à réaliser un réseau de liaisons routières et de transport public (de préférence sur rail) dans les centres urbains en tenant compte de la planification territoriale. » ¹¹²⁵ Dans les espaces à forte densité, l'amélioration de l'offre de transports collectifs est donc parvenue, essentiellement grâce aux infrastructures lourdes en site propre – qui, à Stuttgart, transportent aujourd'hui sur 120 kilomètres de lignes les deux tiers de la clientèle de la SSB ¹¹²⁶ –, à résister à l'expansion automobile. Mais, si le territoire de la voiture particulière s'est trouvé partiellement contesté, cela s'est effectué parallèlement à une stratégie d'accroissement global de l'accessibilité des lieux centraux. Dans ces conditions, on comprend mieux que les résultats des politiques de transport public puissent encore apparaître modestes en termes de répartition modale.

¹¹²¹ Le rapport des déplacements effectués en automobile et en transports collectifs a évolué de 65%-35% en 1968 à 61%-39% en 1981, niveau auquel il s'est ensuite maintenu.

¹¹²² En 1990, le rapport était de 77%-23% en faveur de l'automobile.

¹¹²³ *Gesamtverkehrsplan*, plan relatif à l'ensemble des transports.

¹¹²⁴ Le paradoxe de ce double objectif n'est qu'apparent au regard des principes de planification territoriale, puisqu'il s'agit de favoriser une certaine équité territoriale en cherchant à assurer au plus grand nombre des communications rapides avec les lieux centraux afin de leur faire profiter des attraits de ces derniers.

¹¹²⁵ S. BIAREZ, "Politiques publiques et transports urbains : comparaison européennes", in J.C. Némery, S. Wachter (dir.), op.cit., p.178.

¹¹²⁶ Les 120 kilomètres commerciaux de lignes sur rail, à mettre en rapport avec les 47 et 66 kilomètres de métro et de tramway offerts respectivement dans les agglomérations lyonnaise et lilloise, représentent un peu moins du quart du réseau de transport collectif de la ville de Stuttgart. Quant à la SSB, la *Stuttgarter Straßenbahnen AG*, il s'agit de l'entreprise municipale de transport urbain. En effet, selon la législation allemande, les villes sont des entités économiques et peuvent entreprendre des activités industrielles ou commerciales sous la forme de sociétés anonymes ou de SARL. La SSB est donc une société anonyme appartenant à la commune. Elle s'inscrit dans le système des *Stadtwerke*, ces régies municipales qui exploitent les réseaux de transports urbains mais aussi les réseaux d'assainissement, d'eau ou d'énergie. Le principe de péréquation financière entre les entreprises municipales permet alors de combler une partie du déficit de l'exploitation des transports urbains, par essence déficitaire, par les bénéfices dégagés par les services municipaux de gaz, d'électricité et d'eau, traditionnellement bénéficiaires. Enfin, ce statut fait que « les sociétés d'exploitation des transports sont elles présidées par des responsables politiques et disposent de ce fait d'un pouvoir beaucoup plus fort » (in C. DALMAIS, op.cit., p.78) que leurs homologues françaises par exemple.

C'est pourquoi la ville de Stuttgart, à travers notamment son nouveau "schéma directeur" (*Flächennutzungsplan*)¹¹²⁷, affirme aujourd'hui sa volonté de parvenir à des évolutions nettement plus significatives. Leur concrétisation passe bien sûr par la poursuite des efforts consentis en matière d'axes lourds, qui constitue une orientation récemment validée par le *plan régional de transports*. Mais elle requiert également de réduire le différentiel qui s'est creusé, en termes de qualité de service, avec un réseau d'autobus qui occupe une place décisive dans le fonctionnement de la chaîne de transport.¹¹²⁸ Toutefois, de nouvelles incertitudes pèsent actuellement sur ces deux aspects du développement des transports urbains. Depuis trente ans, le réseau de *Stadtbahn* s'est étendu grâce au soutien financier du *Bund* et du *Land*, qui ont subventionné à hauteur de 1,43 milliards d'euros (2,8 milliards de DM) un investissement total de 1,75 milliards d'euros (3,4 milliards de DM). Or, cet effort tend aujourd'hui à se ralentir, avec l'annonce d'une baisse des taux de subvention qui passeront en 2004 de 85 à 75%¹¹²⁹ : si on est encore bien loin de la situation et de l'évolution françaises marquées par le désengagement de l'État, cette diminution n'en constitue pas moins un réel souci financier pour les municipalités. D'autant que, depuis les réformes engagées en 1996 par l'État allemand en matière de transport de voyageurs, le modèle de gestion municipale des transports urbains s'est trouvé partiellement remis en question.¹¹³⁰ Sur un marché

¹¹²⁷ A l'horizon 2010, il envisage, en ce qui concerne la répartition modale entre VP et TC, une évolution du trafic interne d'un rapport de 61%-39% à 40%-60% et du trafic d'échange de 77%-23% à 60%-40%.

¹¹²⁸ Les liaisons tangentielles et la fonction de rabattement sur les axes lourds assurées par les autobus comptent parmi les dimensions à l'origine du rôle essentiel joué par ces réseaux dans le système de transport public. Or, on peut noter par exemple qu'en 1999, il n'existait que 13 km de couloirs d'autobus sur le réseau de la SSB. Même si ce n'est là qu'un des aspects de la performance de ce mode, il ne fait guère de doute que des progrès peuvent être réalisés en la matière, et ce afin d'améliorer la vitesse et la régularité du système d'exploitation.

¹¹²⁹ pour les travaux d'infrastructure, le taux de subvention pour le matériel roulant devant passer pour sa part de 50 à 35%. Il est prévu que ces nouveaux taux s'appliquent aux projets dont les travaux commenceront après le mois de juin 2004.

¹¹³⁰ A la régionalisation du trafic ferroviaire de proximité s'est en effet ajoutée l'ouverture à la concurrence du marché des transports urbains. Les communes qui subventionnent les transports publics sont désormais tenues, lors la mise en service d'une nouvelle ligne, de lancer un appel d'offre aux exploitants potentiels. Dans le même temps, les compensations financières dégagées par les *Stadtwerke* sont remises en cause par la libéralisation du marché de l'énergie, qui fait suite à l'ouverture des services publics à la concurrence, ouverture prônée par la réglementation européenne. Or, « l'analyse des résultats financiers montre qu'il n'y a pas de miracle en Europe : un service de transports publics de bonne qualité se traduit par un fort déséquilibre d'exploitation même avec des niveaux de tarif élevé » (in C. DALMAIS, op.cit., p.78). A Stuttgart, certains représentants de l'entreprise communale de transport se montrent sceptiques quant à la possibilité de dépasser cette contradiction. « Dans les années à venir et plus que jamais, la SSB sera jugée en fonction de sa capacité à continuer le développement de son infrastructure, à améliorer la qualité de ses prestations, à augmenter sa productivité et ses recettes et, en même temps, à réduire les coûts. (...) Or cela paraît irréalisable à court terme. Par conséquent, il faut s'attendre à ce que la Ville doive encore combler les déficits dans un avenir proche. Cela aiguïsera encore davantage son opinion critique par rapport aux dépenses de la SSB. Toutefois, celui qui croit pouvoir assainir la situation par une ou deux coupes sombres dans la structure des coûts ne comprend pas grand chose aux interdépendances d'une entreprise de transport public à forte intensité de capital et de main d'œuvre » (P. HÖFLINGER, "La SSB au seuil de l'an 2000", in *Transport public International*, 1997/2, p.89).

désormais ouvert à la concurrence, la perspective d'une pénétration des intérêts privés apporte pour l'instant moins de solutions qu'elle ne pose de questions : peut-elle favoriser l'avènement d'un réseau d'autobus moderne et plus performant ? ou contribuerait-elle au contraire à altérer la qualité d'un service public éminemment stratégique ? Plus que jamais, la balle est donc dans le camp des collectivités locales, qui se trouvent aujourd'hui face à des choix cruciaux pour l'avenir des déplacements urbains. Dans ce contexte, un programme d'action, visant à renforcer l'ensemble des composantes du réseau existant tout en prélevant pour ce faire des ressources destinées aux investissements routiers, constituerait l'expression d'un véritable choix. Sans nul doute, s'agit-il là d'un choix encore empreint d'une forte hérésie dans le champ urbain. Seulement, au vu des expériences antérieures, il apparaît que l'ambition affichée par la municipalité de Stuttgart ne pourra guère être satisfaite par une action portant unilatéralement sur l'offre de transports collectifs, même de surface, mais qu'il lui faudra bien s'interroger sur les possibilités de ne plus étendre et même de restreindre le territoire de l'automobile.

« Les défis auxquels les transports collectifs urbains se voient confrontés sont donc considérables. Ils doivent assurer le bon fonctionnement des économies urbaines, en "optimisant" les déplacements, améliorer la qualité de vie en ville, participer à la lutte contre la dégradation de l'environnement. Des événements conjoncturels pourraient également remettre sur le devant de la scène les objectifs structurels de réduction des inégalités de mobilité et de maîtrise de l'énergie. »¹¹³¹ L'importance de ces défis justifie l'intérêt que portent les pouvoirs publics nationaux à ces modes et contribue dans le même temps à en faire une compétence à laquelle les collectivités locales sont particulièrement attachées. Les politiques de transport collectif sont ainsi devenues de redoutables instruments de communication et de promotion pour les titulaires d'un mandat local, en offrant une visibilité qui porte d'ailleurs à amplifier le caractère spectaculaire des réalisations entreprises.¹¹³² « Le processus de décision ne se limite pas pour autant à [une] confrontation subtile entre quelques techniciens porteurs d'un projet et un élu raisonnant en termes de pouvoirs et de notoriété. Interviennent aussi les représentants de quelques grands groupes industriels jouant adroitement de leur influence parmi les cercles de hauts fonctionnaires qui, dans l'orbite des ministères de tutelle, donneront *in fine* le feu vert à la réalisation d'un tramway ou d'un métro. »¹¹³³ En fin de compte, tout

¹¹³¹ C. LEFEVRE, J.M. OFFNER, 1990, op.cit., p.188.

¹¹³² mais qui, dans le même temps, n'est sans doute pas pour rien dans le renouveau d'un tramway qui, contrairement au métro, s'affiche ostensiblement dans les rues, aux yeux du plus grand nombre.

¹¹³³ R. MARCONIS, "Métros, V.A.L., Tramways... La réorganisation des transports collectifs dans les grandes agglomération de province en France", in *Annales de Géographie*, n°593-594, 1997, p.147. De même, les entreprises du BTP ont également souvent cherché à jouer de leurs relations avec les élus locaux pour appuyer, au détriment du tramway, le choix d'un métro engageant des travaux plus conséquents. De manière générale, « les transports en commun ont été au cours de la décennie le lieu particulier des combats que se menaient les grandes entreprises. (...) Plus sûrement les transports en commun servent de "cheval de Troie" pour les entreprises désirant pousser les municipalités sur la voie de la "ville produit" » (M. LEMONIER, "L'accélération", in *Diagonal*, n°82, mars 1990, p.22). Et aujourd'hui, même une entreprise comme la SNCF tend à s'engager dans ce champ dont elle juge les perspectives intéressantes, en essayant dès à présent d'y conquérir une position dominante.

concourt « dans le secteur des transports, à privilégier l'innovation technique : les enjeux industriels, la culture dominante du milieu, les effets d'inauguration. »¹¹³⁴

Cette prégnance structurale a certes amené à renforcer l'offre de transports collectifs urbains au prix d'efforts financiers importants, mais elle n'a que très rarement permis d'accroître leur part de marché par rapport à l'automobile, en conduisant à ignorer les dynamiques territoriales qui soutenaient cette dernière. Nous l'avons vu, investir dans des axes lourds en site propre n'est certes pas inutile mais ne suffit pas à redonner l'avantage aux transports publics. A l'instar de ce qui différencie finalement un tramway d'un métro souterrain, il faut que cet investissement soit soutenu par une politique globale et cohérente, qui considère l'ensemble des modes de déplacement et prennent les mesures d'accompagnement qui s'imposent ; ce qui implique qu'accorder une réelle priorité aux transports collectifs ne peut guère se concevoir sans un réaménagement de la voirie et sans une diminution de l'espace affecté aux voitures particulières. D'une certaine façon, si l'on souhaite peser plus fortement sur les tendances lourdes d'évolution au sein des déplacements motorisés, « on sait depuis longtemps que la solution réside en grande part dans la création de couloir-bus (à défaut d'axes lourds type tramway). Or combien de maires ont pris la décision d'en faire aménager ? Pratiquement aucun bien que ce soit le moyen le moins coûteux pour rendre les transports publics compétitifs économiquement et socialement. »¹¹³⁵

¹¹³⁴ J.M. OFFNER, 1996, op.cit., p.50.

¹¹³⁵ J.M. OFFNER, "Les déplacements urbains", in *Problèmes politiques et sociaux* n°690, 1992, p.14.

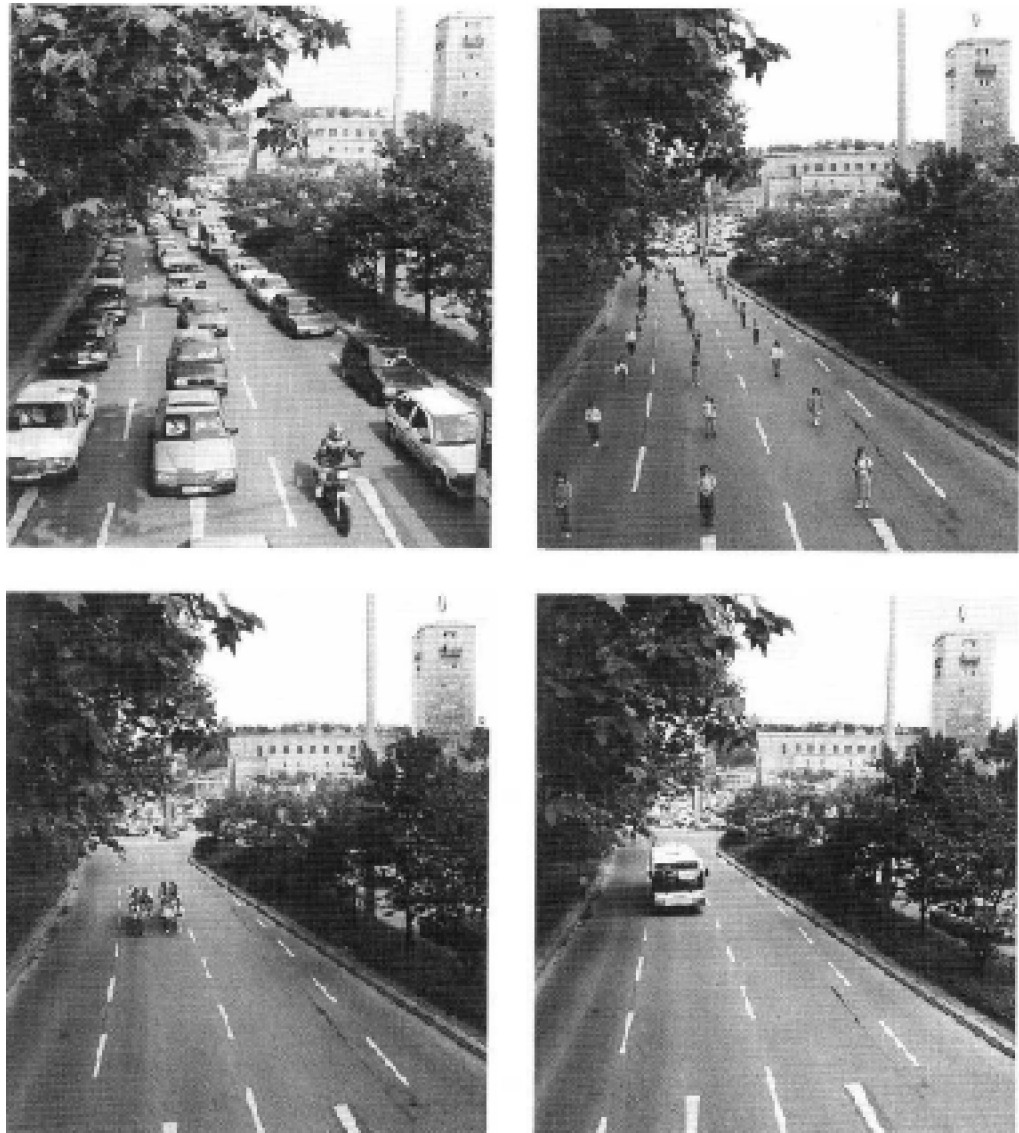


Figure 63 – Les différences en termes d'occupation de l'espace entre transports collectifs et voitures particulières : campagne de communication menée par le VVS à Stuttgart

Source : VVS, Public-Awareness-Kampagne, 1989-1993

Simplement, les contraintes structurelles du champ des déplacements et du champ urbain sont telles qu'imposer des restrictions de voirie aux automobilistes semble encore relever d'un choix politique difficile, voire périlleux, et d'un choix urbain délicat. Pourtant, « les transports collectifs sont probablement condamnés à n'être employés par le grand nombre que lorsqu'on l'y incite fortement. »¹¹³⁶ Les stratégies de contestation de

¹¹³⁶ V. KAUFMANN, "Transports publics et automobile : les déterminants du choix des usagers", in *TEC*, n°114, septembre-octobre 1992, p.15. En effet, « les déterminants du choix modal sont beaucoup plus complexes qu'un simple arbitrage entre les temps de déplacement et les coûts financiers de transport. » En fait, « l'automobile jouit d'une "représentation positive" articulée autour de l'individualisation, la maîtrise et la vitesse du déplacement. A l'opposé, les transports publics évoquent des contraintes », si bien que, selon Vincent Kaufmann, « offrir une alternative par les transports collectifs à l'automobile, dont l'emploi serait aussi séduisant pour les individus que l'utilisation de cette dernière, est un mythe » (ibid., p.12-15-16).

l'automobile se retrouvent alors confrontées à une alternative à laquelle il leur sera vraisemblablement difficile d'échapper à court et moyen terme : parvenir à s'imposer politiquement et socialement tout en préservant l'attractivité des espaces urbains concernés ; ou se contenter « de limiter temporellement et spatialement les "pics de pollution" au profit des automobilistes que nous sommes tous devenus. »¹¹³⁷

7.2.3. Le partage du territoire de circulation de l'automobile

Comparées aux transports collectifs, il est indéniable que les performances de l'automobile se révèlent faibles en termes de rapport entre capacité de transport et occupation de l'espace et donc en termes d'accès aux zones de concentration des flux. En fait, au sein de l'espace urbain et du seul point de vue d'une gestion efficace des déplacements, « les principes de base sont simples : là où l'espace est la denrée la plus rare, il s'agit d'accorder la priorité aux modes qui "tiennent le moins de place". Là où l'échange social est potentiellement le plus intense, il faut aussi accorder la priorité aux modes les moins nuisants. Comme la vie est bien faite, il se trouve que ce sont à peu près les mêmes : piétons, deux-roues légers, transports publics. »¹¹³⁸ Néanmoins, les politiques d'aménagement, confrontées à l'avènement du territoire de l'automobile et à des dynamiques socio-spatiales faisant fi de ces principes, ont longtemps négligé ces modes, et notamment les modes dits doux – marche à pied, vélo... etc.

Pourtant, devant l'évidence que la ville ne saurait être parcourue que par des automobiles – dont les usagers eux-mêmes ne sont d'ailleurs automobilistes que temporairement –, la nécessité de leur prise en compte s'est imposée. Elle s'est d'abord traduite par l'aménagement de territoires spécialisés, avant que peu à peu des solutions fondées sur le partage de l'espace de voirie ne soient développées, avec l'espoir de parvenir enfin à organiser une cohabitation harmonieuse entre les différents modes de déplacements urbains.

7.2.3.1. Des territoires spécialisés pour les modes doux

Avant que, sur le marché de la mobilité individuelle, « la motorisation croissante des ménages [ne transforme] la bicyclette en mode de second choix »¹¹³⁹, le succès des déplacements mécanisés s'était déjà inscrit dans l'espace urbain aux dépens de la *pedestrian city*. Pour autant, dans leur confrontation avec l'automobile, la destinée de ces modes doux apparaît largement commune. C'est ainsi que « les évolutions relatives à ces modes peuvent appeler deux types d'explication, dont il est difficile d'établir la part : la densité d'activités praticables dans le rayon d'action de ces modes se réduit, avec l'essor des tissus périurbains peu denses d'une part, la perte d'attractivité des activités de proximité (petit commerce) ou encore leur regroupement (complexes multisalles pour le

¹¹³⁷ J.M. OFFNER, 1996, op.cit., p.47.

¹¹³⁸ J.P. ORFEUIL, 1994, op.cit., p.75.

¹¹³⁹ J.R. CARRE, "Mobilité urbaine et déplacements non motorisés : situation actuelle, évolutions, pratiques et choix modal", in *TEC*, n°148, mai-août 1998, p.20.

cinéma...) ; l'attraction de ces modes, sur leur marché naturel (les déplacements courts) est réduite à la fois par les nuisances de la circulation automobile (celle des autres !) et la présence de plus en plus fréquente de voitures disponibles au foyer. »¹¹⁴⁰. L'accompagnement de plus en plus fréquent des enfants à l'école en voiture¹¹⁴¹ est l'exemple-type où tous ces mécanismes jouent et se renforcent mutuellement pour être finalement porteurs d'une "automobilisation" des modes de vie.

Les politiques de piétonisation

La décroissance des parts de marché de la marche à pied dans les agglomérations¹¹⁴², souvent présentée comme une question de comportement, témoigne donc bien aussi « des transformations formelles des espaces urbains dans les métropoles. »¹¹⁴³. D'ailleurs, les déplacements à pied restent « surtout localisés dans les centres et leur bon déroulement dépend étroitement de l'aménagement urbain et des choix en matière d'aménagement des centres villes »¹¹⁴⁴ effectués en rapport avec la dynamique du territoire de l'automobile.

En effet, tandis que la voiture gagnait la ville, il s'est peu à peu affirmé, en Europe, un mouvement urbanistique cherchant à redéfinir la place du piéton, là où elle avait vocation à être sauvegardée. Ont alors émergé des principes d'aménagement prônant une différenciation territoriale, avec pour ambition de répondre aux besoins de ces différentes catégories d'usagers. « Après la guerre les CIAM réunissent ces idées dans le célèbre colloque "*The Heart of the city*" qui codifie la manière de projeter le cœur de la ville. "Une des premières nécessités de ces centres de vie pour la communauté est la séparation entre voitures et piétons (...) On devrait en général essayer de créer des places publiques et des zones destinées aux piétons. Les rues pour le trafic devront lui être entièrement réservées. Les plans de ville devront définir clairement la séparation entre le mouvement piéton et celui des automobiles." »¹¹⁴⁵

¹¹⁴⁰ A. BIEBER, J.P. ORFEUIL, "La mobilité urbaine et sa régulation", in *Les annales de la recherche urbaine*, n°59-60, p.134-135.

¹¹⁴¹ L'accompagnement est le motif de déplacement qui a le plus crû dans la France des années 90.

¹¹⁴² Selon les enquêtes ménages, la marche représentait 46% des déplacements dans l'agglomération lyonnaise en 1977, 35% en 1986 et 31% en 1995. Pour l'agglomération lilloise, les chiffres s'établissaient à 38% en 1976 (on estime aujourd'hui que les méthodes de mesure ont conduit à sous-estimer ce pourcentage mais il faut dire aussi que l'enquête portait alors sur un périmètre plus restreint), 32% en 1987 et 29% en 1998. Enfin, pour le Grand Stuttgart (c'est-à-dire sur le territoire de planification antérieur au VRS qui correspond à celui du VVS, moins une partie du *Rems-Murs-Kreis*), la part de marché de la marche à pied tombe, entre 1981 et 1995, de 29 à 21%. La comparaison entre les trois agglomérations reste ici délicate, puisque, outre les différences de périmètre sur lequel portent ces statistiques, il faut ajouter des divergences au niveau des conventions de mesure qui peuvent faire particulièrement varier l'importance de ce type de déplacement.

¹¹⁴³ F. ASHER, 1995, op.cit., p.28.

¹¹⁴⁴ J.C. ZIV, C. NAPOLEON, op.cit., p.194. On peut ainsi noter que la part de marché de la marche à pied est toujours plus élevée dans la ville-centre, quelle que soit sa taille dans l'agglomération : pour Lyon et Villeurbanne, elle s'établissait en 1995 à 48% des déplacements, pour Lille à 43% et pour Stuttgart à 26%.

Un des premiers pays à mettre en œuvre une politique de ce type est l'Allemagne, où de nombreuses grandes villes commencent relativement tôt à interdire les principales rues commerçantes de leur centre à la circulation automobile et à les réserver aux piétons. Stuttgart est de celles-ci : lors de sa reconstruction, des voix s'élèvent déjà pour modérer l'"automobilisation" de l'hypercentre et pour donner à certaines rues un caractère exclusivement piétonnier ; si le premier volet de cette proposition n'est guère entendu, l'aménagement de la *Schulstrasse*¹¹⁴⁶ en 1957 marque l'ébauche d'un programme de piétonisation de plus grande ampleur. Le GVP de 1962 vient ensuite défendre l'idée d'une zone piétonne centrale réunissant plusieurs rues et qui se dessinera progressivement, au fur et à mesure de la réalisation des nouvelles infrastructures souterraines de transport collectif et du city-ring. Car, pour rendre une large partie de l'hypercentre aux piétons, un nouveau plan de circulation permettant d'exclure le trafic de transit et de ne conserver que quelques boucles d'irrigation du noyau central a d'abord été mis en place. Puis, la réalisation de la zone piétonne proprement dite se traduit par une intervention qualitative sur l'espace central, dont le réaménagement de la *Königstrasse*, large artère longue de 1,6 kilomètres et rendue aux piétons à la fin des années 70, constitue le point d'orgue. Outre l'inscription dans une culture d'aménagement particulièrement répandue dans le Sud du pays¹¹⁴⁷, « on retrouve là la philosophie allemande de protection des espaces centraux, où la vie, la socialité et la ville priment sur les logiques circulatoires. »¹¹⁴⁸ La politique de piétonisation obéit donc à une logique de déplacement remettant à l'honneur la marche à pied mais surtout à une logique urbaine désireuse de renforcer l'attractivité des espaces centraux, à travers un mouvement de reconquête qualitative qui ne se limite pas pour autant à la commune-centre et aux grandes villes. Partout, « la restauration du patrimoine historique et architectural est allée de pair avec l'implantation de rues piétonnes ou de secteurs piétonniers. Cette évolution a été favorisée par les autorités fédérales et régionales qui encouragent ou subventionnent ces aménagements. Il s'agit de sortir du centre-ville la circulation automobile de caractère non local, de maintenir, voire de développer, la fonction commerciale, culturelle et de loisirs du centre. (...) Cela relève de l'image de marque d'une ville que de posséder une ou plusieurs rues piétonnes. »¹¹⁴⁹

Séduite par cet aménagement urbain « bien après les pays nordiques, l'Allemagne ou les Pays-Bas, la France a mis les bouchées doubles dans les années 70. »¹¹⁵⁰ Il s'agit également de revitaliser des centres en perte de vitesse et d'attractivité, mais selon des

¹¹⁴⁵ C. CARDIA, op.cit., p.110.

¹¹⁴⁶ une petite rue qui relie la grande artère de l'hypercentre, la *Königstrasse*, à la place du marché située devant l'Hôtel de Ville.

¹¹⁴⁷ Munich a aménagé très tôt, sur environ 160 hectares, l'une des plus vastes zones piétonnes d'Europe.

¹¹⁴⁸ J.P. ORFEUIL, 1994, op.cit., p.62.

¹¹⁴⁹ F. REITEL, 1980, op.cit., p.95.

¹¹⁵⁰ C. COUMAU, "Les rues piétonnes sur la voie de la cohabitation", in *Urbanisme*, octobre/novembre 1993, n°267-268, p.10.

méthodes qui se révèlent généralement moins complètes dès lors qu'elles se contentent de considérer « la rue piétonne comme un élément qualitatif en soi. »¹¹⁵¹

L'exemple de Lyon illustre bien à la fois ce qui motive ces politiques de piétonisation à la française et ce qui en limite souvent la portée. Alors que l'Atelier d'Urbanisme de la ville développe dès 1965 des projets de zones piétonnes¹¹⁵², la municipalité hésite à les concrétiser. Il faut attendre la construction à ciel ouvert de la première ligne de métro, qui force à interdire les artères principales de la Presqu'île à la circulation automobile¹¹⁵³, pour que, comme souvent en matière de politique urbaine, des mesures provisoires engagent un processus plus durable.¹¹⁵⁴ Les tranchées refermées, cet avant-goût de piétonisation emporte l'adhésion de la population. Surtout, les commerçants riverains, peu à peu convaincus de l'intérêt des rues piétonnes, firent pression sur la municipalité qui finit par adopter le principe de leur création en février 1975.¹¹⁵⁵ « En effet, les commerçants avaient pris conscience que des rues piétonnes, facilement accessibles, grâce au métro, constituaient un atout de premier plan pour contrebalancer le nouveau centre de La Part-Dieu qui allait ouvrir ses portes en septembre 1975. Finalement, c'est l'ensemble du trajet de métro entre la gare de Perrache et l'Hôtel de Ville qui a été réaménagé en voies piétonnes »¹¹⁵⁶ : un axe de 2 kilomètres de long, empruntant les grandes artères de la Presqu'île pourtant si peu prévues à cet effet¹¹⁵⁷, est finalement inauguré le 5 septembre 1975 – soit cinq jours avant l'ouverture du Centre Commercial de la Part-Dieu –, après avoir été aménagé en toute hâte et sans grande qualité.¹¹⁵⁸ Ce n'est que dans un second temps que le mouvement de piétonisation gagne le Vieux Lyon et ses ruelles médiévales qui présentaient pourtant un profil plus adapté à ce type d'aménagement.

¹¹⁵¹ *ibid.*

¹¹⁵² Son directeur, Charles Delfante, en est un spécialiste reconnu.

¹¹⁵³ en l'occurrence la rue Victor Hugo et la rue de la République sous lesquelles passe le métro.

¹¹⁵⁴ La SEMALY avait bien prévu, dès le début de ses études sur le métro et dans l'avant-projet détaillé de juillet 1970, la réalisation de rues piétonnes dans la Presqu'île. Mais, ces projets n'emportèrent pas l'adhésion des édiles et furent plus ou moins laissés de côté. Même avec le soutien de comités locaux qui avaient entrepris de sensibiliser les commerçants riverains à ce type d'aménagement, les nouveaux avant-projets établis en 1973 et 1974 ne furent guère mieux accueillis par les responsables municipaux qui n'envisageaient pas encore d'y donner suite.

¹¹⁵⁵ Par sa forte représentation au conseil municipal de Lyon, la position de la bourgeoisie commerçante s'est révélée déterminante dans la réalisation des rues piétonnes, à laquelle le maire Louis Pradel s'est finalement résolu.

¹¹⁵⁶ A. BARRÉ, 1980, *op.cit.*, p.225.

¹¹⁵⁷ A l'origine, l'Agence d'Urbanisme prévoyait plutôt de transformer la rue Edouard Herriot en voie piétonne car elle présentait des caractéristiques plus en phase avec ce type d'aménagement. En la matière donc, « une expertise réelle se trouve confrontée à une mise en œuvre dont la logique diffère, où l'analyse spatiale et fonctionnelle est subordonnée, voire omise » (in C. MONTES, 1992, *op.cit.*, p.288). Or il est alors généralement admis que la réussite d'une rue piétonne tient à des facteurs assez précis : une largeur n'excédant pas 15 mètres, une fréquentation piétonnière largement supérieure aux flux automobiles et enfin le maintien d'une certaine proportion de logements.

Les rues piétonnes s'inscrivent alors résolument dans une dynamique qui les voit se mettre au service d'une centralité d'agglomération contestée. Lieux de rencontre et de brassage social, elles participent, à l'instar du métro, à la préservation de l'attractivité de l'espace central, tout en contribuant à renforcer sa spécialisation commerciale.¹¹⁵⁹ Ainsi, « l'examen de l'évolution du chiffre d'affaires du commerce non alimentaire entre 1973 et 1980 montre que les rues piétonnes ont permis d'arrêter le déclin relatif que connaissait la Presqu'île. »¹¹⁶⁰ En revanche, leur rôle dans le champ des déplacements se révèle plus ambigu : « au début des années 70, "zone piétonne signifiait souvent zone alibi, constate Martine Broche, chargée d'études au Cetur (Centre d'études sur les transports urbains). Et donner la priorité aux piétons dans un périmètre bien délimité équivalait souvent à une domination totale de la voiture partout ailleurs". »¹¹⁶¹ A Lyon, il faut attendre l'amorce des années 90, pour qu'à cet égard, la politique de piétonisation se fasse plus ambitieuse : la rue de la République est enfin réaménagée avec le soin qui sied à un tel équipement d'agglomération, les secteurs piétonniers se diffusent davantage dans l'espace¹¹⁶² et surtout ces mesures s'intègrent à un vaste plan d'aménagement du centre-ville¹¹⁶³, qui comprend notamment un nouveau plan de circulation et de nouvelles conditions d'accessibilité. Pour autant, ces évolutions ne vont pas jusqu'à conduire la Presqu'île lyonnaise sur la voie de la zone centrale de Stuttgart par exemple, en offrant à ses usagers un espace réellement protégé de la circulation automobile. Ce qui démontre bien que, « contrairement à une idée reçue, ces piétonisations ne sont pas toujours synonymes de transformation restrictives de la circulation et du stationnement : tantôt la configuration des réseaux n'y contraint pas, tantôt les conditions politiques ne sont pas réunies. »¹¹⁶⁴

Ce constat s'applique également au cas lillois, avec une portée encore accentuée par les facteurs locaux. Ainsi, l'extension du secteur piétonnier réalisé durant les années 70

¹¹⁵⁸ Les travaux ont été financés à 65% par la SEMALY, qui était tenue de remettre la voirie en état après la construction du métro, la Ville de Lyon participant à hauteur de 20% et le Ministère de la qualité de la vie de 15%.

¹¹⁵⁹ Tous les commerçants n'ont pas forcément vu d'un bon œil l'aménagement de rues piétonnes. Parmi les impacts commerciaux les plus fréquents de ces dernières, citons la disparition du commerce de proximité au profit de magasins de vêtements et du secteur des loisirs à l'attention d'une clientèle populaire mais aussi un processus d'affinage du commerce du centre. Pour Lyon, voir notamment V. BOURJAILLAT, H. RABILLOUD, "Les rues piétonnes lyonnaises ou le renforcement de la spécialisation commerciale au service de la centralité ?", in *Revue de Géographie de Lyon*, Volume 64, n°2, 1989, pp.99-110.

¹¹⁶⁰ C. MONTES, 1992, op.cit., p.356.

¹¹⁶¹ C. COUMAU, op.cit., p.10.

¹¹⁶² dans la Presqu'île mais aussi ailleurs, dans les centres de quartier ou dans le cadre du projet de reconquête des Berges du Rhône qui est aujourd'hui en voie de réalisation.

¹¹⁶³ Ce Plan Presqu'île sera évoqué plus longuement dans le chapitre 9.

¹¹⁶⁴ M. MESSELIS, "De l'équipement métropolitain au facteur de métropolisation", in *Diagonale*, n°115, octobre 1995, p.29.

autour de la rue de Béthune et de la rue Neuve s'est rapidement trouvée limitée par l'absence d'un véritable ring de protection susceptible de dévier les flux de transit intra-urbains. Ces derniers continuent donc de traverser un hypercentre lillois, dont l'excentration au sein du tissu urbain communal n'a par ailleurs pas facilité la mise en place d'un plan de circulation permettant de le protéger du trafic automobile.¹¹⁶⁵ D'autres facteurs plus politiques concourent à modérer la transformation piétonnière de l'espace central et à conforter l'impératif d'accessibilité automobile. Pour s'en convaincre, il suffit de citer l'ancien maire de Lille, rappelant il n'y a pas si longtemps qu'« il n'est pas question d'opposer la voiture particulière aux transports collectifs et de créer des centre-villes entièrement piétonniers : le commerce en subirait de trop graves conséquences. »¹¹⁶⁶ C'est en la matière un argument classique qui se rapporte certes aux représentations subjectives des édiles mais aussi à une réalité objective. Nous reviendrons dans notre dernier chapitre sur le rôle de l'automobile dans l'économie des espaces urbains. Pour l'instant, contentons-nous de signaler que les politiques de piétonisation ne peuvent être considérées comme autant de remèdes miracles aux difficultés commerciales, ne serait-ce que parce qu'elles contribuent surtout à accentuer les tendances préexistantes : ainsi, à Roubaix, le plan de circulation établi en 1978 a conduit à aménager une voie piétonne qui a ensuite dû être rouverte à la circulation, devant l'atonie commerciale et le déficit d'attractivité de cette Grande rue dans une commune qui, outre le fait qu'elle subissait alors de plein fouet la dégradation socio-économique liée à la crise du textile, peine depuis toujours à se trouver une centralité.

Ce rapport des politiques de piétonisation à la manifestation d'une forme de centralité et de dynamique commerciale demeure une constante incontournable, si bien qu'aujourd'hui encore ces piétonisations apparaissent comme « des occasions pour les collectivités de recomposer fortement l'identité urbaine du centre-ville. »¹¹⁶⁷ Pour certains, cela revient à ce « que d'un côté on crée des sortes de réserves pour piétons, séparées des nuisances de l'automobile, généralement associé à un commerce traditionnel et à des qualités urbaines issues d'un autre temps (forte densité, courtes distances, agrément architectural), et que de l'autre côté la "vraie vie" de tous les jours se déroule entre quartiers pavillonnaires excentrés, zones d'activités, zones commerciales difficilement et dangereusement accessibles par d'autres modes que la voiture. »¹¹⁶⁸ De ce point de vue, nous retiendrons simplement que, si ces aménagements piétonniers sont sans nul doute des outils de promotion de la marche à pied, ils ne n'inscrivent pas dans une perspective quotidienne concurrente de l'usage de la voiture particulière. Au contraire, ces zones, plus ou moins protégées selon les cas du trafic automobile, n'échappent nullement à une

¹¹⁶⁵ On estime alors que 30% des automobilistes circulant sur la Grand Place ne font que traverser le centre ville (in Communauté Urbaine de Lille, *Circuler, stationner, marcher à Lille*, 1994).

¹¹⁶⁶ P. MAUROY, in *La lettre du GART*, Décembre 1995.

¹¹⁶⁷ M. MESSELIS, op.cit., p.29.

¹¹⁶⁸ J.R. CARRE, op.cit., p.23.

exigence d'accessibilité motorisée. Les rues piétonnes se présentent alors avant tout comme des éléments de représentation territoriale de l'espace central qui, à ce titre, « déplacent utilement les lieux de stationnement et de conflit (Donzet, 1984) »¹¹⁶⁹ entre la ville et l'automobile, mais sans y remédier pour autant.

Pourtant, il suffit parfois de peu de choses pour inciter les citoyens à marcher. Simplement, restaurer l'aménité de la ville pour les piétons suppose bien souvent de remettre en cause un certain nombre de pratiques héritées du processus d'adaptation de la ville à l'automobile.¹¹⁷⁰

Faire ou ne pas faire des pistes cyclables...

Pour des bicyclettes qui ont largement contribué à diffuser le goût de la mobilité individuelle, « le tournant décisif s'est situé vers 1955 : soumis à la double concurrence motorisée de la voiture et du "vélomoteur", l'usage du vélo a beaucoup plus rapidement décliné en France que dans les pays voisins. Et la forte croissance d'un trafic motorisé mal maîtrisé a créé de tels dangers sur les routes et dans les rues, qu'on a pu assister entre le milieu des années cinquante et la fin des années soixante à une véritable élimination physique des cyclistes. »¹¹⁷¹ La prospérité des *quatre roues de la fortune* s'est traduite, pour les deux roues non motorisés, par un recul territorial et une perte d'attractivité, qui se sont inscrits dans des mécanismes de cercle vicieux pour en faire un mode socialement désinvesti. Ainsi, le Code de la route français, rédigé au début des années 60, « considère que les cyclistes gênent la circulation automobile. Les cyclistes doivent donc évacuer la chaussée, d'où des pistes et bandes cyclables obligatoires, l'interdiction de rouler de front à l'approche d'un véhicule, l'interdiction de remonter une file de voitures arrêtées par la droite, l'interdiction d'emprunter une rue en sens unique à contresens... »¹¹⁷² Outre le fait que les cyclistes tendent naturellement à utiliser le chemin le plus court¹¹⁷³ et répugnent aux détours auxquels peuvent contraindre des itinéraires particuliers, les aménagements que ces principes imposent pour soutenir l'usage de ce

¹¹⁶⁹ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.55.

¹¹⁷⁰ Ainsi, la protection des piétons à l'égard des automobiles est un principe qui n'a pas toujours été explicitement exprimé. Il a notamment fallu attendre la publication au Journal officiel du 25 mars 2001 de la partie réglementaire du nouveau Code de la route pour rompre l'ambiguïté de l'article R 412-37, qui ne fait désormais plus allusion à la nécessité pour le piéton cherchant à traverser « de s'assurer qu'il pouvait le faire sans danger immédiat ». De même, l'article L 415-11 précise désormais expressément les sanctions encourues par un automobiliste n'ayant pas cédé le passage à un piéton engagé régulièrement sur la chaussée : contravention de quatrième classe, perte de quatre points, suspension de permis de trois ans au plus.

¹¹⁷¹ J.R. CARRE, op.cit., p.25.

¹¹⁷² F. HERAN, "Les conditions d'un report modal favorable à la marche et au vélo", in *TEC*, n°148, mai-août 1998, p.28.

¹¹⁷³ Plusieurs études menées par des chercheurs de l'INRETS ont montré que l'un des objectifs essentiels des cyclistes, déductibles de leur comportement, était de minimiser les temps d'arrêts et de rouler à une vitesse stable, bref d'être le plus efficace possible afin de minimiser le temps de l'effort musculaire, et que cet objectif guidait largement leurs choix d'itinéraires et expliquait qu'ils grillent les feux, montent sur les trottoirs... etc.

mode de déplacement rendent coûteuse toute politique allant dans ce sens. Les rares villes françaises qui, durant les années 70, se sont engagées dans la réalisation de pistes cyclables au prix d'arbitrages osés en termes de consommation d'espace, n'ont par ailleurs guère été payées de retour, rendant de ce fait d'autant plus improbable un renouveau de la politique en faveur du vélo à court terme.

A l'orée des années 90 en France, ce mode apparaît marginalisé au sein du champ urbain, que ce soit par rapport aux autres modes de déplacements ou en termes de tendance d'utilisation.¹¹⁷⁴ Les statistiques concernant l'usage du vélo dans nos trois agglomérations corroborent ce sentiment : alors qu'il assurait 6% des déplacements dans l'agglomération lilloise en 1976 et 3% dans l'agglomération lyonnaise en 1977, sa part de marché est tombée au cours des années 90 respectivement à 2% et 1%¹¹⁷⁵ ; confirmant l'écart qui, en la matière, s'est creusé entre la France et l'Allemagne, Stuttgart présente pour sa part, entre 1981 et 1995, un redressement de 5,5% à 7% des déplacements effectués en vélo.¹¹⁷⁶

Et pourtant, la capitale souabe ne dispose pas d'une topographie particulièrement favorable à l'usage de la bicyclette et n'apparaît pas comme un grand précurseur dans la promotion de ce mode. Néanmoins, depuis le début des années 80, la municipalité de Stuttgart a entrepris la réalisation d'itinéraires urbains à destination des cyclistes, en complément du réseau de chemins forestiers et campagnards qui leur étaient déjà destinés. En dix ans, le nombre de trajets en vélo sur le territoire de la commune a ainsi doublé, pour atteindre un peu plus de 6% des déplacements quotidiens en 1995, alors qu'ont été aménagés près de 100 kilomètres de bandes ou de pistes cyclables. Mais, et cela est sans doute déterminant pour l'efficacité et la cohérence de cette politique, la pratique de ce mode bénéficie également des mesures de modération du trafic qui ont été engagées dans de nombreux quartiers ainsi que du soin apporté à l'organisation de l'intermodalité avec le transport collectif ferré à l'échelle régionale.¹¹⁷⁷ Forte de cette ébauche de succès mais pas encore au niveau des 12% de part de marché moyenne du vélo en Allemagne mise en avant par les *Grünen*, l'agglomération stuttgartoise entend aujourd'hui poursuivre, en accord avec les orientations du *Land* et du *plan régional de transports*, le maillage de son territoire en termes d'aménagements cyclables.¹¹⁷⁸

¹¹⁷⁴ Le vélo reste un engin très répandu et un équipement banal des ménages français, même si ce n'est pas en milieu urbain que ce phénomène est le plus important et si les ménages allemands par exemple présentent des taux d'équipement bien supérieurs (d'après l'IFEN, on compterait en effet 367 vélos pour 1.000 habitants en France, contre 900 vélos pour 1.000 habitants en Allemagne). Cependant, il demeure avant tout un accessoire sportif ou de loisirs. Le succès du V.T.T. est d'ailleurs significatif de ce confinement du vélo à une pratique de loisirs qui ne déteint que marginalement sur un usage urbain quotidien des deux roues, de même que « la mode du jogging n'a en rien favorisé la marche à pied comme mode de déplacement » (J.M. OFFNER, "Et le vélo ?", in *Transports*, n°325, septembre-octobre 1987, p.47).

¹¹⁷⁵ Ces chiffres sont tirés des enquêtes ménages de 1995 à Lyon et de 1998 à Lille.

¹¹⁷⁶ toujours sur le territoire de planification antérieur au VRS.

¹¹⁷⁷ à travers la possibilité d'emmener son vélo avec soi ou l'aménagement de places réservées aux vélos (*Bike and Ride*) dans les stations du réseau lourd de transport collectif.

Car, pour remettre en selle le vélo dans la ville, il ne suffit pas de construire des kilomètres de piste cyclable mais il faut parvenir à proposer un véritable réseau d'itinéraires à l'attention des éventuels cyclistes. Et « l'intérêt d'un réseau, sa pertinence économique et sociale, ne trouve généralement sa crédibilité qu'à partir d'un certain stade de croissance. (...) Les réseaux deux-roues obéissent aux mêmes règles. Leur pleine efficacité implique l'achèvement du maillage. »¹¹⁷⁹ Dans ces conditions, les pistes cyclables ne constituent pas toujours une réponse technique adaptée : coûteuses, elles rendent difficile le développement rapide d'un réseau attractif en termes de desserte spatiale ; de plus, elles sont potentiellement soumises à des interruptions de parcours, à des carrefours où les flux de circulation automobile augmentent encore le risque d'accident.¹¹⁸⁰ Pour toutes ces raisons, les bandes cyclables peuvent aussi apparaître comme une solution simple et peu coûteuse permettant d'assurer la continuité des itinéraires, d'éviter les détours et d'offrir un niveau de sécurité homogène tout au long du parcours des cyclistes – qui se voient ainsi guidés et assistés lors des conflits par des marquages au sol qui, par ailleurs, font prendre conscience aux automobilistes de la présence sur leur territoire de cette catégorie d'usagers.

Or, ces solutions ont tardé à s'imposer dans nos villes françaises, il est vrai peu soucieuses de promouvoir le vélo dans les pratiques de mobilité quotidienne. Au niveau national, une première réaction s'esquisse à la fin des années 80, avec la constitution d'un Club des Villes Cyclables, mais il faut attendre la génération des *plans de déplacements urbains* issus de la *loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie* pour que ce mode économe et non polluant soit enfin réellement pris en considération dans le champ de la politique urbaine.¹¹⁸¹

Pendant longtemps, les édiles lyonnais se sont retranchés derrière des arguments climatique et topographique pour justifier leur pusillanimité en matière de promotion de l'usage du vélo.¹¹⁸² L'adoption du PDU et le consensus dégagé autour du scénario le plus

¹¹⁷⁸ et ce d'autant plus que ce développement initial s'est accompagné, d'après les statistiques municipales, d'une diminution des accidents impliquant des cyclistes.

¹¹⁷⁹ J.M. OFFNER, 1987, op.cit., p.47.

¹¹⁸⁰ Même si les cyclistes potentiels continuent généralement de penser qu'il n'y a point de salut en dehors des pistes cyclables qui apparaissent plus sûres en section courante urbaine, plusieurs spécialistes estiment que ces infrastructures se révèlent en fait particulièrement dangereuses à leurs extrémités, lorsque les deux roues se retrouvent soudainement projeté dans la circulation automobile. Or, le risque d'accident demeure le premier obstacle à l'usage du vélo.

¹¹⁸¹ C'est une des orientations définies par la loi sur l'air, qui stipule par ailleurs qu'à compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations de voies urbaines, des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants doivent être mis au point en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Mais, à court et moyen termes, ce ne sont pas ces aménagements dispersés qui permettront de dessiner véritablement un réseau.

¹¹⁸² L'exemple des villes du Nord de l'Europe montre que les intempéries sont un obstacle à l'usage du vélo souvent surestimé par les non-cyclistes. Quant aux contraintes d'ordre topographique, il est indubitable qu'elles existent à Lyon, mais pas plus qu'à Stuttgart par exemple et elles épargnent largement une rive gauche du Rhône densément urbanisée.

ambitieux qu'il proposait ¹¹⁸³ vont pousser les élus locaux à dépasser ces réticences. ¹¹⁸⁴ Comme dans beaucoup d'autres villes peu ouvertes à la culture vélo, la collectivité s'appuie alors « sur le PDU pour programmer l'étude d'un plan d'ensemble de type "schéma directeur vélo". » ¹¹⁸⁵ Ce dernier est voté par le Grand Lyon en janvier 1998 et arrête un programme de 300 kilomètres d'aménagements à réaliser d'ici 2001. A travers plusieurs types de mesures ¹¹⁸⁶ et pour un budget d'investissement de 40 millions de francs (6,1 millions d'euros), l'exécutif communautaire se fixe pour objectif de faire remonter la part de marché de la bicyclette à 5% des déplacements quotidiens. Si l'ambition peut paraître modeste, l'affichage d'une telle volonté n'en reste pas moins une réelle nouveauté pour l'agglomération lyonnaise. En revanche, sa concrétisation sur le terrain demeure laborieuse, dès lors que les aménagements cyclables amènent logiquement à reconsidérer l'espace de circulation automobile et l'organisation du stationnement : « la rue, c'est un sujet de discussion avec des intérêts contradictoires. Alors on y va avec des pincettes pour que l'acceptation se fasse au mieux », explique en 1999 le vice-président de la voirie au Grand Lyon. ¹¹⁸⁷ Mais cette prudence n'est pas sans inconvénients et tend à remettre en cause le dessin d'un véritable réseau, en privilégiant *in fine* la sauvegarde de configurations "automobilisées" de la voirie au détriment de l'indispensable continuité des itinéraires cyclables. ¹¹⁸⁸ Face à ce bilan mitigé, un nouveau plan de développement des déplacements doux est donc adopté en 2003. Il entend remédier aux insuffisances du premier plan vélo, en travaillant notamment à la sécurisation de certains trajets et au traitement d'une grande partie des discontinuités existantes. S'il présente une ambition renforcée, avec l'engagement de disposer en 2010 de 500 kilomètres d'itinéraires cyclables dans l'agglomération ¹¹⁸⁹, il se distingue surtout par les moyens mis au service de cette ambition. Ceux-ci sont en effet plus nombreux et

¹¹⁸³ Intitulé « un nouveau visage pour la cité », il prévoit d'accorder une attention particulière aux modes de proximité et prône pour cela une politique d'aménagement moins favorable à l'automobile.

¹¹⁸⁴ Ces réticences ne sont pas toujours faciles à expliquer mais elles s'inscrivent dans un décalage récurrent que l'on observe entre les attentes de la population et les représentations qu'en ont les élus, et plus particulièrement entre ce que les habitants se disent prêts à supporter et ce que les élus pensent être acceptable en matière de limitation de l'usage de l'automobile. Nous reviendrons dans notre dernier chapitre sur ce point qui nous semble être révélateur de l'attention portée par les responsables locaux à leur positionnement par rapport à la structure dominante du champ urbain et à la relative lenteur qu'ils ont alors à discerner les intérêts émergents.

¹¹⁸⁵ Commission de la production et des échanges sur le projet de loi de finances pour 2001, *Avis n°2629 présenté à l'Assemblée nationale*, Tome XIV Équipement, Transports et Logement, 2000, p.42.

¹¹⁸⁶ Les 300 km d'aménagements (intégrant les 75 km préexistants) sont composés à 50% de bandes cyclables sur voirie, à 38,5% de pistes cyclables, à 10% de mesures assurant une mixité des modes de déplacement et à 1,5% de couloirs de bus sur lesquels la circulation des vélos sera autorisée. A ces mesures s'ajoutent la pose d'arceaux pour le stationnement et l'accueil gratuit des vélos dans les parcs de Lyon Parc Auto.

¹¹⁸⁷ François-Noël Buffet, cité in *Lyon Capitale*, n°218, 14 avril 1999.

¹¹⁸⁹ et une part de marché de 10% pour le vélo.

diversifiés : outre le développement du réseau cyclable, ils intègrent la création d'axes forts sécurisés ¹¹⁹⁰, la pose de 500 nouveaux arceaux par an, la mise en place de services comme le prêt et la location de vélo ou encore l'introduction dans le PLU de dispositions pour assurer le stationnement des vélos au sein des immeubles d'habitation. ¹¹⁹¹ Finalement, un peu à l'image de ce qui s'est fait à Stuttgart, c'est une politique beaucoup plus globale de promotion du vélo qui devrait être mise en place dans les prochaines années. Peut-être dopés par les progressions de trafic enregistrées depuis 1998 ¹¹⁹², les élus locaux semblent désormais avoir envie de montrer qu'à Lyon, climat et relief ne sont pas aussi défavorables qu'on le pensait originellement à l'usage du vélo comme mode de déplacement urbain.

A Lille, contrairement à Lyon, l'agglomération a conservé des vestiges d'une certaine tradition cyclable, qui n'est pas sans rapport avec une motorisation tardive. Pourtant, au début des années 90, la pauvreté des aménagements dans la zone dense est à l'image d'une politique de déplacements communautaire qui ignore superbement le vélo. Peu à peu néanmoins, un renouveau s'esquisse : il passe par les élus et techniciens locaux, qui prennent davantage en compte les cyclistes dans les politiques d'aménagement, mais aussi par l'exploitant des transports collectifs de l'agglomération, qui trouve dans les deux roues un argument supplémentaire pour plaider le maintien de ses couloirs de bus. Comme ailleurs, ce début d'inversion de tendance est conforté à l'échelon communautaire par le PDU qui prend de nouveaux engagements en faveur de ce mode : un schéma directeur d'itinéraires vélos ¹¹⁹³ est adopté et prévoit la réalisation de 400 kilomètres supplémentaires avant 2006, avec comme souci premier d'assurer la continuité du réseau

¹¹⁸⁸ A cet égard, la rue Chevreul apparaît comme une bonne illustration des difficultés que peuvent rencontrer ces aménagements lors de leur inscription dans l'espace urbain : avant tout soucieux de la préservation du moindre espace de stationnement, les élus locaux et les commerçants se sont émus de la réalisation d'itinéraires cyclables devant des zones de chalandise et ont finalement obtenu le report des travaux à une date ultérieure. Le vice-président communautaire chargé de la voirie semble alors ne pas trop s'en émouvoir : « on fera la rue Chevreul plus tard, quand les gens en voudront. Pour l'instant, nous ne manquons pas de projets à réaliser » (ibid.). Mais l'accumulation des retards contribue finalement à dessiner des itinéraires cyclables relativement fractionnés dans l'espace, ce qui nuit à la cohérence générale d'une politique qui s'est fixée comme ambition de relancer l'usage du vélo dans l'agglomération. Ainsi, si le Grand Lyon affiche en 2001 les 300 kilomètres d'itinéraires cyclables prévus à l'origine, il semble plutôt que le taux de réalisation du réseau se situe autour de 70 à 80%.

¹¹⁹⁰ comme entre Presqu'île et Part-Dieu, dans la continuité de la piste cyclable qui doit longer la voie du futur tramway de l'est de l'agglomération. Néanmoins, pour l'heure, il apparaît relativement difficile de préciser en quoi ces axes forts sécurisés se différencieront du réseau ordinaire des bandes et pistes cyclables.

¹¹⁹¹ sachant que, d'après Frédéric Héran (in *Le vol de bicyclettes : analyse du phénomène et méthodes de prévention*, Rapport PREDIT DRAST N° 99 MT 71, avril 2002), la moitié des vols de vélos en ville se produit dans des lieux privés (domicile, lieu de travail ou d'études).

¹¹⁹² Des comptages réalisés en une quinzaine de points ont montré en effet des progressions de trafic importantes, pouvant aller jusqu'à 25% par an.

¹¹⁹³ qui comporte deux volets, l'un concernant les déplacements de loisirs et l'autre les déplacements quotidiens.

cyclable ; afin d'homogénéiser les aménagements, une charte technique piétons-vélos est également élaborée et présente un large éventail de moyens permettant de favoriser l'utilisation de la bicyclette dans les déplacements urbains.¹¹⁹⁴ Bref, en mettant aujourd'hui en avant les 230 kilomètres de voies aménagées pour les cyclistes dans l'agglomération, Lille semble avoir désormais rompu avec l'image de régression sociale qui, dans cette ancienne cité ouvrière, avait tendance à coller au vélo depuis la démocratisation de l'automobile. Et, même si elles paraissent encore difficiles à quantifier, il semble bien que le vélo ait à nouveau des perspectives d'avenir dans la métropole du Nord.

Plus flexibles et plus diversifiés, les aménagements en faveur du vélo s'intègrent aujourd'hui mieux à des politiques urbaines qui, au-delà des stratégies d'image, perçoivent à nouveau l'intérêt voire la nécessité d'assurer la promotion des modes doux. De même, une politique de déplacements plus favorable à la marche passe moins par la réalisation de zones piétonnes que par d'autres types de mesures beaucoup moins spectaculaires : il s'agit par exemple de soigner les cheminements piétonniers quotidiens, de réétudier les temps de traversée aux carrefours à feux ou encore de développer des aménagements de proximité comme des élargissements, des abaissements ou des avancées de trottoirs. Pour promouvoir ces deux modes, les limites inhérentes à la constitution de territoires spécialisés ont suffisamment été démontrées. C'est d'ailleurs une réalité d'autant plus contemporaine que le mode de vie urbain tend à voir émerger de nouveaux modes doux, comme les rollers ou la trottinette, qui, s'ils confirment leur succès initial, s'immisceront dans les flux urbains. Il devient alors impossible d'affecter un territoire à chacun et donc indispensable d'organiser la cohabitation des différents moyens de déplacement, y compris avec l'automobile. Cela impose de repenser la voirie dans le sens d'un espace convivial à partager, notamment là où les organisations urbaines favorisent l'usage des modes doux : dans les espaces denses où la dynamique du territoire de l'automobile apparaît le plus contestable, l'organisation de la mixité des espaces de circulation se présente aujourd'hui comme un excellent moyen de préserver une offre de déplacements diversifiée.

7.2.3.2. Des solutions pour une voirie multimodale

Nous avons vu que « la marche et la bicyclette n'ont pas toujours reçu une attention à la mesure des services qu'elles rendent à la mobilité urbaine, si ce n'est pour les protéger des risques routiers occasionnés par les véhicules à moteur en restreignant leur liberté de mouvement par des ségrégations physiques, des détours, ou des interdictions d'accès à certains espaces de la ville (voies rapides, zones d'activité périphériques). »¹¹⁹⁵ Dans les espaces urbains du territoire de l'automobile-contestée, ces principes ségrégatifs tendent

¹¹⁹⁴ pistes et bandes cyclables, contresens cyclable, trottoirs cyclables ou encore la circulation dans les couloirs de bus ou en zone 30. La charte détaille également ce qui peut constituer une atteinte à la sécurité des cyclistes ainsi que les différents dispositifs de stationnement qui doivent être proposés, étant entendu que le vol constitue un obstacle important à l'usage du vélo généralement sous-estimé par les non-cyclistes.

¹¹⁹⁵ J.R. CARRE, op.cit., p.19.

dorénavant à s'effacer : dans certains quartiers se développent des aménagements fondés sur une occupation commune de l'espace de voirie, tandis que des voies artérielles renouvellent le traitement de la séparation des déplacements. Ces deux niveaux d'intervention obéissent à une même logique, celle de la contestation d'un territoire de circulation de l'automobile partagé ou réduit.

La modération de la circulation : une politique bien peu française ?

La modération de la circulation revient à « reconfigurer les rues intelligemment de façon à prendre les automobiles par la peau du cou pour les obliger à avoir un comportement respectueux des autres fonctions présentes dans les rues des villes ».¹¹⁹⁶

Dans cette optique, les mesures de modération de la circulation automobile apparaissent redoutablement efficaces, et ce à plusieurs titres. En réduisant le volume de trafic et le différentiel de vitesse entre les différents usagers de la voirie, elles contribuent à sécuriser les déplacements en modes doux et se présentent ainsi comme « la condition première d'une relance de l'usage de la marche et du vélo en ville. Car dans la plupart des contextes urbains français, l'étroitesse et la saturation de la voirie ne permettront jamais de créer un réseau d'aménagements piétonniers et cyclables en site propre suffisamment dense. (...) [En revanche] dans une ville au trafic entièrement calmé, les aménagements cyclables deviennent tout simplement inutiles et les piétons retrouvent plaisir à déambuler. »¹¹⁹⁷ Aux enjeux attachés à ces politiques de modération dans le champ des déplacements, il faut ajouter ceux qu'elles représentent dans le champ urbain : elles procèdent en effet d'un réaménagement qualitatif des espaces urbains et participent alors à l'amélioration de l'habitabilité de ces quartiers.

Mais, quelle que soit l'efficacité de telles mesures, il restait à en assurer la faisabilité et, en ce domaine, l'Allemagne s'est révélée pionnière. En s'inspirant des *woonerf* hollandais¹¹⁹⁸, plusieurs expérimentations¹¹⁹⁹ ont progressivement popularisé le concept de *Verkehrsberuhigung* – apaisement ou modération de la circulation – dans le pays, en démontrant qu'il était techniquement concevable et que sa mise en œuvre présentait des résultats probants. Soutenues par l'arsenal législatif développé à partir de 1980 au niveau fédéral – et parfois complétées par les instructions des *Länder* lorsque ceux-ci¹²⁰⁰ se sont engagés plus spécifiquement dans la promotion de ces mesures –, ces politiques ont pu ensuite se diffuser en se fondant sur des principes éprouvés : seules les rues dans

¹¹⁹⁶ C. BUCHANAN, "Hopes Past – Hopes Future", in *The Planner*, 22 décembre 1989, cité in C. WARD, *op.cit.*, p.119.

¹¹⁹⁷ F. HERAN, *op.cit.*, p.28.

¹¹⁹⁸ cours urbaines apparues à la fin des années 60 et correspondant à des rues résidentielles que les voitures peuvent encore emprunter mais à faible vitesse en raison des contraintes imposées par les aménagements physiques et paysagers.

¹¹⁹⁹ Elles sont menées depuis le milieu des années 70 dans des villes comme Berlin, Hambourg ou Munich ou encore par les *Länder* de Rhénanie-Westphalie et du Bade-Wurtemberg.

¹²⁰⁰ dont fait partie le Bade-Wurtemberg.

lesquelles la circulation joue un rôle secondaire ont vocation à être transformées en cours urbaines où une vitesse de 10 km/h est généralement tolérée ; grâce aux aménagements réalisés, les piétons peuvent utiliser tout l'espace public, ils ont priorité sur les véhicules à moteur et les jeux d'enfants sont autorisés partout ¹²⁰¹, preuve que, « en cassant la distinction classique entre chaussée et trottoir, en introduisant des éléments d'embellissement du paysage urbain, ces "zones à trafic modéré" instituent de nouveaux rapports entre la ville et ceux qui y vivent. » ¹²⁰²

Devant ces mérites s'affirme très vite la volonté d'étendre le principe de modération de la circulation à l'échelle d'un quartier. Ainsi naît le concept de Zone 30 ¹²⁰³, espace pour lequel la transformation de l'espace public, même si elle n'est pas aussi profonde que dans les cours urbaines, doit permettre d'abaisser la vitesse du trafic motorisé à un niveau moins préjudiciable aux autres catégories d'usagers. Par rapport aux premières expériences de *Verkehrsberuhigung*, ces zones se situent en retrait, dans la mesure où elles n'accordent pas par exemple la priorité aux piétons sur les véhicules motorisés, mais elles nécessitent des aménagements moins importants et moins coûteux et connaissent de ce fait un développement plus rapide et plus large.

A partir des années 80, Stuttgart se couvre donc progressivement de zones 30, comme de nombreuses villes allemandes et plusieurs communes de sa région urbaine. Encouragée par le *Land* mais profitant aussi des libertés qu'en la matière la réglementation fédérale laisse aux municipalités ¹²⁰⁴, la capitale du Bade-Wurtemberg aménage des zones qui, au milieu des années 90, intègrent déjà plus de 700 kilomètres de voies. Cette politique n'est pas exempte d'une certaine diversité quant à la nature des transformations réalisées. Ces dernières peuvent aller d'aménagements conséquents participant d'une nouvelle approche formelle de la rue, dans la plus pure tradition des opérations de modération de la circulation, à la simple pose de panneaux de limitation de vitesse aux entrées et sorties de la zone. ¹²⁰⁵ L'option lourde a été première et a donné lieu à quelques réalisations modèles à proximité de l'hypercentre. Puis la volonté d'accélérer les opérations a conduit à des interventions plus légères mais plus nombreuses. Celles-ci ont été menées parallèlement à une hiérarchisation du réseau de voirie qui a conduit à différencier les voies à vocation résidentielle des routes principales et ont le plus souvent consisté à ajouter simplement aux panneaux de zone 30 la

¹²⁰¹ C'est là un élément important car, dans les années 70, au moment où les principes de modération de la circulation commencent à émerger, la question du rapport de l'enfant à la rue se pose avec beaucoup d'acuité en Allemagne où, compte tenu des horaires scolaires, cette catégorie de population tend à investir massivement cet espace durant l'après-midi.

¹²⁰² M. QUIDORT, in *Les déplacements urbains*, Problèmes politiques et sociaux, n°690, p.49.

¹²⁰³ aussi appelé *Tempo 30*, aménagement le plus répandu mais non exclusif... il existe aussi des *Tempo 40*. Les textes législatifs et réglementaires qui encadrent ces aménagements n'imposent pas en effet de limitation de vitesse obligatoire. Le concept de *Tempo 30* a essentiellement été popularisé par un ensemble de publications techniques qui ont estimé que la vitesse de 30 km/h apparaissait comme le meilleur compromis.

¹²⁰⁵ Sans oublier que, pour créer une zone 30, il est parfois nécessaire de détourner la circulation de transit de certains quartiers et donc de construire des infrastructures routières de contournement à l'échelle de ces espaces (cf. partie 5-2-2).

suppression de signalisation aux carrefours¹²⁰⁶ voire quelques rétrécissements de voirie sur ce réseau résidentiel. Le large écho donné dans la politique urbaine à la constitution de ces zones de ralentissement du trafic motorisé témoigne alors d'une « certaine philosophie urbaine qui affirme le primat de l'espace sur les circulations. Le point essentiel à nos yeux est la diffusion des protections bien au delà du centre. »¹²⁰⁷

En fait, dès les premières expériences de modération de la circulation menées au niveau national, il a été démontré que ce type de mesures « fonctionnait pour améliorer la sécurité routière, diminuer le nombre et la gravité des accidents (en diminuant en même temps les remboursements des compagnies d'assurances), améliorer la qualité de vie en ville et ramener ainsi les citoyens allemands vers les villes qu'ils avaient eu tendance à quitter depuis la fin des années 60 et, enfin, stimuler l'activité économique urbaine. »¹²⁰⁸ Dans ce panel d'effets, il apparaît que les enjeux qui ont motivé prioritairement la constitution de zones 30 ne sont peut-être pas tant l'amélioration de la sécurité routière¹²⁰⁹ que celle de l'environnement urbain de l'habitat. Comme le soulignent Peter Newman

¹²⁰⁴ Si des directives pour l'instauration de limitations de vitesse zonales ont été définies par le *Bund* dès 1981, ces aménagements ont surtout fait l'objet d'une réglementation spécifique publiée en 1985 (les Recommandations pour l'aménagement des voies de desserte locale ou *EAE 85*, les Recommandations constituant en Allemagne des réglementations d'ordre technique qui ne revêtent pas toutefois de caractère obligatoire). Mais, cette réglementation n'était qu'expérimentale et provisoire. La pérennisation des zones 30 a été réalisée par la modification en 1990 du Code de la route (*Strassenverkehrsordnung* ou *StVO*) qui a reconnu aux communes la possibilité d'introduire des limitations de vitesse par zone. Cela a été l'occasion d'un débat autour de la norme de vitesse en agglomération, débat qui n'a pas été sans conséquence sur la mise en pratique de la modération de la circulation : les éléments les plus réformistes comme le *Städtetag*, le Conseil des villes allemandes, souhaitait que la vitesse de 30 km/h devienne la norme et celles de 50 et 70 km/h l'exception, ce qui était censé faciliter l'introduction de mesures de modération de la circulation mais également améliorer leur efficacité puisqu'il est généralement admis que, plus la règle est générale, mieux elle est acceptée et plus les automobilistes s'y conforment ; s'il a finalement été décidé de conserver les normes initiales, les autorités fédérales ont alors assoupli les conditions de réalisation de zones 30 par rapport aux Recommandations de 1985 (en ne donnant pas par exemple d'indications quant au type d'espace auxquelles de telles mesures peuvent s'appliquer ou encore en ne rendant pas obligatoire le réaménagement des voiries concernées), afin de laisser aux communes une marge de manœuvre plus importante dans l'application et dans l'interprétation des textes (pour plus d'informations sur l'aspect législatif de ces aménagements, voir l'ouvrage du CETUR de 1991 intitulé *La loi, l'espace public et l'innovation en Europe*).

¹²⁰⁶ Cette absence de signalisation rétablit la règle de priorité à droite et incite les automobilistes à réduire leur vitesse.

¹²⁰⁷ A. BIEBER, J.P. ORFEUIL, op.cit., p.137.

¹²⁰⁸ CETUR, *La loi, l'espace public et l'innovation en Europe*, 1991, p.85.

¹²⁰⁹ même si la fédération des assureurs automobiles (*HUK*), intéressée par la diminution des accidents que pouvaient entraîner ces mesures, en a assuré très tôt la promotion, notamment en contribuant dès 1981 à l'abondante littérature qui entendait soutenir et guider la réalisation des *Tempo 30*. En effet, le seul fait d'abaisser les limites de vitesse de 50 km/h à 30 km/h dans les agglomérations allemandes a entraîné une baisse de 10% des accidents et de 15% des tués et blessés graves. A Hambourg par exemple, le passage à 30 km/h dans plusieurs quartiers a fait chuter la vitesse moyenne à 38,2 km/h et a permis de diminuer en moyenne de 10% le nombre d'accidents corporels et de victimes graves, par rapport aux zones restées à 50 km/h : pour illustrer le rôle spécifique joué par les zones 30, il faut savoir que les accidents corporels ont baissé de 8% dans les zones témoins et de 17% dans les zones 30 et que ces chiffres sont respectivement de 19% et de 31% pour les tués et blessés graves.

et Jeffrey Kenworthy, « *traffic calming in Germany was in fact pioneered and promoted much more aggressively by the housing and urban development ministries than by the transportation ministry. This was primarily because of the positive impact traffic calming can have on the character and environmental quality of neighborhoods, making them much more desirable urban redevelopment and residential areas.* »¹²¹⁰ Les communes ont bien compris tout l'intérêt qu'elles pouvaient retirer de ces aménagements dans les quartiers résidentiels¹²¹¹, et ce d'autant plus que la population en était fortement demandeuse. A Stuttgart, dans les années 80, la propagation des principes d'apaisement de la circulation coïncide d'abord avec un regain d'intérêt pour la qualité de vie urbaine et pour l'habitabilité de ces espaces. Elle s'inscrit alors à la fois dans un cadre technico-culturel national¹²¹², dans un cadre politique régional¹²¹³ et dans un cadre stratégique local. Elle dessine finalement une politique qui n'a cessé de gagner en intensité depuis une quinzaine d'années mais peut encore améliorer son efficacité en dépassant les facilités offertes par la loi et en amplifiant le réaménagement des espaces publics de proximité.¹²¹⁴ A condition de trouver les financements correspondants, il ne reste sans doute plus aujourd'hui à la modération de la circulation qu'à trouver un nouveau souffle qui n'aurait plus comme objectif principal l'augmentation quantitative mais également qualitative de ces opérations.

En revanche, autant Lille que Lyon sont des exemples symptomatiques de la lenteur avec laquelle les principes d'apaisement de la circulation tendent à imprégner les pratiques urbanistiques françaises.¹²¹⁵ Rares sont en effet les municipalités qui ont lancé

¹²¹⁰ P. NEWMAN, J. KENWORTHY, 1999, op.cit., p.146.

¹²¹¹ même si l'implantation de zones 30 ne se limite pas aux quartiers d'habitation mais s'étend aussi à des espaces mixtes (habitat/commerce par exemple) ou dans les centres-villes.

¹²¹² technico-culturel dans le sens où l'échelon fédéral ne met pas sur pied un vaste programme national avec le système de subventions correspondant mais intervient d'abord à travers des préconisations réglementaires qui promeuvent une certaine culture technique imprégnant les problématiques d'aménagement.

¹²¹³ Le *Land* du Bade-Wurtemberg pousse de manière particulièrement active à la réalisation de zones 30 : d'abord en mettant très tôt en place un système d'expérimentation et de subventions destiné à populariser ce type d'intervention sur l'espace ; ensuite, en intégrant les politiques de modération de la circulation aux orientations qu'il définit pour la ville et son agglomération en termes de qualité de vie, de réduction du bruit et de la pollution, et plus généralement aux préoccupations écologiques dont il se fait le relais.

¹²¹⁴ Les études de terrain tendent à montrer que, lorsqu'on limite la vitesse à 30 km/h dans une zone, sans accompagner cette mesure d'aménagements spécifiques, les automobilistes ne réduisent pas significativement leur vitesse mais ont tout de même tendance à adopter une façon de conduire plus calme et que cela a des effets positifs en termes de sécurité routière, de bruit ou encore de pollution. D'autres mesures simples et relativement peu coûteuses, qui jouent sur la perception qu'ont les automobilistes de l'espace, peuvent également se révéler efficaces. Il n'en reste pas moins que l'impact de la mise en place d'une zone 30 continue à augmenter avec l'importance des réaménagements spatiaux.

¹²¹⁵ Il n'est pas évident d'expliquer cette forme d'exception technico-culturelle qui, rien qu'en Europe, n'est d'ailleurs pas limitée à la France. Une approche empirique sur la base de nos deux exemples permet certes de dégager quelques pistes mais ce point mériterait sans doute une analyse plus approfondie.

de vastes programmes de réalisation de zones à trafic modéré en rapport avec l'agencement de leurs quartiers résidentiels. Le plus souvent, quelques aménagements de ce type se sont développés ponctuellement en centre-ville, à proximité des rues piétonnes, ou ont été utilisés comme des mesures de sécurité routière aux abords des établissements scolaires.

Les PDU de Lyon et de Lille ont alors tous les deux cherché à faire la promotion de la modération de la circulation, mais selon une vigueur qui reste au diapason des tendances locales préexistantes. Ainsi, le plan de déplacements lyonnais de 1997 évoque bien l'utilité de « développer les zones calmes à circulation apaisée » mais rejette leur programmation dans les schémas de secteur prévus pour l'application du PDU. Le résultat se révèle bien mince : en 2003, malgré la rédaction d'un guide d'aménagement des zones 30, une seule a été réalisée dans le quartier de Montchat. Le plan lillois, pour sa part, se veut plus ambitieux en affichant sa volonté de réaliser à une large échelle « des aménagements qui incitent à modérer la vitesse » et en établissant dans le même temps une charte technique ainsi qu'un schéma directeur de modération de la vitesse chargé d'identifier les zones 30 potentielles.¹²¹⁶ Si, pour différentes raisons¹²¹⁷, les projets de la métropole du Nord se révèlent nettement plus avancés que ceux de l'agglomération lyonnaise, ils n'en connaissent pas moins les mêmes limites que la plupart des expériences françaises. « La réalisation de zones 30 visera en priorité à améliorer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes autour des équipements générateurs de déplacements de proximité (écoles, équipements publics,...) »¹²¹⁸ et ne s'inscrit pas encore dans une stratégie résidentielle comme en Allemagne. Surtout, la communauté urbaine ne peut guère qu'inciter « chaque commune à réaliser, à court terme, au moins une zone 30 et à prendre des mesures pour modérer la vitesse sur son territoire. »¹²¹⁹ En

¹²¹⁶ 2000 km de rues sont ainsi considérés comme susceptibles d'être aménagés en zone 30 dans l'agglomération lilloise.

¹²¹⁷ On trouve ainsi au niveau de communes de la métropole lilloise – comme Tourcoing par exemple – une réelle inclination en faveur de l'aménagement de zones 30 qui n'est perceptible nulle part dans l'agglomération lyonnaise. Les différences sont également visibles au niveau des compétences acquises par les services communautaires. Alors que le Grand Lyon n'a guère développé de culture technique spécifique pour les aménagements de voirie relatifs aux politiques de modération de la circulation (d'où l'appel qui est fait parfois à des experts extérieurs), la CUDL a démontré son intérêt en engageant notamment ses propres travaux sur les interactions entre vitesses et environnement des voies. « Cette étude a mis en évidence de façon indiscutable l'existence d'une relation forte entre les vitesses réellement pratiquées et l'aménagement d'une voie et son environnement. Elle confirme ainsi que c'est par l'aménagement d'une voie et la modification de son environnement plus que par la réglementation et la signalisation que l'on pourra agir sur la vitesse pour une meilleure sécurité en ville » (in A. BRASSEUR, S. LAGAIZE, S. LEFEBVRE, "Environnement des voies et vitesses en ville", in *TEC*, n°134, janvier-février 1996, p.20). Pour expliquer cet intérêt, il faut notamment rappeler que, dans cette agglomération aux densités étalées, la rue reste un terrain de jeu pour de nombreux enfants, en l'absence d'espaces publics affectés à cet usage et en raison de la composition démographique de la zone dense : en 1990, la proportion de population de moins de 19 ans était de 26,3% à Lille, de 34,3% à Roubaix et de 32,7% à Tourcoing, contre 21,4% à Lyon et 23,1% à Villeurbanne ; par rapport au centre de l'agglomération lyonnaise, la question de l'enfant dans la rue est donc plus présente et cette dimension structurelle n'est pas pour rien dans l'intérêt porté aux principes de modération de la circulation.

¹²¹⁸ Communauté Urbaine de Lille, Direction Générale des Services Opérationnels, op.cit., p.21.

effet, la mise en œuvre de ces actions relève d'abord du pouvoir de police des maires. Or il existe une inadéquation fondamentale entre l'exercice de ces prérogatives communales et la répartition des moyens nécessaires à la mise en œuvre d'une véritable politique de modération de la circulation ¹²²⁰ : la mise en place de zones 30 dans les grandes agglomérations françaises souffre indéniablement de ce décalage entre les pouvoirs dévolus aux communes et les compétences acquises par les structures intercommunales en matière d'aménagement de voirie. Enfin, chacun de ces gestionnaires publics n'est pas un acteur monolithique : « il est éclaté entre différents services techniques (Voirie, Circulation, Espaces Verts, Urbanisme, Transports...) qui ont chacun leur logique propre, sectorielle, et qui entretiennent parfois entre eux des rapports conflictuels, provenant d'approches différentes de la nature de la voirie. (...) La diversité des responsabilités et des modes d'intervention conduit donc à un éclatement préjudiciable à une bonne gestion de la voirie urbaine (définie comme espace collectif public) ». ¹²²¹

En France, « la vitesse des voitures en agglomération a été limitée à cinquante kilomètres à l'heure [en 1990] et l'on commence à voir apparaître des zones de modération de vitesse selon l'exemple allemand. » ¹²²² Néanmoins, ces politiques restent encore limitées et l'absence d'engagement significatif des autorités nationales pour les promouvoir ne permet pas de compenser le faible engouement effectif des échelons locaux. De ce fait, c'est la place de la voirie dans les pratiques d'urbanisme qui est ainsi mise en perspective. Le faible investissement dans les principes de modération de la circulation témoigne du relatif désintérêt pour le traitement de l'espace viaire dans les politiques d'aménagement des quartiers et dévoile à quel point ces deux dimensions ont pris l'habitude de s'ignorer. Il en résulte communément que « l'espace urbain est alors oublié au seul profit d'un fonctionnement optimisé du réseau. Cette démarche s'aggrave souvent d'un traitement très "routier" de l'espace public affecté à la circulation. » ¹²²³

Pour l'heure, seule la montée des préoccupations liées à la sécurité routière, bien relayée par les PDU à la mode SRU, apparaît susceptible de porter en France un véritable développement des politiques de modération de la circulation. ¹²²⁴ C'est d'ailleurs

¹²¹⁹ Communauté Urbaine de Lille, Direction Générale des Services Opérationnels, op.cit., p.21.

¹²²⁰ moyens techniques autant que financiers, les communes françaises souffrant en la matière de la comparaison avec leur homologues allemandes dont la taille et la forte tradition d'autonomie les ont amenées à développer des bureaucraties fortement structurées et équipées.

¹²²¹ B. FAIVRE D'ARCIER, in F. Enel, op.cit., p. 52.

¹²²² G. DUPUY, 1995a, op.cit., p.64.

¹²²³ D. FLEURY, "Rendre lisible la rue", in *Le courrier du CNRS*, n°81, p.25.

¹²²⁴ Car il est prouvé que la création d'une zone 30 permet de réduire les accidents de la circulation et leur gravité. En effet, la gravité des blessures infligées à un piéton augmente très rapidement avec la vitesse d'impact. Alors qu'un piéton pourra généralement survivre à un choc avec une voiture à 30 km/h (la probabilité de décès est estimée à 15%), il mourra en revanche dans la majorité des cas en cas d'impact à 50 km/h (la probabilité de décès s'élève alors à 60%).

à cette fin que le nouveau plan de déplacements lyonnais envisage aujourd'hui la réalisation de zones 30 « à grande échelle ». Mais, à peine est-elle affirmée que cette volonté rencontre déjà ses premières résistances : considérant que ce serait porter là un coup fatal à son quartier, le maire du 2^{ème} arrondissement s'oppose fortement à la réalisation d'une zone 30 dans la Presqu'île, témoignant du chemin qu'il reste à faire pour populariser ces aménagements.

Vers de nouveaux boulevards urbains

Si les stigmates des logiques territoriales de l'automobile peinent ainsi à disparaître des voies de desserte locale, on comprend *a fortiori* la difficulté qu'elles peuvent avoir à s'estomper sur les principales artères de circulation qui structurent la zone dense. En la matière, il faut notamment mesurer l'impact des principes de hiérarchisation introduits par l'urbanisme moderne sur la spécialisation des voies urbaines primaires et secondaires. En distinguant la fonction de circulation et en lui conférant la charge de relier entre elles les autres grandes fonctions urbaines, « le fonctionnalisme réduit la plus grande part de l'espace public – la voirie – à la seule question de la circulation et lui fait perdre son rôle de lieu d'échanges sociaux complexes. L'affirmation complémentaire de la nécessaire séparation des types de circulation complète la rupture historique ».¹²²⁵ Les faits ont ensuite consacré l'automobile comme la grande gagnante de l'application de ces principes hiérarchiques et ségrégatifs. « Peu à peu, on redécouvre donc les mérites d'une multifonctionnalité de la rue, dont le boulevard offre l'image historique la plus achevée. »

¹²²⁶

On observe un certain retour aux ambitions originelles des réalisations d'inspiration haussmannienne, dans la mesure où ces dernières n'étaient pas exclusivement porteuses d'un gain d'espace substantiel de la voirie sur le bâti mais, beaucoup plus largement, d'une volonté « de maîtriser l'ensemble à l'aide d'une transformation partielle. »¹²²⁷ En effet, outre l'amélioration des conditions de circulation¹²²⁸, les percées de type haussmannien entendaient engager un profond remodelage de la ville ancienne en servant de guide à la croissance urbaine. Aujourd'hui encore, dans le contexte d'extension spatiale contemporain, « faire un boulevard urbain consiste alors à dépasser ces modes d'urbanisation spontanées, à passer de l'urbanisme en doigt de gant à l'aménagement du territoire, à faire un bout de ville, qui redonne sens à la ville. »¹²²⁹ De même, alors que les percées de l'ère haussmannienne ont progressivement été dévoyées au profit de l'automobile, on cherche à retrouver leur multifonctionnalité originelle. Pour

¹²²⁵ P. BELLI-RIZ, "L'automobile dans l'espace résidentiel moderne", in V. Picon-Lefebvre (dir.), *Les espaces publics modernes*, Le Moniteur, 1997, p.68. Rappelons au passage les principes énoncés à ce propos par Le Corbusier dans *La Charte d'Athènes* : « les voies de circulation doivent être classées selon leur nature et construites en fonction des véhicules et de leurs vitesses... les rues doivent être différenciées selon leurs destinations : rue d'habitation, rue de promenade, rues de transit, voies maîtresses... »

¹²²⁶ F. ASHER, 1995, op.cit., p.252.

¹²²⁷ M. DARIN, cité in M. Roncayolo, op.cit., p.112.

¹²²⁸ et les préoccupations liées au maintien de l'ordre.

ceux qui, plus de cent ans après, revendiquent cette dimension perdue de l'héritage, « la spécificité majeure du boulevard, c'est d'assumer simultanément, mais dans des proportions variables, toutes les fonctions des circulations automobiles et piétonnes : le transit, la desserte et le stationnement automobile ; le transit piétonnier (cheminements et promenades), la desserte des immeubles, et le stationnement des piétons (pour le spectacle des vitrines, les terrasses de café, les queues de cinéma, etc.). »¹²³⁰

Or, à la fin des années 80, rares sont les réalisations qui ont conservé une telle mixité. Il n'y a guère que certaines infrastructures hors-normes qui dérogent alors à la règle, une catégorie dont fait assurément partie le Grand Boulevard chargé de "souder" entre elles les villes de Lille, Roubaix et Tourcoing.¹²³¹ Inauguré en 1909, cet axe de 14 kilomètres de long préfigure, par son profil en travers et grâce à une largeur peu commune de 50 mètres, tous les projets de partage de la voirie : six circulations parallèles sont organisées sur cette voie qui comprend, outre une chaussée routière centrale, deux terre-pleins latéraux réservés l'un au tramway, l'autre à une piste cyclable et à une piste cavalière, puis deux chaussées latérales pour la desserte. Ce projet est inspiré par les visions hygiénistes et progressistes de l'époque et se présente comme une icône de la modernité et de la vitalité économique locale.¹²³² Boulevard interurbain doté d'une ligne de tramway moderne, il fixe rapidement une poussée résidentielle émanant des trois grands pôles de l'agglomération et notamment de leurs classes aisées puis moyennes désireuses d'investir de nouveaux quartiers.¹²³³ L'évolution des moyens de déplacement et les appétits territoriaux de la reine automobile vont néanmoins l'exposer à différents avatars. Le plus spectaculaire tient sans doute aux travaux routiers réalisés dans les années 70 sur la première section Lille – la Madeleine, afin d'améliorer l'écoulement de flux automobiles croissants¹²³⁴, dans un contexte alourdi par les retards accumulés dans

¹²²⁹ G. DUBOIS-TAINE, *Les boulevards urbains. Contribution à une politique de la ville*, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1990, p.38.

¹²³⁰ F. ASHER, 1995, op.cit., p.253.

¹²³¹ Il s'agit en fait d'un boulevard à trois branches qui emprunte aujourd'hui, au départ de Lille, l'avenue de la République avant de se scinder en deux au Croisé-Laroche, devenant avenue de la Marne vers Tourcoing et avenue de Flandre vers Roubaix. Il présente par ailleurs une certaine similitude avec la *Ciudad Lineal* (ville linéaire) de l'architecte espagnol Soria y Mata, même si Gabriel Dupuy relève en 1991 que son objectif premier n'est pas foncier.

¹²³² Même si l'idée d'une liaison entre les trois villes était déjà dans l'air depuis quelques années, on estime que c'est le Docteur Bécour, figure de l'Hygiénisme dans le Nord, qui se trouve à l'initiative du projet en émettant en 1896, dans le cadre du Conseil d'arrondissement de Lille siégeant auprès du sous-préfet, le vœu de réaliser ce boulevard considéré comme « œuvre d'hygiène sociale ». Aucune des trois villes concernées ne prendra pourtant en charge sa réalisation – elles refuseront même d'y participer financièrement –, qui sera finalement assurée par le Conseil général, avec l'aide financière de la compagnie de tramways.

¹²³⁴ « Sur la branche de Lille, on a coupé totalement une rangée d'arbres, on a réduit au minimum la piste cyclable. D'une voie centrale de neuf mètres, on est passé à une voie de 17,70 mètres, sur laquelle on a implanté des mini-tunnels, des PSGR (passages souterrains à gabarit réduit) responsables de nombreux accidents dus à des excès de vitesse. Cette section, du reste, n'est plus reconnue comme appartenant au Grand Boulevard, elle est perçue comme un boulevard classique, intégré à la ville » (ibid.).

la construction parallèle de la Voie Rapide Urbaine. Cette transformation, qui modifie notablement l'équilibre fonctionnel du boulevard, s'accompagne d'une baisse de valeur immobilière des appartements situés en façade. Depuis une vingtaine d'années, ce témoin de l'architecture bourgeoise et du dynamisme industriel de l'agglomération a certes su attirer de nouvelles activités tertiaires – démontrant ainsi qu'il « confère aujourd'hui une image et une adresse qui se vendent bien »¹²³⁵ – mais, à l'orée des années 90, les avatars de l'ère automobile poussent à le considérer comme « un axe de déplacement efficace mais dénaturé et source de nuisances » et comme « un paysage urbain singulier en péril »¹²³⁶. Car, ainsi que le rappelle Ann-Caroll Werquin, « ce qui fonde la "valeur" du Grand Boulevard à Lille-Roubaix-Tourcoing, c'est son "accessibilité à toutes sortes d'utilisateurs" depuis sa création. »¹²³⁷ C'est pourquoi les pouvoirs publics ont récemment engagé l'élaboration d'une charte d'aménagement¹²³⁸ destinée à restaurer ce patrimoine, conçu comme un espace public et qui doit à ce titre conserver un caractère accueillant à l'égard du plus grand nombre ; une action politique facilitée aujourd'hui par le fait que la VRU vienne suppléer le Grand Boulevard en tant que liaison rapide entre les trois pôles de la conurbation, tout autant que par la préservation d'une pluralité fonctionnelle de l'infrastructure.

En effet, pour la plupart des grandes artères urbaines, la contestation du territoire progressivement grignoté par l'automobile relève clairement d'une multimodalité à réorganiser et d'une multifonctionnalité à réinventer. C'est pourquoi on voit, depuis quelques années, ce type d'évolution s'incarner dans de lourds programmes de

¹²³³ Ces groupes sociaux avaient déjà colonisé les grands axes haussmanniens lillois, avant de s'intéresser aux abords du Grand Boulevard. Sur ce dernier qui est construit pour l'essentiel sur des sites non urbanisés, « la combinaison d'un environnement agréable loin des vieilles banlieues et d'une très bonne accessibilité vers Lille y déclenche une hausse des valeurs foncières, cause et conséquence du caractère aisé de cette résidence » (in P. BRUYELLE, op.cit., p.431). Le même phénomène explique la poussée résidentielle au Sud de Roubaix et de Tourcoing, le long de ce qui est considéré comme un axe de prestige et qui, de ce fait, le devient : « ce qui va fonder véritablement la valeur patrimoniale et l'histoire du boulevard, c'est l'arrivée des patrons de l'industrie textile des trois villes y installant leur résidence. Ils font construire des châteaux, des habitations fastueuses, en témoignage de la richesse de leur entreprise. Bon nombre des comportements relevés aujourd'hui s'inscrivent dans cette histoire : les entreprises haut de gamme ne peuvent s'implanter ailleurs que sur le Grand Boulevard, lieu aussi chargé de prestige que les Champs-Élysées ou l'avenue Foch à Paris, lieu où le passé et l'avenir se rejoignent » (A. DEMANGEON, A.C. WERQUIN, "Espaces, formes et valeurs le long de l'axe Lille-Roubaix-Tourcoing", in B. Duhem, J.L. Gourdon, P. Lassave, S. Ostrowsky, *Villes et Transports*, Tome 2, 1994, <http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/datas/docs/ouvr2/sommaire.htm>).

¹²³⁵ A. DEMANGEON, A.C. WERQUIN, "Les ingénieurs, l'Etat et les villes : le boulevard du XX^e siècle", in *Les Annales de la recherche urbaine*, p.94.

¹²³⁶ Ce sont les termes du diagnostic réalisé par le comité de pilotage chargé de définir, sous les auspices conjugués de la CUDL, du Conseil Général et de la DDE, une charte d'aménagement du Grand Boulevard.

¹²³⁷ in F. ENEL, op.cit., p.32.

¹²³⁸ cf. H. RASNEUR, *Charte d'aménagement du grand boulevard : cahier des charges*, Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise, 1997, 12 p.

réaménagement des axes urbains. Lyon nous offre en la matière un panel de réalisations assez édifiant, qui semblent marquer, même si c'est avec une relative diversité, une nouvelle phase de transformation de la voirie urbaine. Cette dernière n'est plus considérée avant tout comme un territoire de circulation pour les automobiles pour être davantage envisagée comme un espace public porteur d'urbanité. Dans ce processus, « le boulevard est un lieu mythique, un symbole de l'animation et de l'intensité urbaines, de la diversité des activités, de la multiplicité des circulations, du spectacle qu'offrent les habitants et le fonctionnement de la grande ville »¹²³⁹ ; difficile pour autant de se satisfaire de ces considérations d'ordre général et de ne pas tenir compte de la façon dont ce mouvement compose avec la réalité morphologique, fonctionnelle et contextuelle des voies.

Le réaménagement de l'avenue Berthelot est certainement exemplaire de l'importance du tramway en tant que levier de ces transformations. Cette percée ouverte en 1860 et destinée à devenir une des belles avenues de la rive gauche¹²⁴⁰ a progressivement connu un fonctionnement urbain dégradé par les aménagements en faveur de l'automobile : mise en sens unique à la fin des années 60, elle devient un itinéraire de traversée majeur de Lyon¹²⁴¹ qui, en 1990, accueille en moyenne plus de 45.000 véhicules par jour ; prolongée par l'avenue Mermoz, elle constitue alors un axe générateur de sérieuses nuisances et qui « a une hétérogénéité de fonction et les signes d'une "sortie de ville", par sa diversité d'affectation du sol, par le nombre de voies de circulation qui se multiplient et se greffent sur une autoroute lorsque l'on avance vers l'Est de l'avenue. »¹²⁴² Au début des années 90, un premier projet de réaménagement est élaboré mais n'est pas mené à son terme : il prévoyait, dans le cadre du programme de réalisation d'un réseau intermédiaire de transports collectifs, d'ajouter un site propre pour les bus dans le sens de circulation des voitures et de réduire parallèlement de quatre à trois le nombre de voies pour le trafic automobile.¹²⁴³ C'est finalement l'association du PDU et du tramway qui permettra de concrétiser une transformation nettement plus

¹²³⁹ F. ASHER, 1995, op.cit., p.252.

¹²⁴⁰ Sa réalisation originelle s'inscrit dans le cadre de la modernisation des sorties de Lyon. Mais très vite, elle s'intègre au mouvement qui voit la rive gauche du Rhône aménager de larges et belles avenues au débouché des ponts. Elle sera achevée au début du XX^e siècle. Bordée d'arbres, elle sera ensuite dotée d'une piste cyclable durant l'entre-deux-guerres.

¹²⁴¹ Cette voie relie en effet la Presqu'île – au niveau du centre d'échange de Perrache – au boulevard périphérique, grâce au boulevard Mermoz qui assure la continuité de cet itinéraire. Elle offre donc une possibilité de traversée de la zone centrale, susceptible de jouer un rôle de transit majeur en raccourcissant les distances.

¹²⁴² S. ROSALES-MONTANO, G. BOICHOT, *Les axes Est-Ouest : de la voie à l'avenue*, Agence d'urbanisme, juin 1993, p.27. A cet égard, la comparaison avec l'axe Gambetta-Rockefeller, qui est parallèle mais dont le sens de circulation est inverse, est intéressante : celui-ci présente en effet une réelle image d'entrée de ville, grâce à des feux de signalisation plus nombreux et non synchronisés (afin de briser la vitesse des automobilistes et de leur faire progressivement prendre conscience qu'ils doivent ralentir car ils entrent dans le centre-ville) et grâce à une qualité paysagère supérieure, qui bénéficie par ailleurs du point de mire de Fourvière ; en revanche, l'axe Berthelot-Mermoz est d'abord organisé comme une infrastructure routière chargée d'évacuer rapidement le flux de véhicules en provenance de Perrache et du centre-ville.

ambitieuse de l'avenue : le premier s'engage à réduire la capacité des pénétrantes et les flux de circulation automobiles sur les grandes voies centrales pour satisfaire aux objectifs de réduction des nuisances et prévoit donc le réaménagement de l'axe Berthelot-Mermoz, afin de restreindre les possibilités de traversée de l'espace central qu'il propose et de le requalifier en matière de pollution, de bruit, de vitesse et d'accidents ; le second s'affirme ensuite comme un puissant outil au service de cette transformation territoriale, tant il est le vecteur naturel d'un aménagement multimodal de la voirie et d'un traitement qualitatif de l'espace public. La prégnance de ces enjeux a permis de modifier significativement le profil de l'avenue Berthelot : dotée de trottoirs élargis, elle ne dispose plus aujourd'hui que de deux voies de circulation automobile, en complément de la chaussée réservée au tramway et d'une file de stationnement.¹²⁴⁴ En rééquilibrant ainsi le partage de l'espace public, ce réaménagement offre à différents usagers la possibilité de "consommer" simultanément cet espace en toute sécurité. Surtout, il concourt à donner enfin à cette voie « la qualité urbaine et symbolique d'une grande vitrine de la ville. »¹²⁴⁵ Ce-faisant, il ouvre de nouvelles perspectives à un linéaire déprécié et à fort potentiel de mutabilité.¹²⁴⁶ Car « quand une ville ou une collectivité publique aménage ou améliore une voie, elle crée un potentiel de valeur. »¹²⁴⁷ Au-delà de la dimension déplacement, la réduction effective du territoire de l'automobile s'inscrit ici dans une stratégie urbaine tangible. Elle peut être directement envisagée comme un investissement public destiné à exploiter la position préférentielle de cet axe de croissance potentiel de la ville dense dans un hypercentre en extension.

Les transformations engagées dans le quartier de la Part-Dieu sur le boulevard Vivier-Merle¹²⁴⁸ répondent encore plus directement à une optique de remodelage de la

¹²⁴³ Il existait déjà un site propre pour assurer la circulation des bus à contre-sens, séparé des flux automobiles par une ligne de stationnement. Sous l'impulsion du SYTRAL, des études sont menées pour créer un véritable site propre dans le sens Ouest-Est. Deux options sont examinées : la réalisation d'un double site propre unilatéral – du même côté que celui existe déjà – ou celle d'un site propre bilatéral. L'Agence d'Urbanisme se prononce en faveur de la seconde solution jugée « techniquement faisable » et « urbanistiquement souhaitable » (*L'extension du site propre sur l'avenue Berthelot*, Collection transport et déplacement, juin 1993). C'est pourtant l'aménagement unilatéral qui sera retenu par l'assemblée communautaire en avril 1994 (le projet retenu ne prévoit pas de création de piste cyclable mais, suite aux observations émises lors de l'enquête publique, un aménagement complémentaire de ce type est mis à l'étude). Les premiers travaux concernant les équipements situés sous la voie sont lancés durant l'été 1994 mais, à quelques mois des élections municipales, le site propre lui-même ne verra pas le jour et l'avenue restera en l'état.

¹²⁴⁴ Une troisième voie de circulation se substitue aux emprises de stationnement à l'approche des carrefours afin de permettre aux véhicules de tourner à gauche en toute sécurité.

¹²⁴⁵ S. ROSALES-MONTANO, G. BOICHOT, op.cit., p.28.

¹²⁴⁶ L'avenue Berthelot présente en effet, notamment à partir de Jean Macé, un paysage disparate et pas toujours en rapport avec l'image accolée aux boulevards urbains, ne serait-ce qu'en raison de la relative surreprésentation de friches urbaines et d'activités de service liées à l'automobile.

¹²⁴⁷ G. DUBOIS-TAINE, 1990, op.cit., p.30.

¹²⁴⁸ pour un coût estimé en 1999 à 210 millions de francs.

"ville de l'automobile". Elles doivent remédier à une organisation ségrégative de l'espace public – inspirée des préceptes fonctionnalistes et de Colin Buchanan ¹²⁴⁹ – qui s'est révélée déficiente. En effet, « la séparation piétons-autos s'est en définitive faite aux dépens des piétons : c'est à ces derniers que l'on tend à imposer des contraintes, alors que toutes les facilités sont accordées à l'automobile. (...) La volonté de "protéger" les piétons les exclut d'une part importante du territoire urbain et les cantonne dans des dispositifs ségrégatifs (les passerelles de franchissement au-dessus des voies, par exemple) qui méconnaissent les usages et les pratiques sociales, et s'avèrent inopérants. » ¹²⁵⁰ A la fin des années 90, la communauté urbaine procède donc à la destruction de certaines de ces passerelles, pour leur substituer de nouveaux itinéraires piétons avec des passages protégés sur voirie accompagnés de feux tricolores. ¹²⁵¹ On opère ainsi une remise à niveau de la rue, ce qui impose également de démolir les autoponts existants. Néanmoins, la contestation du territoire de l'automobile, dans ce quartier si particulier à cet égard, reste limitée par l'absence d'un levier plus puissant de redistribution de l'espace de voirie. Limitée au niveau de ses motivations : les transformations du réseau viaire s'attachent d'abord aux secteurs économiquement prioritaires et sont encore peu sensibles aux considérations d'ordre résidentielles. ¹²⁵² Mais aussi limitée en ce qui concerne sa portée : compte tenu de sa largeur, la capacité du boulevard Vivier Merle s'en trouve même plutôt accrue ¹²⁵³ et seul le point de convergence des transports collectifs entre la gare et le centre commercial donne lieu à

¹²⁴⁹ « Colin Buchanan propose pour les zones urbaines denses une libération de la circulation automobile grâce à des dalles ou ponts sur lesquels on pourrait recréer l'atmosphère, le paysage, la vie de la ville » (in G. DUPUY, 1995, op.cit., p.62). Selon lui, le seul moyen efficace d'assurer à l'automobile un rôle dominant dans une ville moderne consiste à créer de nouveaux centres, conçus selon une séparation verticale des mouvements piétons et véhiculaire. C'est ainsi que le quartier de la Part-Dieu s'est vu doté d'un système de dalles et de passerelles, afin de séparer les flux en réservant principalement le sol aux voitures.

¹²⁵⁰ P. BELLI-RIZ, op.cit., p.71.

¹²⁵¹ Près du boulevard Vivier Merle et de la bibliothèque, un mail planté a également remplacé le passage surélevé dans le cadre de cette réappropriation piétonnière du sol.

¹²⁵² Les réaménagements de voirie se limitent pour l'instant aux secteurs les plus concernés par les opérations de ZAC, surtout lorsque ces dernières sont orientées vers l'accueil d'activités tertiaires. En revanche, la transformation de la rue Garibaldi, pour laquelle il est question de supprimer ou de couvrir certaines de ses trémies, se fait encore attendre. Il y a cinq ans, Christian Philip en rappelait pourtant la nécessité : « il faut bien assurer une certaine fluidité de la circulation automobile dans la ville mais nous sommes ici au centre de Lyon, dans un quartier où les riverains et les nuisances supportées sont, à leurs yeux, souvent presque intolérables. La rue Garibaldi rend aussi aujourd'hui l'accessibilité interquartiers difficile puisqu'il n'est pas simple de passer d'un côté à l'autre » (in *Bulletin Officiel de la Communauté*, Séance publique du 26 janvier 1999). Mais, « l'analyse d'un grand nombre de situations en France, non seulement de boulevards urbains, mais aussi de toutes sortes d'extensions urbaines nous fait dire que : s'il n'y a pas *force économique ET volonté politique*, rien de bien structuré ne peut surgir » (G. DUBOIS-TAINE, 1990, op.cit., p.45).

¹²⁵³ Certes, la circulation y est désormais soumise à plusieurs feux tricolores. Mais la suppression des autoponts, qui établissaient une organisation complexe au niveau des carrefours, a conduit à dessiner une voirie d'un seul tenant qui compte quatre voies de circulation à sens unique exclusivement ouvertes à l'automobile. Le quartier de la Part-Dieu se retrouve ainsi doté d'un important axe de pénétration par le Sud.

un réaménagement plus conséquent.¹²⁵⁴ Dans la requalification programmée du quartier de la Part-Dieu, les modifications engagées sur le boulevard Vivier-Merle nous paraissent finalement apporter deux enseignements principaux : l'importance de l'environnement d'une voie et de son inscription micro-locale sur les projets qu'elle est à même de porter¹²⁵⁵ ; la persistance d'un conflit entre l'impératif automobile en matière d'accessibilité et un rééquilibrage des offres de déplacement comme gage d'attractivité. Un second point par rapport auquel les nouveaux boulevards urbains ne sont pas toujours des équipements exempts de toute ambiguïté.¹²⁵⁶

Les aménagements de voirie réalisés dans le cadre du traitement des entrées de ville ne dérogent guère à cette règle. Les opérations menées au nord et au sud de Lyon en sont deux bonnes illustrations.¹²⁵⁷ Au nord, le Quai Charles-de-Gaulle s'est entièrement substitué à l'ancienne voie rapide – ou autoberge – suite à la construction de la Cité Internationale : depuis 1995, ce boulevard propose 2x3 voies de circulation, séparées par

¹²⁵⁴ Ce nœud du réseau de transports collectifs se situe sur un espace interstitiel stratégique qui constitue également un cheminement piétonnier important. Compte tenu du manque d'aménité de son aménagement, la Communauté Urbaine a donc décidé de le réorganiser et a choisi pour cela le projet d'esplanade proposé par Alexandre Chemetoff. L'arrivée du tramway sur ce site, s'il ne modifie pas fondamentalement le plan de restructuration initial, en accroît la portée et en accélère la réalisation : à ce niveau, les automobiles transitent désormais sous l'esplanade par une trémie allongée ; pour autant, les nombreux bus qui continuent de circuler en surface semblent condamner cet espace à une vocation première de gare routière.

¹²⁵⁵ En la matière, il nous semble intéressant de rapporter brièvement les analyses développées par Geneviève Dubois-Taine. « L'économie fait la ville. Sans économie, sans investisseurs privés, sans commerçants et acteurs économiques, notre ville du monde libéral n'est pas. (...) [Donc] il n'y aura pas d'évolution urbaine, il n'y aura pas de boulevard urbain, si l'on n'est pas en présence d'une pression urbaine (d'investisseurs et/ou d'acteurs économiques). La route crée de la valeur, mais, si personne n'est là pour la saisir, la route restera route. En centre ville, si on prévoit une nouvelle percée, et s'il n'y a pas d'investisseurs qui ont intérêt à construire autour de cette percée, celle-ci ne se fera pas. (...) [C'est pourquoi] il n'y a pas d'évolution s'il n'y a pas de dynamisme économique » (1990, op.cit., p.29-30-38).

¹²⁵⁶ Ce fut par exemple le cas du projet de boulevard de l'Europe. Ainsi dénommé parce qu'il devait assurer la continuité entre le boulevard de Stalingrad au Nord et le boulevard des Etats-Unis au Sud, cet axe de 7 km de long devait longer la voie ferrée à l'Est et compter 6 voies de circulation : 2x2 voies pour les automobiles et 2x1 voies pour les transports collectifs. Ce projet, initié durant la mandature de Michel Noir par Henri Chabert (adjoint à l'urbanisme) et Vahé Muradian (vice-président du Grand Lyon pour l'urbanisme réglementaire, délégué pour le suivi de la Part-Dieu et de l'avenue de l'Europe), a suscité de vifs débats autour de sa nature exacte. Son concepteur originel, le cabinet Babylone Avenue, évoquait la réalisation d'un boulevard de type haussmannien à la composition majestueuse, d'une trouée verte accompagnée en son milieu d'une esplanade de plusieurs hectares. Certaines y voyaient alors la résurgence d'un vieux projet de Louis Pradel qui tenait de l'autoroute urbaine, la pénétrante nord-sud LY2. On craignait que cette percée n'offre une possibilité de traversée de la ville, alternative au périphérique et qui pourrait accueillir jusqu'à 60.000 véhicules/jour. Pour ses défenseurs au contraire, il s'agissait d'abord d'une liaison interquartiers, destinée à relier entre eux les 3^e, 6^e et 8^e arrondissements et à requalifier les zones centrales dépréciées traversées. De même, ils mettaient en avant sa dimension urbanistique et arguaient que son aspect routier serait tempéré par son aménagement et par de nombreux feux tricolores. Néanmoins, entre transit et desserte, sa véritable nature demeurerait incertaine et confuse. Après 1995, le nouveau maire de Lyon et président de la Communauté Urbaine a finalement soldé ce qui apparaissait comme un héritage de l'ère Noir : « nous ne parlerons plus de projet de Boulevard de L'Europe, car il n'y aura pas de liaison continue Sud-Nord entre l'avenue Berthelot et le boulevard Stalingrad » (in *Lyon Figaro*, 13 juillet 1996).

un terre-plein, régulées par plusieurs feux tricolores et bordées de larges trottoirs permettant l'accès aux quais ; son caractère urbain tient à la qualité de son traitement paysager ¹²⁵⁸ mais également à une intégration urbanistique relativement exemplaire – assurant une assistance à maîtrise d'ouvrage du boulevard, « l'architecte Renzo Piano [a souhaité par exemple] maintenir la continuité des sols de la Cité Internationale [(qu'il a conçu)] et du quai Charles-de-Gaulle, ce qui impliquait de réaliser une chaussée totalement horizontale sur une longueur de 700 m entre les parvis. » ¹²⁵⁹ Plus qu'une simple opération de voirie habillée en opération d'urbanisme, c'est là le signe d'une véritable opération d'urbanisme ¹²⁶⁰ destinée à promouvoir, en adéquation avec un programme immobilier imposant, une image d'entrée de ville majestueuse. Malgré des caractéristiques proches, cela n'apparaît pas aussi clairement pour son pendant au sud, le "boulevard scientifique" Tony Garnier. Il est ici question de l'aménagement – engagé en 2000 avec un achèvement prévu pour 2006 – d'une emprise continue de 42 mètres de largeur ¹²⁶¹ entre le boulevard périphérique et le Pont Pasteur. Celle-ci doit accueillir une infrastructure à 2x3 voies ¹²⁶² pourvue de plusieurs feux, de stationnement intermittent et d'une piste cyclable. Les élus du Grand Lyon justifient l'importance de son gabarit par les nouveaux besoins en desserte locale générés par les projets publics et privés qui investissent ce quartier en mutation. Pour autant, la configuration de la voie ne semble pas exclure l'éventualité d'un transit accru, sur un itinéraire qui peut apparaître comme un substitut au bouclage du périphérique de l'agglomération. Christian Philip lui-même, en reconnaissant que le traitement du boulevard scientifique ne pouvait faire abstraction de la réduction de capacité opérée sur l'avenue Berthelot ¹²⁶³, avait implicitement admis la probabilité d'un report partiel des flux de traversée de la zone dense vers le premier. La confusion relative au statut réel de la voie est également apparue dans le discours faussement apaisant d'un des vice-présidents du Grand Lyon, estimant que « la requalification de l'avenue Tony Garnier n'a rien à voir avec la question des flux et des trafics qui de toute façon existent. » ¹²⁶⁴ Cet aménagement privilégie alors une vision en

¹²⁵⁷ Elles sont placées là encore sous maîtrise d'ouvrage du Grand Lyon, puisque les voies dont il question appartiennent au réseau communautaire.

¹²⁵⁸ On peut notamment relever la qualité esthétique nocturne de ce boulevard doté d'un système d'éclairage inédit, utilisant des mâts d'une hauteur modérée généralement destinés aux parcs et jardins pour lui donner un aspect doux et continu.

¹²⁵⁹ G. CAVIGLIA, R. CHALARD, "Un nouveau quai à Lyon : le quai Charles-de-Gaulle", in *TEC*, n°129, mars-avril 1995, p.22.

¹²⁶⁰ La distinction est empruntée à J.L. GOURDON, "Des boulevards pour l'an 2000", in *Urbanisme*, n°217, janvier 1987, pp.63-67.

¹²⁶¹ au lieu de 30 auparavant pour l'avenue Tony Garnier qui prolonge le boulevard Chambaud de la Bruyère.

¹²⁶² dont un site propre pour les bus dans le sens Sud-Nord uniquement.

¹²⁶³ qui n'accueille plus aujourd'hui que 20.000 véhicules par jour, contre 45.000 auparavant.

¹²⁶⁴ V. MURADIAN (vice-président de la Communauté Urbaine de Lyon chargé de l'urbanisme réglementaire jusqu'en 2001), in *Bulletin officiel de la Communauté Urbaine de Lyon*, décembre 1999, p.1566.

termes d'image pour la ville – et d'image de la ville –, vision qui tend en partie à décontextualiser la voie et à dissocier son fonctionnement d'un environnement que l'on veut néanmoins valorisant. La requalification en question se concentre ainsi sur la reconstitution d'un paysage d'entrée de ville à l'attention des automobilistes et à vocation de représentation métropolitaine¹²⁶⁵. Et, pour ce qui est de la gestion des flux de circulation eux-mêmes, la contestation du territoire de l'automobile se raccroche encore trop à une simple appellation : celle de boulevard urbain qui fait parfois figure d'incantation.

Enfin, sur certains axes, « le contexte – écarté – revient. Et avec le contexte : la complexité, les fonctionnements socio-spatiaux, l'histoire, l'économie, l'écologie... »¹²⁶⁶ La référence au boulevard urbain en retrouve tout son sens, comme pour le tronçon du périphérique situé entre l'échangeur de Croix-Luizet et le pont Poincaré et déclassé après la mise en service de TEO. Cette partie du boulevard Laurent Bonnevey, retombée dans le giron communautaire¹²⁶⁷, voit alors le temps de la couture succéder à celui de la coupure : la réalisation d'accès au campus universitaire de la Doua met fin à son extra-territorialité et le boulevard s'ouvre sur le site de la Feysine, dont la ville de Villeurbanne entend faire un parc naturel urbain. En 2000, l'infrastructure est réaménagée pour rendre crédible une limitation de vitesse ramenée à 50 km/h et lui restituer de son urbanité. Les 2x2 voies s'ornent donc de la parure désormais classique du boulevard urbain : terre-plein central, feux de signalisation, éléments végétaux et vastes trottoirs pour piétons et cyclistes. Cette transformation de la voie n'a toutefois été rendue possible que par la réorganisation du réseau d'agglomération¹²⁶⁸, confirmant que, si elle est soumise au contexte de proximité, elle n'en reste pas moins contrainte par la configuration globale du territoire de circulation de l'automobile. Il est indubitable en effet que ce type d'aménagement se trouve facilité par une certaine protection à l'égard des flux de transit ou, au moins, par une possibilité de limitation voire de sélection des trafics accueillis. C'est ainsi que les offres de contournement apparaissent virtuellement porteuses d'une contestation de l'automobile sur la voirie centrale : à Stuttgart, la prédominance de contournements à l'échelle de quartiers incite davantage à des transformations, peut être moins spectaculaires mais tout aussi efficaces, qui reposent sur l'extension des zones 30 ; tandis qu'à Lille, le déficit de protection des espaces centraux n'a pendant longtemps guère aidé à promouvoir cette logique territoriale, avant que la réalisation de la nouvelle section orientale du périphérique ne se traduise par le réaménagement de l'ancienne voie

¹²⁶⁵ A ce titre, le boulevard scientifique contribue à assurer la visibilité des grands équipements publics (stade de Gerland, Halle Tony Garnier, Lycée International, Université Lyon I, Agence Française de Sécurité Sanitaire des Aliments... etc.) et des activités économiques prestigieuses (siège mondial d'Aventis Pasteur et d'Aguezzan, Fondation Mérieux et son laboratoire P4, siège de Domilens, Meril... etc.) qui occupent cette partie d'un quartier maintenant desservi par le métro.

¹²⁶⁶ J.L. GOURDON, "Rue/voie spécialisée : formes urbaines en opposition", in *Espaces et Sociétés*, n°96, p.64.

¹²⁶⁷ En tant que périphérique, elle faisait partie de la voirie nationale.

¹²⁶⁸ Elle aurait même dû être plus conséquente, puisque le contrat de concession du périphérique Nord prévoyait de réduire sa capacité automobile à 2x1 voies, avant que le Tribunal administratif ne supprime cette clause en 1997 (cf. partie 5-3-1).

en boulevard urbain et que la nouvelle équipe municipale élue en 2001 ne se décide à engager, sur quelques artères intra-urbaines, des opérations d'aménagement destinées à doter enfin la ville-centre des attributs territoriaux d'un centre métropolitain.¹²⁶⁹

Au-delà de la diversité des configurations et des différences contextuelles, le renouveau de la production de boulevard urbain reste finalement guidé par des mécanismes récurrents qui amènent à s'interroger sur la logique et le sens de ces aménagements.

En fait, ce mouvement entend d'abord répondre à une demande de voirie multimodale, que ce soit en faisant de la place aux nouveaux investissements en transports collectifs ou en favorisant la renaissance des modes doux. Il s'inscrit plus particulièrement dans une stratégie visant à revaloriser la position du piéton dans la ville¹²⁷⁰, stratégie « plus difficile à concevoir de nos jours qu'à l'époque haussmannienne, notamment parce que les différences de vitesse entre les véhicules et les piétons sont beaucoup plus grandes. »¹²⁷¹ Ce-faisant, c'est aussi une demande de multifonctionnalité qui s'exprime, en incitant à lutter contre la surdétermination de l'usage de l'espace par des logiques purement circulatoires. La promotion contemporaine de formes de cohabitation plus harmonieuse entre les modes de déplacement – qu'elle passe par la modération de la circulation et le partage de l'espace sur les voies de desserte ou par le renouvellement d'une séparation horizontale des flux sur les boulevards urbains – se veut donc garante d'un certain rééquilibrage des fonctions urbaines. Concrètement, cette ambition fonctionnelle n'en reste pas moins difficile à réaliser car elle réclame souvent de déranger des principes structurels établis¹²⁷², que la production de formes se réclamant du boulevard urbain ne parvient encore qu'occasionnellement à dépasser. Reste néanmoins une stratégie d'image, pour laquelle les politiques locales s'engagent dans « la commande d'espaces publics d'apparat, de boulevards urbains, à des architectes de renom, afin de concrétiser physiquement sur le terrain, le pouvoir et la grandeur de la ville. »¹²⁷³

□

Il apparaît donc que, par rapport au territoire de l'automobile-reine, les espaces du

¹²⁶⁹ Le nouveau boulevard périphérique Est de Lille a d'abord permis de libérer le grand boulevard Hoover-Dubuisson de sa fonction de transit. La DDE a alors pu transformer cette 2x2 voies aux caractéristiques autoroutières en boulevard doté d'un mail central, de larges trottoirs, de passages piétons, de pistes cyclables... L'équipe municipale née de l'alliance entre les socialistes et les Verts a ensuite lancé plusieurs opérations, dont la réalisation sur les 4 voies en sens unique du boulevard de la Liberté d'un couloir bus en contresens ou encore, plus spectaculairement, la transformation en parc urbain du boulevard Jean-Baptiste Lebas, de ses 11 voies de circulation (5 centrales et 3 de chaque côté) et de ses quelques 1.000 places de stationnement.

¹²⁷⁰ grâce à différentes mesures concernant les trottoirs, les traversées et plus généralement l'aménagement de ces artères urbaines. A cet effet et dans le cadre du PDU, une charte piétons a été élaborée à Lyon comme à Lille afin de rendre les cheminements continus, plus confortables et plus sûrs.

¹²⁷¹ F. ASHER, 1995, op.cit., p.253.

¹²⁷³ G. DUBOIS-TAINE, 1990, op.cit., p.43.

territoire de l'automobile-contestée se caractérisent moins par un rejet que par une modalité alternative d'intégration de ce moyen de transport. Ils n'ont pas échappé à la réalisation d'infrastructures de distribution et d'écoulement du trafic, pas plus qu'à une transformation des formes du bâti. Mais, sous l'effet de la résistance des structures spatiales héritées, c'est toute une partie de l'espace urbain qui a progressivement dessiné les contours d'une dynamique territoriale spécifique marquée par une adaptation incomplète à l'automobile. Ainsi, après l'échec de son intégration complète et brutale, c'est « la ségrégation envers l'automobile [qui] s'est heurtée à la réalité des usages et des pratiques sociales ; l'heure est à son assimilation discrète et diffuse. »¹²⁷⁴

Cette différenciation territoriale a conduit ces espaces à développer d'autres qualités que l'accessibilité automobile généralisée pour ne pas être marginalisés au sein du champ urbain, esquissant, de ce fait et par la force des choses, une proposition de positionnement alternatif fondé sur une multimodalité assumée. Les transports collectifs se retrouvent au premier plan de cette politique, pour laquelle la position des espaces dans la structure du champ urbain pèse lourdement sur les stratégies développées¹²⁷⁵ : les investissements considérables consentis en faveur de ces modes se déterminent certes en fonction d'une multiplicité de critères mais leur répartition reste marquée par l'omniprésence des paramètres spatiaux, tant il vrai que « pour pouvoir offrir un service TC de qualité (rapide, avec des fréquences élevées...) à un coût acceptable pour la collectivité il faut pouvoir massifier les flux »¹²⁷⁶. Juste retour des choses, le niveau de développement des transports publics apparaît alors comme un élément de différenciation supplémentaire entre urbanisations denses et espaces périurbains. Pour autant, compte tenu de leur diversité d'inscription dans l'espace¹²⁷⁷, la présence de ces moyens de

¹²⁷² Au premier rang de ceux-ci figure la logique de secteur qui imprègne la production des formes urbaines. « Un exemple banal de logique sectorielle est l'aménagement d'une voie moderne où chaque réseau, chaque service aménageur responsable (de la circulation, des espaces piétonniers, des arbres,...), tend à disposer d'un espace propre dont les caractéristiques techniques et dimensionnelles sont présentées comme impératives et prioritaires sur une conception unitaire du lieu et dont les superpositions sont interdites pour des raisons juridiques (responsabilité) ou de gestion (entretien). Il en résulte que cette voie est deux fois plus large et plus coûteuse qu'il ne serait nécessaire, que sa forme n'est plus déterminée par un concept spatial unitaire et, surtout, que son organisation spatiale a d'abord pour but de satisfaire les besoins de ses producteurs et non ceux de ses utilisateurs. La logique de secteur est une projection spatiale du rapport entre le technique et le juridique propre à notre société ; elle tend à substituer la norme au projet, le découpage et la juxtaposition au concept spatial unitaire, la loi de la production-gestion à celle de l'usage, la monofonctionnalité à la complexité pratique et symbolique » (C. DEVILLERS, "Y-a-t-il un projet dans la ville ?", in F. Asher et al., *Habitat et villes : l'avenir en jeu*, 1992, <http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/datas/docs/ouvr8/sommaire.htm>).

¹²⁷⁴ P. BELLI-RIZ, op.cit., p.74.

¹²⁷⁵ Et pourtant, les politiques de transport collectif comptent sans doute parmi celles qui donnent le plus systématiquement lieu à la célébration de la décision et du volontarisme. Pour démêler ce type de contradiction, Lucien Sfez explique que, grâce à cet intermédiaire fantasmatique qu'est le concept de décision, « le citoyen crée le bouc émissaire ; en cas de succès, acclamations provisoires ; en cas d'échec, l'homme ou l'équipe responsable sont chargés de tous les péchés et renvoyés. Disjonction nécessaire. En aucun cas les structures ne sont remises en question » (op.cit., p.6).

¹²⁷⁶ Y. CROZET et al., op.cit., p.45.

transport ne constitue pas un critère suffisant de contestation du territoire de l'automobile. L'usage de modes de déplacement non motorisés demeure ensuite particulièrement sensible à un certain contrôle de la présence automobile. Alors que leurs performances restent attachées à la préservation de qualités propres au tissu urbain dense, ces « modes "éco-mobiles" tels que la marche et la bicyclette correspondent en outre à un intérêt qui se développe pour des villes compactes à fonctions mixtes. »¹²⁷⁸ Il n'en faut guère plus pour faire de leur promotion un volet non négligeable des stratégies de contestation de l'automobile. Enfin, l'affirmation de cette alternative territoriale appelle des propositions spécifiques touchant au partage du territoire circulaire des voitures particulières : si les mesures de modération de la circulation ne semblent pas *a priori* vouées à rester spatialement limitées, Geneviève Dubois-Taine estime qu'à partir du moment où « les boulevards urbains sont une part de la stratégie des communes (...), les communes de seconde couronne, de première couronne et la commune centre ne peuvent avoir les mêmes stratégies d'image »¹²⁷⁹ en la matière ; ces aménagements à vocation multimodale et multifonctionnelle apparaissent donc comme un élément potentiel d'émancipation supplémentaire vis-à-vis de la logique de l'automobile-reine.

Si, à l'issue de cette première approche, les divergences entre les deux logiques territoriales se révèlent substantielles, la contestation de l'automobile n'en confirme pas moins le caractère incontournable acquis par la mobilité individuelle motorisée dans nos organisations urbaines. On aurait tort en effet de penser que, dans la lutte du « riverain contre le multilocal »¹²⁸⁰ évoquée par Gabriel Dupuy, le territoire de l'automobile-contestée tendrait à prendre le parti du seul riverain, tout en réinventant une ville de proximité qui serait l'apanage des zones urbaines denses. Car les habitants de ces zones denses sont aussi des multilocaux et des automobilistes. « Car [même] la rue de quartier n'est plus que faiblement un espace de rencontre et a peu de chances de le redevenir, quelle que soit la qualité des architectes-urbanistes. Cette rue n'est plus empruntée à pied et régulièrement par la majeure partie des habitants-motorisés. Quant à ceux qui la pratiquent, ils tendent à la considérer plus comme une extension de la maison que comme un espace urbain »¹²⁸¹. Car les lieux de vie urbaine, quels qu'ils soient, n'échappent pas à l'intégration à un réseau élargi et à un impératif d'accessibilité automobile, même si celle-ci se fait sélective. Le traitement des espaces de l'automobile-contestée tend alors à reconstituer une ville peut-être moins offerte aux

¹²⁷⁷ en souterrain ou en surface, en site propre ou sur voirie non protégée.

¹²⁷⁸ J.R. CARRE, op.cit., p.19.

¹²⁷⁹ G. DUBOIS-TAINE, 1990, op.cit., p.43-44. « Alors que les communes centre peuvent promouvoir une image dynamique d'agglomération et essayer de la concrétiser au niveau des espaces publics, et en particulier des boulevards urbains, il faudra souvent aux communes de périphérie passer par un premier stade d'accession à "l'âge adulte", d'affirmation de soi, pour pouvoir se positionner sereinement ensuite dans une politique d'agglomération » (ibid.).

¹²⁸⁰ 1995a, p.102.

¹²⁸¹ F. ASHER, 1995, op.cit., p.345.

automobiles mais toujours ouverte aux automobilistes. Bref, à redéfinir un cadre spatial dans laquelle la présence automobile perdure mais est régulée, domestiquée, digérée...

Chapitre 8. Le stationnement, outil privilégié d'une contestation émergente ?

Il se pose évidemment la question de savoir si le stationnement doit occuper une place à part dans l'évocation d'un territoire urbain de l'automobile. A notre sens, cette question appelle une réponse nuancée.

On a suffisamment mesuré aujourd'hui ce qu'il y avait à perdre à envisager séparément les questions de circulation et de stationnement, tant cette posture s'est révélée réductrice et fallacieuse. Elle procède en fait de l'opposition qui s'est rapidement construite entre ces deux temps du parcours automobile, à travers leur mise en concurrence – compréhensible mais aussi largement factice – pour l'occupation d'un même espace, la voirie.¹²⁸² Cette opposition a longtemps imprégné les pratiques urbanistiques, notamment françaises, en encourageant des logiques sectorielles qui ont contribué à isoler la réflexion sur le stationnement et finalement à l'appauvrir. Il ne s'agit donc pas uniquement de mieux penser aujourd'hui ce que l'on a eu trop tendance à négliger – l'automobile immobile, cet "état secondaire" qui représente pourtant en moyenne plus de 95% de sa condition quotidienne¹²⁸³ –, il s'agit également de restaurer la continuité théorique entre circulation et stationnement¹²⁸⁴ et de proposer une lecture synthétique et combinée de ces deux dimensions, en soulignant la complexité des rapports dialectiques qui les unissent.

Ce faisant, les dispositifs de stationnement s'insèrent indiscutablement dans le dessin d'un territoire de l'automobile qui, de façon évidente et immédiate, s'impose d'abord à l'espace urbain « par l'exigence d'un réseau de circulation à chaussées de gabarits différents suivant la répartition des flux et par l'immobilisation de surfaces de stationnement. »¹²⁸⁵ Ces dispositifs constituent en effet autant de points d'ancrage

¹²⁸² Au-delà de cette attention apportée à la fonction circulatoire de la voirie urbaine, on peut néanmoins relever tout un faisceau de raisons fonctionnelles, techniques, esthétiques ou ayant trait à la morale sociale et politique, qui ont contribué à opposer circulation et stationnement (in P. BELLI-RIZ, avec la collaboration de B. Vayssière et E. Perrin, *Le stationnement résidentiel, enjeux et moyens d'une action publique locale*, Rapport Plan Urbanisme, Construction et Architecture, Programme Stationnement résidentiel, décembre 2000).

¹²⁸³ dans la mesure où un véhicule individuel circule en moyenne une heure par jour et stationne donc le reste du temps.

¹²⁸⁴ ce que les approches anglo-saxonnes ont d'ailleurs mieux su réaliser. Ainsi peut-on noter par exemple que Colin Buchanan, dans son fameux rapport de 1963, parle de *sleeping traffic* pour évoquer le stationnement, restituant de la sorte une continuité certaine avec la circulation.

¹²⁸⁵ P. GEORGE, 1974, op.cit., p.94.

totallement indispensables à l'accomplissement des promesses d'accessibilité automobile et à l'organisation d'un territoire qui n'est pas que circulatoire. On peut donc considérer que « le stationnement est le service de base pour l'automobiliste »¹²⁸⁶ et, au-delà, qu'il représente « un élément clé de la politique des déplacements : les citoyens qui possèdent une voiture et qui disposent d'une place gratuite de stationnement à leur destination choisissent rarement le transport public pour se déplacer. Il s'agit là d'une distorsion majeure de la concurrence entre les modes de transport urbain en faveur de l'automobile. »¹²⁸⁷ Vue sous cet angle, la réservation d'espaces de stationnement au sein du tissu urbain tend à apparaître comme l'expression peu équivoque de la logique territoriale de l'automobile-reine. Toutefois, « si le stationnement des véhicules particuliers pose peu de problèmes en zones périphériques peu denses où l'espace ne manque pas, il n'en est pas de même dans les zones denses et particulièrement dans le centre des villes où la concurrence est vive pour l'usage de l'espace »¹²⁸⁸. Aux enjeux en termes de gestion des déplacements s'ajoutent alors des enjeux de dynamique et d'aménagement urbains.

Dans ces espaces marqués par l'impossible adaptation de l'offre à la demande, le stationnement s'apparente à une ressource rare qui réclame des procédures de gestion spécifiques et incite à l'adoption de stratégies d'orientation de l'offre. C'est sans doute en cela qu'il mérite, si ce n'est d'être isolé, du moins d'être distingué des autres éléments du territoire urbain de l'automobile. En effet, cet outil permet, bien davantage que les infrastructures de circulation, d'engager une action ciblée sur les motifs de déplacement et de différencier les principaux types d'usage de l'espace. Les besoins particuliers de stationnement, émanant des grands groupes d'usagers, sont relativement bien identifiés (voir figure 64) et cela explique largement les enjeux attachés à leur satisfaction. On peut ainsi dresser une typologie des usages, qui illustre parfaitement la diversité des intérêts et des aspirations auxquels la politique de stationnement est censée répondre : le stationnement des résidents s'avère nécessaire au maintien d'une population importante dans la zone dense mais ne peut se limiter au seul stationnement nocturne, sous peine d'agir comme une incitation indirecte à la mobilité automobile ; le stationnement des visiteurs et des clients correspond à un stationnement de courte durée, dont l'importance est amplement rappelée notamment pour satisfaire à des

¹²⁸⁶ G. DUPUY, 1999, op.cit., p.126.

¹²⁸⁷ H. RAT, in IUTP, *Politique de stationnement*, 1999, p.4.

¹²⁸⁸ J. VIVIER, "Etat de l'art", in IUTP, op.cit., p.6.

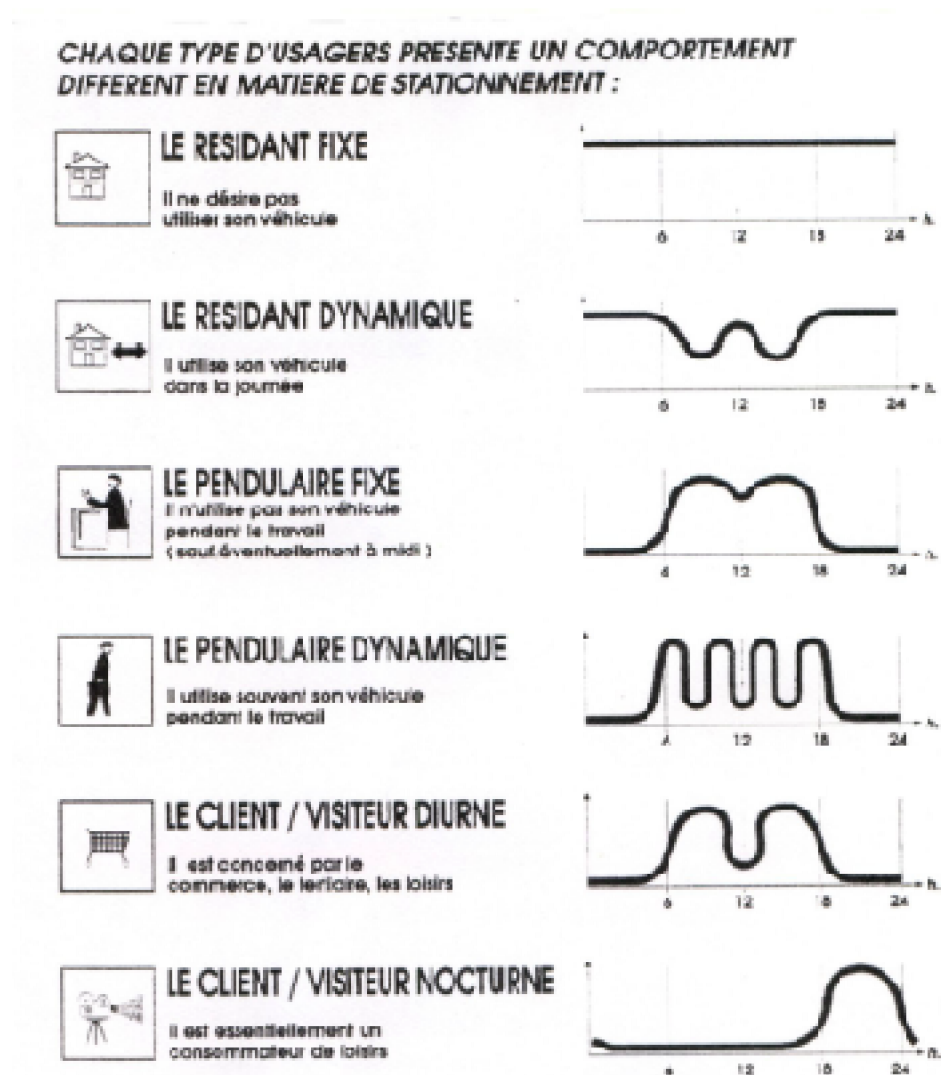


Figure 64 – Une classification des usagers et des usages du stationnement

Source : P. GLAYRE, P. CHASTELLAIN, "Le stationnement : du passionnel au rationnel", in TEC, n°119, juillet-août 1993, p.43.

objectifs de préservation du commerce central ; le stationnement de très courte durée pour motif de livraison apparaît également indispensable au maintien des activités économiques dans la ville, tout en comportant un impératif particulier de proximité ; enfin, le stationnement des pendulaires se présente comme un gros consommateur d'espace, dès lors qu'il occupe un même emplacement sur une longue durée, et comme une source importante de congestion et de pollution car il s'accompagne de déplacements qui se concentrent essentiellement aux heures de pointe. Mais, en fin de compte, « la recherche d'une cohérence dans l'organisation du stationnement s'avère beaucoup plus complexe qu'une "simple" hiérarchisation de l'usage de l'offre de stationnement, même si celle-ci demeure l'indispensable base d'une approche gestionnaire. »¹²⁸⁹

Dans les quartiers centraux où ces différents usages coexistent, « l'objectif premier

d'une *politique de stationnement* ¹²⁹⁰ est de gérer un équilibre entre ces besoins concurrents, et de traduire les arbitrages nécessaires dans l'aménagement, la réglementation et la tarification du stationnement. Ces arbitrages sont cependant fluctuants, ils traduisent l'état des rapports de force entre les intérêts de différents groupes à un moment donné. » ¹²⁹¹ Ils contribuent donc à préciser la logique du territoire de l'automobile puisque, en situation de pénurie, arbitrer les conflits d'usage du stationnement revient à opérer des restrictions sélectives et amène à une certaine contestation de l'automobile. Comme nous avons commencé à le constater, cette contestation implique un renoncement au mythe de l'accessibilité automobile généralisée mais semble également promouvoir une forme de régulation améliorant l'accessibilité pour certaines catégories d'automobilistes au détriment d'autres. S'il se vérifie sur nos terrains que la gestion du stationnement dégage d'indéniables avantages territoriaux pour certains groupes d'usagers, il restera à juger de la nature de la discrimination opérée et notamment à se demander dans quelle mesure cette gestion participe, ou non, d'une forme de discrimination positive destinée à remédier à des situations de discrimination de fait.

Au terme de cette présentation, il apparaît que le stationnement constitue un thème particulièrement riche, qui donne à voir avec beaucoup d'acuité les logiques qui sous-tendent la production du territoire de l'automobile et les forces qui la guident. Il se dégage en effet une visibilité assez remarquable du jeu des agents impliqués dans la mise en œuvre de la politique de stationnement, de leurs intérêts et de leurs stratégies – même si ces dernières peuvent aussi se traduire par une dissimulation ou une surévaluation des intérêts effectifs. Parallèlement, il faut bien admettre que le stationnement demeure un des domaines pour lesquels les objectifs de la production territoriale demeurent le plus brouillés par les pratiques des usagers, qui s'adonnent volontiers à la ruse et au jeu avec la règle et intègrent assez largement des stratégies – pas forcément conscientes – d'évitement et de détournement des politiques. On se trouve ainsi confronté aux limites de la proposition initiale et quelque part à celles de notre thèse : « toucher au lieu de stationnement d'un individu, c'est pratiquement toucher à sa vie privée, qu'il soit résidant, commerçant ou qu'il ait son lieu de travail dans le secteur considéré » ¹²⁹² et, ce qui va *in fine* donner sens à un territoire de l'automobile socialement produit, ce sont bien les représentations et les comportements des automobilistes. Simplement, le fait que ces représentations et comportements soient également le fruit d'un processus de génération sociale nous semble restaurer ici l'intérêt

¹²⁸⁹ J.M. JARRIGE, A.M. FOURRIER, J.N. THOMAS, *Le stationnement privé au lieu de travail, facteur d'évolution de la mobilité et de la structure urbaine ?*, Dossiers du CETUR, janvier 1994, p.9.

¹²⁹⁰ Selon la définition de Françoise Choay et Pierre Merlin : « ensemble des moyens réglementaires et tarifaires visant à tirer le meilleur parti de l'espace dévolu au stationnement » (in F. Choay, P. Merlin, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Presses Universitaires de France, Paris, 1988, p.515).

¹²⁹¹ P. BELLI-RIZ, 2000, op.cit., p.15.

¹²⁹² P. GLAYRE, P. CHASTELLAIN, op.cit., p.42.

de notre approche.

« Pour satisfaire ces divers types de demande, une très grande variété d'offres s'est développée qui diffèrent selon la localisation : sur voirie ou hors voirie, le statut juridique : public ou privé, le type d'aménagement : en surface, en structure, ou en souterrain, la durée : limitée ou non, et la tarification : gratuit ou payant (par abonnement ou à tarif horaire constant, dégressif ou progressif). »¹²⁹³ Pour traiter de cette question du stationnement urbain à travers ses différentes formes, nous commencerons alors par celle qui symbolise sans doute le mieux l'intrusion du territoire de l'automobile dans la sphère privée : la réalisation de places intégrées aux programmes immobiliers, que ce soit au lieu de résidence ou au lieu de travail. Puis, nous nous intéresserons au stationnement dit public, sur voirie ou en ouvrage, pour lequel les pouvoirs publics disposent en principed'une marge de manœuvre beaucoup plus importante. Enfin, nous élargirons le champ d'action sur lequel se concentre les principaux enjeux des politiques de stationnement, pour étudier le développement des parcs d'accueil périphériques, ces parcs relais qui prennent résolument le parti de l'intermodalité.

8.1. La place du stationnement dans les programmes immobiliers

Ne serait-ce qu'en raison de la durée quotidienne d'immobilisation de ce véhicule particulier, « le problème du logis de l'automobile, comme annexe plus ou moins proche du logis humain, est (...) aussi ancien que l'automobile elle-même ; il est même précédé par la question du remisage des voitures hippomobiles, avant le début du XXème siècle. »

¹²⁹⁴

En tant que produit de luxe, l'automobile fait d'abord l'objet d'un soin particulier, qui se traduit essentiellement par son remisage dans les anciennes écuries des maisons de maître ou dans de grands garages qui fonctionnent comme de véritables hôtels à voitures proposant une panoplie étendue de services.¹²⁹⁵ Progressivement, les besoins des véhicules glissent cependant « de l'entretien en garage-atelier au gardiennage. »¹²⁹⁶ A partir des années 30, les programmes d'habitations de standing commencent donc à consentir des efforts d'intégration de garages particuliers dans les immeubles collectifs. Dans son application à se rapprocher du domicile, l'automobile investit surtout les cours

¹²⁹³ J. VIVIER, op.cit., p.7.

¹²⁹⁴ P. BELLI-RIZ, 2000, op.cit., p.12.

¹²⁹⁵ Cette offre privée destinée à satisfaire les premiers propriétaires d'automobiles donne lieu à quelques réalisations immobilières d'exception, qui voient le jour dans les quartiers chics des grandes villes. A Lyon, l'un des grands garages les plus luxueux de l'époque est le garage Bollache et Laroque, construit en 1932 au 67, avenue de Saxe, dans le 3ème arrondissement : il combine à l'époque les fonctions de hall d'exposition et de vente, de réparation des véhicules, de garages pour particuliers et comprend également, au dernier étage, trois courts de tennis et un salon de thé ; aujourd'hui, cet immeuble a été réaménagé pour accueillir un hôtel 4 étoiles et un restaurant.

¹²⁹⁶ A. PICARD, L. DELACOURT, "Les âges du stationnement", in *Le stationnement résidentiel : où en est la recherche ?*, Compte-rendu de la rencontre-débat du 25 janvier 2000, PUCA, p.3.

intérieures des îlots, les rez-de-chaussée des bâtiments voire les sous-sols parisiens. Mais ce mouvement demeure encore laborieux et se prête mal à généralisation, tant « il s'agit souvent de projets originaux, qui ne correspondent pas à la production de masse, même si les savoir-faire techniques progressent. »¹²⁹⁷ Dans ces conditions, les réponses du privé se révèlent de moins en moins satisfaisantes d'un point de vue quantitatif et le manque de garages tend à être peu à peu compensé par l'utilisation de la voirie.

Après-guerre, alors que d'importants investissements dans l'outil de production industriel et dans l'infrastructure routière accompagnent la diffusion de l'automobile, le stationnement reste à la traîne. Il apparaît oublié par les politiques publiques, marginalement visé par le lancement de produits privés spécifiques¹²⁹⁸ et négligé par des opérations immobilières qui ne se préoccupent plus guère d'offrir des garages intégrés aux immeubles de logement ou de bureau.¹²⁹⁹ Alors que Christian Gerondeau le considère comme le grand oublié de la réflexion urbaine, un orphelin situé au confluent de diverses responsabilités publiques et privées et qui n'est pris en charge par personne, Alfred Sauvy estime à cette époque que, concernant le défaut de garages, « tout a été fait pour qu'il n'y en ait pas, parce qu'ils sont nécessairement payants et que les calculs de l'industrie automobile ont été faits en excluant l'idée de paiement du logement de voiture. »¹³⁰⁰ En fait, cette situation doit également beaucoup aux calculs et aux stratégies qui ont cours dans le champ de la production immobilière. « Ce qui pouvait être avant-guerre un signe de distinction, une prestation offerte dans des programmes immobiliers de bon standing, devient ensuite un produit annexe moins recherché mais dont le prix de revient reste élevé. La logique de rentabilité passe avant la logique d'usage, et le garage semble négligé tant dans la production privée que dans le logement à financement aidé par l'Etat. »¹³⁰¹ En la matière, la voirie fait alors office de pis-aller. Mais, si elle représente une solution pleine d'à-propos pour un stationnement automobile qui se retrouve à la rue, elle ne tarde pas moins à afficher ses limites, face à une flambée de besoins extrêmement divers qui exacerbent les conflits d'usage.

Au cours des années 60, alors que la situation devient problématique dans les zones

¹²⁹⁷ P. BELLI-RIZ, 2000, op.cit., p.69.

¹²⁹⁸ Il s'agit essentiellement de grands garages modernes, d'immeubles de garages construits par des professionnels de l'automobile et de l'immobilier ou de petits programmes de garages de rapport, réalisés par de petits investisseurs et qui prennent la forme souvent sommaire de batteries de boxes.

¹²⁹⁹ Comme le relève Pierre Belli-Riz, nombreux sont les architectes, y compris parmi ceux réputés progressistes, qui, tout en concentrant plutôt leur travail d'innovation sur la cellule-logement et sur sa production en grand nombre, affichent leur rejet ou leur négligence pour ces garages qui les fascinaient naguère, lorsqu'ils étaient encore un signe d'aristocratie, mais qui ne sont plus qu'un signe d'individualisme. Cette évolution est notamment frappante chez Le Corbusier, dont les dernières réalisations sont nettement en retard par rapport aux normes de leur époque, alors que ses projets des années 20 suggéraient des solutions audacieuses.

¹³⁰⁰ op.cit., p.169.

¹³⁰¹ P. BELLI-RIZ, 2000, op.cit., p.71.

denses des grandes villes, les pouvoirs publics prennent conscience de la nécessité de se saisir plus vigoureusement de la question du stationnement des véhicules automobiles. Pour ce faire, ils développent un processus de socialisation qui non seulement pousse à d'importantes interventions sur le domaine public mais qui se manifeste également par de nouvelles conditions de régulation d'un marché privé largement déficient jusqu'à présent. Les constructeurs immobiliers se voient ainsi obligés de répondre aux besoins en stationnement de leurs nouveaux programmes sur leur propre terrain, hors d'une voirie dont on estime qu'elle n'a pas vocation à servir de garage. Ce principe est énoncé dès le début des années 50¹³⁰² mais n'est véritablement systématisé qu'à la suite des décrets d'application de la Loi d'Orientation Foncière de 1967. Il fait alors l'objet d'un article particulier des Plans d'Occupation des Sols, l'article 12, qui définit, pour les différentes zones de chaque commune et en fonction des activités abritées par les futures constructions, une réglementation contraignante dont l'objectif originel est ostensiblement d'accroître l'offre de stationnement privé. A cet égard, l'article 12 du POS peut sans conteste se targuer d'une réelle efficacité. Néanmoins, comme il ne s'applique pas au bâti préexistant, son influence se trouve limitée dans l'espace central, où la part de ce qui a été construit antérieurement reste prédominante – mais aussi là où cette réglementation se justifie le plus au regard de ses objectifs initiaux.

A cette volonté d'édicter des normes minimales obligatoires pour pallier à une pénurie de stationnement touchant en priorité les espaces centraux a désormais succédé une phase d'interrogation sur le contenu à donner à cet héritage réglementaire. Après s'être inscrit dans une problématique de gestion de l'espace public, le stationnement privé s'est retrouvé essentiellement cantonné dans des préoccupations relatives à la politique de l'habitat et à la politique économique. Il semble aujourd'hui s'abstraire quelque peu de ces dimensions pour s'ouvrir davantage aux questions de déplacements urbains. Cette évolution impose de procéder à des ajustements plus complexes, qui amènent à une certaine modulation de la réglementation. La loi SRU consacre cette tendance en précisant notamment, dans son article 98, que le *plan de déplacements urbains* a vocation à délimiter « les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation. »

Entre politique urbaine et politique de déplacements, la gestion publique du stationnement privé se trouve alors soumise à de nouvelles structures d'intérêts et confrontée à une variété d'enjeux élargie. De ce fait, c'est à l'aune des expositions locales

¹³⁰² et a ensuite été progressivement introduit dans le droit de l'urbanisme, à partir de la loi-cadre de 1957 "tendant à favoriser la construction de logements et les équipements collectifs" qui inscrit une nouvelle disposition dans le code de l'urbanisme : « la délivrance du permis de construire peut être subordonnée à la prévision d'aménagements permettant d'assurer le stationnement hors des voies publiques des véhicules correspondant aux besoins de l'immeuble à construire. » Mais, avant la L.O.F., l'application de cette mesure est laissée à l'appréciation des communes, ce qui ne permet pas d'assister à une véritable généralisation de ce principe.

de ce thème que nous pourrions juger de l'intensité et de la nature de sa contribution au territoire de l'automobile.

8.1.1. Sens et contresens de la politique lyonnaise de stationnement privé

Quelques données sommaires sur l'agglomération lyonnaise suffisent à attester que la régulation publique du stationnement privé et les pratiques qui en découlent – qu'elles soient orthodoxes et contraintes ou subversives par rapport aux préconisations réglementaires et aux visées politiques – constituent des éléments marquants des configurations territoriales locales. Que ce soit au lieu de travail ou au lieu de résidence, l'offre d'emplacements de stationnement privé s'impose comme un facteur influent dans le comportement des automobilistes et donc, en définitive, comme un élément structurant du territoire urbain de l'automobile.

En 1995¹³⁰³, en cas de mise à disposition d'une place de stationnement privé à leur lieu de travail, 66% des actifs de l'agglomération lyonnaise s'y rendaient en automobile contre seulement 14% en transports collectifs, alors que dans le cas contraire, les proportions s'établissaient respectivement à 44 et 28%. Mais, si l'on est mesuré d'évoquer une différenciation territoriale, c'est que l'importance que revêt la disponibilité d'une place de stationnement gratuite à destination dans le choix modal des pendulaires s'inscrit dans un schéma spatial que l'on a déjà mis en évidence : tandis que cette disponibilité touche 68% des actifs de l'agglomération rhodanienne, ce chiffre tombe à 51% pour ceux qui travaillent sur la rive gauche du Rhône dans le centre lyonnais et à 28% pour ceux dont l'emploi est situé dans le cœur de l'hypercentre, la Presqu'île ; même si d'autres éléments interviennent, ces disparités ne sont pas sans rapport avec le fait que 75% des déplacements domicile-travail de l'agglomération soient effectués en voiture particulière, mais que cette part de marché se réduise à 64 et 43% pour les déplacements à destination de la rive gauche et de la Presqu'île. L'offre de stationnement privé au lieu de travail se présente donc comme un facteur permissif influent – à défaut d'être exclusif – de la préférence pour l'automobile et comme un élément limitatif à cet égard dans les espaces centraux. Pire, « c'est aussi une incitation indirecte à la péri-urbanisation : dans la recherche des localisations résidentielles, la proximité du lieu de travail passe au second plan vis-à-vis de la recherche de l'espace et de la tranquillité, dès lors que les trajets domicile-travail peuvent s'effectuer en voiture avec, à la destination, une place de parking gratuite mise à disposition par l'employeur. »¹³⁰⁴ Il apparaît alors que, même si ce qui motive les déplacements individuels motorisés se situe souvent au-delà de cette commodité, une limitation de l'offre demeure un intéressant instrument d'une stratégie de contestation de l'automobile.

En ce qui concerne les logements, on peut d'abord observer, outre une nette différenciation entre le noyau central et les couronnes périphériques de l'agglomération lyonnaise¹³⁰⁵, la persistance de réelles disparités de motorisation pour les résidents au sein même de la ville-centre.¹³⁰⁶ Or, la cartographie de ces disparités pour les

¹³⁰³ Les chiffres proviennent de l'enquête ménages.

¹³⁰⁴ J. VIVIER, op.cit., p.14.

arrondissements de Lyon dessine une image relativement proche de celle de l'offre de stationnement au logement (figure 65). A une échelle plus fine, en l'absence de croisement possible entre les deux variables précédentes ¹³⁰⁷, il apparaît ensuite que c'est avec l'âge du bâti, qui constitue un bon indicateur de la disponibilité de places privées au logement (tableau 20), que la distribution des taux de motorisation dans l'espace central est le plus fortement corrélée ¹³⁰⁸ : il existe en effet une corrélation significative de 0,75 entre la motorisation des ménages et la proportion de logements construits après 1968, année la plus proche de la date d'introduction dans les règlements d'urbanisme de la prescription visant à intégrer systématiquement la réalisation de stationnement privé dans les programmes immobiliers. ¹³⁰⁹ Cette relation statistique peut laisser supposer l'existence d'un lien entre les choix résidentiels de la population motorisée et la disponibilité d'une place de stationnement privé intégrée à l'habitation mais elle ne le garantit aucunement et il convient de rester prudent quant à cette interprétation ¹³¹⁰ ; d'autant que « toutes les recherches territorialisées ont démontré la plasticité des populations résidentes des centres : choix culturel et personnel ; solutions

¹³⁰⁵ voir l'analyse développée dans la partie 6-1-2 et les cartes publiées dans l'annexe 4.

¹³⁰⁶ Les données par quartier INSEE témoignent d'écart encore plus importants que la carte par arrondissement, qui lisse davantage les différences.

¹³⁰⁷ Si le Recensement Général de la Population de 1999 fournit pour la première fois des statistiques sur la disponibilité d'un garage, box ou parking au lieu de résidence principale, le traitement fin de ces données, par quartiers INSEE au niveau des communes, n'est malheureusement pas disponible.

¹³⁰⁸ parmi toutes les variables retenues lors de l'analyse développée dans le chapitre 6 et dans l'annexe 4, à l'exception malheureusement du revenu, pour lequel aucun indicateur n'est disponible au niveau des quartiers INSEE.

¹³⁰⁹ Ces calculs ont été effectués à partir des données du recensement de 1999. Dans ce cadre, nous avons retenu 1968, dans la mesure où c'est la date disponible qui est sans doute la plus à même d'évoquer les conséquences du PUD, lancé en 1958 et qui a contribué à prescrire la réalisation de places de stationnement dans les permis de construire à partir des années 60. Quant à 1975, elle constitue l'échéance de recensement la plus proche de l'année d'adoption du premier POS de Lyon (1978), mais la corrélation entre le taux de motorisation des ménages et la proportion de logements construits après 1975 n'est guère différente, puisqu'elle est de 0,69. Le choix de ne retenir que ces deux dates repose sur l'hypothèse, qui nous paraît tout à fait soutenable, que l'essentiel des places de stationnement privé sont liées à l'introduction progressive de l'obligation réglementaire.

¹³¹⁰ En effet, un coefficient de corrélation élevé entre deux variables n'implique pas nécessairement une relation de cause à effet. De plus, il n'est pas exclu qu'à travers l'âge du bâti ce soient d'autres facteurs implicites (sociologiques, économiques, démographiques... etc.) qui s'expriment, plutôt que l'offre de stationnement privé. Enfin, il faut se méfier de ce que l'on nomme l'erreur écologique, qui consiste à inférer d'une corrélation à l'échelle des unités spatiales une corrélation à l'échelle des individus qui la composent : ainsi que l'ont montré les travaux d'Émile Durkheim sur le suicide (1897, *Le Suicide. Étude de sociologie*, Paris, Presses Universitaires de France, 1960 ; étude mettant notamment en évidence une relation entre le taux de suicide et la proportion de protestants dans la population, mais sans que cela ne permette de déduire que le suicide soit plus fréquent chez les protestants car en l'occurrence cela peut aussi bien signifier que le suicide est d'autant plus fréquent chez les catholiques qu'ils sont en minorité parmi les protestants), une forte corrélation entre la motorisation des ménages et l'âge du bâti ne suffit pas à conclure que les ménages les plus motorisés tendent prioritairement à s'installer dans les logements les plus récents.

sur mesures ; résignation à certaines contraintes ; reports modaux... dans le faisceau des critères de choix résidentiel le stationnement n'est pas isolable ». ¹³¹¹ Il n'en apparaît pas moins que l'offre de stationnement en complément du logement se présente comme un élément qui n'a rien de dérisoire à l'égard de la composition résidentielle des espaces de la ville dense héritée. Un accroissement de cette offre s'avère en effet susceptible de participer à un certain renouvellement de la population, dès lors que l'amélioration des conditions de vie quotidienne proposée aux résidents motorisés génère une valeur ou implique un coût, instituant ainsi des mécanismes à même d'établir un accès plus sélectif au logement. De même, la limitation des possibilités de stationnement résidentiel, si elle n'implique pas fatalement de renoncer à la possession d'une automobile en ville, tend à induire un relatif maintien à distance de certaines catégories de population, notamment des ménages les plus motorisés voire, selon les cas, des possesseurs d'automobile les moins fortunés. ¹³¹²

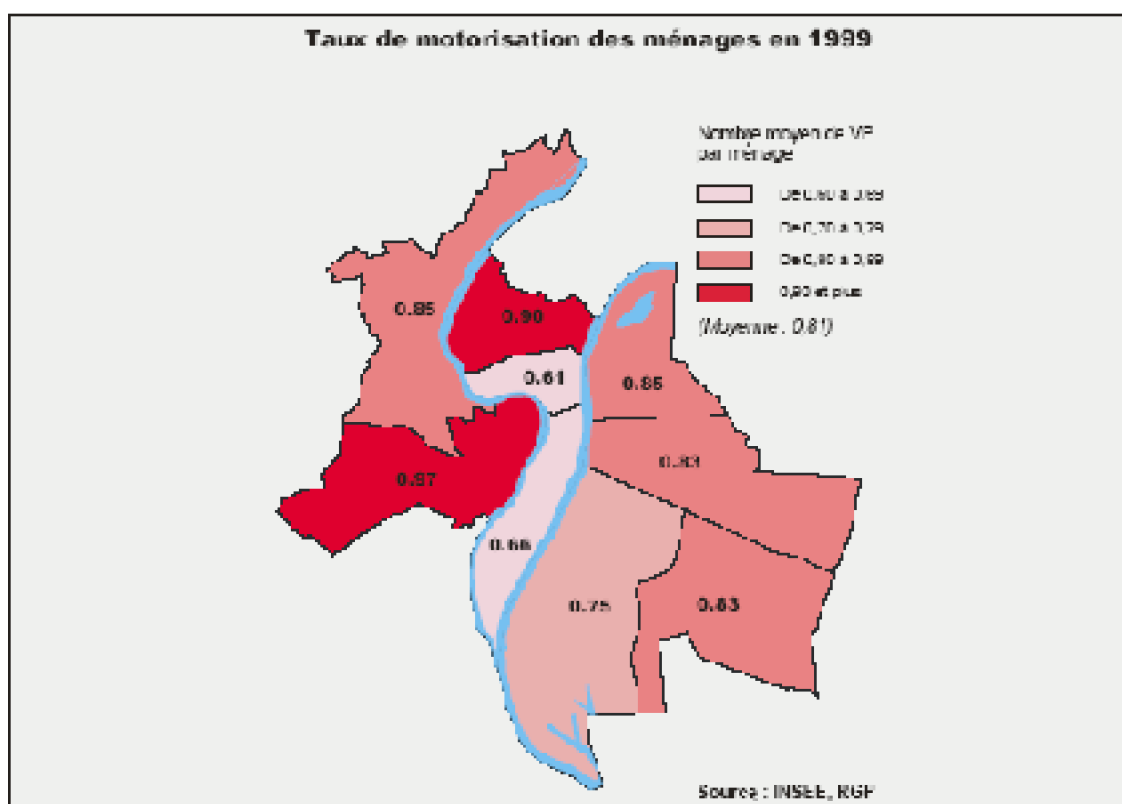
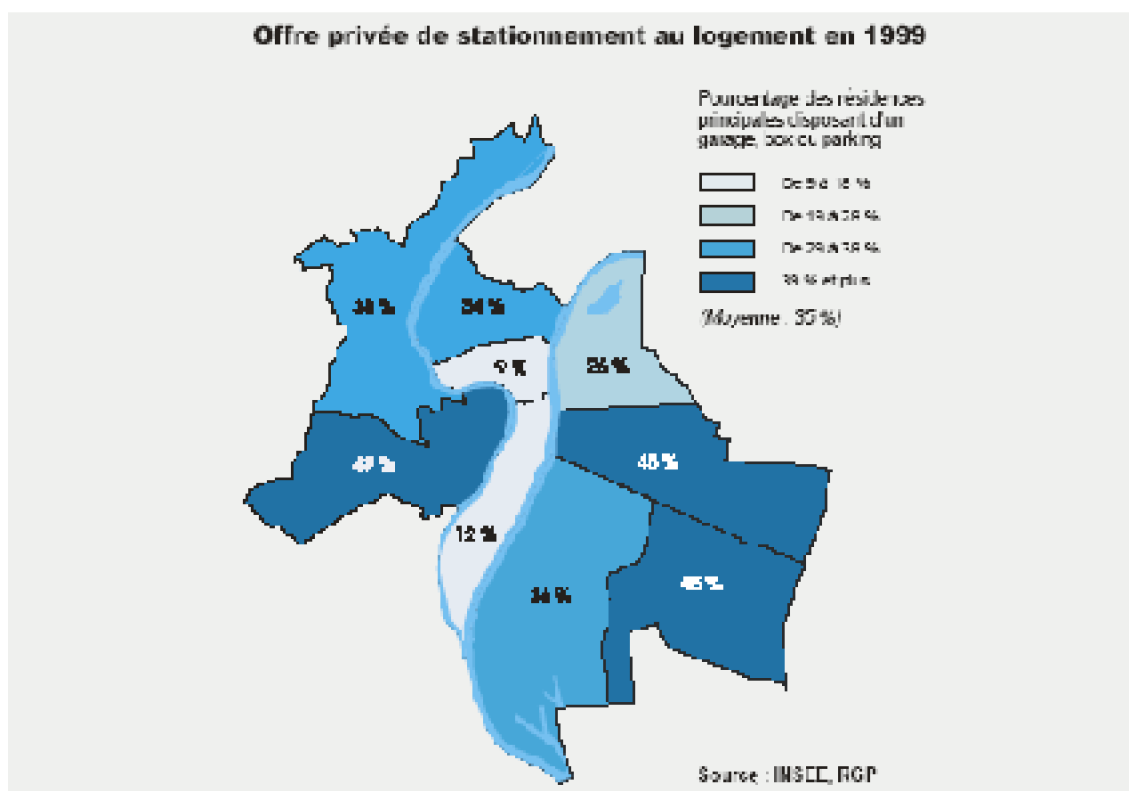


Figure 65 – Motorisation et offre de stationnement au logement dans les arrondissements de Lyon

¹³¹¹ J. FRENAIS, "Le stationnement à la rescousse", in *Diagonal*, n°147, janvier-février 2001, p.37.

¹³¹² la rareté conduisant logiquement à une sélection par les quantités ou par les prix.



Source : CETE de Lyon

Tableau 20- Disponibilité d'un garage, box ou parking au lieu de résidence à Lyon

	Ensemble	Selon l'époque d'achèvement	
		avant 1968	à partir de 1968
En pourcentage : des logements en résidence principale	35,4	15,8	69,1
des immeubles d'habitat collectif	37,5	22	88,5

Source : INSEE, RGP 1999

Ce cadrage préliminaire entend permettre une meilleure appréciation de la qualité des enjeux attachés à la régulation du stationnement privé, dans le champ des déplacements comme dans le champ urbain. C'est à la lumière de cet éclairage que vont à présent être étudiées les politiques menées dans l'agglomération lyonnaise – plus particulièrement dans son espace central, où les contraintes, les pressions et les intérêts sont les plus concentrés et les plus forts – et les pratiques qu'elles suscitent. Il s'agira de mettre en évidence les mécanismes qui, d'abord au lieu de travail, puis au lieu de résidence, façonnent les dynamiques qui animent le territoire urbain de l'automobile.

No parking, no business ?

Du législateur au planificateur urbain en passant par le politique, les agents que l'on dit publics ne disposent que d'une influence limitée sur la production locale de places de

stationnement au lieu de travail. Ils pèsent sur les pratiques des professionnels de l'immobilier – mais aussi, à travers elles, sur les stratégies des investisseurs et des entreprises – par un dispositif réglementaire qui se retrouve au cœur d'un jeu intense, tiraillé entre les intérêts et les objectifs de chacun. Dans cette confrontation, l'article 12 du règlement des anciens POS et des nouveaux PLU « reste aujourd'hui en France, le seul levier permettant aux pouvoirs publics de "maîtriser" le développement du stationnement pour l'immobilier de bureau. »¹³¹³ Soumises à la pression du marché, ses préconisations contribuent également à arbitrer les contradictions qui s'expriment, au sein des politiques publiques, entre des élus et techniciens du transport, pour lesquels « le stationnement privé au lieu de travail, surtout quand il est localisé dans la zone centrale, participe à la motorisation des modes de vie urbaine »¹³¹⁴, et des responsables locaux de l'urbanisme, généralement soucieux de préserver l'attractivité et le dynamisme économique de leur ville.

Dans cette sphère publique, l'évaluation des besoins de stationnement privé au lieu de travail, même si elle a fait à une époque l'objet d'indications chiffrées au niveau national¹³¹⁵, est entièrement laissée à l'appréciation des instances locales. A Lyon, mais aussi dans beaucoup d'autres agglomérations françaises, cette liberté s'est d'abord traduite par une posture où, « comme on disait qu'il y avait un gros retard à rattraper, on a eu tendance à forcer les normes. »¹³¹⁶ Par la suite, les révisions du POS ont donné lieu à une certaine « réduction des normes de stationnement pour les bureaux localisés en zone centrale du fait de la desserte en transports collectifs. Mais l'Agence d'Urbanisme n'a pu obtenir d'un groupe de travail réunissant élus et techniciens (Communauté Urbaine, Direction Départementale de l'Équipement, Chambre de Commerce, etc.) que les normes soient abaissées davantage pour les secteurs limitrophes du métro. »¹³¹⁷ En 1994 (tableau 21), alors que dans les espaces périphériques la réglementation requiert au moins une place pour 50 m² (soit 20 places pour 1.000 m²) voire une place pour 25 m² (soit 40 places pour 1.000 m²), le *plan d'occupation des sols* du secteur centre¹³¹⁸ valide

¹³¹³ V. CATHERIN, J.M. JARRIGE, J. LEGAIGNOUX, E. LE VAN, *Perspective de maîtrise de l'usage de la voiture et dynamique tertiaire des villes : Grenoble, Lyon, Paris, Amsterdam, Bruxelles, Londres*, Recherche PREDIT, CERTU/ISIS, juillet 2000, p.8.

¹³¹⁴ J.M. JARRIGE, A.M. FOURRIER, J.N. THOMAS, op.cit., p.110.

¹³¹⁵ « Pour l'élaboration de ces normes, l'Etat, à travers la DAFU [ndlr, Direction à l'Aménagement Foncier et à l'Urbanisme], avait dans sa note technique de 1973 défini, à titre indicatif quelques valeurs qui variaient pour 1.000 m² entre 4 places pour les bureaux situés près des stations de métro et 16 places ailleurs. Dès le début de cette réglementation il était recommandé d'adapter ces normes en fonction de la qualité de la desserte en transports collectifs » (ibid., p.75).

¹³¹⁶ P. CARLES, in CERTU, CNISF, *Stationner, Circuler, Respirer. Le stationnement instrument de politiques pour la ville*, Actes du colloque de Lyon du 6 mai 1999, Collections du CERTU, juillet 2000, p.171.

¹³¹⁷ J.M. JARRIGE, A.M. FOURRIER, J.N. THOMAS, op.cit., p.75.

¹³¹⁸ Le POS de l'agglomération lyonnaise est divisé en cinq secteurs géographiques, dont le secteur centre qui associe Lyon et Villeurbanne. La première mouture de ce POS a été adoptée en 1978 puis deux nouvelles révisions, de compétence communautaire, ont été approuvées en 1985 et 1994.

donc les modulations suivantes concernant les activités de bureau : les nouvelles constructions ¹³¹⁹ sont soumises au minimum à la réalisation d'une place de stationnement pour 50 m² de SHON ¹³²⁰, excepté dans les zones identifiées comme centres de quartier et dans la partie centrale de la rive gauche où la norme minimale est abaissée à une place pour 75 m² (soit 13,33 places pour 1.000 m²), ainsi que dans le centre Presqu'île et sur les Pentes de la Croix-Rousse où elle n'est que d'une place pour 100 m² (soit 10 places pour 1.000 m²).

Tableau 21 – Normes de l'article 12 du POS de 1994 pour les activités économiques du secteur centre de l'agglomération lyonnaise (toutes ces normes sont des normes plancher)

Principales zones du POS	Bureaux	Commerces selon m ² de surface de vente ¹³²¹			Industries et artisanats
		de 100 à 400	de 400 à 2000	> 2000	
Centre Presqu'île					
UA-UAp	1 pour 100 m ²	1 pour 50 m ²	1 pour 20 m ²	1 pour 15 m ²	1 pour 100 m ²
Centre rive gauche					
UB	1 pour 75 m ²	1 pour 50 m ²	1 pour 20 m ²	1 pour 15 m ²	1 pour 100 m ²
Centres de quartier					
UC	1 pour 75 m ²	1 pour 50 m ²	1 pour 20 m ²	1 pour 15 m ²	1 pour 100 m ²
Zones d'activités économiques, industrielles ou portuaires					
UE-UF-UI	1 pour 50 m ²	1 pour 50 m ²			1 pour 100 m ²
Zones résidentielles					
UP-UR	1 pour 50 m ²	1 pour 50 m ²			1 pour 100 m ²

Au-delà des variations, il faut surtout retenir que l'on en reste exclusivement à la prescription de normes minimales. La réglementation présente donc indiscutablement un caractère de permissivité à vocation incitative. Pour autant, les pratiques qui en découlent sont plus complexes que l'on pourrait le penser, spécialement dans le centre de l'agglomération. Si les responsables locaux de l'aménagement accèdent volontiers l'idée que les constructeurs tendent traditionnellement à excéder les exigences de stationnement arrêtées pour les immeubles de bureau, un examen attentif des faits dévoile des mécanismes plus nuancés. Comment expliquer sinon que les données chiffrées (tableau 22), même si elles sont d'un usage relativement délicat ¹³²², ne fassent apparaître que récemment un dépassement manifeste des normes, après s'être établies pendant longtemps juste au-dessus d'une place pour 75 m² (soit 13,33 places pour 1.000 m²) ?

¹³¹⁹ Dans le cas où des locaux de bureaux se créent à l'issue d'un changement de destination, le nombre d'emplacements exigibles est généralement obtenu en déduisant le nombre d'emplacements exigibles pour le précédent mode d'occupation (qu'ils aient ou non été réalisés) du nombre exigible pour les nouveaux locaux de bureaux.

¹³²⁰ Surface Hors Œuvre Nette.

¹³²¹ la surface de vente étant égale à 60% de la surface hors œuvre nette.

Tableau 22 – Bureaux et places de stationnement : les réalisations à Lyon en moyenne annuelle

Constructions moyennes par an selon la période	1980 1986	1987 1993	1994 1995	1996 1997	1998 1999
Bureaux en m ² de SHON	41.829	110.829	29.100	n.c.	53.150
Nombre de places de stationnement	560	1.500	440	n.c.	1.230
Nombre de places pour 1.000 m ²	13,4	13,5	15,1	n.c.	23,1

Source : V. CATHERIN, J.M. JARRIGE, J. LEGAIGNOUX, E. LE VAN ¹³²³

Il faut d'abord souligner à quel point les constructeurs sont attentifs au type d'activité abrité par leurs programmes de bureaux, pour la simple et bonne raison qu'il n'est pas sans interférer avec les besoins en stationnement privé de ces derniers. ¹³²⁴ C'est pourquoi, lorsque la production de locaux en blanc se développe au cours des années 80 ¹³²⁵, l'indétermination de la demande qui en ressort incite le plus souvent les professionnels de l'immobilier à se contenter de satisfaire à la norme minimale de construction de places. Car, si les aires de stationnement constituent indéniablement un argument commercial, elles représentent également une charge financière. En effet, « l'incidence du coût de construction d'emplacements de stationnement dans le coût global de construction d'un immeuble de bureaux peut représenter une part relativement importante et être à l'origine d'un surcoût non négligeable pour le constructeur. » ¹³²⁶ Il n'en reste pas moins que « des places de stationnement sont toujours demandées avec

¹³²² compte tenu de la variété et de la variabilité des normes en vigueur. En effet, sur vingt ans, les normes du POS lyonnais ne sont pas restées stables. De plus, leur évolution s'est faite dans le sens d'une plus grande complexité : comme il n'y a pas qu'une seule norme en vigueur sur le territoire communal, une analyse plus détaillée et plus en rapport avec le zonage du POS apparaît nécessaire pour procéder à des déductions plus tranchées. Enfin, il serait évidemment plus probant de pouvoir compléter les données disponibles et de raisonner alors sur des moyennes portant sur des périodes de même durée, voire de disposer de données annuelles. Il est néanmoins possible de faire deux principales remarques sur les chiffres présentés : ils témoignent de pratiques qui restent toujours supérieures en moyenne à une norme d'une place pour 75 m² de SHON et révèlent des réalisations en nette augmentation à la fin des années 90.

¹³²³ qui présentent une compilation des données pour chaque période : celles qui s'étendent de 1980 à 1995 leur ont été fournies par le groupe de travail stationnement de l'agence d'urbanisme du Grand Lyon ; celles relatives aux années 1998 et 1999 proviennent du service permis de construire de la mairie de Lyon ; quant aux chiffres de 1996 et 1997, ils ne leur ont pas été communiqués.

¹³²⁴ Les bureaux accueillent en effet des activités qui n'ont pas toutes les mêmes besoins en matière de stationnement. Par exemple, les locaux abritant des tâches exécutées par des pendulaires fixes nécessitent a priori moins d'emplacements de stationnement que ceux qui hébergent davantage de fonctions commerciales, les pendulaires dynamiques qui les accompagnent étant traditionnellement de fidèles adeptes de l'automobile.

¹³²⁵ notamment sous l'impulsion des investisseurs qui, jusqu'à ce que la crise de l'immobilier éclate au début des années 90, privilégient une logique d'offre de locaux en blanc et de rentabilité à court terme. Depuis, ces opérations semblent se raréfier, même si les entreprises du secteur tertiaire continuent à afficher un goût certain pour une flexibilité de localisation qui se manifeste dans leur préférence pour la location de locaux.

un immeuble de bureaux. Un investisseur ne s'engage pas dans un programme de bureaux en centre-ville s'il n'y a pas d'emplacements de stationnement. »¹³²⁷ Même s'il ne s'agit pas d'une production rentable en soi, les constructeurs ont alors intérêt à intégrer de tels dispositifs dans leur opérations immobilières. Et si, à Lyon comme dans les autres agglomérations de Province, « tous les constructeurs affirment qu'il est impossible de commercialiser une place de stationnement en fonction de leurs propres critères de rentabilité »¹³²⁸, d'autres mécanismes assurent la viabilité de cette production en permettant d'en compenser la vente à perte par un accroissement du prix du m² de bureau. Cette offre de stationnement privé n'a donc rien d'une réponse naturelle à une demande qui créerait les conditions de son propre équilibre économique par les prix. Elle relève plutôt d'une production dictée par les structures globales d'un marché, sur lequel le stationnement s'affirme comme une demande sociale intégrée à la demande de bureaux. A cet égard, le marché des locaux en compte propre démontre d'ailleurs que les entreprises publiques et les administrations ne sont pas en reste en matière de demande de stationnement privé. Ainsi, parce qu'elles n'ont pas hésité à afficher de gros besoins, les activités du secteur public concentrent aujourd'hui sur le quartier de la Part-Dieu 73% des places de stationnement au lieu de travail pour seulement 42% des emplois. Sauf à promouvoir l'adage « faites ce que je dis, ne faites pas ce que je fais », il ne servirait donc à rien d'opposer sans nuance agents privés et agents publics dans la production d'un territoire urbain pour l'automobile.

L'emploi qui est fait de la participation pour non-réalisation d'aire de stationnement¹³²⁹ est révélateur de cette structure globale du marché, des aspirations communes qui s'en dégagent et finalement du « peu de pression de la part des promoteurs constructeurs à ne pas réaliser les places de stationnement. »¹³³⁰ Le paiement de cette participation reste en effet extrêmement marginal : sur Lyon, entre 1988 et 1998, il s'est élevé à 13,8 millions de francs¹³³¹ (2,1 millions d'euros) pour l'ensemble des opérations immobilières

¹³²⁶ J.M. JARRIGE, A.M. FOURRIER, J.N. THOMAS, op.cit., p.67. Cela est d'ailleurs particulièrement le cas en zone urbaine dense, où les places de stationnement sont généralement construites en souterrain et donc à un coût plus onéreux que dans les territoires où la mise à disposition d'espace libre et relativement bon marché permet d'engager des réalisations en surface.

¹³²⁷ J.M. JARRIGE, A.M. FOURRIER, J.N. THOMAS, op.cit., p.24.

¹³²⁸ *ibid.*, p.70.

¹³²⁹ Le code de l'urbanisme prévoit en effet que le constructeur peut s'affranchir de ses obligations en matière d'aires de stationnement par quatre moyens : la réalisation d'aires de stationnement sur un terrain voisin ; l'acquisition de places dans un parc privé ; la concession de places dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation ; ou enfin, le versement d'une participation fixée par délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'établissement public intercommunal, participation communément appelée taxe compensatoire et introduite en 1973 dans le code de l'urbanisme. Le produit de cette participation sert à financer la construction de parcs publics de stationnement. La loi SRU, après s'être interrogée sur l'opportunité de la suppression de cette participation, l'a finalement maintenu sous un régime sensiblement modifié, notamment en augmentant son montant plafond (passé à 80.000 francs, soit 12.195 euros, en 2000).

¹³³⁰ V. CATHERIN, J.M. JARRIGE, J. LEGAIGNOUX, E. LE VAN, op.cit., p.68.

quelle que soit leur nature et n'a donc porté que sur approximativement 200 places de stationnement non réalisées en 10 ans – dont près de la moitié tient à l'implantation de Virgin, engagée en 1998 dans la Presqu'île. Dans la pratique, pouvoirs publics et constructeurs privés se sont généralement accordés pour éviter un tel recours : en fixant pendant longtemps le montant de la participation au niveau maximum autorisé par la loi ¹³³², la communauté urbaine de Lyon a cherché à imposer le respect de la norme minimale du POS, quitte parfois à encourager une réduction de l'ampleur des programmes immobiliers soumis à des difficultés marginales concernant la réalisation des emplacements de stationnement requis ; quant aux constructeurs, s'ils n'ont déjà que peu intérêt à ne pas prévoir suffisamment de places, la perspective de payer pour des aires non réalisées, qui ne pourront en aucune façon leur profiter, n'a pu que les inciter à lui préférer la construction de places à la rentabilité incertaine. Derrière ces stratégies finalement convergentes, c'est toute une structure du champ urbain favorable au développement du stationnement privé, en zone dense comme ailleurs, qui transparaît.

Tableau 23 – Employés disposant potentiellement d'une place de stationnement au lieu de travail en fonction des normes de stationnement et de la surface par emploi

¹³³¹ dont 2,7 millions (410.000 euros) remboursés par la communauté urbaine, suite à une acquisition ultérieure de stationnement à l'extérieur du programme immobilier ou en raison de leur non-utilisation, puisque cette participation doit obligatoirement être affectée à la construction de parcs publics de stationnement dans un délai de cinq ans à compter du paiement, sous peine de restitution de ce versement.

¹³³² Une circulaire ministérielle fixe chaque année, dans le cadre du code de l'urbanisme, un montant plafond pour cette participation, en procédant en novembre à une réévaluation par rapport à l'indice du coût de la construction publié par l'INSEE. En-deçà de cette limite, les communes sont ensuite libres de décider du montant applicable sur leur territoire et peuvent même arrêter des niveaux variables, selon les quartiers ou les dispositions du POS. A Lyon, le Conseil communautaire, dont c'est l'une des prérogatives, a pendant longtemps choisi d'appliquer dans tous les cas de figure le montant maximum autorisé par la loi : en 1986, il s'élevait à 50.000 francs (7.622 euros) par place de stationnement souterraine non réalisée et, en 2000, à 64.285 francs (9.800 euros). Depuis que la loi SRU a augmenté les plafonds autorisés, le montant de cette participation s'est encore accru mais sans s'établir au maximum de ce que la loi autorise : en 2003, il était de 10.595 euros (69.500 francs) par place en sous-sol manquante.

Normes de construction de places de stationnement	Nombre moyen de m ² par emploi			
	12 m ²	20 m ²	25 m ²	30 m ²
1 place pour 50 m ² soit 20 places pour 1.000 m ²	24%	40%	50%	60%
1 place pour 75 m ² soit 13,33 places pour 1.000 m ²	16%	27%	33%	40%
1 place pour 100 m ² soit 10 places pour 1.000 m ²	12%	20%	25%	30%
1 place pour 150 m ² soit 6,67 places pour 1.000 m ²	8%	13%	17%	20%
1 place pour 200 m ² soit 5 places pour 1.000 m ²	6%	10%	12,5%	15%
1 place pour 300 m ² soit 3,33 places pour 1.000 m ²	4%	7%	8%	10%

Plus précisément, « le fait qu'il n'y ait pas de tensions particulières dans l'application [de la réglementation] montre bien que les normes ne correspondent pas à des besoins quantitatifs précis dont la satisfaction ou la non satisfaction module des attitudes chez les promoteurs. La situation du centre ville est une situation de contrainte vis-à-vis de l'offre de stationnement. Et finalement un minimum de stationnement étant assuré, les utilisateurs de bureaux adaptent leur demande à l'offre mise en place et réglée par l'article 12 »¹³³³. Même si la proposition peut paraître saugrenue compte tenu du fait qu'il a été jusqu'ici principalement question de norme et de respect de la norme, on peut donc penser que la réalisation d'aires de stationnement privé en relation avec les locaux d'activité du centre-ville relève moins d'une exigence de quantité que de qualité : c'est-à-dire que l'évaluation des besoins réels de stationnement des entreprises serait négligée au profit de ce qu'en la matière on peut finalement considérer comme une offre de confort, relevant souvent davantage d'une routine des pratiques que d'objectifs quantifiés d'accessibilité automobile. Cela est d'ailleurs d'autant plus vrai que ces derniers n'apparaissent pas toujours faciles à estimer. Ainsi, sans provoquer de véritable redéfinition des normes de l'article 12, des paramètres relatifs à l'évolution des conditions de travail ont pu être à l'origine de transformations importantes dans l'offre d'accessibilité automobile : par exemple, par le seul jeu de l'augmentation de la surface de plancher par emploi, qui est passée de 12 m² en 1970 à 25 m² dans les années 1990¹³³⁴, la norme imposant de construire une place de stationnement pour 75 m² est revenue au fil du temps à prévoir du stationnement non plus pour le sixième mais pour le tiers des employés au moins (tableau 23). La même réglementation de l'article 12 du POS a alors pu contribuer à multiplier par deux en une vingtaine d'années l'incitation à utiliser la

¹³³³ J.M. JARRIGE, A.M. FOURRIER, J.N. THOMAS, op.cit., p.24-25.

¹³³⁴ Le développement de l'informatique et l'importance nouvelle accordée aux espaces collectifs (surfaces de réunion, de détente...) ont en effet conduit à un desserrement de l'occupation de l'espace. Après que des perspectives de passage à 30 voire 35 m² aient été évoquées pour les années 2000, il semble aujourd'hui que cette surface moyenne diminue pour se rapprocher à nouveau des 20 m² par emploi.

voiture pour les déplacements domicile-travail. Efficace y compris dans les zones denses, ce simple mécanisme a sans nul doute concouru à ne pas exclure les actifs travaillant dans les centres urbains du mouvement d'"automobilisation" des migrations pendulaires.

Cette donne s'est trouvée normalement contestée par le *plan de déplacements urbains* de 1997, qui s'est donné notamment pour objectif de « limiter ceux des déplacements automobiles qui peuvent aisément se reporter sur d'autres modes »¹³³⁵. Or, s'il est une catégorie pour laquelle la perspective d'un transfert modal vers les transports collectifs est particulièrement crédible, il s'agit bien des pendulaires fixes qui se rendent dans le centre en voiture.¹³³⁶ A leur égard, une approche plus ambitieuse en termes de gestion des déplacements tendrait à arrêter, pour la construction d'emplacements de stationnement dans les immeubles de bureau, une réglementation correspondant aux souhaits de la collectivité en termes d'utilisation de la voiture pour venir travailler.¹³³⁷ Ce principe nouveau de régulation publique s'exprime largement dans les normes prévisionnelles préconisées par le PDU. Il y est en effet stipulé que « le POS en cours de révision contiendra de nouvelles normes, qui seront des normes plafond, et non plus des normes plancher :

- au plus, 1 place pour 300 m² de bureau à moins de 400 mètres d'une station de métro ou d'une ligne forte réalisée ou projetée, au centre de l'agglomération et sur la première couronne où les transports en commun maillent le territoire,
- au plus, une place pour 200 m² de bureau dans les autres secteurs de l'agglomération. »¹³³⁸

La perspective d'introduction de normes maximales, si elle n'est pas à proprement parler une idée nouvelle¹³³⁹, va alors susciter de vives réactions et mobiliser des oppositions résolues. Les professionnels de l'immobilier se retrouvent sur une position commune,

¹³³⁵ faisant valoir les impératifs du marché ou en tout cas ce qu'ils considèrent comme tels. SYTRAL, 1997, op.cit., p.35.

¹³³⁶ D'après l'enquête ménages réalisée en 1995 dans l'agglomération lyonnaise, ces pendulaires fixes, qui n'ont pas à se déplacer dans le cadre de leur travail, représentent 87% des actifs utilisant leur voiture pour aller travailler et 86% des actifs utilisant leur voiture pour aller travailler dans la zone centrale.

¹³³⁷ Sachant que les places des immeubles de travail sont utilisées presque exclusivement par les employés et extrêmement peu par les clients et les visiteurs. En effet, « si la privatisation du stationnement lié au bureaux en centre ville conduit à satisfaire une partie des besoins des salariés, l'organisation publique est sollicitée pour prendre en charge ceux des visiteurs. (...) Un fait est que la qualité du stationnement privé ne peut répondre aux besoins de stationnement des visiteurs. Intégré à l'immeuble de bureau, il est difficilement accessible à des personnes extérieures pour des raisons de sécurité et de fonctionnement » (in J.M. JARRIGE, A.M. FOURRIER, J.N. THOMAS, op.cit., p.26). Enfin, il faut également savoir que le quart des déplacements domicile-travail en automobile se fait avec du stationnement public et non privé. C'est la raison pour laquelle il est précisé dans le PDU que, pour qu'il n'y ait pas de report intempestif du stationnement des employés sur le domaine public et pour garantir l'efficacité en matière de transfert modal des mesures concernant le stationnement privé, « l'inscription des nouvelles normes doit être systématiquement accompagnée d'une gestion adaptée du stationnement sur voirie dans les zones d'application (réglementation, morphologie des voies) » (in SYTRAL, 1997, op.cit., p.40).

¹³³⁸ *ibid.*, p.39. Le niveau auquel ces normes s'établissent ne fait néanmoins l'objet d'aucune justification.

¹³⁴⁰ Aux yeux des promoteurs-constructeurs, l'hypothèse d'une forte restriction des possibilités de stationnement apparaît comme une incertitude fondamentale pesant sur l'avenir à court terme de produits immobiliers qui restent soumis aux exigences combinées de leur clientèle d'entreprises et des investisseurs. D'où le risque d'une double désaffectation, que ces agents se chargent d'agiter durant la préparation du nouveau POS de l'agglomération.¹³⁴¹ Il s'agit d'abord d'évoquer l'éventualité d'une périurbanisation de la construction de bureaux, susceptible d'être alimentée par les restrictions de stationnement imposées dans le centre.¹³⁴² La seconde mise en garde se place à une autre échelle, en faisant référence aux réactions des investisseurs internationaux et en postulant que, « leur proposer des capacités d'accueil sans possibilité de stationnement, ne manquerait pas de les faire fuir. »¹³⁴³ Or, sur ces deux points, la réalité des risques encourus manque singulièrement d'évidence. En fait, « on ne peut identifier clairement un impact de l'application de l'article 12 sur les localisations urbaines des programmes de bureaux neufs par un désinvestissement des centres-villes traditionnels au profit de ses périphéries. Le développement important des bureaux dans ces périphéries n'est pas lié à un défaut des centres-villes mais à l'apparition d'une demande nouvelle »¹³⁴⁴, tandis que l'attractivité du centre se manifeste par bien d'autres qualités que les possibilités de stationnement au lieu de travail.¹³⁴⁵ Enfin, les grandes agglomérations qui se disputent les faveurs des investisseurs internationaux ne font guère de la permissivité en matière de réalisation d'aires de stationnement privé un argument de promotion et un facteur marquant de leur pouvoir d'attraction – bien au contraire le plus souvent.¹³⁴⁶

Cela n'empêche pas les constructeurs de l'agglomération lyonnaise de militer activement contre l'inscription au POS de normes maximales. Quitte à faire évoluer la

¹³³⁹ Pour les villes françaises, la note technique de la Direction à l'Aménagement Foncier et à l'Urbanisme datant du 26 mars 1973 précise déjà « qu'il est possible de limiter ou même de proscrire la création d'aires de stationnement ou de garages dans tel secteur à dominante tertiaire s'il est prévu une desserte puissante par un réseau de transport en commun ou s'il est envisagé de créer à sa proximité immédiate d'importants parcs de stationnement » (note consultable in Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports, Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme, *Recueil des notes techniques sur le plan d'occupation des sols*, Paris, La Documentation Française, Tome 1, mai 1974). A Lyon, l'idée d'introduire des normes maximales à proximité des stations de métro a été discutée à partir de la mise en service de la ligne B.

¹³⁴⁰ alors qu'on peut noter au passage que la remise en cause de ce qui pourrait être considéré comme un acquis social pour les salariés – à savoir la fourniture d'une place de stationnement gratuite au lieu de travail – n'apparaît à aucun moment comme argument dans le débat.

¹³⁴¹ La révision du POS, engagée en 1996, s'est achevée en 2001.

¹³⁴² sachant que cette éventualité entrerait en contradiction avec un des autres objectifs du PDU, celui de maintenir les activités économiques en zone dense et de maîtriser l'étalement urbain.

¹³⁴³ selon Alain Schori (directeur régional du cabinet Auguste Thouard), in *Dossier Eco/Emplois du Progrès*, supplément du 11 janvier 2000, p.7.

¹³⁴⁴ J.M. JARRIGE, A.M. FOURRIER, J.N. THOMAS, op.cit., p.24.

réglementation, ils affichent alors leur préférence pour un abaissement des seuils minimaux. A leur yeux, une telle mesure présenterait au moins le mérite d'introduire davantage de souplesse, en soumettant en définitive la réalisation d'emplacements de stationnement privé à l'appréciation du marché. Et les constructeurs d'affirmer que ce simple changement pourrait conduire à une diminution quasi automatique des volumes de places réalisés¹³⁴⁷, du seul fait de leur aptitude à prendre en compte contraintes et besoins. Mais, si l'on peut sérieusement douter de cette perspective, sur un marché où « la demande avec laquelle les producteurs doivent compter est elle-même un produit social »¹³⁴⁸, les enjeux de cette lutte sont finalement en partie ailleurs. Ils tiennent aux marges de manœuvre dont dispose chaque agent au sein du champ urbain et aux positions qu'ils y occupent. Or, dans ce contexte, chacun est ici dans son rôle : « les promoteurs pensent être en mesure de réguler le marché et refusent donc toute réglementation »¹³⁴⁹ ; tandis que les collectivités ne veulent pas perdre leur emprise sur ce qui leur apparaît, non sans raisons, comme un levier de la politique de déplacements à long terme.

Dans un premier temps, la communauté urbaine de Lyon va pourtant céder à la tentation du repli, en optant pour un simple abaissement des normes minimales et en reniant au passage les engagements du PDU¹³⁵⁰ : le projet de POS, validé en octobre 1999 par l'assemblée communautaire, ramène l'exigence réglementaire pour les bureaux

¹³⁴⁵ Dans l'agglomération lyonnaise, « l'essor et la concentration des fonctions tertiaires ont engendré une profonde mutation du paysage urbain avec la production de surfaces considérables d'immeubles de bureaux, qui n'a pas d'équivalent dans les autres métropoles de province. On estime à près de 2,9 millions de m² le volume des bureaux construits dans la Communauté Urbaine entre 1974 et 1995, dont 55% à Lyon et Villeurbanne » (in M. BONNEVILLE, 1997, op.cit., p.112). A travers ces chiffres, il apparaît clairement que « la rapidité de développement de ce marché ne traduit en rien un dépérissement du centre-ville. C'est sur le marché du centre-ville que les prix des loyers sont les plus élevés, la demande s'avérant supérieure à l'offre » (in J.M. JARRIGE, A.M. FOURRIER, J.N. THOMAS, op.cit., p.105). On peut même préciser que c'est dans les secteurs où l'offre globale de stationnement privé et les normes requises pour les constructions nouvelles sont les plus faibles, à savoir dans les quartiers centraux de la rive gauche « et dans la presqu'île, que les prix sont les plus élevés, avec des valeurs comprises entre 800 et 1 100 F/m² pour les bureaux neufs » (in M. BONNEVILLE, 1997, op.cit., p.113).

¹³⁴⁶ Des normes très restrictives ont été édictées à Londres pour le stationnement privé non-résidentiel : en 1996, elles étaient d'une place pour 1.000 à 1.500 m² de superficie brute au sol dans le centre, d'une place pour 600 à 1.000 m² en petite couronne et d'une place pour 300 à 600 m² dans le reste de la ville. A Francfort, la limitation de la construction de stationnement va jusqu'à imposer une place maximum pour 175 m² de bureau dans les secteurs les plus contraints. Dans le centre de Genève, les normes actuellement en vigueur préconisent la réalisation d'une place de stationnement pour 250 m² dans les immeubles de bureau, avec un maximum d'une place pour 10 emplois. Depuis 2002, Bruxelles a également mis en place un système de normes plafond, qui culmine dans certains secteurs à une place pour 200 m² de bureau.

¹³⁴⁷ de l'ordre de 20%, nous a confié dans un entretien Dominique De Souza (délégué départemental de l'Union des Constructeurs Immobiliers), selon une estimation qu'il qualifie cependant de "piémétrique".

¹³⁴⁸ P. BOURDIEU, 2000, op.cit., p.113.

¹³⁴⁹ V. CATHERIN, J.M. JARRIGE, J. LEGAIGNOUX, E. LE VAN, op.cit., p.66.

à une place pour 150 m² sur Lyon et Villeurbanne et à une place pour 100 m² dans les autres communes du Grand Lyon. S'il en était besoin, ce revirement indique à quel point les collectivités locales sont loin de former des blocs monolithiques et homogènes. Au sein de l'instance communautaire, les responsables de l'urbanisme¹³⁵¹ entretiennent des préoccupations qui leur sont propres et qui les ont conduit ici à soutenir les professionnels de l'immobilier. Ces derniers, bien organisés au niveau local et bénéficiant de relais efficaces auprès des décideurs¹³⁵², ont mis en exergue, pour mieux convaincre du bien-fondé de leur position, quelques projets émanant de grands investisseurs et flanqués de fortes demandes en matière de stationnement. Ils ont également insisté sur la tendance dessinée par des pratiques récentes en nette augmentation qui, confrontées aux menaces de restriction à venir, ont atteint des moyennes de construction de plus de 23 places pour 1.000 m² (soit environ une place pour 45 m²).¹³⁵³ L'inflexion de la politique publique qui en a résulté a été d'autant plus spectaculaire que « l'immobilier d'entreprise, et en particulier les bureaux, est un des principaux leviers que les collectivités locales utilisent pour agir sur l'économie locale. »¹³⁵⁴ Plus largement, l'écho trouvé par les promoteurs-constructeurs auprès des élus locaux tend à illustrer le fait que, pour ces derniers, « deux référentiels d'action se trouvent donc en opposition : le "référentiel du marché", et le "référentiel de la ville durable". »¹³⁵⁵ Or ce "référentiel du marché" continue à s'imposer très souvent au détriment de la dimension "durable" de la politique urbaine et de la politique des déplacements.

Pour contrarier cette inertie dans la structure du champ, il faudra que se manifeste à Lyon la pression des nouvelles procédures institutionnelles et le soutien, en forme de rappel à l'ordre, d'agents extérieurs à l'agglomération. Ainsi, après que le SYTRAL ait souligné les manquements à l'esprit du PDU, c'est le préfet qui, en février 2000, formule des réserves sur le projet de POS tel qu'il a été arrêté : il note que le PDU y est traduit de manière approximative puisque, en matière de stationnement dans les immeubles de

¹³⁵⁰ Le code de l'urbanisme (article L 123-1) prévoit alors simplement que les POS doivent "prendre en considération" les orientations du PDU. Or, aux yeux des responsables locaux, ce principe apparaît moins contraignant que celui de compatibilité, qui s'impose par exemple entre les POS et les schémas directeurs. Certains avancent même l'idée que le PDU, en prescrivant des normes de stationnement privé aussi précises, aurait été au-delà de ce qui lui était légalement dévolu – idée qui sera définitivement infirmée par la suite.

¹³⁵¹ en charge de la révision du POS. L'opposition entre ces responsables et ceux en charge de la politique de déplacements a été symbolisée, jusqu'à la caricature, par la confrontation quasi constante et à connotation pré-électorale des deux adjoints communautaires, Henri Chabert à l'urbanisme et Christian Philip, le "papa" du PDU, aux déplacements.

¹³⁵² La FNAIM, la Chambre syndicale FNPC de la région lyonnaise ainsi que la Chambre de Commerce et d'Industrie comptent parmi les organismes les plus actifs dans ce processus.

¹³⁵³ cf. tableau 24.

¹³⁵⁴ J.M. JARRIGE, A.M. FOURRIER, J.N. THOMAS, op.cit., p.17.

¹³⁵⁵ V. CATHERIN, J.M. JARRIGE, J. LEGAIGNOUX, E. LE VAN, op.cit., p.108.

bureaux, le principe de normes plancher n'est pas abandonné et que les préconisations réglementaires demeurent très éloignées de celles prévues dans le *plan de déplacements urbains*. Devant les aléas auxquels ces divergences soumettent potentiellement son projet ¹³⁵⁶, l'exécutif du Grand Lyon décide de revoir la copie de son *plan d'occupation des sols*. Le nouvel arbitrage arrêté en mai 2000 prévoit que, pour tenir « compte du niveau de réalisation des objectifs du PDU », « une norme maximum sera instituée dans toute l'agglomération (une place pour 25 m² de SHON) et sera renforcée le long des lignes de métro et des deux lignes de tramway en cours de réalisation (une place pour 75 m² de SHON). » ¹³⁵⁷ Si des normes plafond s'imposent enfin, c'est à un niveau qui reste bien en-deçà des ambitions affichées par le PDU : le seuil général d'une place pour 25 m² de bureaux (soit 40 places pour 1.000 m²) est très peu restrictif puisqu'il correspond environ à un emplacement par emploi ; quant à la limite d'une place pour 75 m² (soit 13,33 places pour 1.000 m²), elle procède d'un compromis ¹³⁵⁸ qui n'impose qu'une pression modérée sur les pratiques des constructeurs, dans la mesure où la contrainte qu'elle introduit correspond à ce qui fut longtemps le niveau moyen des réalisations dans la ville-centre (tableau 22 et figure 66).

¹³⁵⁶ En effet, outre les observations des services de l'État, les responsables locaux craignent que d'éventuels recours en justice puissent remettre en cause l'adoption définitive du POS, et ce d'autant plus qu'au niveau national le projet de loi SRU envisage alors sérieusement de renforcer les liens entre le PDU et un POS qui se transformera en Plan Local d'Urbanisme.

¹³⁵⁷ Délibération communautaire du 27 juin 2000.

¹³⁵⁸ entre, d'un côté, des professionnels de l'immobilier qui militaient pour une norme maximale peu contraignante, de l'ordre d'une place pour 50 m², niveau correspondant aux pratiques les plus récentes – en considérant toutefois qu'une place pour 75 m² constituerait un compromis acceptable au regard des pratiques ultérieures –, et, de l'autre côté, des responsables publics en charge des déplacements qui considéraient déjà leur proposition d'une place pour 100 m² comme un compromis en soi. L'arbitrage final se contentera de faire la moyenne de ces deux suggestions et de présenter cette solution au préfet comme une première étape destinée à être renforcée au fur et à mesure du développement du réseau de transports collectifs.

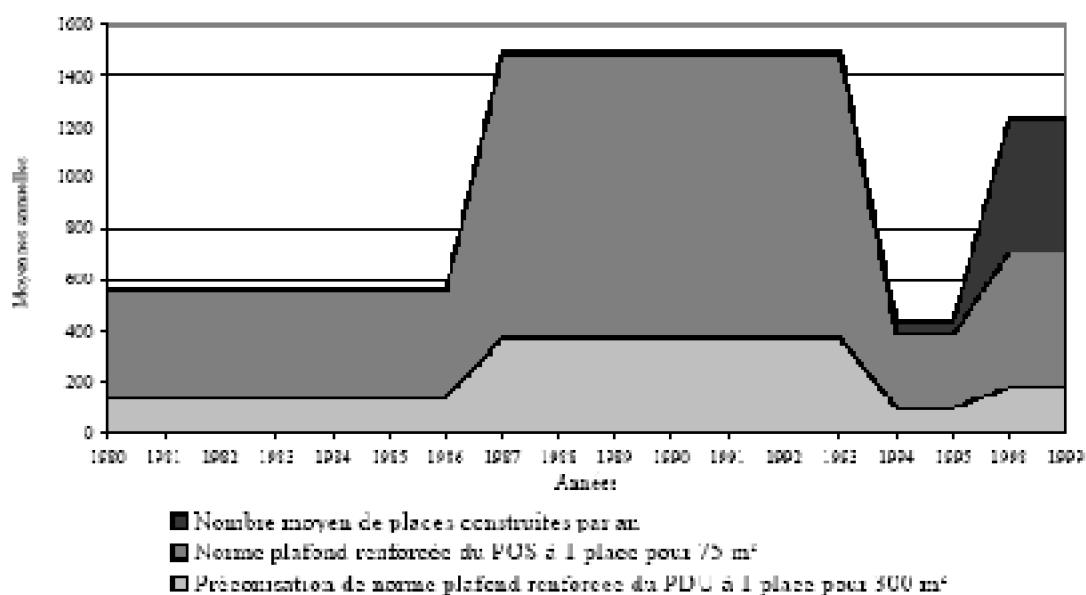


Figure 66- Simulations réglementaires et réalisation effective de places de stationnement privé dans les immeubles de bureaux à Lyon ¹³⁵⁹

Le débat n'est pas clos pour autant et l'un des objectifs majeurs motivant la révision du PDU de Lyon lancée en 2003 est de régler cette question des normes de stationnement. C'est d'ailleurs à un spécialiste national du stationnement, ancien expert du CERTU sur le sujet, qu'est confiée la mission de mener à bien cette révision. Il faut dire que, depuis 2000, la loi SRU a redéfini l'articulation des PDU avec les documents d'urbanisme et renforcé leur lien avec les PLU, en imposant désormais à ces deux documents d'être compatibles. La révision du *plan de déplacements urbains* de Lyon, menée parallèlement à l'élaboration d'un PLU rendue d'autant plus urgente par l'annulation début 2003 du POS 2001 ¹³⁶⁰, devient alors d'autant plus stratégique et empreinte d'un souci de cohérence entre planification des déplacements et planification urbaine.

Avant même l'engagement de la procédure, des voix s'élèvent pour dénoncer l'irréalisme des normes inscrites dans le précédent PDU. Certains interrogent également le bien-fondé des orientations retenues dans l'éphémère POS de 2001, en arguant de l'existence de projets pour lesquels la limitation du stationnement privé aurait constitué un réel problème parce que situés à des endroits où la proximité d'axes lourds ne suffit pas forcément à constituer une offre attractive pour des actifs qui habitent souvent loin en périphérie. ¹³⁶¹ Pourtant, en 2001 et 2002, aucune propension à fuir la bande de 400 mètres autour des lignes de métro et de tramway, bande sur laquelle s'exerçait les

¹³⁵⁹ graphique construit à partir du tableau 24 et pour lequel manquent donc les données pour 1996 et 1997.

¹³⁶⁰ C'est la seconde fois en un an que le tribunal administratif prononce l'annulation du POS du Grand Lyon.

¹³⁶¹ La localisation annoncée de ces projets à Vaise, dans un arrondissement dont l'actuel président du Grand Lyon est l'ancien maire, contribue à donner encore plus de poids à cet argument.

contraintes les plus fortes, n'a été observée.¹³⁶² Bref, l'heure est à une remise à plat de la question. En s'appuyant sur les préconisations de la loi SRU¹³⁶³ et en promouvant l'idée qu'il s'agit d'une pratique commune aux grandes agglomérations européennes, le nouveau PDU parvient alors à conserver le principe de normes plafond. Simplement, soucieux de faire preuve de considération pour les réalités concrètes du terrain, il propose d'adopter une grille normative plus différenciée, « pour mieux prendre en compte l'accessibilité des zones par les axes forts de transports collectifs urbains existants ou décidés à la date d'approbation du PDU. »¹³⁶⁴ Pour les constructions lyonnaises et villeurbannaises situées dans un rayon de 400 mètres autour d'une station d'un axe fort de transport collectif, rien ne change par rapport au compromis du POS, puisque la norme continue à limiter le stationnement dans les immeubles de bureau à une place pour 75 m² de SHON (soit 13,33 places pour 1.000 m²). Pour le reste, le PDU s'inscrit dans une optique de renforcement sensible des contraintes : c'est le cas pour plusieurs secteurs spécifiques, comme le site historique de Lyon avec la proposition d'une place maximum pour 120 m² (soit 8,33 places pour 1.000 m²), la Part-Dieu¹³⁶⁵ avec une place maximum pour 110 m² (soit environ 9 places pour 1.000 m²) et le quartier de Lyon-Confluence avec une place maximum pour 90 m² (soit environ 11 places pour 1.000 m²) ; mais cette tendance s'applique plus globalement à l'ensemble de l'agglomération, dans la mesure où les secteurs de Lyon et de Villeurbanne non desservis par un axe fort ainsi que les autres espaces du Grand Lyon situés à proximité d'une station d'un axe fort de transport collectif devraient être désormais soumis à une norme plafond d'une place pour 50 m² (soit 20 places pour 1.000 m²) ; seuls les territoires qui ne s'inscrivent dans aucune des catégories pré-citées conservent une norme minimale réduite à une place pour 100 m² (soit 10 places pour 1.000 m²). Si elle est maintenue en l'état, cette réglementation placerait Lyon, en termes de limitation de l'offre de stationnement privé dans les immeubles de bureau, devant Barcelone mais derrière Francfort, Genève ou Bruxelles.

Le bilan que l'on peut dresser de cette évolution de l'article 12 est donc contrasté. Certes, la limitation du stationnement privé au lieu de travail semble être aujourd'hui devenue un principe d'action définitivement inscrit dans la réflexion stratégique locale, ce qui devrait permettre d'insuffler une certaine modération à la production du territoire de l'automobile, en promouvant sur le long terme une vision qui intègre – et favorise de ce fait – l'offre alternative en transports collectifs là où elle est le plus développée. Néanmoins, l'ambition de régulation publique liée à l'adoption de normes plafond reste

¹³⁶² Au contraire, sur Lyon et Villeurbanne, les permis de construire accordés en 2001 et 2002 donnent à voir, par rapport à 2000, une augmentation du volume de m² de bureaux à l'intérieur de la bande des 400 mètres (40.109 m² en 2001 et 49.749 m² en 2002, contre 22.589 m² en 2000) ainsi qu'un accroissement de la part relative de ses m² dans les m² totaux (37% en 2001 et 28% en 2002, contre 23% en 2000).

¹³⁶³ qui a renforcé le pouvoir prescriptif du PDU en matière de stationnement privé, notamment en lui octroyant explicitement la compétence d'imposer des normes plafond.

¹³⁶⁴ SYTRAL, *Révision du PDU de l'agglomération lyonnaise*, Projet arrêté le 11 mars 2004, p.23.

¹³⁶⁵ Une cartographie précise du périmètre concerné est ici intégré dans le projet de PDU arrêté par le SYTRAL.

soumise à un exercice exigeant au niveau de la fixation de ces normes. Or, en l'espèce, on peut considérer que la réglementation lyonnaise propose une contestation encore timide des habitudes, procédures et comportements qui servent de support à l'automobile-reine. Elle se révèle alors assez révélatrice de la difficulté des édiles à se dégager du discours dominant des agents – privés et publics¹³⁶⁶ – engagés dans la production immobilière et à s'appuyer sur certaines dynamiques plus globales qui animent les espaces de la zone dense et qui tendent à prescrire une conversion plus radicale dans les représentations attachées à la place de l'automobile en ville.

Un stationnement à domicile confronté à des impératifs inconciliables ?

A l'image de son équivalent au lieu de travail, la question du stationnement au lieu de résidence n'est pas épargnée par les difficultés d'articulation entre dynamique du marché et régulation collective, même si c'est selon des modalités et des logiques sensiblement différentes. C'est encore une fois dans les zones urbaines denses et héritées que s'expriment l'essentiel de ces contradictions. Elles résultent pour beaucoup de l'inadaptation d'un parc immobilier ancien à une société de motorisation de masse dont ces espaces ne sont pas tenus à l'écart, même s'ils y occupent une position particulière. Dans un contexte où l'espace public est lui-même saturé et fait l'objet de conflits d'usage incessants, les pressions sur l'espace privé et sur la disponibilité d'une place de stationnement en complément du logement tendent alors à s'accroître dans ces quartiers qui connaissent, eux aussi, une réduction de la part des ménages sans voiture et une croissance de la multimotorisation. Or la réaction du marché immobilier à ces pressions n'est pas aussi mécanique que les prédicateurs de l'adaptation spontanée de l'offre à la demande aiment à le faire croire, tandis que les politiques publiques restent tiraillées entre des questions d'habitat et de déplacements. Il se déroule ainsi un jeu complexe entre les agents du champ urbain, qui pose d'abord la question des normes, de leur logique de fixation et des comportements qu'elles induisent, mais qui porte également à considérer les nombreuses solutions pratiques tentant de concilier les enjeux du stationnement résidentiel privé avec ses logiques de production.

Jusqu'en 1993, l'article 12 prescrivait pour la grande majorité des espaces de la ville de Lyon la réalisation de 1,2 places minimum par logement. Aux dires des promoteurs et des techniciens locaux, en règle générale, la réalité de la construction s'en tenait alors au respect de cette obligation réglementaire. Des invitations contradictoires à une modification de la norme sont néanmoins lancées en vue de la révision du POS de 1994 : aux sollicitations de quelques associations de résidents favorables, compte tenu de l'essor de la motorisation, à une offre plus étoffée¹³⁶⁷ font face les souhaits des constructeurs marqués par la crise de l'immobilier et plaidant pour un abaissement des normes exigées.¹³⁶⁸

¹³⁶⁶ L'attitude de ces derniers est particulièrement sensible dans la définition du contenu de ces outils privilégiés d'aménagement qu'ont été jusqu'à présent, en marge du POS, les opérations de ZAC.

¹³⁶⁷ Certaines associations tendent à réclamer, sans en mesurer véritablement les conséquences et pour parer à une éventualité de bimotorisation dont par ailleurs elles n'évaluent guère la réalité, une norme minimale de 2 places par logement.

La modification qui est finalement validée étend aux logements le mode de calcul fondé sur la Surface Hors Œuvre Nette et s'affiche comme un arbitrage à la hausse. En imposant la construction d'au moins une place pour 75 m² de SHON, avec un minimum d'un emplacement par logement, cette nouvelle norme est censée entraîner un accroissement sensible du nombre de places construites.¹³⁶⁹ Mais la souplesse qu'elle entend également introduire vis-à-vis des constructeurs – en atténuant la contrainte qui pèse sur les petits appartements et en la renforçant sur les plus grands – va contribuer à produire l'effet inverse. Cette inversion procède-t-elle alors d'une stratégie délibérée des professionnels de l'immobilier qui, profitant de cette règle à deux volets, jouent sur la taille des logements pour augmenter, par la production de plus petits appartements, le rapport entre le nombre de logements à vendre et la quantité de places de stationnement à construire ? Ou découle-t-elle des dynamiques globales d'un marché du logement neuf qui tend à proposer davantage de petits appartements et à réduire la taille des grands ?¹³⁷⁰ Quoi qu'il en soit, le résultat est le même : sous l'effet de cette évolution réglementaire, la production privée de stationnement résidentiel tombe en moyenne à 1,1 places par logement dans les nouveaux immeubles du centre lyonnais.

En fait, les professionnels de l'immobilier estiment généralement que la nouvelle norme, au-delà d'une réelle aptitude à ménager leurs intérêts particuliers, permet de réguler le marché au plus près de la demande effective. Par rapport à sa devancière, elle semble en effet contribuer à une réduction notable des places de stationnement invendues. Pour le reste, si les nouveaux programmes immobiliers satisfont de meilleure

¹³⁶⁸ Ils justifient essentiellement cette position par le coût de ces dispositifs de stationnement. En effet, si la construction d'un emplacement en surface vaut de 10 à 20.000 francs (1.500 à 3.000 euros), l'obligation quasi-généralisée de construire ces places en souterrain dans la zone dense génère un coût unitaire grossièrement compris entre 60.000 francs (9.000 euros) au premier sous-sol et 120.000 francs (18.000 euros) dans le cas d'un deuxième sous-sol nécessitant la réalisation d'un cuvelage en raison de la nappe phréatique (ce qui est très fréquent sur le territoire lyonnais). Or, Lyon n'est pas Paris et les prix du marché font qu'il n'est pas toujours possible de vendre ces places ne serait-ce qu'à prix coûtant (d'autant plus que si le coût de revient d'un emplacement situé au -2 est plus important, son prix de vente, lui, est plus faible). Pour mieux mesurer la probabilité que la vente d'un emplacement privé se fasse à perte, il faut savoir que le prix de vente moyen d'une place de stationnement privé à domicile avoisine 70.000 francs (11.000 euros) à Lyon – même si cette moyenne recouvre des disparités importantes et s'inscrit dans une fourchette relativement large (une étude menée en 1993 sur le rive gauche a ainsi montré que les prix s'établissaient entre 40.000 francs dans le 7^e arrondissement et 160.000 francs dans le 6^e arrondissement, mais plus généralement entre 60.000 et 100.000 francs, in Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon, *Le stationnement des résidents dans les 3^{ème}, 6^{ème} et 7^{ème} arrondissements*, Juin 1993, 83 p.). Quant à la pratique consistant à compenser cette faiblesse des prix du marché par un accroissement des prix du m² de logement, elle peut poser problème lorsque le marché immobilier est moins florissant, et plus particulièrement pour les petits appartements. Pour les logements plus que pour les bureaux, l'argument commercial que constitue l'offre d'un emplacement de stationnement privé peut donc être supplanté par la charge que cela peut représenter.

¹³⁶⁹ Une simulation, portant sur une soixantaine d'opérations entreprises à la fin des années 80 et au début des années 90, fait état d'une réalisation effective devant passer de 1,2 places à 1,35 places par logement, tout en restant dans un contexte financier réaliste – les techniciens locaux entendent, par contexte financier réaliste, le fait que la norme n'oblige pas à la création d'un troisième sous-sol (sachant que les autres options de modification de la réglementation étudiées et destinées à aller dans le sens voulu par les associations de résidents, comme par exemple l'instauration d'une norme de 1,5 places par logement, obligeaient dans de nombreux cas à construire un troisième sous-sol).

grâce à cette obligation réglementaire, ils continuent à ne la dépasser qu'exceptionnellement, pour des raisons de coût naturellement mais aussi pour des motifs purement commerciaux. D'abord, contrairement au discours de certains habitants, l'achat ou la location de plusieurs places de stationnement privé au lieu de résidence demeure une pratique exceptionnelle.¹³⁷¹ Même la progression de la multimotorisation des ménages ne modifie guère pour l'instant cette donnée de base, dans un contexte surdéterminé par les questions économiques¹³⁷² et par des approches individuelles du stationnement qui n'oublie jamais d'envisager les opportunités offertes sur le domaine public. Enfin, la commercialisation de places privées hors de l'immeuble où elles sont construites reste une opération marginale. Il s'agit pourtant d'une idée séduisante qui permet de diffuser dans l'espace ces solutions privées de stationnement résidentiel et qui, à ce titre, est considérée avec bienveillance par les responsables publics.¹³⁷³ Mais elle se

¹³⁷⁰ Au milieu des années 90, les T1 et les T2 représentaient plus de 40% du marché lyonnais de la construction de logement, alors qu'à la fin des années 80, ils constituaient moins de 30% de ce marché. Cette évolution dans la typologie des appartements réalisés s'explique notamment par les dispositifs fiscaux introduits successivement, à partir de 1993, par la loi Quillès-Méhaignerie puis par le système de l'amortissement Périssol : ces deux régimes entendaient encourager les particuliers à acquérir des logements neufs à usage locatif, grâce aux réductions d'impôt qu'ils proposaient ; un de leurs effets induits fut d'accentuer la construction de petits appartements, destinés à devenir des produits d'investissement raisonnables. Enfin, aux dires des constructeurs, le mouvement de recul qui a fait suite à la crise immobilière du début des années 90 s'est répercuté sur la surface des grands appartements mis sur le marché (la taille moyenne des T4 notamment semble s'être sensiblement réduite), traduisant la passage d'une certaine euphorie vers une plus grande prudence.

¹³⁷¹ A ce titre, elle ne trouve donc guère d'écho dans les réalisations des constructeurs. Au pire, une accumulation de demandes exceptionnelles de plusieurs emplacements de stationnement par logement dans un programme immobilier permet au promoteur de vendre de petits appartements sans places privées (pratique commerciale qui s'adresse notamment à la clientèle des retraités non-motorisés qui reviennent s'installer au centre). Car, si la première place de stationnement se vend aujourd'hui plus facilement qu'il y a vingt ans, elle a encore parfois tendance à rester en marge de l'investissement initial spontané des résidents. Seulement, par des offres commerciales intégrées, les promoteurs poussent en règle générale à l'achat d'au moins un emplacement en complément du logement, en faisant valoir l'argument que cela peut représenter en cas de revente.

¹³⁷² En effet, si le stationnement privé a un coût pour les professionnels de l'immobilier, il en a un également pour les résidents, un coût qui peut constituer un frein réel à l'acquisition de places de stationnement en complément du domicile et qui ne se limite d'ailleurs pas au coût d'acquisition de ces places (frais de notaire, taxe foncière, taxe d'habitation). Ainsi, même lorsqu'il reste des emplacements invendus dans les immeubles de logement et que les promoteurs cherchent à les brader auprès de ceux qui en possèdent déjà un, les résidents ne se précipitent guère sur ces offres à prix cassés qui représentent une surface supplémentaire sur laquelle ils payeront des impôts locaux.

¹³⁷³ Ils en sont même très souvent d'ardents partisans, non seulement parce que, dans certains quartiers, cette solution leur paraît porteuse de la promesse d'un affaiblissement des pressions sur le stationnement résidentiel, mais aussi, de manière moins explicite, pour la vision qu'elle tend à proposer du partenariat public-privé : en effet, la commercialisation extérieure des places de stationnement constitue un moyen d'amener des agents privés à prendre en charge une partie des préoccupations de la collectivité, en même temps qu'elle donne l'occasion au principal promoteur de cette stratégie auprès des constructeurs – en l'occurrence, ici, la Direction de l'Urbanisme Appliqué du Grand Lyon, service qui, en raison d'une convention passée entre la ville de Lyon et la Communauté Urbaine, instruit à sa place les permis de construire de la commune lyonnaise (du moins jusqu'en 1999, année où cette convention est annulée) – de valoriser le rôle qui est le sien.

heurte inlassablement à l'incertitude qui entoure les comportements des résidents¹³⁷⁴ ainsi qu'aux réticences des constructeurs.¹³⁷⁵ De plus, elle est confrontée à une contradiction forte, puisque c'est dans les quartiers anciens où il se construit le moins de logements neufs que les contraintes spatiales existantes lui assurent le plus de chances de succès.

En matière de stationnement résidentiel privé, on observe donc pour la zone dense une prégnance incontestable des contraintes du marché immobilier.¹³⁷⁶ A cet égard, les intérêts des constructeurs privés ne sont d'ailleurs pas les plus ménagés. Les logements locatifs bénéficiant d'une aide de l'État¹³⁷⁷ jouissent en effet, depuis 1994, d'une norme de construction de stationnement allégée, puisqu'elle n'est plus que d'une place minimum pour 150 m² de SHON. Cette mesure, prise à Lyon en anticipant légèrement la modification du code de l'urbanisme instituant cette possibilité¹³⁷⁸, vise à la fois à limiter la participation financière de la collectivité¹³⁷⁹ et à ne pas pénaliser la construction de logements sociaux. Néanmoins, en atteignant une population dont la motorisation n'est en rien marginale, elle introduit une discrimination peu légitime qui accentue par ailleurs les difficultés globales de gestion du stationnement résidentiel.

En définitive, si les normes de construction de places s'ajustent plutôt bien aux réalités du marché du logement, elles entretiennent en revanche des dissonances persistantes avec d'autres enjeux prioritaires de la politique urbaine. Ainsi, leur pondération n'est pas sans conséquences sur la gestion de l'espace public, sur son encombrement et donc sur son ouverture aux différentes catégories d'usagers-automobilistes mais aussi sur la qualité de vie urbaine qu'il peut proposer. Or, en dépit des pressions suscitées par une motorisation croissante, les pouvoirs publics

¹³⁷⁴ qui, s'ils peuvent solliciter fortement le développement de telles opportunités, font également preuve d'une grande sensibilité à la distance séparant l'emplacement de stationnement offert de leur logement et, lorsqu'ils sont les résidents du programme immobilier concerné, témoignent souvent d'une certaine réticence à l'égard de l'utilisation des places de stationnement par des personnes extérieures à la propriété.

¹³⁷⁵ qui, face à des opérations à la rentabilité économique incertaine et dont ils ne maîtrisent pas totalement la réussite, tendent à appliquer un principe de prudence. Le plus souvent, la commercialisation à l'extérieur ne constitue pas un objectif initial mais est envisagée comme une solution de recours, lorsqu'il reste des places invendues dans le programme immobilier.

¹³⁷⁶ prégnance qui n'a rien d'anormal en soi mais qui tend à freiner une perception plus stratégique de la régulation de cette offre.

¹³⁷⁷ ce qui correspond à l'appellation plus commune de logement social et très social.

¹³⁷⁸ Article L123-2-1 du Code de l'Urbanisme (loi n° 94-624 du 21 juillet 1994 et loi n° 98-657 du 29 juillet 1998). Il y est également précisé que les plans d'occupation des sols peuvent ne pas imposer la réalisation d'aires de stationnement lors de la construction de ces logements et qu'il ne peut, nonobstant toute disposition du plan d'occupation des sols, être exigé la réalisation de plus d'un emplacement de stationnement par logement lors de la construction de logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État.

¹³⁷⁹ sachant que pour le logement social, encore plus que pour le logement privé, il est impossible de répercuter l'intégralité du coût de la place de stationnement sur les locataires et que les surcoûts dégagés par ces dispositifs sont alors financés par la collectivité.

lyonnais peinent encore à substituer, à travers leurs mesures d'encadrement du stationnement privé, la recherche d'une meilleure habitabilité au souci premier de dynamique du marché immobilier. Doit-on, pour l'expliquer, laisser entrevoir la constance d'un décalage entre préservation d'intérêts catégoriels et objectifs de régulation collective ? Ou, plus simplement, regretter que « la norme réglementaire, avec sa rigidité intrinsèque, [ne soit] pas insérée dans une pensée globale de l'équilibre entre public et privé pour favoriser l'accessibilité urbaine »¹³⁸⁰ ? Quelle que soit la vision retenue, il apparaît en tout état de cause que les ambitions de la politique locale de stationnement résidentiel ne peuvent être pleinement satisfaites par le seul jeu des agents privés, dès lors que les obligations réglementaires auxquelles ces derniers sont soumis « doivent leur orientation et leur efficacité à la structure des relations objectives entre ceux qui les engagent et ceux qui les subissent. »¹³⁸¹

Un certain nombre de petits arrangements avec la norme¹³⁸² peut toutefois permettre d'atténuer les contraintes qui dissuadent les producteurs privés de développer une offre de stationnement résidentiel plus ambitieuse dans leurs programmes immobiliers. A Lyon, la principale disposition technique allant dans ce sens réside dans la possibilité de faire dépasser, jusqu'à 1,50 mètre au-dessus du sol naturel d'origine, la dalle qui recouvre le dispositif de stationnement souterrain, à condition que ce dernier comporte au moins deux niveaux de sous-sol. Ainsi, dans de nombreux cas, les constructeurs échappent à la nappe phréatique et sont dispensés de réaliser un cuvelage générant des surcoûts qui pèsent sur l'économie du stationnement résidentiel. Une seconde disposition, réclamée par un certain nombre de constructeurs et de propriétaires, concerne l'utilisation des rez-de-chaussée des immeubles de logements. Peu prisés des résidents et souvent délaissés par les petits commerces, ces volumes pourraient, dans des secteurs péri-centraux souffrant d'une pénurie de stationnement, trouver avantage à se voir transformer en garages.¹³⁸³ Mais, jusqu'à présent, les autorités lyonnaises se sont refusées à autoriser ces aménagements, craignant pour les alignements commerciaux existants – ces activités seraient alors soumises à une nouvelle concurrence difficile à réguler – et pour la qualité esthétique des paysages urbains qui en résulteraient. Cela tend à prouver que, s'il existe des arrangements fructueux, il n'y a pas de solution miracle et que ces dispositions sont elles aussi confrontées à des enjeux contradictoires. C'est ainsi que la construction d'immenses dalles de stationnement occupant l'ensemble d'une

¹³⁸⁰ P. BELLI-RIZ, 2000, op.cit., p.11.

¹³⁸¹ P. BOURDIEU, 2000, op.cit., p.240. Plus simplement, cela signifie que la réglementation est autant déterminée par les agents privés, leurs intérêts et leurs stratégies, qu'elle ne s'impose à eux.

¹³⁸² L'expression fait ici référence à un certain nombre de dispositions légales prévues en marge du ratio de places à construire (qui constitue la norme au sens strict) et non pas à des comportements qui se situent en marge de la légalité réglementaire.

¹³⁸³ surtout si l'accessibilité de ces garages est assurée par la partie arrière du bâtiment. En effet, si l'on souhaite vraiment augmenter l'offre globale de stationnement, il convient de limiter si possible à une voie par parcelle l'accès à ces emplacements privés, afin d'éviter de supprimer de ce fait plusieurs places de stationnement sur voirie (comme cela a été souvent le cas lorsque de telles réalisations ont été entreprises dans les années 60).

parcelle est aujourd'hui contestée : elle apparaît peu compatible avec le souci de constituer un patrimoine d'espaces verts de qualité, en pleine terre, dans des cœurs d'îlot pourvus de belles pelouses et d'arbres de haute tige ; si bien qu'au sein des services d'urbanisme du Grand Lyon, certains techniciens commencent à défendre l'idée d'une limitation des emprises au sol des dispositifs de stationnement souterrain, même si cela aurait pour corollaire un accroissement du nombre de niveaux de ces installations et donc un surenchérissement de leur coût.¹³⁸⁴ Enfin, dernier petit arrangement plus conventionnel, les tentatives de foisonnement présentent à Lyon un bilan peu convaincant qui porte à s'interroger sur leur intérêt. Si l'idée consistant à exploiter les capacités de stationnement diurne généreusement offertes aux employés des bureaux en faveur des besoins nocturnes des résidents peut sembler séduisante de prime abord, elle comporte deux faiblesses importantes : elle s'accommode mal de l'application du principe de zonage et se trouve par conséquent difficile à organiser, du fait de la faible mixité fonctionnelle des immeubles mais aussi souvent des quartiers ; surtout, si elle relève d'une stratégie judicieuse dans les limites strictes du marché du stationnement privé, elle se révèle plutôt pernicieuse en termes de gestion globale des déplacements, puisqu'elle conduit à légitimer encore un peu plus l'offre d'emplacement gratuit à destination des pendulaires, tout en encourageant les résidents à utiliser leur voiture la journée pour aller travailler. Elle incarne de ce fait l'archétype de la fausse bonne idée dans l'optique d'une contestation du territoire de l'automobile.

On l'aura compris, l'organisation du stationnement des automobiles à domicile doit composer, dans les espaces de la zone dense, avec une dialectique complexe : en raison du caractère ancien du tissu urbain, elle présente une insuffisance durable de l'offre par rapport à l'équipement des ménages (figure 67¹³⁸⁵), alors même que les contraintes du marché des immeubles neufs d'habitation obligent à une certaine modération de la contrainte réglementaire.¹³⁸⁶ C'est pourquoi, en dépit des objectifs initiaux de l'article 12 du POS, le stationnement des résidents continue de peser sur l'espace public.¹³⁸⁷ Doit-on

¹³⁸⁴ Si le principe de limitation des emprises au sol des dispositifs de stationnement résidentiel n'a pas été introduit dans le dernier POS, on peut voir dans la clause paysagère et dans la norme d'espace vert des permis de construire les prémices d'une logique approachante.

¹³⁸⁵ L'indicateur cartographié ne concerne que les résidences principales. Il ne prend pas en compte l'éventualité de disposer de plusieurs places de stationnement par logement et fait donc l'hypothèse implicite que les ménages multimotorisés n'utilisent de place de ce type que pour un seul de leur véhicule. Il ne préjuge pas non plus de l'usage qui peut être fait d'un garage, box ou parking. Néanmoins, on peut considérer qu'il constitue une première indication de la proportion de stationnement résidentiel potentiellement satisfaite par l'offre privée au logement et donc de la part qui est externalisée.

¹³⁸⁶ En marge du POS, on rencontre de très rares exceptions à cette règle dans des ZAC comme celle de la Cité Internationale. Le programme de plus de 300 logements qui y est construit doit ainsi satisfaire à une norme d'au moins 1,5 places par logement. Toutefois, ces appartements sont destinés à des ménages aisés, sur un site qui n'offre pas d'alternative sur voirie. Car, le plus souvent, les opérations de ZAC ne dérogent guère au droit commun en matière de stationnement résidentiel, même si elles représentent en principe « une excellente opportunité pour créer des petites unités de stationnement à proximité du tissu ancien où les résidents souhaitent et ne peuvent pas stationner hors voirie, par absence de garages dans leur immeuble » (in Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon, 1993, op.cit., p.75).

pour autant conclure à la faillite de la philosophie sous-tendant l'article 12 ? Ou, plus modérément, ainsi que nous avons tenté de le faire, mettre en lumière les difficultés auxquelles cette réglementation a été confrontée et admettre simplement son incapacité à solutionner l'ensemble des problèmes rencontrés dans cette partie de l'espace urbain. Si cette seconde position nous semble plus pertinente, son mérite tient aussi à ce qu'elle incite finalement à considérer les logiques profondes, dont la régulation publique du stationnement résidentiel privé peut être porteuse, dans le champ des déplacements comme dans le champ urbain.

Indicateur des besoins de stationnement des résidents potentiellement satisfaits par l'offre privée au logement

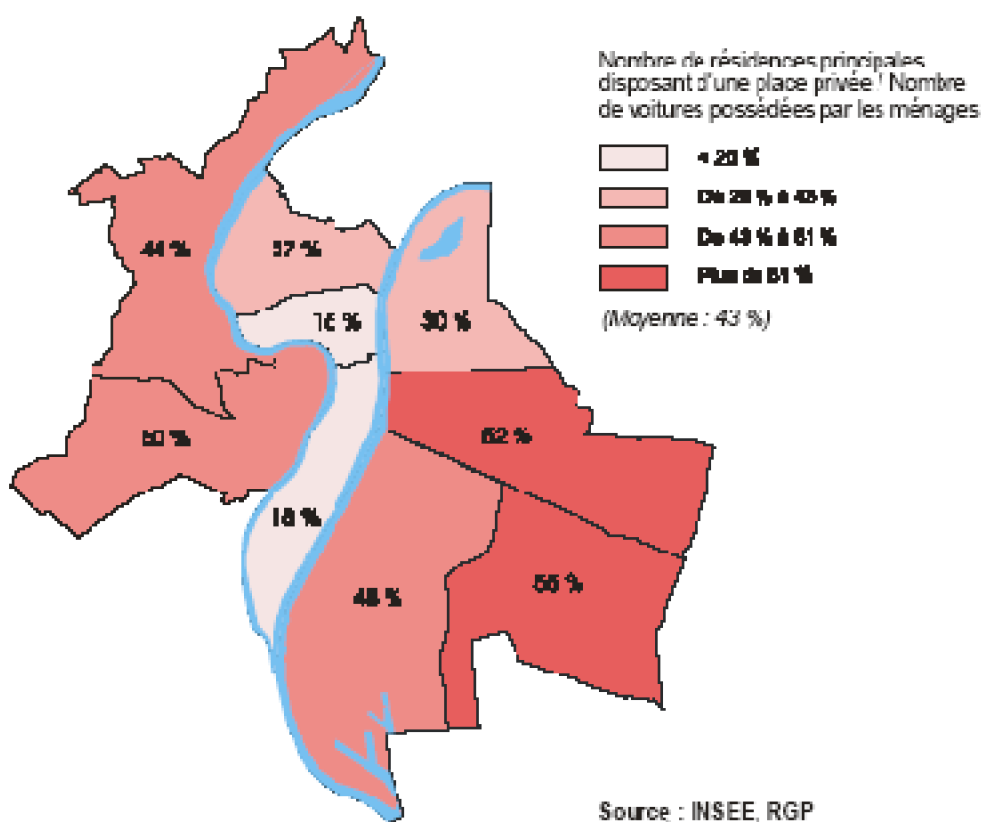


Figure 67 - Offre de stationnement privé et motorisation des ménages dans les arrondissements de Lyon en 1999

En l'occurrence, le champ des déplacements offre à cet égard, il faut bien le reconnaître, une lisibilité relativement médiocre. Il demeure difficile d'identifier l'impact des orientations propres à ce volet de la politique de stationnement résidentiel sur la manière dont s'organisent les déplacements urbains. En effet, il existe encore à ce sujet de trop

¹³⁸⁷ La recherche menée en 1993 par l'Agence d'Urbanisme sur la rive gauche de Lyon estime qu'il n'y a environ que 60 % du stationnement résidentiel qui s'effectue hors voirie et observe que cette proportion tend à diminuer avec l'âge du bâti (elle tombe à 52% dans le 6^e arrondissement).

nombreuses indéterminations. La première incertitude concerne l'occupation réelle des emplacements par les résidents : ces agents sont loin de renoncer systématiquement à garer leur véhicule dans les rues de leur quartier, dès lors qu'ils disposent d'une place sous leur immeuble d'habitation ; d'abord, parce qu'un box privé de stationnement ne sert pas uniquement à l'automobile du ménage mais joue pleinement son rôle d'annexe au logement, en assumant une fonction de remisage en tout genre qui peut parfois aller jusqu'à empêcher celui de la voiture particulière ; ensuite et surtout, en raison de l'attrait persistant exercé par le domaine public, notamment lorsque le stationnement y est gratuit la journée et pas trop difficile le soir.¹³⁸⁸ Tout en influant sur l'offre de stationnement public à destination des autres usagers, ces comportements n'ont pourtant qu'une résonance lointaine dans la sphère des déplacements. Si la connaissance de l'offre de stationnement privé peut apporter des convictions limitées par les incertitudes d'utilisation, cette disjonction semble intéresser avant tout des questions d'occupation de l'espace public. Elle participe toutefois à une deuxième incertitude, essentielle celle-là, puisqu'elle interroge le rapport qui s'instaure entre la possession et l'usage de l'automobile en milieu urbain. Tout le problème consiste à savoir si le développement du stationnement résidentiel parvient à favoriser réellement le maintien à domicile des véhicules particuliers. Or, en ce domaine, les connaissances font cruellement défaut. On ne peut guère que se contenter de reconnaître que, si la jouissance d'un garage apparaît comme l'invitation la plus directe à y laisser sa voiture, satisfaire à un idéal d'usage parcimonieux de ce mode dans une société motorisée nécessite la réunion de bien d'autres conditions que l'investissement dans le stationnement résidentiel, qu'il soit privé ou public. Enfin, la troisième incertitude majeure concerne l'impact sur la motorisation elle-même. Il n'est pas rare d'entendre ou de lire qu'il « serait souhaitable de réduire sensiblement le ratio "nombre de places de parking par logement", afin de diminuer le prix des logements neufs et de limiter la tendance à la multi-motorisation des ménages. »¹³⁸⁹ Le second terme de cette proposition reste néanmoins éminemment contestable, dans la mesure où, au sein de la zone dense, le niveau de motorisation des ménages n'obéit pas mécaniquement aux conditions de stationnement, telles qu'elles existent au lieu de résidence voire même à l'échelle du quartier. Ainsi, sur la rive gauche de Lyon, le 6^{ème} arrondissement « cumule tous les handicaps avec la part de logement ancien la plus importante, l'offre hors voirie la plus faible, les places payantes sur voirie les plus élevées. Le taux d'équipement en voiture particulière est, malgré les considérations précédentes, le plus

¹³⁸⁸ Pour autant, ce paramètre semble influencer relativement peu sur l'achat ou la location d'une place de stationnement privé en complément du domicile, dans la mesure où ceux-ci sont intégrés à d'autres processus. En revanche, concernant l'achat ou la location d'un second emplacement pour les ménages bimotorisés, il s'agit d'un paramètre qui retrouve toute son importance et qui se révèle être un facteur prépondérant de l'"asthénie" de ce marché. Il convient enfin de rajouter que, si les automobilistes dédaignent parfois les places souterraines pour des questions de sécurité ou en tout cas de sentiment de sécurité, il peut également arriver que des défauts de construction rendent ces emplacements inutilisables ou inaccessibles aux voitures particulières. Depuis 1996 toutefois, des normes nationales (AFNOR) ont été édictées dans l'espoir de garantir ce qui peut paraître un minimum, à savoir la possibilité pour ces places de servir au stationnement automobile, mais ces infrastructures n'en restent pas moins les parents pauvres de l'architecture des immeubles d'habitation.

¹³⁸⁹ J. VIVIER, op.cit., p.14.

élevé du territoire étudié »¹³⁹⁰ et témoigne finalement d'une large soumission à d'autres logiques et à d'autres échelles.¹³⁹¹ Au final, ces différentes indéterminations portant sur les enjeux réels du stationnement résidentiel privé expliquent sans doute qu'il n'interfère que faiblement avec les grandes orientations de la politique de déplacements, telles qu'elles sont définies localement.

Le champ urbain présente en revanche, à l'égard de ce pan singulier du territoire de l'automobile qu'est le stationnement privé résidentiel et de ses implications, une toute autre faculté d'appréciation. Ainsi que nous l'avons évoqué précédemment, cette faculté est d'abord perceptible au niveau des enjeux relatifs à la gestion de l'espace public. En la matière, l'évaluation des actions entreprises peut être réduite à une équation élémentaire : débarrasser l'espace public des véhicules des résidents permet non seulement d'accroître l'offre de stationnement à destination des autres catégories d'usagers mais aussi de réaffecter l'espace ainsi libéré au profit d'autres fonctions urbaines. Seulement, il apparaît aujourd'hui que, dans la zone dense de l'agglomération lyonnaise, la mise en pratique de cette équation est restée largement fragmentaire, autant en raison de l'insuffisance globale de l'offre privée que des modalités pratiques de gestion de l'espace public. En fait, le stationnement résidentiel privé s'inscrit plus généralement dans des orientations stratégiques qui entendent en priorité soutenir l'habitabilité de l'espace central, même si les moyens pour parvenir à cette fin peuvent paraître divers voire contradictoires : qu'ils consistent à dispenser les opérations de réhabilitation d'immeubles anciens de l'obligation de réalisation de places de stationnement, pour ne pas accroître leur coût...¹³⁹² ; ou qu'ils visent à développer la construction d'emplacements privatifs considérés comme des éléments d'attraction de la population motorisée, afin de ne pas « réserver les centres-villes aux catégories de population les moins dépendantes de la voiture : jeunes, célibataires, personnes âgées » et d'éviter « que, par l'intermédiaire des règles de stationnement, on en arrive à spécialiser certains quartiers et à diminuer la liberté de

¹³⁹⁰ Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon, 1993, op.cit., p.46.

¹³⁹¹ Gabriel Dupuy illustre d'ailleurs bien cette réalité à travers l'exemple de l'île de la Dérivation, une petite île de 300 habitants sur la Seine près de Paris qui n'est reliée à l'extérieur que par un pont piétonnier mais qui présente néanmoins un taux de motorisation de 98%. En effet, « les habitants de la Dérivation appartiennent à la société française de cette fin de 20^e siècle. Ils vivent dans la région francilienne. Ils travaillent dans des pôles d'emploi. Ils fréquentent des centres commerciaux et des complexes scolaires ou sportifs. Si leur maison est entourée d'eau, leur mode de vie, dans son ensemble, n'a rien d'autarcique. Au contraire, il se déploie sur des espaces qu'irrigue et que rend accessible le système automobile. Il ne faut donc pas confondre le paysage insulaire de la Dérivation avec un îlot d'indépendance automobile. La dépendance est forte là comme ailleurs » (1999, op.cit., p.28).

¹³⁹² En la matière néanmoins, l'efficacité de ces mesures peut se trouver partiellement contrariée par des effets pervers, tant « les équilibres sont fragiles... Pour citer un exemple, Dijon a un cœur historique très dense et très riche. En voulant revaloriser son centre historique, on avait supprimé l'obligation de créer du stationnement dans le cadre des opérations de réhabilitation. Cela a conduit à quoi ? A transformer les immeubles réhabilités en une succession de petits studios, F1 et F2 et à modifier complètement l'offre de logement et la structure des logements en centre-ville »(P. LOTHE, in CERTU, CNISF, op.cit., p.172). Le souci de favoriser la dynamique de réhabilitation afin d'améliorer l'habitabilité de la zone dense peut ainsi se traduire par une spécialisation voire par une diminution de la population, si l'augmentation du nombre de logements a pour corollaire une baisse importante de la taille des ménages.

choix des habitants »¹³⁹³ ... ; dans un cas comme dans l'autre, ces mesures ont finalement accompagné des processus résidentiels qui ont rendu ces quartiers de moins en moins accessibles aux revenus modestes. Ainsi, « les dynamiques de rénovation des quartiers et de réhabilitation des logements anciens ont constamment réduit l'habitat des ménages à faibles ressources », si bien qu'il est devenu difficile de parler « du maintien d'une mixité socio-résidentielle mais plutôt de la mise en place d'une répartition en mosaïque, qui juxtapose des immeubles et des populations de conditions très différentes. »¹³⁹⁴ De même, si l'on relève une certaine accentuation des ségrégations socio-spatiales, c'est aussi parce que « les immeubles sont munis obligatoirement de places de stationnement en sous-sol dans la généralité des cas, en proportion variable des logements (une ou deux places), ce qui grève lourdement les coûts de construction et explique, en grande partie, la réservation de plus en plus forte des parties habitées des hypercentres aux classes supérieures. »¹³⁹⁵ Même si la possession d'une automobile n'a aujourd'hui plus grand chose d'un privilège social en soi, on peut donc estimer qu'en vertu du processus de réinvestissement des quartiers centraux, la possession d'une automobile dans les espaces de la ville dense tend à devenir à la fois le signe d'un pareil privilège et l'un des moteurs de cette distinction.

Plus de trente ans après l'invention des POS et de l'article 12, la disponibilité d'une place de stationnement privé au lieu de résidence est indéniablement devenue un facteur de différenciation influent au sein des structures spatiales héritées. C'est par ce biais, plus proche des questions d'habitat que des questions de déplacements, qu'à Lyon l'offre privée de stationnement résidentiel prend le plus visiblement part aux dynamiques qui animent le territoire urbain de l'automobile. Expression de cette primauté de l'appartenance au marché immobilier, la stabilité actuelle des normes de stationnement pour les immeubles d'habitation¹³⁹⁶ n'aidera vraisemblablement guère les enjeux de déplacements et les considérations sociales à s'extraire dans un avenir proche de leur caractère secondaire ou non révélé.

Entre les préoccupations qui s'expriment dans la politique lyonnaise de stationnement privé au lieu de travail et celles qui s'affirment au lieu de résidence, il existe donc un léger décalage : si l'on observe dans le premier cas l'esquisse d'une articulation avec les problématiques de déplacements, cela apparaît moins nettement pour le second, où d'autres impératifs continuent à s'imposer. Pour autant, dans les deux cas, ce sont les mêmes limites à la mise en œuvre d'une stratégie de contestation de l'automobile qui transparaissent, dévoilant un intérêt certes croissant pour cette stratégie mais encore peu intégré aux logiques du marché et qu'à ce titre les pouvoirs publics peinent à appuyer. Cet

¹³⁹³ B. SCHMIT, "POS et réglementation du stationnement", in *Diagonal*, n°124, avril 1997, p.53.

¹³⁹⁴ M. BONNEVILLE, 1997, op.cit., p.136.

¹³⁹⁵ C. DELFANTE, J. PELLETIER, op.cit., p.177.

¹³⁹⁶ En effet, le POS 2001 de l'agglomération lyonnaise n'a pas cherché à modifier notablement des préconisations qui, si elles se sont traduites par une légère diminution des places effectivement construites, ont été bien accueillies et acceptées par les professionnels de l'immobilier.

état du rapport de force déborde néanmoins assez largement le cadre local et dévoile une inertie plus générale des schémas structurels anciens : ainsi, dans les années 50, il pouvait apparaître légitime de soumettre les emplacements privés de stationnement résidentiel à la fiscalité locale, tant cela venait sanctionner des positions privilégiées ; aujourd'hui en revanche, cette disposition risque non seulement de renforcer une distinction territoriale fondée sur la solvabilité des ménages mais elle se justifie d'autant moins au regard des ambitions de la politique urbaine contemporaine qu'elle s'adresse à des automobilistes qui s'appliquent théoriquement à ne pas laisser leur véhicule sur le domaine public. Au final, au-delà de l'éclairage particulier qu'il apporte, cet ultime exemple illustre bien la difficulté des politiques locales à dépasser plus généralement une dialectique persistante fondée sur l'idée « de taxer le logement et de subventionner le déplacement domicile-travail. »¹³⁹⁷

8.1.2. Les orientations réglementaires de Lille et de Stuttgart

De nombreux experts estiment que, encore aujourd'hui, la régulation locale du stationnement privé masque « un système où tout le monde se tient les uns aux autres en termes de normes sans se rendre compte que cela ne repose sur rien. »¹³⁹⁸ La manière dont la réglementation se répercuterait de ville en ville, par quasi-clonage, sans réelle évaluation des besoins effectifs et sans véritable orientation stratégique, pourrait donner le sentiment de se trouver confronté à une construction étonnante aux fondements peu rationnels. Pourtant, l'économiste John Maynard Keynes, évoquant des marchés financiers dominés par l'incertitude, insistait déjà sur le comportement "moutonnier" ou "mimétique" adopté par les opérateurs, pour montrer que la meilleure façon de gérer l'incertitude pouvait simplement consister à observer et à imiter ses voisins. Dès lors, il n'est pas illogique de relever, dans un champ où l'impact et la portée des interventions publiques revêtent un caractère encore largement incertain, une propension relativement forte à l'adoption de stratégies d'imitation.

Pour autant, le mimétisme a ses limites. Si ce n'est pas à travers nos exemples que celles-ci sont le plus criantes, il apparaît néanmoins que, dans les politiques publiques de stationnement privé développées à Lille et à Stuttgart, s'expriment respectivement un relatif conformisme et certaines hardiesses qui, tout en étant susceptibles de variations et de revirements, ne restent pas étrangers à la dynamique du territoire urbain de l'automobile.

Les voies réglementaires de l'orthodoxie lilloise

Depuis leur origine, les *plans d'occupation des sols* successifs de l'agglomération lilloise ne se sont guère départis du caractère fortement incitatif dont ils ont souhaité faire preuve en matière de construction d'emplacements de stationnement privé, même si cette impulsion en faveur de la logique territoriale de l'automobile-reine a aussi profité de la

¹³⁹⁷ G. MERCADAL, in *Le stationnement résidentiel. 2-La règle et le marché. Demande, offre privée, utilité publique*, Compte-rendu de la rencontre-débat du 11 juin 1999, Plan Urbanisme Construction Architecture, p.11.

¹³⁹⁸ P. CARLES, in CERTU, CNISF, op.cit., p.171.

détermination à libérer l'espace public du stationnement des pendulaires en premier lieu et des résidents à un degré moindre.

Concernant les bureaux, la réglementation n'a établi qu'une seule distinction depuis 1979 entre, d'un côté, des espaces centraux où il est prescrit la réalisation d'au moins une place pour 60 m² de SHON (soit 16 places pour 1.000 m²) et, de l'autre, des communes suburbaines¹³⁹⁹ où un minimum d'une place pour 40 m² (soit 25 places pour 1.000 m²) est requis.¹⁴⁰⁰ Par rapport à ce qui prévalait dans l'agglomération lyonnaise au début des années 90, ces normes apparaissent sensiblement plus exigeantes, surtout dans les espaces centraux. Outre ces dispositifs directement liés aux POS, il faut également prendre en considération l'importance particulière des cœurs d'îlot non construits qui permettent d'accueillir, en dehors de tout contrôle public, des véhicules particuliers pour du stationnement de longue durée. Grâce au niveau conséquent de cette offre conjuguée, ce sont près de 80% des pendulaires travaillant à Lille qui disposent d'un emplacement de stationnement gratuit à leur destination. Un tel degré d'opportunité concernant la zone dense favorise sans conteste des parts de marché élevées pour l'automobile.

En matière de logement, la règle pour cette même zone dense est simple puisque l'article 12 se contente d'imposer la réalisation d'une place minimum par logement. Alors que la multimotorisation des ménages est une représentation de plus en plus intégrée dans les réalisations immobilières des communes périphériques¹⁴⁰¹, les espaces centraux dessinent un mouvement contraire puisque, après avoir été soumis à une obligation de construction d'une place pour 70 m² de surface hors œuvre avec un minimum d'une place par logement, ils ne se sont plus tenus depuis 1985 qu'à une correspondance entre le nombre d'emplacements de stationnement et le nombre de logements, et ce quelle que soit la taille de ces derniers. Pour expliquer cette relative modestie et surtout ce léger relâchement de la pression exercée par la régulation publique, il nous paraît important de relever le poids des contraintes imposées par un contexte local particulièrement marqué par les enjeux de reconversion des friches industrielles et de résorption de l'habitat insalubre. Ici plus qu'ailleurs, les normes de construction de stationnement privé ont dû veiller à ne pas gêner, par un niveau d'exigence trop élevé, les opérations de renouvellement urbain. Du reste, même si elle relève là encore d'un usage marginal et est considérée comme la solution de dernier recours¹⁴⁰², la participation pour non-réalisation d'aire de stationnement collabore à cet exercice subtil puisque son montant¹⁴⁰³ est toujours resté assez nettement inférieur au seuil maximum arrêté à l'échelon national et adopté notamment par le Grand Lyon. En

¹³⁹⁹ auxquelles, dans le POS, Villeneuve d'Ascq est rattachée.

¹⁴⁰⁰ Dans le premier POS de 1975, les communes centrales comme les communes suburbaines étaient soumises à la même norme d'au moins une place pour 40 m² de bureaux. Le POS de 1979 a établi cette distinction qui n'a été depuis ni démentie, ni accentuée.

¹⁴⁰¹ pour lesquelles les obligations minimales introduites par le POS ont longtemps été d'au moins une place pour 70 m², avec un minimum d'une place par logement, avant qu'elles ne passent en 1996 à une place pour 60 m² (toujours avec un minimum d'une place par logement) et même à 1,5 places par logement en habitat collectif et 2 places par logement en maison individuelle dans les communes de Marcq-en-Baroeul et Wattignies.

définitive, le volume de places effectivement construites au lieu de résidence se contente essentiellement de suivre, sans les excéder, des prescriptions réglementaires qui cherchent d'abord à apparaître raisonnables par rapport aux contraintes du marché immobilier.

Les incitations publiques à développer l'offre de stationnement privé se combinent d'ailleurs, dans la métropole lilloise, avec des aménagements destinés à modérer le coût de ces obligations. Il peut être question d'aménagements à vocation architecturale, inspirant par exemple la réalisation, dans de petits programmes de logements collectifs, de batteries de garages non souterrains dont la toiture est traitée en terrasse paysagère. Mais il peut également s'agir d'aménagements réglementaires esquissant une voie plus économique : c'est ce qui se passe notamment au niveau du logement social, pour lequel le POS permet de différer la construction des emplacements exigés, « pour la moitié des besoins au maximum » et « sous réserve que le plan de masse maintienne les possibilités de réalisation ultérieure du solde » ; souvent exploitée, cette opportunité favorise l'étalement dans le temps des charges liées aux dispositifs de stationnement privé, sans déroger pour autant à l'orthodoxie présidant à la définition des normes applicables aux logements.

Avec les discussions actuelles autour du projet de PLU, quelques évolutions devraient néanmoins se concrétiser. Après que de nombreux maires aient fait état d'un déficit croissant en matière de stationnement résidentiel et demandé le renforcement des prescriptions réglementaires, les propositions de la communauté urbaine vont aujourd'hui dans ce sens et esquissent la perspective d'exigences sensiblement accrues : à Lille, la norme minimale d'une place par logement devrait être renforcée, dans les opérations de plus de vingt logements, par la réalisation d'au moins d'une place supplémentaire par tranche de cinq logements ; ailleurs dans l'agglomération, les normes devraient varier en fonction de la proximité des axes lourds de transports collectifs – dans les zones les plus proches des stations de tramway, de métro et de train, la réglementation se contenterait d'exiger une place par logement – et du *coefficient d'occupation des sols* (COS) – selon les zones, la norme devrait s'aligner sur les obligations mises en place à Lille mais pourrait aussi aller jusqu'à demander la réalisation de quatre places par logement là où le COS est le plus faible. Tel qu'il est envisagé, ce renforcement sensible de la réglementation doit permettre de mieux satisfaire les besoins de stationnement des résidents¹⁴⁰⁴ mais aussi, pour partie, des visiteurs.

¹⁴⁰² Entre 1990 et 1995, la participation pour non-réalisation d'aire de stationnement n'a concerné que 159 places disséminées dans 135 programmes situés principalement sur le territoire de la commune de Lille. Pratiquement, ce sont les maires qui prescrivent la participation financière en matière de stationnement dans l'arrêté de permis de construire et c'est la communauté urbaine qui la met en recouvrement sur la base des arrêtés que les mairies veulent bien lui transmettre. Les communes sont donc peu incitées à recourir à cette solution et les services municipaux préfèrent le plus souvent demander aux pétitionnaires de réduire leur projet plutôt que de verser cette participation.

¹⁴⁰³ Il s'établit en 2003 à 7.326 euros (48.058 francs) par place non réalisée.

¹⁴⁰⁴ y compris dans les logements sociaux qui ne devraient pas faire l'objet de mesures dérogatoires significatives.

En fin de compte, même si l'article 12 a introduit depuis une vingtaine d'années diverses distinctions entre communes suburbaines et espaces centraux, il est encore bien difficile de discerner, dans les principes lillois de régulation publique du stationnement privé, une réelle propension à engager une contestation du territoire urbain de l'automobile. Comme souvent, cette forme d'inertie est particulièrement sensible dans les mouvements qui touchent aux locaux d'activité. En effet, en ce qui les concerne, rares sont les manquements à l'orthodoxie réglementaire visant à fournir des places de stationnement gratuites au lieu de travail. L'inscription au POS de la possibilité de tenir le constructeur quitte de ses obligations dans un rayon de 300 mètres autour d'une station de métro ou de tramway, s'il réalise au moins 50% des places exigibles et verse pour le solde la participation financière votée par le conseil communautaire, constituait une première forme extrêmement timide de contestation.¹⁴⁰⁵ Quant aux perspectives d'évolution inscrites dans l'actuel projet de PLU, elles envisagent simplement de procéder dans certains territoires à un abaissement des exigences réglementaires : pour les immeubles de bureau, la norme devrait être divisée par deux dans le périmètre de valorisation des axes lourds de transports collectifs mais restera une norme plancher ; et, si aucune place ne devrait désormais être exigée dans Lille *intra muros*, cette évolution s'inscrit dans une philosophie où, si « la réalisation n'est pas obligatoire, elle n'est pas non plus interdite. »¹⁴⁰⁶ Au final, la persistance d'un système qui « ne permet pas à la collectivité d'imposer ses choix »¹⁴⁰⁷ témoigne que le champ urbain n'est pas encore prêt à voir « l'objectif de limiter le recours à la voiture particulière pour gagner le lieu de travail [devenir] plus fort que la préoccupation de fournir à chaque automobile une place dédiée au sein de chaque immeuble de bureau construit, de façon à ne pas encombrer plus les rues et les espaces publics. »¹⁴⁰⁸ Il est d'ailleurs tout à fait significatif d'observer la manière dont le PDU lillois élude la question du stationnement privé et confirme ainsi le renoncement actuel des autorités publiques locales à contester plus avant cette

¹⁴⁰⁵ On reste notamment bien loin des mesures d'inspiration financière qui, dans d'autres pays, cherchent à limiter la fourniture de stationnement privé au lieu de travail. Ainsi, le projet britannique de taxation des emplacements offerts par les entreprises à leurs employés cherche à réduire ou à rendre payante cette offre, en mettant directement à contribution ceux qui la fournissent. Tout en freinant l'usage de la voiture, cette taxe pourrait également permettre de dégager des moyens financiers pour le transport public et s'apparenterait en cela – même si son assiette est différente – au versement transport qui n'existe pas en Grande-Bretagne. Mais, en matière de mesure financière, la palme de l'innovation revient sans doute à la Californie et au programme *Parking Cash Out* adopté en 1992. Depuis cette date, la loi oblige les employeurs de plus de 50 personnes qui mettent à disposition des places de stationnement gratuites à offrir une compensation monétaire équivalente à leurs employés qui n'utilisent pas cette possibilité. Cette approche par les prix est particulièrement souple, puisqu'elle peut s'appliquer au stationnement existant et non pas uniquement aux constructions neuves, elle est intéressante pour les employés, dont certains peuvent alors être tentés d'organiser le partage d'un véhicule, et assez peu pénalisante pour les entreprises, qui peuvent chercher à équilibrer le coût de cette mesure par la location ou la revente des places libérées.

¹⁴⁰⁶ Lille Métropole, *Rapport de Présentation du Règlement du PLU*, 23 mai 2003, p.73.

¹⁴⁰⁷ CERTU, *Les politiques de stationnement après la loi SRU. Pourquoi ? Comment ?*, 2003, p.103.

¹⁴⁰⁸ V. CATHERIN, J.M. JARRIGE, J. LEGAIGNOUX, E. LE VAN, op.cit., p.127.

dimension du territoire de l'automobile-reine. Rompant avec la représentation d'une opposition stratégique et structurelle entre agents publics et privés, l'engagement plus ou moins explicite des premiers en faveur de ce moyen de transport se fait en concordance avec des intérêts privés qui n'envisagent guère de s'en priver.

Au-delà de cette concordance banale, les grandes opérations immobilières et commerciales de la métropole se soumettent fréquemment, toujours au nom de l'automobile-reine, à une dialectique économique participant à la socialisation des pertes et à la privatisation des profits. Comme pour Euralille ou pour Mac Arthur Glen à Roubaix¹⁴⁰⁹, la puissance publique tend à être sollicitée non seulement pour intervenir en amont sur le volet foncier de ces programmes mais aussi pour prendre en charge les dispositifs particuliers de stationnement que l'on considère nécessaires à la réussite de ces opérations. C'est bien souvent à ce prix que les promoteurs privés, déchargés des préoccupations d'accessibilité automobile, acceptent de s'engager dans des projets qu'ils estiment alors porteurs d'un risque commercial moindre et de bénéfices potentiels plus rapides. En marge du POS, ces pratiques ont elles aussi le mérite de mettre en lumière l'importance de l'intervention des agents et des institutions publics dans les dynamiques du territoire urbain de l'automobile.

Les tentations hérétiques de Stuttgart

A l'inverse, des mesures visant à limiter la construction de places de stationnement privé dans les espaces centraux ont été prises très tôt à Stuttgart. Les particularités de cette politique sont multiples et contradictoires, puisqu'elles tiennent aussi bien au fait d'avoir été menée en étroite liaison avec le développement des transports collectifs qu'à celui d'être aujourd'hui soumise à une profonde remise en cause.

Dès 1965, avec le second volet de son *plan général de transport* (*Generalverkehrsplan*), la municipalité de Stuttgart cherche déjà à mieux cibler, en particulier dans l'hypercentre, la destination d'une offre de stationnement qu'elle sait largement insuffisante, en établissant une première hiérarchie de priorité entre ses différents usages. Mais ce n'est qu'après la publication en 1977 du *plan relatif à l'ensemble des transports* (*Gesamtverkehrsplan*) que ces intentions se traduisent concrètement dans les documents d'urbanisme locaux. Considérant alors que certains déplacements automobiles sont moins désirables que d'autres, les autorités publiques locales cherchent à les décourager en opérant des restrictions de stationnement à leur destination. C'est ainsi qu'émerge dans les politiques urbaines le principe d'une *demande de stationnement qualifiée* (*qualifizierte Nachfrage* ou *qualifizierter Bedarf*), correspondant à la seule satisfaction des besoins essentiels au fonctionnement des espaces denses et à la préservation de leur mixité fonctionnelle.¹⁴¹⁰ En ce sens, ce principe n'est que le prolongement dans le domaine du "trafic au repos" – une dénomination (*ruhender Verkehr*) utilisée par les allemands pour évoquer le stationnement – de formalisations qui renouvellent l'approche du "trafic coulant" – l'appellation concurrente (*fließender Verkehr*) désignant la circulation. L'idée même de demande de stationnement qualifiée découle en

¹⁴⁰⁹ à travers des procédures qui échappent au droit commun des pratiques urbanistiques, puisque ce sont deux ZAC et qu'à ce titre ces opérations peuvent déroger aux prescriptions générales du POS.

fait du concept de *circulation automobile nécessaire* (*notwendiger Kfz-Verkehr*) : restreindre la mobilité automobile à ce noyau dur suppose une maîtrise des déplacements individuels qui, dans un contexte de fort développement des transports collectifs, se traduit par un transfert modal en faveur de ces derniers ; or ce transfert, qui concerne d'abord les migrations pendulaires, ne peut guère s'opérer sans intervention sur l'organisation du stationnement de longue durée et notamment sans mesures restrictives à l'encontre des emplacements privés gracieusement offerts par les entreprises à leurs employés.

A partir du moment où la collectivité ambitionne véritablement d'améliorer l'attractivité des transports collectifs par rapport à la voiture, il lui faut donc instituer une régulation contraignante de la production de places de stationnement privé au lieu de travail. La conversion de la ville de Stuttgart à cette pratique s'effectue à la fin des années 70, dans un contexte où interviennent des agents qui ne sont pas, et de beaucoup, exclusivement locaux. A l'issue des négociations entre la municipalité, le *Land* et le *Bund* pour la réalisation d'un métro, cette conversion devient en effet la condition *sine qua non* du financement fédéral et régional du projet de *Stadtbahn* arrêté en 1977 : il apparaît que la mise en place de périmètres de restriction du stationnement dans l'hypercentre de Stuttgart constitue un des leviers efficaces pour renforcer la position concurrentielle de ce nouveau mode. Cet épisode engage alors une politique municipale qui va évoluer en même temps que va s'étoffer le cadre institutionnel de cette intervention publique.

Compte tenu de la compétence réglementaire exercée par le *Land* en matière d'urbanisme (à travers le *Landesbauordnung – LBO*), une prescription administrative s'attache à la question de la définition des places de stationnement considérées nécessaires à l'accompagnement des programmes immobiliers (*VwV Stellplätze*). Cette prescription introduit la possibilité pour les communes de limiter voire d'interdire la réalisation de places de stationnement privé pour des raisons liées à l'urbanisme ou à l'offre de transports. La municipalité de Stuttgart se saisit de cette possibilité, en développant à partir de 1985 une réglementation spécifique. Pour les immeubles de bureaux, la fourchette préconisée par l'administration du *Land* en matière de construction de stationnement est alors, à la base, d'une place pour 30 à 40 m² de surface nette (soit 25 à 33,3 places pour 1.000 m²). Sur son territoire, Stuttgart définit donc plusieurs secteurs de restriction du stationnement (*Stellplatzbeschränkungsbereich*), sur lesquels les obligations minimales de construction de places sont abaissées et la réalisation de stationnement est interdite au-delà du niveau estimé nécessaire. Sont ainsi définis (figure 68) :

- un secteur I, dans lequel la fourchette réglementaire s'établit entre une place pour 80 m² (soit 12,5 places pour 1.000 m²) et une place pour 95 m² de bureau (10,5 places pour 1.000 m²) et qui intègre le centre-ville ainsi que le cœur du quartier de Bad

¹⁴¹⁰

Le ministère de l'intérieur du Bade Wurtemberg avait défini en 1974 ce qu'il entendait par demande de stationnement qualifiée. Il s'agit du stationnement correspondant à l'ensemble des demandes relatives aux commerces et aux services, à l'ensemble des demandes des résidents, à une partie de la demande des clients et des visiteurs (définie en fonction de la qualité de la desserte en transports collectifs et de la capacité du réseau routier) mais ne satisfaisant aucune demande des employés (à l'exception des personnes handicapées et de la demande correspondant aux véhicules de fonction).

Cannstatt ;

- un secteur II, moins parcimonieux, qui prescrit la réalisation d'une place de stationnement pour 65 à 80 m² (soit 15,4 à 12,5 places pour 1.000 m²) et qui englobe les espaces denses situés à la périphérie immédiate des deux premiers noyaux ;
- un secteur II(A), qui reprend la réglementation du secteur II mais sans exclure ici d'éventuelles mesures dérogatoires ;
- et les zones B, pour lesquelles des normes restrictives de stationnement sont inscrites au "plan d'occupation des sols" (Bebauungsplan ¹⁴¹¹).

Comme en France, les services municipaux ont également la possibilité de s'entendre avec les constructeurs d'immeubles sur la réalisation d'une moindre quantité d'emplacements, moyennant le paiement d'une participation pour défaut d'aire de stationnement. ¹⁴¹² La régulation publique du stationnement privé mise en place à partir des années 80 s'inscrit alors visiblement dans une stratégie de contestation de l'automobile, dont la cohérence est assurée par l'imbrication permanente des mesures de restriction du stationnement avec la politique de transports collectifs et par des réglementations territoriales qui se focalisent sur les centres de quartiers bien desservis par le *S-Bahn* ou le *Stadtbahn*.

Néanmoins, cette définition de restrictions au développement du stationnement privé semble avoir davantage répondu à un argument de nécessité que de pertinence. Ainsi, à la fin des années 90, les premières études menées par la municipalité dans le cadre de la révision de son "schéma directeur" (*Flächennutzungsplan* ¹⁴¹³) relèvent l'ambivalence attachée à la mise en œuvre de cette politique : tout en observant que les mesures de restriction n'ont pu que freiner, et non pas stopper, la croissance des places de stationnement dans l'hypercentre, les techniciens locaux ne voient guère comment parvenir à inverser la répartition modale entre voitures particulières et transports collectifs sur le territoire communal sans poursuivre les efforts de limitation de l'offre privée de

¹⁴¹¹ Littéralement, le terme *Bebauungsplan* se traduirait plutôt par "plan de construction". Mais il constitue le second échelon de la planification communale allemande et il définit un cadre précis fixant la destination des sols et constituant une norme juridique obligatoire qui lie les acteurs privés et publics, ce qui le rapproche du *plan d'occupation des sols* français. Il résulte d'un développement détaillé du *Flächennutzungsplan* qui, lui, se traduirait plutôt littéralement par *plan d'occupation des sols* mais qui correspond en réalité davantage au *schéma directeur* français. Stéphan Muzika considère que ce document opposable aux tiers qu'est le *Bebauungsplan* est en quelque sorte un mélange « entre la partie du P.O.S. consacrée aux règles de construction et le P.A.Z. de nos ZAC » ("L'influence de l'échelle de décision sur les choix d'urbanisation", in *La ville aux champs*, Colloque de l'ADEF du 7 mars 2000, p.129).

¹⁴¹² A Stuttgart, le montant de cette participation était d'environ 15.000 DM (7.670 euros) par place non construite en 2000 et, comme en France, ses recettes doivent être rapidement utilisées par la collectivité mais elles peuvent servir aussi bien à la construction d'emplacements de stationnement public qu'à des investissements en faveur des transports collectifs ou du vélo.

¹⁴¹³ Ce premier échelon de la planification communale allemande a pour objet d'orienter l'utilisation future des espaces à 10 ou 15 ans et, à ce titre, ses prescriptions ne sont ni d'une grande précision, ni opposables aux tiers.

¹⁴¹⁴ Ces méthodes de calcul sont présentées en annexe 5.

normes qu'elle définit restent plus indicatives que prescriptives car elle ne constitue en aucune façon une interdiction légale de construire des places de stationnement au-delà de ce qu'elle estime nécessaire. D'une façon quelque peu paradoxale, pour une commune comme Stuttgart qui s'est dotée d'un règlement spécifique, le renoncement à ses propres normes et le retour dans le droit commun du stationnement privé peuvent alors apparaître comme l'opportunité de proposer une réglementation moins contraignante.

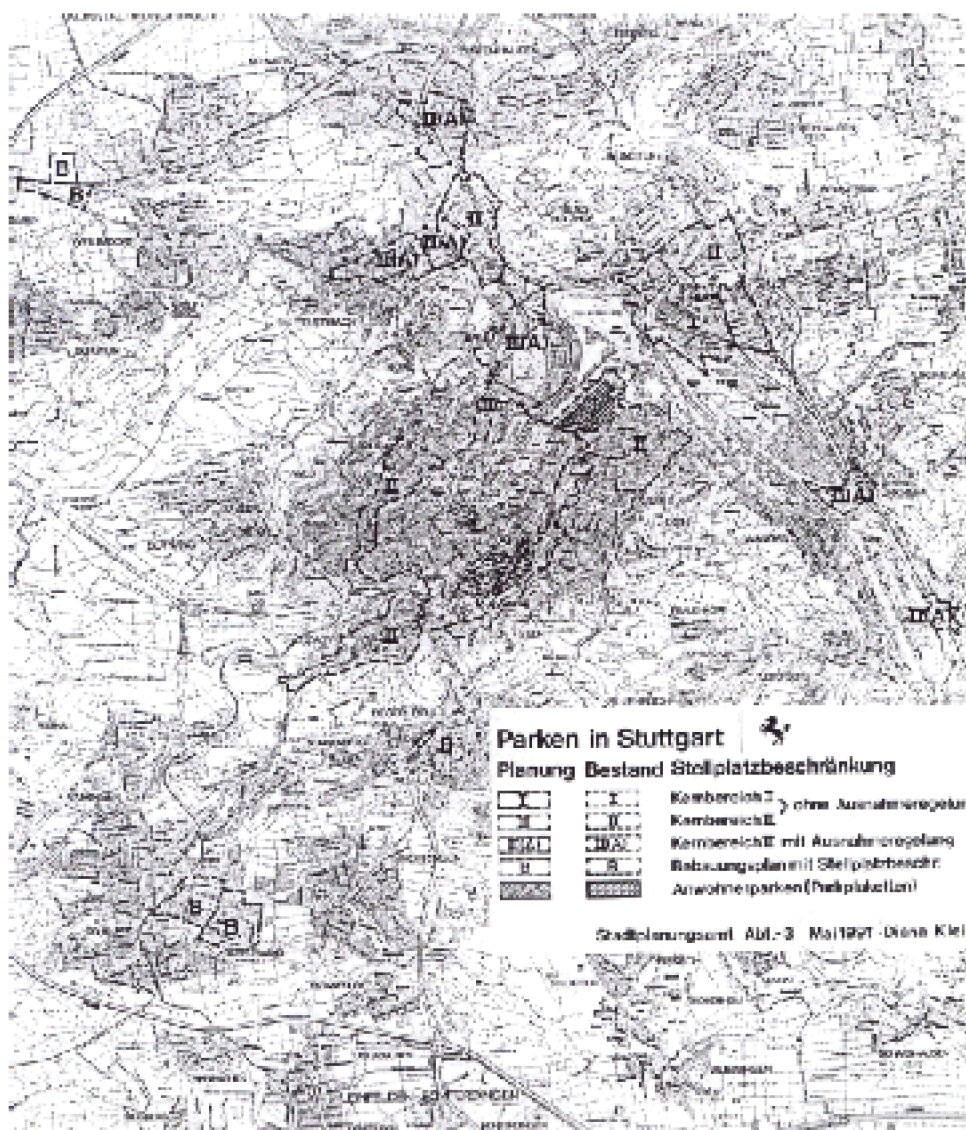


Figure 68 - Les périmètres de restriction du stationnement à Stuttgart dans les années 90

Source : Landeshauptstadt Stuttgart

Le nouveau conseil municipal stuttgartois élu en 1999¹⁴¹⁵ va ainsi remettre en question l'architecture réglementaire édifée depuis quinze ans et rouvrir le débat sur cette

¹⁴¹⁵ dans lequel la CDU renforce sa position, avec 25 sièges contre 20 auparavant (sur 60 à pourvoir), et dispose de la majorité municipale avec ses alliés des groupes FDP et Indépendants, tandis que la coalition SPD-Grüne régresse de 27 à 23 sièges.

question des normes de stationnement pour les activités économiques, ranimant en cela des oppositions aussi bien idéologiques que stratégiques. Fin 2000, le groupe *CDU* propose d'abolir les restrictions de stationnement inscrites dans le "plan d'occupation des sols" et d'adopter un amendement libéralisant la construction de places pour les locaux d'activité. Soutenues par le *FDP* et les *Indépendants*, ces modifications sont approuvées en mai 2001. Dans un contexte de crise économique, la majorité municipale les justifie en évoquant une nécessaire simplification de la réglementation et surtout en arguant que des autorisations exceptionnelles de construction de stationnement, récemment accordées dans plusieurs zones industrielles, ont eu des conséquences positives en termes d'attrait pour ces espaces et de développement économique.¹⁴¹⁶ Cet effacement des contraintes réglementaires suscite toutefois de farouches oppositions au niveau local comme aux autres échelons. Avec l'appui de l'administration communale, les élus *SPD* et *Grüne* au conseil municipal en dénoncent les effets pervers en matière de déplacements urbains, après avoir tenté sans succès d'imposer des normes plafond à cette libéralisation du stationnement privé. A l'échelle régionale, les clivages politiques s'estompent pour afficher une large réprobation à l'égard d'une décision contraire à l'esprit des préconisations du *Land* et pour souligner les menaces que cette mesure fait planer sur les transports publics. Enfin, le ministère fédéral des transports avertit qu'en abandonnant ses restrictions de stationnement, la ville ne satisfait pas à son obligation de soutien aux transports collectifs et que, de ce fait, la participation du *Bund* à de futurs investissements concernant le réseau stuttgartois pourrait se trouver remise en cause.

C'est ainsi que, sous la pression conjuguée du *Bund* et du *Land*, un périmètre de restriction est maintenu dans le secteur du centre-ville qui est situé derrière la gare centrale et qui doit accueillir prochainement les immeubles du programme Stuttgart 21. Il s'agit d'un espace d'urbanisation future sur lequel les pressions des autorités publiques extra-communales se sont concentrées, compte tenu de l'envergure des perspectives de développement qu'il propose et de la position qu'il occupe au cœur de l'agglomération et de son réseau de transports publics. Sans doute s'agit-il aussi de la concession minimale que l'on pouvait espérer de la part d'une municipalité, qui était ici directement confrontée aux risques que l'abandon complet des restrictions de stationnement faisait peser sur les subventions attendues pour la réalisation de la nouvelle ligne de *Stadtbahn* devant desservir ce secteur. Cette concession apparaît d'autant plus modeste que, même en maintenant une réglementation restrictive dans l'ensemble de l'hypercentre, l'offre de stationnement privé aurait vraisemblablement continué à s'y développer, du seul fait des opérations de réhabilitation et de la densification continue de l'espace central. Mais l'obstination de la municipalité à vouloir rompre avec un héritage réglementaire trop restrictif à ses yeux n'a pas que des raisons que la raison ignore. Dans un contexte métropolitain où le *Verband Region Stuttgart* a échoué à harmoniser les normes de stationnement appliquées dans chaque commune, la libéralisation entreprise cherche à préserver une certaine accessibilité automobile de la ville-centre, dans l'espoir de freiner l'exode des activités économiques et commerciales vers les espaces environnants. Ainsi, après une vingtaine d'années passées à se montrer hérétique sur ce volet de la

¹⁴¹⁶ Cette libéralisation est donc censée satisfaire prioritairement les milieux économiques. La Chambre de Commerce et d'Industrie et la Chambre des Métiers s'y sont d'ailleurs déclarées favorables.

production du territoire de l'automobile-reine, la majorité municipale a estimé que Stuttgart avait aujourd'hui davantage de profits à attendre de son ralliement au camp de l'orthodoxie, compte tenu de la structure du champ urbain. Ce revirement est l'occasion de souligner que les orientations politiques ne sont pas obligatoirement soumises à la rectitude et que même le sentiment d'un positionnement dans le "sens de l'histoire" ne peut échapper à la variabilité des enjeux et de l'importance qu'on leur donne.

Concernant la régulation publique du stationnement privé au lieu de résidence, le cas de Stuttgart n'offre pas en revanche de perspectives originales. Les immeubles de logements n'étant pas concernés par les mesures de restriction, la réglementation municipale s'en tient globalement à la prescription d'une place pour 100 m², avec l'obligation de satisfaire à un minimum d'un emplacement par logement. Ce principe normatif à double volet, abandonné à Lille et adopté récemment à Lyon, est resté ici relativement stable dans le temps, cherchant depuis une vingtaine d'années à situer l'offre au plus près de la demande qui s'exprime dans toute nouvelle construction. Pour autant, il ne permet pas d'apporter une réponse globale à la question du stationnement résidentiel dans la zone dense. En effet, la reconstruction des quartiers anciens détruits durant la guerre s'est faite dans un contexte d'urgence quantitative et avec des contraintes de coût et de rapidité qui n'ont pas aidé à adjoindre des dispositifs de stationnement privé aux nouveaux immeubles. Au fur et à mesure de la progression de la motorisation des ménages, l'ampleur du déficit existant a donc eu l'envahissement de l'espace public comme corollaire. Dans ces conditions, le processus engagé par les rénovations et les réhabilitations de l'ère automobile s'est avéré trop lent et trop partiel pour parvenir à inverser complètement cette logique. C'est une des raisons pour laquelle la mise en perspective des politiques locales ne peut d'ailleurs se soustraire à l'analyse de l'intervention directe de la puissance publique, qui permet de proposer des parcs de stationnement accessibles aux résidents ou d'orienter la destination des places offertes sur voirie ; tout en s'interrogeant sur la capacité de la fraction publique de l'offre de stationnement urbain à résoudre la quadrature du cercle qui a été et reste celle du secteur privé en matière résidentielle : se dégager des contraintes liées à l'habitat pour en satisfaire tous les besoins.

Au final, malgré leurs différences, les orientations prises à Lille et à Stuttgart viennent somme toute confirmer ce qu'on avait pu déduire de l'étude de la configuration lyonnaise : d'abord, la prégnance manifeste des marchés de la construction et de l'immobilier qui façonnent sans doute autant la réglementation que la réglementation ne les influence ; ensuite, les difficultés d'articulation entre ces variables structurelles du champ urbain et les enjeux de la politique de déplacements. Dans la mesure où elles viennent heurter les rapports de force constitués qui sous-tendent l'expression de ces différents intérêts, il n'y a rien de surprenant à ce que les stratégies de contestation du territoire de l'automobile oscillent ici entre timidité et fragilité. Évidemment, d'autres mises en perspective pourraient dévoiler des contestations plus poussées ou mieux assumées. Mais notre choix de terrains, s'il ne peut prétendre à une appréhension globale de la réalité, n'en illustre pas moins en quoi, dans des contextes pourtant différents, les représentations sociales de l'automobile peinent à se défaire d'une aura de nécessité qui, au-delà des réseaux de déplacements, imprègne les espaces de la sphère privée et notamment les structures immobilières. En cela, la régulation publique, confrontée à la difficulté d'imposer

la prise en compte d'enjeux collectifs et d'objectifs politiques globaux à des marchés particuliers qui n'impliquent souvent qu'une fraction des agents engagés dans le champ urbain, expose ses limites. Pour inscrire plus nettement le stationnement dans les luttes qui agitent le champ des déplacements et pour s'assurer dans le même temps un rôle éminemment directeur dans la dynamique du territoire urbain de l'automobile, les pouvoirs publics doivent alors compter sur des interventions plus directes et sur leur(s) propre(s) investissement(s)¹⁴¹⁷.

8.2. Voirie et parcs publics : niches territoriales d'une espèce menacée ou têtes de pont d'une contestation en marche ?

Aussi disparate qu'elle puisse paraître, l'offre urbaine de stationnement automobile reste le support de pratiques qui agrègent largement ses différentes composantes. Ainsi, la mise à disposition d'emplacements au lieu de travail des actifs permet de libérer des places sur voirie, qui s'orientent alors naturellement vers de nouveaux automobilistes. « Cette mesure a donc fortement encouragé l'utilisation de la voiture particulière, non seulement pour ceux qui ont une place dans le parking de leur entreprise, mais aussi pour ceux qui n'en ont pas. »¹⁴¹⁸ A l'inverse, une régulation restrictive des dispositifs accompagnant les programmes immobiliers réclame d'être accompagnée d'un contrôle adapté et efficace de l'offre de stationnement de proximité, pour ne pas engendrer d'effets pervers de report sur la voie publique.

Néanmoins, si toutes les composantes du stationnement urbain connaissent des développements qui se rejoignent ou s'influencent mutuellement, voirie et parcs publics sont unis en la matière par des liens privilégiés. C'est pourquoi nous les avons regroupés dans une exploration commune, qui devient celle de l'offre de stationnement public : à travers l'étude des modalités de constitution et d'utilisation de cette offre, nous chercherons à mettre en évidence l'affinement des stratégies des agents qui président à ses destinées ainsi bien sûr que la nature exacte de sa participation au territoire urbain de l'automobile ; la façon dont le stationnement sur voirie et le stationnement en parcs sont combinés et articulés localement nous donnera également l'occasion de nous interroger, en marge des considérations sur les finalités de ces politiques en matière d'"automobilité", sur l'existence d'un véritable service public du stationnement et sur son éventuelle fonction.

8.2.1. Le stationnement public lyonnais ou l'économie mixte au service de logiques contradictoires

La maîtrise publique du stationnement sur voirie et en parcs est un des principaux facteurs favorisant l'articulation de ces deux éléments. Cependant, derrière cette

¹⁴¹⁷ investissement dans le jeu qui décide de l'offre de stationnement et de son organisation, mais aussi investissements d'ordre financier.

¹⁴¹⁸ Y. CROZET et al., op.cit., p.62.

apparente unité de responsabilité et d'action se dissimule une pluralité d'intervenants aux stratégies complexes et aux intérêts parfois divergents, ce qui engendre des logiques foisonnantes qui sont loin d'échapper à toute contradiction. C'est pourquoi nous nous attacherons inlassablement à examiner la portée, en termes de cohérence et d'efficacité, des solutions adoptées dans l'agglomération lyonnaise pour appuyer et orienter le développement de l'offre publique de stationnement urbain. C'est plus particulièrement la pratique des délégations de service public qui nous intéressera ici et que nous nous évertuerons à soumettre au questionnement presque rituel consistant à savoir si elle parvient à préserver l'affirmation de stratégies collectives ou favorise l'émergence de logiques plus spécifiquement commerciales et économiques. Ensuite, il nous restera à étudier dans quelle mesure les opportunités concrètes offertes par cette politique dans la zone dense ont plutôt conduit à augmenter l'accessibilité de ce territoire au plus grand nombre d'automobilistes possible ou à organiser des restrictions d'accès sélectives.

Stationnement sur voirie et en ouvrage : quand et comment les pouvoirs publics s'en mêlent !

A partir des années 60 en France, alors que le domaine privé se révèle clairement incapable d'assumer l'ensemble des charges de stationnement requises par des automobiles en constante augmentation, les collectivités reprennent l'initiative en organisant et en développant leur propre offre. Cette politique passe à la fois par la mise en place du stationnement payant sur voirie et par la construction de parcs publics de stationnement.

Pourtant, devant un tel programme, les obstacles et les défiances ne manquent pas. Il convient d'abord de s'affranchir de l'idée que la rue n'est pas un garage et que la voie publique doit servir exclusivement à la circulation – idée extrêmement vivace dans les théories comme dans les pratiques urbanistiques et parfaitement énoncée par Le Corbusier dès les années 20 : « Où stoppent les milliers de voitures de la ville moderne ? Au long des trottoirs, embouteillant la circulation : la circulation tue la circulation. »¹⁴¹⁹ Il faut également faire taire les craintes, quasi immémoriales mais néanmoins justifiées, d'appropriations privées du domaine public, dans la mesure où ce type d'appréhension n'est guère conciliable avec une proposition sociale visant à massifier l'usage de l'automobile individuelle. Enfin, les collectivités locales vivent comme un véritable défi la recherche des solutions, des ressources et des montages financiers leur permettant de développer une offre de stationnement public hors voirie.

Ce dernier défi, le maire de Lyon, Louis Pradel, le relève avec toute la détermination qu'il tire de son ambition d'assurer le règne de l'automobile dans sa ville. Au cours des

¹⁴¹⁹ in *Urbanisme*, Editions Crès et Cie, Paris, 1925. « Tous les efforts des techniciens se concentrent ainsi sur l'impérieuse nécessité de garantir la liberté et la fluidité du mouvement des véhicules ; et on en arrive à oublier un peu sa finalité, son objectif : l'arrivé à destination et l'arrêt, qu'il soit temporaire ou de longue durée. Sur le plan théorique, la Charte d'Athènes consacre la coupure mentale entre la circulation et les autres fonctions urbaines. Circuler est une fonction à part entière, et tend à oublier qu'elle devrait être non pas autonome mais au service des autres fonctions : habiter, travailler, se récréer. La circulation comme moyen essentiel de l'échange urbain tend à devenir une fin en soi. La pensée fonctionnaliste de la Charte d'Athènes tend à spécialiser les usages de l'espace, de la voirie en particulier, et réduit la complexité de la notion d'échange » (in P. Belli-Riz, 2000, op.cit., p.8).

années 60, il ne craint donc pas de justifier sa réputation de bétonneur en lançant la réalisation d'importants dispositifs de stationnement. Déjà largement ouverts à la circulation automobile le long du Rhône, les quais sont mis à contribution : le domaine public fluvial, laissé à la disposition des collectivités locales ¹⁴²⁰, permet d'aménager 1.400 places de stationnement non couvertes sur les bas-ports du Rhône ¹⁴²¹ ou encore d'enchâsser un silo à voitures entre la Saône et les quais de sa rive droite ¹⁴²², à proximité des quartiers touristiques et commerciaux du centre. Un autre ouvrage illustre bien les objectifs et la recherche de moyens caractérisant ces premières années de "volontarisme" public : conscient à la fois de l'importance de ce type d'infrastructures pour le commerce central et des difficultés communales à dégager les capacités de financement nécessaires à leur réalisation, le maire de Lyon accède à l'idée du promoteur immobilier Henri Laurent de construire et d'exploiter, sous le régime de la concession, un vaste parc de stationnement en sous-sol au cœur de la Presqu'île, sous la place Bellecour. ¹⁴²³ Ce recours au secteur privé ne fait cependant pas florès à Lyon et la ville reste à la recherche d'autres outils susceptibles de lui donner réellement les moyens de ses ambitions. En 1969, suite à la création de la communauté urbaine qui se voit confier par la loi la compétence en matière de parcs de stationnement, se constitue sous l'égide de cette nouvelle collectivité la société d'économie mixte Lyon Parc Auto (LPA), chargée par ses statuts « de l'étude, de la construction, de l'exploitation des parcs de stationnement et de toutes installations commerciales, administratives ou autres » de l'agglomération lyonnaise. Louis Pradel, qui est également devenu président de la communauté urbaine de Lyon, va alors utiliser de manière exclusive ce nouvel instrument au profit de la commune dont il est le maire. Trouvant là l'occasion de donner une nouvelle impulsion à sa politique d'infrastructures, il confie à LPA la construction de cinq nouveaux parcs publics de stationnement dans la ville-centre. ¹⁴²⁴ Ensuite, pour entériner cet exercice des compétences spécifique, la ville de Lyon, la communauté urbaine et la préfecture du Rhône s'entendent, dès le début des années 70, sur un montage pratique

¹⁴²⁰ moyennant un loyer payé à Voies Navigables de France.

¹⁴²¹ le parc des quais du Rhône sur la rive gauche mis en service en 1966.

¹⁴²² les 1.025 places du parc Saint-Jean ouvert ultérieurement, en 1973.

¹⁴²³ Deuxième ouvrage souterrain réalisé en France après celui des Invalides à Paris, le parc Lyon Bellecour, concédé pour une durée de 60 ans à la société des Parcs de Stationnement de Lyon Bellecour (parc au pluriel car son président, Henri Laurent, comptait bien en construire d'autres et notamment un second sous la place Antonin Poncet), est ouvert en 1967. Grâce à ce système de concession déjà éprouvé dans d'autres circonstances, l'initiative publique en matière de stationnement est relayée par le secteur privé. Comme souvent à l'époque, la présence privée est assurée ici par de petits entrepreneurs locaux, avant que quelques grands groupes ne s'intéressent à ce marché et ne se le partagent. En 2000, le parc Bellecour sera d'ailleurs racheté par la société GTM, aujourd'hui intégrée au grand groupe de stationnement VINCI Park, et ce au grand dam de Jean Douvre, PDG d'une petite société qui s'est développée sur le marché lyonnais et qui s'était également portée acquéreuse.

¹⁴²⁴ Ces équipements publics sont localisés dans des espaces stratégiques, c'est-à-dire dans la Presqu'île pour l'essentiel (où le silo à voitures des Cordeliers s'implante, comme cela s'est souvent fait par ailleurs, sur l'emplacement de la vieille halle jugée vétuste et anti-hygiénique) mais aussi dans le quartier de la Part-Dieu.

en marge de la loi et qui laisse à la ville-centre le contrôle des parcs de stationnement sur son territoire.

Concernant la voirie, les décisions de la municipalité lyonnaise apparaissent nettement moins "volontaires". Tout en s'échinant à accroître le nombre de places offertes sur la voie publique, les autorités communales tentent d'abord de réguler les pratiques de stationnement des automobilistes par l'établissement de zones bleues, comme dans la plupart des villes françaises à partir de 1955. Qualifié de « stationnement payant gratuit »¹⁴²⁵, ce système souple impose simplement, dans les zones les plus saturées, l'utilisation d'un disque limitant la durée de stationnement des véhicules particuliers. Mais, victime d'un défaut manifeste de surveillance et progressivement livrée à elle-même, cette réglementation se révèle de plus en plus inefficace au fur et à mesure qu'elle s'étend dans l'espace. C'est donc une autre solution qui est adoptée un peu partout en France à partir de 1967. Face à la saturation de l'offre existante et à l'anarchie régnant dans les grands centres urbains¹⁴²⁶, on assiste à la propagation rapide du stationnement payant, au sujet duquel l'Auto-Journal affirmait en 1954 : « Qu'on le sache, les automobilistes n'accepteraient pas plus un tel mauvais coup que l'institution d'une taxe à l'entrée des autoroutes. »¹⁴²⁷ Cette propagation n'est d'ailleurs pas sans soulever de multiples réticences et sans susciter de vifs débats. Au sentiment général que l'automobile est un objet déjà suffisamment coûteux s'ajoute parfois la crainte d'une sélection par l'argent. Le maire de Lyon, quant à lui, reste longtemps opposé à cette mesure qu'il juge contraire à sa politique en faveur de l'automobile et susceptible de faire fuir les clients du centre vers les commerces périphériques.¹⁴²⁸ Il ne s'y résout qu'en septembre 1970 en faisant montre à cette occasion, à l'instar de nombreux autres édiles, d'une certaine résignation et d'une grande prudence : à moins d'un an des élections municipales, la majorité en place ne veut parler que d'une opération de stationnement payant à caractère expérimental.¹⁴²⁹ Le revirement n'en est pas moins remarquable et s'avère le fruit de la conjonction de plusieurs éléments. Le premier, et sans aucun doute le plus important, tient aux pressions exercées sur l'exécutif municipal par une majorité de commerçants. Ceux-ci, convertis de fraîche date aux vertus du stationnement payant avec l'espoir que cette mesure participe à la redynamisation de leur activité, ont cherché à peser de tout leur poids afin d'infléchir les résolutions contraires de leur maire.¹⁴³⁰ Ce dernier le reconnaîtra d'ailleurs volontiers lors de l'inauguration des nouvelles voies piétonnes de la

¹⁴²⁵ par M. Grimaud, préfet de Police de Paris à la fin des années 60.

¹⁴²⁶ Les journaux lyonnais de la fin des années 60 rapportent en effet qu'il n'est pas rare de voir des voitures garées en double ou même en triple file dans les rues de la Presqu'île.

¹⁴²⁷ cité in G. DUPUY, 1995, op.cit., p.172.

¹⁴²⁸ Louis Pradel ne se prive d'ailleurs pas d'exprimer son opposition. Ainsi : « S'il ne doit exister qu'une ville où le stationnement sera gratuit, je m'emploierai de toutes mes forces à ce que ce soit Lyon » (in *L'Auto-Journal*, 4 décembre 1969). Ou encore : « La Ville de Lyon sera la dernière à adopter le stationnement payant dont on imagine assez qu'il puisse être irritant pour les automobilistes, appelés déjà, par des taxes sur l'essence ou la vignette, à participer d'une manière amplement suffisante » (in *Le Monde*, 29 janvier 1970).

Presqu'île en 1975 : « Vous, commerçants, m'avez demandé deux choses pour lesquelles je n'étais pas d'accord au départ : le stationnement payant et les rues piétonnes... Vous aviez raison. »¹⁴³¹ Un autre élément aide à emporter l'adhésion de Louis Pradel au principe de stationnement payant. L'avis favorable rendu par la Commission de Circulation accrédite en effet l'idée que cette mesure permettra d'engendrer une augmentation de la rotation des véhicules et donc, à quantité de places de stationnement égale, un accroissement du nombre d'automobiles pouvant accéder au centre. La chasse à la "voiture ventouse"¹⁴³² rejoint ainsi un des objectifs prioritaires du premier magistrat de la ville. Enfin, un dernier argument en faveur du stationnement payant réside dans l'autofinancement du système. Mieux, les recettes qu'il permet de dégager doivent non seulement couvrir les frais de surveillance et d'aménagement des emplacements mais elles sont également susceptibles de devenir, en l'absence d'aides de l'État, une source de financement appréciable pour la construction de nouvelles places de stationnement en ouvrage. Au final, cette combinaison d'éléments incitatifs convainc donc les élus locaux de l'intérêt qu'il y a à dépasser l'impopularité présumée de la mesure auprès des automobilistes. Pour autant, la mise en place du stationnement payant se fait très progressivement, afin de faciliter son acceptation par la population : initialement limitée aux places publiques, elle s'étend peu à peu à la voirie dans un mouvement d'expansion

¹⁴²⁹ Le mode de paiement retenu pour cette première expérience de stationnement payant est assez particulier. La ville de Lyon opte pour un système très peu répandu en France, celui des cartes de stationnement. En effet, le stationnement payant par parcmètres, inventé en 1935 aux Etats-Unis et choisi à l'époque par de nombreuses villes françaises, n'a pas les faveurs de Louis Pradel, qui juge ces appareils « trop onéreux, disgracieux, facilement exposés au vandalisme, encombrant les trottoirs et imposant une surface aux emplacements donc réduisant le nombre de véhicules pouvant stationner » (in M. COUVRAT DESVERGNES, T. DUCREST, *Les premières mises en place du stationnement payant sur voirie*, Rapport d'étude CERTU, Lyon, 2000, p.16). A l'inverse, la carte de stationnement apparaît comme un système souple, qui nécessite un investissement minime et qui est facilement retirable en cas d'échec. Des cartes de 1h30 sont donc vendues au prix unitaire de 1,50 francs et certains commerçants en distribuent gratuitement à leurs clients. Ce système de cartes ne tarde cependant pas à dévoiler ses limites et, pour permettre de fractionner davantage le temps de paiement et de répondre à une demande de stationnement de courte durée, un premier horodateur est installé en 1972. Dès lors, l'abandon des cartes de stationnement et l'extension des horodateurs vont s'effectuer peu à peu.

¹⁴³⁰ Fin 1969, les commerçants de la Presqu'île adressent une pétition au maire pour lui réclamer l'instauration du stationnement payant. Puis, l'association "Le Cœur de Lyon" organise un référendum interne au résultat sans appel (450 voix se prononcent pour le stationnement payant et 2 contre), avant que la mobilisation des commerçants n'enregistre le ralliement de l'Union des commerçants et de la Chambre de Commerce. Ce soutien ne se démentira pas et se traduira, après la mise en place du système, par des demandes d'extension de son application. Enfin, des commerçants de communes voisines, comme celle d'Oullins, relayeront cette même demande auprès de leurs élus.

¹⁴³¹ M. WATEL, "Activités commerciales de la Presqu'île : 1973-1981", in *Transport Urbanisme Planification*, Volume 5, 2^e trimestre 1985, p.66.

¹⁴³² Les premières observations dénotent une efficacité certaine de l'introduction du stationnement payant à cet égard. Néanmoins certains ajustements se révèlent immédiatement nécessaires. Ainsi, dès octobre 1970, les autorités municipales rappellent à l'ordre les commerçants qui, tout en étant pourtant à l'origine de cette chasse à la "voiture ventouse", ont parfois tendance à ne pas jouer eux-mêmes le jeu en utilisant les places libérées pour garer leur propre véhicule.

géographique qui s'accompagne d'une hausse continue des tarifs modiques du départ. Le principe par lui-même n'en sera en tout cas jamais remis en cause et se trouvera au contraire rapidement intégré à l'économie générale du stationnement public urbain. C'est ainsi qu'en janvier 1972¹⁴³³, Lyon Parc Auto, société d'économie mixte créée pour construire et exploiter les parcs de stationnement de la communauté urbaine, signe avec la municipalité lyonnaise une convention qui lui confie la gestion du stationnement payant sur la voirie, soit à l'époque environ 1.000 places toutes situées dans la Presqu'île.

Lors de ce premier temps de la politique de stationnement, l'accent est donc mis autant sur le développement de l'offre que sur l'accroissement de son utilisation. Par ce biais, les pouvoirs publics entendent organiser le stationnement pour tous dans des centres qui s'y prêtent naturellement mal. Ce faisant, ils se présentent comme les promoteurs d'une nouvelle croissance du trafic automobile. L'effet d'appel induit par les nouvelles places offertes en parc et l'amélioration des opportunités concrètes de stationnement, résultant de la rotation introduite par la tarification de l'usage des emplacements sur voirie, améliorent en effet l'accessibilité effective des zones concernées par ces aménagements. Mais, dans le même temps, et comme il est d'usage en la matière, cette offre supplémentaire – dans l'espace et dans le temps – produit elle-même les conditions de sa propre saturation.

En s'enfermant dans cette logique, les collectivités locales ne se donnent alors guère d'autres choix que de poursuivre la mise en œuvre de cette politique. A Lyon, c'est ce qui se passe durant près de vingt ans au cours desquels les recettes appliquées en matière de stationnement sont éprouvées mais ne varient guère. Soumis à une progression régulière des tarifs, le stationnement sur voirie se veut de plus en plus "rotatif". Seule innovation le concernant, l'extension des périmètres d'application du stationnement payant donne lieu à une première segmentation du système : la création de la zone orange en 1978, année où le nombre de places payantes sur voirie dépasse la barre des 7.000, introduit une différenciation permettant d'adapter la réglementation à des contextes spatiaux différents et de renforcer la rotation dans les secteurs les plus saturés. La construction de parcs de stationnement est, quant à elle, stimulée par la création de Lyon Parc Auto, qui assume sans faillir la mission que lui a confiée la collectivité. Cette société d'économie mixte s'affirme ainsi en quelques années comme le partenaire incontournable de la politique de gestion et de développement de l'offre de stationnement public : en 1978, après avoir construit 5 parcs¹⁴³⁴ et récupéré l'exploitation de deux autres¹⁴³⁵, elle gère déjà 9.000 places en ouvrage. Cependant, l'importance des investissements consentis au cours de cette première phase de construction intensive a mis à mal pour un temps son équilibre financier et, durant la décennie suivante, les collectivités se voient contraintes de modérer le rythme des réalisations.¹⁴³⁶ Il est vrai également que ce

¹⁴³³ après que le stationnement payant sur voirie de la ville de Lyon ait fait l'objet d'un premier contrat de concession signé en 1970 avec une société privée, la S.A. Laurent, déjà concessionnaire de parcs de stationnement en ouvrage, mais dénoncé au bout d'un an en raison de l'insuffisance maintes fois constatée du contrôle assuré par le concessionnaire.

¹⁴³⁴ La Halle en 1970, Cordeliers en 1971, Saint-Antoine en 1971, Part-Dieu Centre Commercial en 1975 et Perrache en 1976.

¹⁴³⁵ Saint-Jean et Quais du Rhône en 1973.

ralentissement se fait l'écho des prospectives de l'époque, qui estiment que la Presqu'île a quasiment épuisé ses réserves d'emplacements susceptibles d'accueillir de nouveaux ouvrages ¹⁴³⁷ ... ce que l'avenir démentira.

Avec le plan Presqu'île, une nouvelle tentative d'organisation du stationnement pour tous

En en faisant un de ses chevaux de bataille – électorale –, Michel Noir va donner un nouvel élan à la politique lyonnaise de stationnement. Durant sa campagne, le candidat à la mairie promet la création de 10.000 nouvelles places de stationnement. Élu, le nouveau maire de Lyon et président de la communauté urbaine développe un programme ambitieux de construction de parcs, qu'il prend toutefois soin d'associer à un projet de réaménagement des espaces publics supposant une réorganisation partielle du stationnement sur voirie. Le "plan Presqu'île" représente la quintessence et l'épicentre stratégiques de cette politique. Ce vaste projet de réaménagement du cœur de la cité admet qu'« une des clés de l'avenir du centre Presqu'île et du maintien de sa diversité est la mise en place d'une politique de stationnement qui réponde à une demande diversifiée et qui permette de "désencombrer" l'espace public. » ¹⁴³⁸ Il prévoit donc de développer « une offre de parkings souterrains qui permettent à la fois de répondre aux besoins de l'ensemble des fonctions du centre Presqu'île (particulièrement pour les demandes de moyenne et longue durée) et de supprimer au fur et à mesure de l'ouverture des parkings, une partie du stationnement de surface, pour autoriser un réaménagement conséquent de l'espace public. » ¹⁴³⁹ Parallèlement, il envisage la mise en œuvre d'« une gestion nouvelle du stationnement de surface pour réaliser une offre de stationnement avec forte rotation pour les demandes de courte durée. » ¹⁴⁴⁰ C'est ainsi qu'appuyée par une savante ambiguïté du discours, l'entrée dans les années 90 s'effectue en produisant les conditions d'une nouvelle dynamique territoriale favorable à l'automobile et finalement porteuse d'une ambition qui ne se démarque de sa devancière que par quelques nuances et quelques effets d'annonce.

En premier lieu, la nouvelle assemblée communautaire, pressée de rattraper « le

¹⁴³⁶ Au cours de cette période, les investissements de LPA se "résument" à la construction d'un petit parc dans la Presqu'île (Hôtel de Ville en 1980) et de deux autres à proximité de la gare de la Part-Dieu (Part-Dieu Gare en 1983 et Vilette en 1984). Quant à la concession du parc Antonin Poncet, qui lui est finalement attribuée en 1986 (le parc sera ouvert deux ans plus tard), elle ne le sera qu'au terme d'un concours qui, pour la première fois, met en concurrence la SEM communautaire avec d'autres entreprises.

¹⁴³⁷ En 1986, les travaux du premier PDU soulignent ainsi qu'il « n'existe presque plus de possibilité pour réaliser de nouveaux parcs en centre-ville. Le futur parc Antonin Poncet est un exemple des dernières opportunités existant dans la Presqu'île » (in SYTRAL, Agence d'Urbanisme de la COURLY, *Prédiagnostic du Plan de Déplacements Urbains*, 1986, p.58).

¹⁴³⁸ Agence d'Urbanisme de la COURLY, COURLY, Ville de Lyon, *Le plan du centre Presqu'île de l'agglomération lyonnaise*, 1991, p.15.

¹⁴³⁹ *ibid.*

¹⁴⁴⁰ *ibid.*, p.15.

grand retard qu'avait l'agglomération en matière de parkings »¹⁴⁴¹, entreprend de doter la ville-centre de huit nouveaux parcs de stationnement.¹⁴⁴² Pour cela, elle fait naturellement appel à Lyon Parc Auto, qui se trouve chargée de la réalisation des huit ouvrages composant un lot que la collectivité a voulu unique et indissociable. Si un tel investissement – 670 millions de francs au total (102 millions d'euros) – peut alors être confié à la SEM communautaire, c'est que celle-ci, ménagée durant la mandature précédente, présente un équilibre financier consolidé et des réserves reconstituées.¹⁴⁴³ Grâce à la « situation financière favorable »¹⁴⁴⁴ de son concessionnaire attitré, le nouvel exécutif du Grand Lyon va donc pouvoir offrir, en l'espace d'un seul mandat, plus de 5.000 nouvelles places de stationnement en ouvrage aux usagers de l'espace lyonnais.

Au-delà de cette augmentation significative de l'offre dans la ville-centre, la concession globale des parcs à construire à la société d'économie mixte locale établit bien la maîtrise stratégique que la collectivité entend conserver sur chaque réalisation particulière. Cette procédure permet notamment aux institutions publiques de s'affranchir quelque peu de critères de décision strictement économiques. Ce faisant, elle introduit des marges de manœuvre qui, autant que l'on puisse s'en faire le juge, suscitent le pire comme le meilleur. Ainsi, deux ans après l'achèvement du programme, les huit nouveaux parcs centraux de l'ère Noir présentent des résultats d'exploitation extrêmement disparates puisque leur chiffre d'affaires oscille entre 2.000 et 17.000 francs (300 et 2.600

¹⁴⁴¹ M. NOIR, "A propos du financement des transports urbains : il faut frapper vite et fort", interview in *Transport Public*, décembre 1992, p.32.

¹⁴⁴² A cette occasion, le Grand Lyon se réapproprie sa compétence en matière de création et de gestion de parcs de stationnement (sauf pour le parc Berthelot qui est construit sur des terrains communaux et qui bénéficie d'un bail emphytéotique avec la Ville de Lyon). Compte tenu des pratiques et des réalisations antérieures, il en résulte une coexistence de deux autorités déléguantes qui amènera la Chambre Régionale des Comptes à demander « qu'entre la ville de Lyon et la Communauté Urbaine de Lyon, soient clarifiées leurs relations interactives liées à la dualité de fait de leurs compétences » et à estimer plus particulièrement que « la Ville de Lyon ne saurait valablement continuer d'assurer, fût ce par délégation à LPA, l'exploitation des parcs Berthelot, Halle, Rozier et Cordeliers » (in *Relevé d'observations définitives relatives à la gestion de la société Lyon Parc Auto*, novembre 1998, p.6). En 1999, LPA affirmait travailler à la mise en conformité des contrats concernés.

¹⁴⁴³ Le processus de consolidation, entamé après la période de construction intensive du début des années 70, permet en effet à LPA de redevenir durablement bénéficiaire à partir de 1985. En 1988, son résultat net atteint les 17 millions de francs (2,6 millions d'euros), son capital est porté à 8 millions (1,22 millions d'euros) et une "cagnotte" de 100 millions (15,24 millions d'euros) se trouve à la disposition de la collectivité en vue de nouvelles réalisations. Outre l'utilisation de cette "cagnotte", LPA va financer les 670 millions (102 millions d'euros) d'investissement nécessaires à la construction des parcs de l'ère Noir par emprunts – à hauteur de 315 millions (48 millions d'euros) –, grâce aux amodiations (ventes de places de stationnement pour une durée de 60 ans) – pour 70 millions (10,67 millions d'euros) – et grâce à l'autofinancement généré par le fonctionnement de la SEM – pour le reste de la somme.

¹⁴⁴⁴ Chambre Régionale des Comptes, *Rapport de J. Antuna sur la gestion de la société pour la réalisation et la gestion d'équipement Lyon Parc Auto – Exercices 1986-1990*, avril 1992, p.4. L'auteur de ce rapport estime prudemment que « le financement des nouveaux parcs de stationnement s'avère délicat, mais [que] l'entreprise peut être considérée comme un outil généralement efficace. »

euros) par an et par place selon les ouvrages.¹⁴⁴⁵ Le grand écart de ces données comptables laisse entrevoir l'infortune de certaines réalisations qui ne rencontrent pas leur clientèle et tendent à cumuler déboires commerciaux et carence d'utilité sociale. C'est le cas par exemple du parc Nouveau Palais de Justice, conçu comme le complément obligé de cet équipement judiciaire et qui n'a pas su affirmer sa fonction de parc public au-delà, à l'échelle du quartier : aujourd'hui encore, la considérable sous-utilisation de ses 773 places, pour lesquelles du reste « aucune étude de faisabilité n'a été demandée »¹⁴⁴⁶, n'offre d'autre perspective que d'attendre des évolutions sur la voirie environnante et notamment un renforcement de la surveillance du stationnement – résolution récurrente depuis l'ouverture du parc en 1995 mais restée lettre morte jusqu'à présent – pour espérer être réduite de manière significative.¹⁴⁴⁷ Par ailleurs, « certaines études de faisabilité, comme celles réalisées pour les parcs Berthelot et Croix-Rousse, laissaient clairement entrevoir, sur la base d'enquête de marchés, une demande nettement inférieure au nombre de places réalisées »¹⁴⁴⁸. Ces difficultés prévisibles mais négligées donnent en fait à voir des choix programmatiques éminemment politiques : dans le sens sans doute le moins noble du terme pour le parc Berthelot, dont on peut dire qu'il est avant tout le fruit d'un caprice d'élu, celui du maire du 7^{ème} arrondissement qui voulait à tout prix avoir lui aussi "son" parc dans un secteur où le stationnement ne posait pourtant pas de problèmes insurmontables¹⁴⁴⁹ ; dans un sens plus proche de la notion de service public en ce qui concerne le parc Croix-Rousse, implanté au cœur du plateau – dans un quartier où la saturation de la voirie est permanente, les places privées peu nombreuses et la demande de stationnement des résidents forte – et qui, après des débuts très difficiles, a enregistré une progression de sa fréquentation régulière mais impuissante à assurer sa rentabilité.¹⁴⁵⁰ Certes, tous les parcs construits sous la mandature de Michel Noir ne connaissent pas de semblables embarras.¹⁴⁵¹ De plus, il n'y a en soi rien de malvenu à ce qu'un équipement public s'affranchisse d'une stricte soumission à des

¹⁴⁴⁵ Or on peut estimer que, pour le stationnement en ouvrage, les charges d'investissement hors taxes atteignent grossièrement 3.000 francs (460 euros) par place et par an – dans l'hypothèse d'un coût moyen par place de 90.000 francs (13.720 euros) et d'un amortissement sur 30 ans –, auxquels il convient d'ajouter 1.000 francs (150 euros) de dépense moyenne de gros entretien, tandis que les charges d'exploitation hors taxes (maintenance, entretien, nettoyage...) sont estimées à environ 3.600 francs (550 euros) par place et par an ; ce qui donne approximativement des charges totales hors taxes, quasi incompressibles, de 7.600 francs (1.160 euros) par an et par place.

¹⁴⁴⁶ Chambre Régionale des Comptes, 1998, op.cit., p.9.

¹⁴⁴⁷ En attendant et à titre d'anecdote – mais l'anecdote est révélatrice de ce que l'importance de la sous-utilisation d'un tel équipement peut susciter comme idée d'usage marginal pour le moins inattendue –, il nous paraît amusant de rapporter cette proposition qui nous fut faite il y a quelques années par un policier (ou en tout cas par un individu se présentant comme tel) rencontré dans un café dont il était apparemment un client fidèle et assidu : elle consistait à s'associer pour organiser, le soir, de lucratives parties de "paint ball" (jeu de combat avec des pistolets à billes de peinture) aux derniers niveaux désespérément déserts de ce parc de stationnement. Récemment, le parc a été rebaptisé Bonnel-Servient pour bien montrer aux usagers qu'il ne s'agissait pas d'un ouvrage privé, réservé au fonctionnement du palais de justice.

¹⁴⁴⁸ Chambre Régionale des Comptes, 1998, op.cit., p.9.

critères de rentabilité économique, bien au contraire. Simplement, un minimum à attendre de tels investissements est sans doute qu'ils satisfassent à certaines exigences d'efficacité, comme de répondre à une demande sociale véritable.

Les parcs de la Presqu'île forment, quant à eux, un ensemble homogène et quelque peu à part dans cette politique. D'abord parce que les édiles ont souhaité associer leur construction à un plan de réaménagement plus général de cet espace : les parcs Bourse, République, Célestins et Terreaux ont ainsi pris possession des sous-sols des principales places publiques de la Presqu'île, tandis que celles-ci étaient entièrement réorganisées au titre d'une politique de requalification des espaces publics. Mais aussi parce que ces quatre ouvrages revêtent indéniablement une dimension stratégique supérieure à celle qui prévaut pour les parcs construits dans les autres quartiers lyonnais sous l'impulsion de Michel Noir. En effet, il s'agit ici d'offrir aux automobilistes 2.500 nouvelles places de stationnement¹⁴⁵² regroupées dans l'espace de l'agglomération le mieux desservi par les transports collectifs. L'époque de Louis Pradel étant cependant révolue, l'affichage

¹⁴⁴⁹ Le maire d'arrondissement de l'époque, qui comptait parmi les fidèles de Michel Noir, obtient toutefois cette faveur du président de la communauté urbaine. Depuis sa mise en service et en dépit de la proximité du Centre d'histoire de la résistance et de la déportation et des salles de cinéma de l'UGC-Comédia, la clientèle horaire est restée rare dans ce parc aérien de 365 places (parmi les parcs de LPA, il présente d'ailleurs depuis toujours et encore aujourd'hui le plus faible taux de passage de clients horaires par place offerte). De plus, cet ouvrage n'est pas très bien situé pour attirer les résidents, puisqu'il est séparé de l'essentiel de l'habitat ancien par l'avenue Berthelot et qu'une partie de sa zone d'influence couvre les espaces ferroviaires. Pour réduire ses frais de fonctionnement, le parc ferme donc le soir, le week-end et durant le mois d'août, périodes durant lesquelles il devient alors uniquement accessible aux abonnés. Enfin en 2000, sur les 13 demi-niveaux que compte l'ouvrage, seule la moitié était équipée de caméras ; l'autre moitié étant inoccupée, un tel équipement y était en effet inutile.

¹⁴⁵⁰ Ce parc de 343 places, ouvert en 1994, peine immédiatement à trouver sa clientèle et ne franchit qu'avec peine la barre des 100 occupants au début de son exploitation, alors que la voirie du plateau de la Croix-Rousse est occupée 24 heures sur 24 à plus de 100% et que les capacités de stationnement dans les immeubles d'habitation sont très loin de répondre aux besoins des résidents. Peu à peu, ces derniers vont néanmoins se résoudre à utiliser davantage cet ouvrage : en 1997, alors que le poids de la clientèle de passage reste infime, les abonnements et les amodiations (des résidents pour l'essentiel) permettent de remplir le parc à environ 50% de sa capacité. Par la suite, les restrictions d'usage de la voirie et du stationnement gratuit engagées dans le quartier, ainsi qu'un certain renforcement de la surveillance, contribuent à soutenir la progression de la fréquentation du parc Croix-Rousse, que ce soit par les horaires et les abonnés. Aujourd'hui, il n'est d'ailleurs plus possible de souscrire un abonnement permanent dans ce parc : à 53 euros (350 francs) par mois, la formule a réussi à attirer les résidents du quartier sans permettre pour autant, compte tenu de sa modicité, d'assurer la rentabilité de l'ouvrage.

¹⁴⁵¹ Outre les ouvrages de la Presqu'île, le parc Gare Part-Dieu affiche ainsi une belle santé. La saturation rapide de ses 1.090 ont même obligé LPA à envisager son agrandissement et à investir finalement dans la réalisation de 600 places supplémentaires en 2000, cinq ans après sa mise en service.

¹⁴⁵² 560 places ouvertes en 1992 dans le parc Bourse (qui présente la particularité d'être exclusivement destiné à une clientèle d'abonnés), 860 places dans le parc République achevé en 1993, 422 places dans le parc Célestins inauguré en 1994 et 730 places dans le parc Terreaux également mis en service en 1994. Ces emplacements viennent s'ajouter à ceux des parcs construits au cours des mandatures précédentes, pour porter l'offre de stationnement public en ouvrage à près de 10.000 places dans ou aux abords de la Presqu'île.

politique de cette mesure entretient une savante ambiguïté quant à sa vocation. Présentées comme des parcs de protection de l'hypercentre, ces réalisations donnent lieu à une vaste campagne de communication du chef de l'exécutif local, qui cherche à se construire une image d'ardent promoteur des transports collectifs. Les principes généraux de l'argumentation de Michel Noir apparaissent dans ces propos dont il est l'auteur : « je ne manque jamais une occasion de dire, dans mes propos publics, que nous avons choisi une stratégie en faveur des transports en commun et au détriment de la voiture, que le tiers de ce que nous appelons la Presqu'île sera rendu aux piétons, que nous y ferons tomber la capacité de certaines voiries de 1.100 véhicules par heure à 100 et que nous stockerons les voitures dans les parkings. (...) En installant des parkings en périphérie de la Presqu'île, je suis cohérent avec cette politique, car, lorsque les automobilistes garent leur véhicule, ils ne s'en servent pas. »¹⁴⁵³ Sauf que cette immobilisation temporaire ne peut s'inscrire dans une réduction de l'usage de l'automobile que si elle est le fait de résidents et non lorsqu'elle figure un point d'ancrage pour d'autres migrants attirés par ce surcroît de stationnement mis à leur disposition. Or, un des objectifs principaux des collectivités locales, à travers le plan Presqu'île, est de renouveler leur soutien à l'activité commerciale et économique du centre et cette visée a largement motivé la construction de « ces parkings qui visent à renforcer l'accessibilité et l'attractivité du centre »¹⁴⁵⁴. Finalement, ce nouveau signe de bienvenue¹⁴⁵⁵ adressé aux automobilistes de l'agglomération – et de la région – ne différencie en rien Lyon d'autres « exemples de "mauvaises pratiques" illustrés par des villes qui ont beaucoup investi pour développer et améliorer l'offre de transport public sans pour cela réduire la congestion automobile et son cortège de nuisances, car dans le même temps elles construisaient, ou autorisaient la construction, de nouveaux parcs publics en centre-ville. »¹⁴⁵⁶ Dans ces conditions, la protection que les parcs de la Presqu'île sont censés assurer à l'hypercentre vis-à-vis de l'automobile demeure des plus restreintes : la facilité d'accès de ces ouvrages à partir des quais doit conduire à limiter la pénétration des voitures dans la Presqu'île, où navette publique¹⁴⁵⁷ et cheminements piétonniers peuvent ensuite prendre le relais du trajet automobile initial ; cette "protection" n'inclut pas de mesures d'interdiction du trafic ou même du transit automobile ; en revanche, elle s'appuie sur un réaménagement de l'espace public qui passe par un remaniement de l'organisation du stationnement de

¹⁴⁵³ M. NOIR, "L'usage de la voiture individuelle est devenu irrationnel", interview in *Le Monde*, 8-9 septembre 1991.

¹⁴⁵⁴ in *C'est 9 à Lyon*, Revue municipale de Lyon n°47, août 1993, p.8. D'ailleurs, la grande majorité des commerçants de la Presqu'île ont parfaitement compris les profits qu'ils pouvaient retirer d'une telle politique et ont plutôt bien accepté la gêne occasionnée par les travaux sur leur activité, dès lors qu'ils savaient que la mise à disposition d'importantes capacités de stationnement pour leurs futurs clients viendrait récompenser leur patience.

¹⁴⁵⁵ des plus explicites, même s'il coïncide avec l'ouverture d'une nouvelle ligne de métro améliorant encore la desserte de l'hypercentre par les transports publics.

¹⁴⁵⁶ J. VIVIER, op.cit., p.12.

¹⁴⁵⁷ la navette Presqu'île, à laquelle les clients des parcs peuvent accéder gratuitement sur présentation de leur ticket de stationnement (ce dernier permet d'obtenir un Pass'Presqu'île donnant droit à un aller-retour gratuit).

surface. Au-delà de leur participation à la persistance du règne de l'automobile dans le centre-ville, les parcs de la Presqu'île se présentent donc comme le levier d'une action visant à gommer certaines pratiques de stationnement ayant cours sur voirie. C'est d'ailleurs un des principaux mérites de cette politique que d'œuvrer au renforcement de la connexion et de la cohérence entre ces deux volets du stationnement public urbain.

En fait, dans le centre Presqu'île – et dans le centre Presqu'île uniquement –, l'ambition initiale d'accroître l'offre globale de stationnement grâce à la construction de nouveaux parcs a été légèrement amendée au profit d'un projet de substitution partielle de ces places supplémentaires aux emplacements de surface. C'est là un des apports de la réflexion engagée dans le cadre du plan Presqu'île, qui retient finalement que « le réaménagement des espaces publics de la Presqu'île suppose, au préalable, une suppression ou tout au moins une diminution du nombre de véhicules sur le domaine public »¹⁴⁵⁸. Dans cette optique et « en matière de phasage, la mise en œuvre des parkings [doit jouer] un rôle prépondérant, par la diminution consécutive du stationnement sur voirie »¹⁴⁵⁹. S'il en est effectivement bien ainsi, cette diminution ne reste pas moins peu spectaculaire et n'est surtout en rien proportionnelle au nombre de places en ouvrage mises sur le marché. Seuls quelques 800 emplacements sont directement supprimés, dont 200 sur les places publiques réaménagées pour l'essentiel à l'occasion de la construction des parcs souterrains et 600 dans les rues touchées par la mise en place d'un nouveau plan de circulation. Pour le reste, la diminution du stationnement sur voirie procède essentiellement d'une volonté de réduction des pratiques illicites. Une estimation des services municipaux¹⁴⁶⁰ fait alors état de près de 3.000 places conquises en toute illégalité sur les espaces publics de la Presqu'île par les automobilistes. Pour offrir à son centre des espaces publics de qualité, protégés des intrusions ou des excès de l'automobile, la municipalité lyonnaise intensifie donc son engagement dans la lutte contre le stationnement interdit. Elle entreprend d'abord, avec l'appui financier de la communauté urbaine, de développer des aménagements permettant de préserver l'intégrité des espaces piétons. Les trottoirs, dont la vocation première est pourtant déjà de protéger le

¹⁴⁵⁸ Agence d'Urbanisme de la COURLY, COURLY, Ville de Lyon, *Quel projet pour le centre Presqu'île ? Eléments de débat*, 1990, p.43. Pour cela, une proposition optimiste considère que l'augmentation des capacités de stationnement en parc peut déjà induire, de manière quasi-automatique, une certaine fluidification de la circulation, en réduisant le trafic lié à la recherche d'une place. D'après Barem et Kenter, « 20 à 30% de la circulation sont [ainsi] constitués d'individus à la recherche d'un emplacement » (in Y. Crozet et al., op.cit., p.63). Les études de trafic lyonnaises, quant à elles, ne confirment à l'époque de tels chiffres que dans certaines rues du centre à l'heure de pointe du soir. Quoi qu'il en soit, une telle proposition n'apparaît valide que si l'évolution des pratiques des automobilistes se fait à circulation globale égale. Or, d'après Chabrol, on sait « que chaque nouvelle place de stationnement peut générer 5 à 10 déplacements supplémentaires [et que] plus on augmente le nombre de places de parking et plus il y a de VP en circulation » (ibid.).

¹⁴⁵⁹ Agence d'Urbanisme de la COURLY, COURLY, Ville de Lyon, 1990, op.cit., p.43.

¹⁴⁶⁰ qu'il faut prendre avec précaution car il est toujours difficile de chiffrer ainsi le nombre de places qui procéderait de pratiques de stationnement interdit par ailleurs fortement variables dans le temps. Néanmoins, une enquête municipale effectuée en 1992 sur le secteur compris entre Bellecour et la Martinière donne à voir des taux moyen d'occupation de la voirie éloquentes : 75% à 6 heures, 120% à 10 heures, 123% à 15 heures et 151% à 21 heures.

piéton, sont dotés de moyens de protection physique supplémentaires. De la borne au potelet en passant par la barrière, toute une gamme de mobilier urbain gagne ainsi le centre-ville, avant de s'étendre à d'autres espaces de l'agglomération.¹⁴⁶¹ Le second axe de l'action municipale réside dans un renforcement de l'arsenal répressif. A l'augmentation continue des effectifs de la police du stationnement¹⁴⁶² s'ajoute une réorganisation de la fourrière, soumise à de nouvelles exigences de fonctionnement et d'efficacité. La concession de cette activité à VIA-GTI en juin 1993 provoque des retombées immédiates. En imposant une présence plus dissuasive, grâce à des horaires de fonctionnement étendus, et en doublant très rapidement le nombre d'enlèvements effectués¹⁴⁶³, la fourrière "nouvelle formule" concourt à réintroduire pour un temps une certaine discipline dans les rues de la Presqu'île, notamment en soirée.¹⁴⁶⁴

Mais la lutte engagée contre le stationnement illicite a d'autres justifications que la

¹⁴⁶¹ Compte tenu des ambitions du plan Presqu'île, cet espace est le premier à se couvrir quasi-inéluctablement de ces nouveaux moyens de protection. En fait, ces derniers se révèlent d'autant plus indispensables qu'en supprimant des places de stationnement sur la chaussée, on retire l'une des meilleures protections contre le stationnement illicite sur le trottoir. Par ailleurs, l'introduction de ce type d'aménagement produit un effet pervers sur les comportements des automobilistes, qui tendent souvent à considérer que l'absence de protections équivaut à une autorisation implicite de stationnement. En 2000, ces aménagements représentaient un budget annuel de quelques cinq millions de francs (760.000 euros) pour le Grand Lyon.

¹⁴⁶² créé en 1974 durant le mandat de Louis Pradel. A l'époque, la municipalité juge préférable de confier la surveillance à un personnel spécialisé et non plus aux forces de police classiques, qui considèrent cette tâche ingrate et subalterne. Les effectifs de cette police du stationnement s'étoffent peu à peu et passent entre 1974 et 1993 de 7 à 120 agents. A la fin des années 90 néanmoins, ce corps est à nouveau dissout dans les effectifs de la police municipale, le principe de spécialisation étant abandonné lors de la réforme donnant naissance à la police de proximité, qui organise le partage de la surveillance du stationnement entre tous les agents.

¹⁴⁶³ Avec la concession de cette activité à VIA-GTI, qui gère aussi les transports collectifs de l'agglomération, la fourrière est désormais en service de 6 heures du matin à minuit, contre un créneau horaire restreint de 8 heures à 18 heures auparavant. Pour marquer les esprits et influencer fortement sur les comportements, les services de police locaux cherchent immédiatement à imposer la présence de ce nouveau concessionnaire sur le terrain. Alors que l'ancienne fourrière municipale avait procédé à 1.530 enlèvements entre le 1^{er} janvier et le 31 mai 1993, la "nouvelle fourrière" enlève 13.165 véhicules du 1^{er} juin au 31 décembre de la même année. Le chiffre prévisionnel d'enlèvements annuels, sur lequel le concessionnaire se base pour adapter ses structures, a été fixé par la collectivité à 17.600 dans le contrat de concession de 1993. Si cette barre ne sera jamais atteinte dans les années qui suivront la signature du premier contrat de concession, les différences par rapport à la situation antérieure n'en demeurent pas moins substantielles : alors qu'au début des années 90, les statistiques d'enlèvements dépassaient rarement les 7.000 véhicules par an (respectivement 7.004 et 6.627 en 1990 et 1991), en 1995, ce chiffre s'élève à 13.700, ne laissant ainsi guère de doute quant à l'amélioration des performances de cet outil. Les efforts en ce sens seront ensuite poursuivis puisque, lors du renouvellement de la concession en 1999, le chiffre prévisionnel d'enlèvements annuels sera réévalué pour atteindre 20.000 enlèvements.

¹⁴⁶⁴ A ce propos, il est sans doute important de rappeler que la fourrière, même concédée à une entreprise privée, reste un outil au service des collectivités mais aussi, au-delà, un outil de service public. Certes, cela n'apparaît pas directement aux automobilistes qui ont vu leur véhicule se faire enlever. Mais, quand on sait que 60 % des "appels fourrière" proviennent de particuliers, on se rend mieux compte du rôle effectif joué par cet instrument au service de chacun.

requalification des espaces publics. Elle est notamment indissociable de l'entrée en fonction des nouveaux parcs de stationnement, et ce pour plusieurs raisons. D'abord, parce que cette lutte reste soumise, quoi qu'on en dise, à la nécessité d'offrir une alternative aux éventuels contrevenants, qui demeurent avant toute chose des usagers de l'espace central que l'on ne souhaite pas voir disparaître. Aux yeux des élus et des techniciens locaux, les parcs apparaissent comme la destination naturelle de ces usagers "indisciplinés" : plus particulièrement visés, les clients des commerces nocturnes peuvent ainsi bénéficier de la mise en place d'un forfait attractif à 10 francs (1,52 euros) la nuit.¹⁴⁶⁵ Ensuite, parce qu'une répression plus efficace constitue tout simplement un des facteurs permettant d'assurer le succès des nouveaux ouvrages ainsi que leur rentabilité, soucis partagés par la collectivité et par son concessionnaire. En effet, pour remplir un parc, le manque d'emplacements disponibles dans le secteur concerné ne suffit pas. Il importe également, pour ces ouvrages où usage rime nécessairement avec paiement, que le stationnement sur la voirie environnante soit payant et que la surveillance en soit efficace. Il est donc d'usage de considérer le renforcement de l'arsenal répressif comme un élément d'accompagnement essentiel de la construction de parcs de stationnement urbain.

Au final, ce qui donne toute sa cohérence et sa logique à l'action menée par la municipalité noiriste tient à la répartition des usages du stationnement qu'elle entend promouvoir entre parcs et voirie : aux premiers, le soin d'accueillir les véhicules dont l'immobilisation est potentiellement la plus longue et, à la seconde, la charge d'organiser le stationnement de courte voire de très courte durée. L'accomplissement de ces visées imposant la mise en place d'une politique tarifaire adaptée, deux augmentations consécutives – en 1992 et 1993 – vont ainsi assurer, dans la Presqu'île, un coût ostensiblement supérieur à l'heure de stationnement sur voirie par rapport aux tarifs pratiqués dans les parcs, qui demeurent inchangés : en 1993, le prix horaire du stationnement passe à 10 francs (1,52 euros) dans la zone orange, contre 6 francs (0,91 euros) pour les nouveaux ouvrages de la Presqu'île. Les différentes zones tarifaires de surface se caractérisent aussi par l'existence de durées maximales de stationnement : deux heures pour la zone orange¹⁴⁶⁶, trois heures pour la zone normale à 6,50 francs (0,99 euros) de l'heure, tandis que la zone longue durée et ses 2,50 francs (0,38 euros) de l'heure n'imposent aucune limite de temps. Compte tenu de la localisation et de l'étendue somme toute limitée de ces zones de stationnement payant, la vocation rotative de la voirie s'exprime avant tout dans la Presqu'île où, combinée avec une offre en parc fortement développée, elle est censée favoriser la recherche d'un équilibre entre offre et demande de stationnement mais où elle contribue aussi à encourager « l'usage de l'automobile pour les déplacements personnels »¹⁴⁶⁷. En fin de compte, en tentant une nouvelle fois de réduire l'écart existant entre l'offre publique et une demande extrêmement élastique, cette politique s'enferme inévitablement dans la recherche d'un équilibre

¹⁴⁶⁵ de 20 heures à 8 heures.

¹⁴⁶⁶ qui ne concerne que la Presqu'île.

¹⁴⁶⁷ J. VIVIER, op.cit., p.10.

introuvable. Dès que les parcs de la Presqu'île ne parviennent plus à absorber la demande supplémentaire que leur construction a contribué à générer, les principes initialement défendus dans le cœur de l'hypercentre lyonnais sont quelque peu battus en brèche, laissant notamment poindre une tolérance accrue face à des pratiques de stationnement illicite en net regain.

Peut-on alors estimer que cette politique incarne à Lyon l'un des derniers soubresauts d'un mythe tenace lié à l'automobile-reine, celui du stationnement pour tous, dont une ultime tentative de matérialisation aurait finalement initié la fin ? Il n'est en effet pas interdit de penser qu'en ciblant davantage ses priorités et en se montrant plus sélective, la régulation publique gagnerait en efficacité ce qu'elle perdrait en illusions, en matière de politique des déplacements comme de politique urbaine. Du reste, les efforts de rationalisation de l'organisation du stationnement, entrepris avec le plan Presqu'île et revenant à distinguer les usages pour améliorer la réponse de l'offre à chacun d'entre eux, tendent à dessiner l'amorce d'une politique plus ciblée. Avec la résurgence des manifestations de saturation, l'intérêt de passer d'une simple différenciation à un écrémage des usages et des usagers n'en devient que plus évident.

L'esquisse d'une politique de stationnement plus ciblée...

A la suite du plan Presqu'île, les conflits d'usage qui continuent à être attachés au stationnement public donnent à voir, du côté des usagers, des positions dominantes de fait et, en filigrane, une certaine logique de gestion d'une offre structurellement inférieure à la demande dans l'hypercentre. En fait, si le principe de différenciation des usagers du stationnement semble passé dans les mœurs des édiles et des techniciens locaux, les orientations effectives qu'il implique au niveau de l'accueil de ces différentes catégories obéissent encore essentiellement à une logique comptable. Lyon Parc Auto, qui assume la gestion de la voirie et de la quasi-totalité des parcs lyonnais, se révèle alors être un agent éminent dans la définition de ces orientations. Or, en dépit de son statut de société d'économie mixte et des liens étroits qu'elle entretient avec les collectivités locales¹⁴⁶⁸, LPA reste une société de droit privé, dont l'équilibre financier est d'abord dépendant des conditions d'exploitation du stationnement sur voirie et en parc. Ses responsables se plaisent d'ailleurs à répéter que la société ne gère pas de fonds publics et qu'elle tire « ses ressources des services qu'elle offre et non des budgets de la collectivité publique. »¹⁴⁶⁹ Ce financement par les usagers et non pas par les contribuables, qui déroge au principe répandu de socialisation des charges liées à l'automobile, concourt à organiser « la recherche des ressources financières à l'intérieur du système

¹⁴⁶⁸ En 1997, sur un total de douze sièges, la communauté urbaine dispose de quatre sièges au conseil d'administration de LPA, la ville de Lyon de trois, le conseil général du Rhône de un, tout comme le Crédit Lyonnais, la Chambre de Commerce de Lyon, la Caisse des Dépôts et Consignations et le Crédit Local de France. Quant au capital de la société, il est détenu à 61,84% par les collectivités locales (Grand Lyon pour 30,69%, ville de Lyon pour 21,63% et département du Rhône pour 9,52%) et à 38,16% par d'autres actionnaires (les principaux étant la Caisse des Dépôts et Consignations à hauteur de 21,98%, la CCI de Lyon pour 3,90%, le Crédit Local de France pour 3,90% et le Crédit Lyonnais pour 3,22%).

¹⁴⁶⁹ Document de présentation de Lyon Parc Auto, *La ville, l'homme et la voiture*.

stationnement, ce qui tend à introduire une logique plutôt économique. »¹⁴⁷⁰

Ainsi, selon François Gindre, le directeur de LPA, les parcs de l'hypercentre ont vocation à se tourner prioritairement vers les clients horaires. Il estime en effet que seule une forte fréquentation de la part de ces derniers peut permettre de continuer à proposer un tarif attractif par rapport à la voirie, tout en offrant les meilleures garanties de rentabilisation de ces investissements. Cette stratégie commerciale répond en outre à une des préoccupations majeures des politiques publiques locales qui, en lançant la construction de nouveaux ouvrages de stationnement, visaient à séduire principalement la clientèle des commerces et les visiteurs occasionnels de l'hypercentre. Tout en suscitant de nouvelles pratiques modales, révélées par l'accroissement des parts de marché de l'automobile pour les achats effectués dans les magasins du centre¹⁴⁷¹, les parcs de la Presqu'île se font donc un devoir d'accueillir ces migrants. Mais ces visiteurs par trop occasionnels¹⁴⁷², bien que pourvoyeurs de recettes importantes, ne suffisent pas à opérer un remplissage continu et provoquent des creux de fréquentation, particulièrement lors des journées de semaine. En termes d'usage, les pendulaires apparaissent alors comme le complément naturel de cette clientèle occasionnelle. Rapidement, l'important déficit de stationnement privé au lieu de travail existant dans le centre historique de l'agglomération assure le succès d'une formule d'abonnement permanent à 650 francs (100 euros) par mois. Une fois ces pratiques ancrées, avec une clientèle pendulaire qui représente près du tiers des usagers des parcs publics de la Presqu'île¹⁴⁷³, une augmentation progressive des tarifs viendra porter ces abonnements plus nettement au-delà du coût de revient des places ainsi occupées. Seulement, si cette politique participe incontestablement à la rentabilisation des investissements réalisés par LPA pour le compte de la collectivité, elle contredit les objectifs affichés par le Grand Lyon en matière de gestion des déplacements, en soutenant la mobilité automobile sur un des segments de forte compétitivité des transports collectifs urbains.¹⁴⁷⁴ Enfin, contrairement là encore aux engagements pris dans le plan Presqu'île, les résidents continuent à apparaître comme les parents pauvres de la stratégie commerciale mise en place avec

¹⁴⁷⁰ F. MARGAIL, *Les parcs relais, outils clés de politiques intermodales de déplacement urbain*, Doctorat de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussée, LATTs, sous la direction de Gabriel Dupuy, 1996, p.93.

¹⁴⁷¹ L'enquête sur les comportements d'achat des ménages réalisée par le CCI de Lyon dévoile qu'en 1996 le commerce de la Presqu'île réalise 52% de son chiffre d'affaires en produits non alimentaires avec des clients qui viennent en voiture, alors que cette proportion n'était que de 46% en 1986. A l'inverse, en dépit de l'ouverture d'une nouvelle ligne de métro, la part des transports collectifs régresse de 26 à 23%.

¹⁴⁷² Ces visiteurs sont d'autant plus occasionnels que l'aire d'attraction des commerces de la Presqu'île est importante et que le tiers des usagers horaires des parcs de l'hypercentre ne sont pas des habitants de l'agglomération lyonnaise.

¹⁴⁷³ et plus de 75% des souscripteurs d'un abonnement permanent.

¹⁴⁷⁴ Contrecoup de cette politique commerciale ou produit d'un faisceau d'éléments plus large, toujours est-il qu'entre 1985 et 1995, en dépit des investissements réalisés dans les transports collectifs de la zone centrale, la proportion d'actifs accédant en voiture à la Presqu'île et à la Part-Dieu est passée de 41 à 47%.

les nouveaux parcs publics de l'hypercentre. Les revendications d'associations de riverains, réclamant la reconnaissance du statut de résident et l'obtention de tarifs préférentiels dans ces ouvrages, ne parviennent qu'à arracher la création de deux abonnements "à temps partiel" : un abonnement nocturne à 240 francs (36,6 euros) par mois, valable de 18 heures à 9 heures, et un abonnement à 390 francs (59,5 euros) par mois, qui donne droit à stationner de 18 heures à 14 heures, à l'exception des dimanches et jours fériés où l'autorisation est étendue à la journée entière. L'institution de ces formules, qui ne correspondent qu'imparfaitement aux demandes des résidents, est en fait le produit d'un consensus entre les élus de la communauté urbaine, qui entendent apporter une première réponse aux besoins spécifiques de stationnement résidentiel, et les instances de direction de Lyon Parc Auto, qui cherchent pour des raisons financières à ouvrir au maximum leurs parcs aux horaires. La vocation résidentielle des parcs de la Presqu'île demeure donc bien timide et, en 1996, François Gindre continue d'ailleurs à affirmer que, même avec ses nouveaux ouvrages, LPA n'a pas de produit spécifique adapté à cette demande résidentielle et que toute politique tarifaire en sa faveur conduirait à augmenter considérablement les tarifs à destination des autres usagers. En définitive, au fil de ces logiques des plus économiques, l'orientation donnée à l'offre de stationnement public en ouvrage dessine un territoire de l'automobile dans lequel les préoccupations liées à l'échange riverain restent dominées par les déplacements à plus longue distance. Elle tend également à renforcer des discriminations effectives, qui échappent aux règles du jeu social pour se conformer davantage à celles du marché et auxquelles les collectivités locales vont tenter de substituer une gestion plus stratégique des conflits d'usage.

C'est avec le *plan de déplacements urbains* de 1997 que ces questions sont réellement mises sur la place publique. Encouragée à intégrer l'organisation du stationnement sur le domaine public à ses réflexions sur la limitation de la circulation automobile, cette procédure fixe pour l'avenir deux principes généraux d'action au niveau de l'agglomération : il s'agit d'abord de s'engager à ne plus accroître l'offre globale de stationnement sur les communes de Lyon et Villeurbanne et d'y compenser toute création nouvelle par la suppression d'autres places ; il est ensuite question d'organiser le stationnement selon l'usage et de fixer aux politiques publiques des objectifs qui tiennent compte de la diversité de cette demande. Le PDU lyonnais entend alors privilégier et améliorer le stationnement des résidents, assurer le stationnement lié aux activités économiques¹⁴⁷⁵ et réduire le stationnement des pendulaires.

... sur voirie, une réglementation qui évolue mais qui pâtit d'un respect dégradé

Sur voirie, où l'émergence d'une stratégie d'agglomération n'est pas toujours favorisée par l'attachement fort au principe d'autonomie communale et au pouvoir de police des maires, les orientations stratégiques du PDU se traduisent d'abord par une évolution de la

¹⁴⁷⁵ regroupant ici chalandise, déplacements professionnels et démarches. Les rédacteurs du plan adopté par les collectivités s'accordent néanmoins pour reconnaître que cet objectif n'est pas en adéquation avec l'engagement consistant à diminuer le trafic automobile.

réglementation (tableau 24). Pour augmenter la capacité d'accueil de ses emplacements tout en écartant les pendulaires, la municipalité lyonnaise continue à poursuivre la recherche d'une plus forte rotation mais accompagne désormais cet objectif d'une visée explicite d'enchérissement des tarifs de courte durée qui doivent, « pour inciter au transfert modal, tendre progressivement vers un coût d'usage de stationnement supérieur au coût d'un aller retour en transport en commun »¹⁴⁷⁶. En 1998, la zone orange voit ainsi son temps maximal de stationnement réduit de 2h à 1h30 et l'unité horaire passer de 12 à 15 francs (de 1,83 à 2,29 euros).¹⁴⁷⁷ Puis, lors du passage à l'euro en janvier 2002, la refonte de la grille tarifaire se complexifie d'une progressivité du coût du stationnement dans l'hypercentre : la nouvelle zone de courte durée, rebaptisée Presto¹⁴⁷⁸, propose désormais des tarifs allant de 1 euro (6,56 francs) pour trente minutes à 5 euros (32,80 francs) pour 1h30. En revanche, la décision, préconisée dans le PDU, d'instaurer un coût minimum de perception assez important impose assez rapidement l'octroi d'une contrepartie réclamée par les commerçants : au début de l'année 2001, elle se traduit par le lancement d'une expérimentation, les points Rapido, organisant en Presqu'île la réservation de places destinées aux livraisons et aux courses de très courte durée, grâce à une offre de stationnement gratuite et limitée à 10 minutes¹⁴⁷⁹ ; cette expérience de gratuité partielle sera ensuite étendue en 2002 à l'ensemble des places et des zones de stationnement payant, avec l'application du principe de progressivité des tarifs.¹⁴⁸⁰ Pour le reste, deux options stratégiques traduisent bien la volonté d'orienter davantage l'offre de stationnement sur voirie en faveur des usages de courte durée : la disparition de la zone longue durée, dont les places sont progressivement transformées en emplacements de moyenne durée¹⁴⁸¹ ; et la création de nouvelles zones de courte durée, dites de "centre de quartier", introduisant hors de la Presqu'île une réglementation plus rotative sur des places prises essentiellement à la moyenne durée¹⁴⁸² (la figure 69 représente la localisation de ces différentes zones de stationnement payant à Lyon en 2002)

¹⁴⁷⁶ SYTRAL, 1997, op.cit., p.75.

¹⁴⁷⁷ Cette augmentation sera suivi d'un gel des tarifs jusqu'à la fin du mandat de Raymond Barre, comme cela est d'ailleurs souvent le cas à l'approche des élections municipales.

¹⁴⁷⁸ Avec l'ambition de simplifier la lisibilité du dispositif, de nouvelles dénominations sont appliquées aux différentes zones de stationnement et une nouvelle signalétique, personnalisée par un petit lièvre expressif, est mise en place au-dessus des horodateurs.

¹⁴⁷⁹ Les utilisateurs de ces points Rapido doivent toutefois prendre à l'horodateur un ticket qui leur accorde cette gratuité. Cette solution, proposée par la communauté urbaine, la ville de Lyon et la CCI, avait déjà été envisagée dans son principe au moment du plan Presqu'île, avant qu'il ne lui soit finalement préféré l'expérimentation d'un système de paiement embarqué, le PIAF, qui devait permettre de ne payer grâce à sa carte à puce que le temps de stationnement réellement consommé mais qui n'a jamais été réellement adopté par les usagers.

¹⁴⁸⁰ En effet, le nouveau dispositif tarifaire instaure pour toutes ses zones la gratuité des quinze premières minutes de stationnement. Afin que les automobilistes ne trichent pas en retirant des tickets gratuits tous les quarts d'heure, cinquante horodateurs de l'hypercentre sont équipés d'un système obligeant les utilisateurs à mentionner les quatre premiers chiffres de leur plaque d'immatriculation.

Tableau 24- Évolution de la réglementation et de la tarification du stationnement sur voirie à Lyon ¹⁴⁸³

Zones	1993	1997	1998	2002
Courte durée				« Presto »
Tarif	1,52 € de l'heure	1,83 € de l'heure	2,29 € de l'heure	2 € pour 1 heure 15 mn gratuites progressif de 1 à 5 €
Durée maximum	2h	2h	1h30	1h30
Centre de quartier			Création	« Chrono »
Tarif			1,52 € de l'heure	1,5 € pour 1 heure 15 mn gratuites progressif de 0,5 à 3 €
Durée maximum			1h30	1h30
Moyenne durée				« Tempo »
Tarif	0,99 € de l'heure	1,22 € de l'heure	1,37 € de l'heure	1,5 € pour 1 heure 15 mn gratuites 0,5 € pour 20 mn
Durée maximum	3h	3h	3h	3h
Longue durée				Suppression
Tarif	0,99 € la 1 ^{ère} heure dégressif 3,05 € la journée	1,22 € la 1 ^{ère} heure dégressif 3,05 € la journée	0,61 € de l'heure 4,27 € la journée	
Forfait résidentiel				
Tarif	3,05 € par jour	3,35 € par jour	2,29 € par jour	2 € par jour 8 € par semaine 24 € par mois

¹⁴⁸¹ Ces emplacements de la zone Tempo ont notamment vocation à être disposés en zones tampons autour des zones de courte durée, que ce soit pour gérer des effets de bords préjudiciables aux résidents ou pour mieux répondre à une demande d'usagers horaires pénalisée par la présence de pendulaires.

¹⁴⁸² Cette zone, rebaptisée Chrono en 2002, propose des tarifs horaires proches de ceux de la moyenne durée pour une durée maximale autorisée correspondant à celle de la courte durée.

¹⁴⁸³ L'année 1993 est indiquée à titre de comparaison, sachant que les tarifs ont évolué ensuite en 1994 et 1996.



Figure 69- Plan du stationnement payant sur voirie à Lyon en 2002

Source : CETE de Lyon

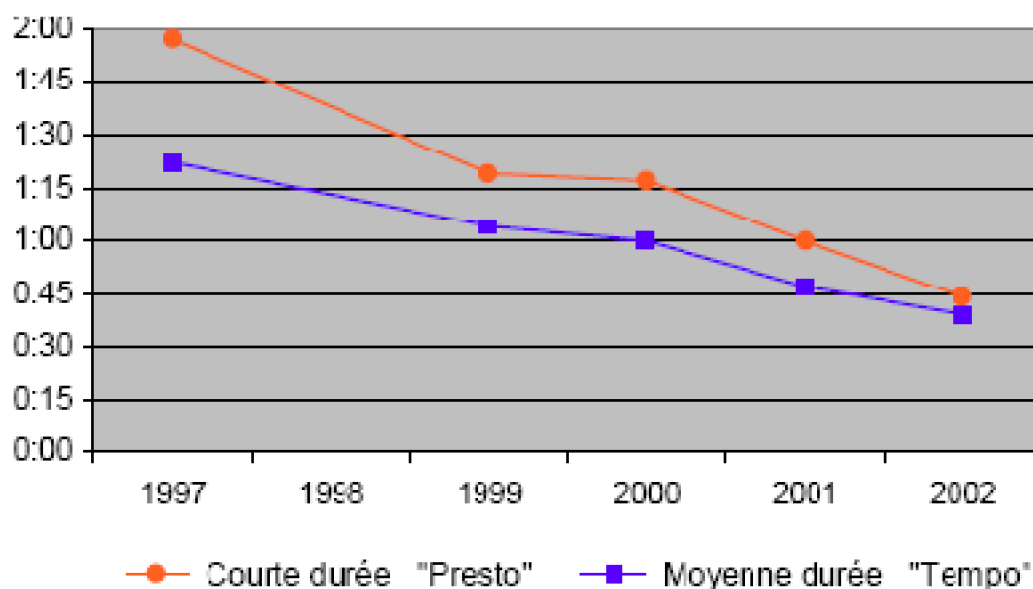


Figure 70 - Évolution des heures de stationnement payées par place et par jour à Lyon

Source : Lyon Parc Auto

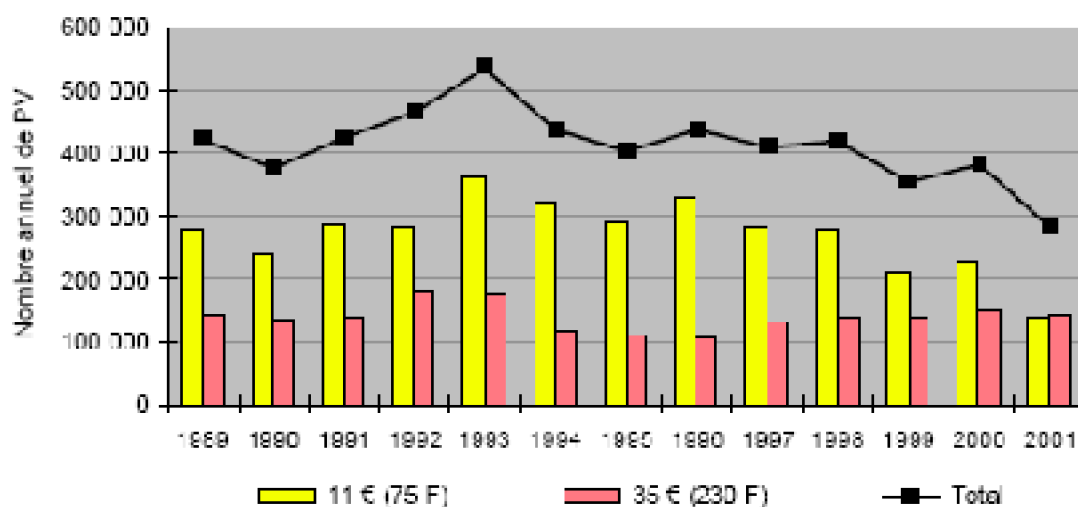


Figure 71 - Évolution de la verbalisation du stationnement à Lyon selon le type de P.V. ¹⁴⁸⁴

Source : Ville de Lyon

L'efficacité de ces mesures, qui soutiennent le paradoxe de se vouloir à la fois rotatives et dissuasives, demeure toutefois contrariée par la dégradation générale du fonctionnement du stationnement sur voirie observée depuis 1997. En l'espace de cinq ans, tous les indicateurs d'usage sont en effet passés au rouge. Ainsi, tandis que l'occupation des places demeure au plus haut, les heures payées par les usagers du stationnement connaissent une baisse continue dans toutes les zones, au point qu'en 2002 seules 45 minutes sont quotidiennement payées sur les dix heures de

¹⁴⁸⁴ Les PV à 135 euros (900 francs) sont intégrés au total mais non représentés car très peu nombreux.

stationnement payant normalement imposées par une place de la zone de courte durée du centre-ville (figure 70). De même, dans une Presqu'île où la réglementation devrait pourtant fonctionner avec le plus d'efficacité, le taux de rotation reste inférieur à quatre véhicules par place et par jour, alors que la saturation de l'offre est quasi permanente.¹⁴⁸⁵ Pour les automobilistes, cela se traduit par des implications très concrètes : sur le secteur des Jacobins, le temps de recherche d'une place de stationnement sur voirie se révèle en journée supérieur à 20 minutes dans un tiers des cas recensés et s'établit en moyenne à 10 minutes dans les autres cas.¹⁴⁸⁶ La destination effective de l'offre de stationnement de surface se trouve donc très éloignée des objectifs portés par la réglementation. Si les places payantes sont toujours très occupées, elle apparaissent en revanche de moins en moins ouvertes à des motifs de courte durée : en 2000, sur la zone appelée à être la plus rotative de la Presqu'île, seule 20% de l'offre est finalement consommée par des usagers de courte durée.¹⁴⁸⁷ Cet état de fait est à mettre essentiellement au compte d'un respect de la réglementation singulièrement dégradé, confirmant que la surveillance reste le point crucial du système. Avec un taux de respect d'environ 20% et un taux de verbalisation des infractions au stationnement payant inférieur à 5% dans l'hypercentre¹⁴⁸⁸, la voirie lyonnaise présente en effet en 2002 une situation extrêmement dégradée qui nuit à la portée des mesures prises à la suite du PDU. Derrière ce taux de fraude, qui paraîtrait insupportable à n'importe quelle activité, se dissimule un certain nombre de facteurs plus ou moins coercibles : une activité de verbalisation concentrée sur les pratiques de stationnement interdit plutôt que sur les infractions au stationnement payant¹⁴⁸⁹, une dynamique endogène des pratiques illicites¹⁴⁹⁰, un déficit de communication publique sur les objectifs du stationnement payant¹⁴⁹¹, une régulation globale par les prix pour le moins défailante¹⁴⁹², une responsabilisation insuffisante des collectivités locales en raison de la pénalisation des infractions au stationnement¹⁴⁹³ ou encore une tolérance sociale exceptionnelle à l'égard des pratiques de passager clandestin des automobilistes.¹⁴⁹⁴ En la matière, même si LPA, en sa qualité de prestataire de service¹⁴⁹⁵, a tout à

¹⁴⁸⁵ d'après une enquête de TRANSITEC réalisée en 2000 sur le périmètre Perrache-Terreaux. En centre-ville, on considère qu'un bon taux de rotation avoisine les 10 voitures par place et par jour.

¹⁴⁸⁶ d'après une étude réalisée en 2002 par la ville de Lyon. A titre de comparaison, il faut savoir que, dans l'hypercentre de Grenoble, on relève un temps moyen de recherche d'une place sur voirie de moins de 3 minutes.

¹⁴⁸⁷ Les résultats de l'enquête de TRANSITEC montrent que plus de la moitié de l'offre de la zone courte durée est consommée par des automobilistes en infraction dans le temps (c'est-à-dire qui stationnent plus de 1h30), tandis qu'un quart environ l'est par des résidents.

¹⁴⁸⁸ Les enquêtes d'occupation-respect réalisées par ISIS en 2002 sur le secteur Bellecour-Terreaux font en réalité état d'un taux de respect de 22%, alors qu'il était encore de 57% en 1996 dans la Presqu'île, et d'un taux de verbalisation oscillant selon les infractions entre 0 et 8%. Il est à noter que le premier indicateur ne concerne que le stationnement sur places payantes qui se fait en situation irrégulière (dépassement de temps ou non-acquittement de la redevance) et non le stationnement interdit.

¹⁴⁸⁹ Alors que les deux demeurent étroitement associées, puisque les secondes se trouvent être un des facteurs de développement des premières. En effet, pour les automobilistes, le sentiment de ne pas pouvoir trouver de place autorisée augmente et accélère la décision de stationner de manière illicite.

lié aux activités nocturnes se fait depuis plusieurs années, de manière régulière et dans une quasi impunité, en double ou triple file ; pour pallier à cette défaillance de la puissance publique, une régulation privée s'est d'ailleurs mise en place grâce à des agents de **stationnement payant** (voir à ce sujet l'annexe 1). Cependant, par les mêmes raisons, le stationnement payant a été perçu comme un acte de répression (voir à ce sujet l'annexe 2). Cette régulation privée a permis de limiter le stationnement illicite de la clientèle sur la voie publique). Cela est d'autant plus dommageable que, dans la plupart des cas, outre les comportements d'imitation, le développement des pratiques illicites en appellent de nouvelles par ricochet.

1491 « Les spécialistes sont unanimes pour dire que la population ne connaît pas, en général, les objectifs de rotation du stationnement payant qui est toujours perçu comme une 'taxe de plus'. Même si elle ne cesse de se développer sous différentes manières, la communication institutionnelle reste le parent pauvre du stationnement d'aujourd'hui ; comme elle l'était lors des premières mises en place du stationnement payant. En 30 ans, donc, l'acceptabilité a peu évolué. L'attitude de la population est toujours un mélange de mécontentement modéré, de résignation, de fraude. L'habitude de verser (ou non) les quelques francs dans la machine a toujours occulté l'intérêt de la mesure pour les usagers eux-mêmes » (in M. COUV RAT DESVERGNES, T. DUCREST, op.cit., p.34). D'ailleurs, « toutes les infractions au Code de la route sont considérées comme des infractions pénales. L'objectif premier de la police est donc de punir, plutôt que de rechercher une contrepartie ou la réparation économique d'un préjudice » (in P. BELLI-RIZ, 2000, op.cit., p.37). En l'absence de véritable communication publique sur le sujet, les automobilistes continuent alors à ne pas considérer le caractère payant du stationnement en termes de service rendu et envisagent simplement le respect de cette obligation comme un jeu des plus traditionnels avec la règle, même s'il convient peut-être d'ajouter à cette réticence naturelle à payer le fait que « les usagers ont l'habitude de considérer la voirie comme un domaine public et ils ne sont pas davantage motivés à payer pour stationner sur la voie publique que pour se promener dans un parc ou un jardin public » (in J.C. ZIV, C. NAPOLEON, op.cit., p.122).

1492 « Les infractions, souvent encouragées par une surveillance insuffisante, sont vécues comme des stratégies de minimisation de la dépense : le risque du procès-verbal est jugé suffisamment faible pour qu'il n'apparaisse pas utile d'acquitter la redevance de stationnement payant ou de renoncer à occuper une place interdite pour rechercher une place autorisée plus éloignée de la destination » (in J. Vivier, op.cit., p.7). En fait, « ces trois prix sont exactement dans l'ordre inverse de ce qu'ils devraient être, c'est-à-dire que le moins coûteux reste l'espérance mathématique du prix du stationnement illicite, un peu plus coûteux est le prix du stationnement licite sur voirie et beaucoup plus coûteux est le prix du stationnement licite hors voirie » (in A. Bonnafous, 1995, op.cit., p.232).

1493 Depuis le début des années 70 et l'apparition du timbre amende, les infractions à la réglementation du stationnement relèvent du droit pénal et les amendes sont collectées par le Trésor Public, avant que l'Etat n'en reverse ensuite qu'une partie aux collectivités locales (aux communes ou aux collectivités possédant la compétence en matière de voirie, comme c'est le cas pour le Grand Lyon) via la loi de finances et le Comité des finances locales. Or, une dépénalisation de ces infractions offrirait non seulement la maîtrise complète du fonctionnement du stationnement sur voirie aux collectivités locales (de l'élaboration jusqu'aux méthodes de recouvrement des amendes) mais elle permettrait également la mise sur pied d'un système où les ressources des amendes pourraient être intégralement réaffectées à la surveillance ou réparties dans la politique urbaine locale, selon les objectifs de cette dernière. De plus, le montant des amendes, fixé au niveau national et inchangé depuis 1985, n'est pas en rapport avec les tarifs horaires du stationnement tels qu'ils sont arrêtés localement. A la demande de plusieurs élus locaux, le débat sur la dépénalisation des infractions au stationnement urbain a été ouvert en 2000 lors de la préparation de la loi SRU, sans toutefois donner lieu à des évolutions concrètes en la matière.

1494 L'importance du taux de fraude au stationnement payant contraste ainsi singulièrement avec celui qui a cours et qui est socialement accepté dans les transports collectifs. A l'évidence, contrairement aux représentations qui imprègnent ces derniers, la fraude résultant des calculs individualistes des automobilistes n'est pas considérée comme un comportement intolérable et incompatible avec une offre de service collectivement performante.

1495 Depuis 1972, LPA s'est vue confiée la gestion du stationnement sur voirie et aujourd'hui, « la relation entre la ville de Lyon, dont le maire exerce les pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, et LPA relève désormais de la prestation de service. La société assure la pose et l'entretien des horodateurs et collecte les droits de stationnement qu'elle restitue à la trésorerie municipale à raison de deux versements hebdomadaires ; la ville reverse à l'exploitant une somme déterminée par le montant des recettes de stationnement sur voirie, déduction faite des charges de personnel, des frais techniques de fonctionnement induits par la gestion de la police municipale, ainsi que des frais de structure » (in Chambre Régionale des Comptes, 1998, op.cit., p.7).

gagner d'un bon fonctionnement du stationnement payant sur voirie ¹⁴⁹⁶, c'est à la municipalité d'en assurer un meilleur respect et elle dispose pour cela, comme elle l'a démontré au moment du lancement du plan Presqu'île, de marges de manœuvre bien réelles. Dans la mesure où le recul de la surveillance et de la verbalisation doit beaucoup à la disparition d'un corps d'auxiliaires spécialisés au sein de la police municipale (figure 71), il apparaît que la recreation par la ville de Lyon en 2003 d'une unité de contrôle du stationnement ranime aujourd'hui l'espoir de voir enfin tenues les promesses du PDU. ¹⁴⁹⁷ Car c'est bien d'abord ce défaut de politique locale de surveillance qui explique actuellement la destination insatisfaisante de l'offre de stationnement payant sur voirie à Lyon. ¹⁴⁹⁸

S'il existe une autre limite à l'application du principe de rotation, celle-ci est stratégique et parfaitement en accord cette fois-ci avec les orientations du PDU. Elle tient à la dissuasion que la politique de rotation exerce à l'encontre d'usagers pour lesquels la collectivité souhaite maintenir un droit d'usage de la voirie modique et peu coercitif. En fait, « l'enjeu est de savoir s'il faut appliquer ces politiques de façon homogène sans différenciation à tous les usagers. Si, formellement, le principe d'égalité s'applique et que tous les usagers sont traités de la même manière, les plus lésés seront ceux qui résident au centre-ville. » ¹⁴⁹⁹ En effet, le stationnement payant induit une forme de « discrimination "passive" implicite envers les résidents » ¹⁵⁰⁰. Seule l'introduction de

¹⁴⁹⁶ Même si le chiffre d'affaires de la voirie n'est pas à la hauteur de celui des parcs, l'exploitation du stationnement de surface permet à la SEM, de percevoir une recette annuelle qui est généralement « de l'ordre de 17 à 18 MF » (in Chambre Régionale des Comptes, 1998, op.cit., p.7), soit environ 2,7 millions d'euros. En organisant en son sein des transferts financiers entre les deux activités, LPA peut ainsi compenser les coûts d'exploitation déficitaires de certains de ses parcs par ceux d'une voirie bénéficiaire par nature. Elle tend néanmoins à se révéler de moins en moins dépendante des recettes de la voirie (qui entre 1993 et 2000 ont d'ailleurs baissé de 60 millions à 43 millions de francs – 9,2 à 6,6 millions d'euros – en raison de la montée de la fraude, le nombre de places comme les tarifs ayant pour leur part augmenté entre temps), tandis que celles dégagées de l'exploitation des parcs n'a cessé de croître du fait de la construction de nouveaux ouvrages (passant de 90 millions de francs – 13,7 millions d'euros – en 1992 à près de 200 millions – 30,5 millions d'euros – en 1997).

¹⁴⁹⁷ 18 agents assermentés ont été recrutés en avril 2003 pour consacrer tout leur temps à la surveillance du stationnement dans la Presqu'île. La mairie a tiré un bilan positif de leur première année d'activité et estime qu'elle a contribué à faire remonter le taux de respect à 30%. Il est donc désormais prévu le recrutement de nouveaux agents et un élargissement de leur périmètre d'action. De plus, la ville de Lyon s'est décidée à expérimenter le système d'agents encaisseurs testé avec succès à Dijon, où il a permis d'obtenir sur ses secteurs d'activité des taux de respect du stationnement payant avoisinant les 95% : chargés de traiter les transactions de péage avec les usagers, d'aider à la recherche d'un emplacement et de fournir des services annexes conviviaux liés au stationnement, ces agents ont contribué à faire augmenter la rotation sur les places dont ils assuraient la surveillance et à proposer une meilleure qualité de service tout en réduisant spectaculairement le recours à la verbalisation ; *last but not least*, la création de ces nouveaux emplois a permis de dégager des recettes supplémentaires pour couvrir les dépenses qu'elle avait occasionnées.

¹⁴⁹⁸ Tant il apparaît que le comportement des automobilistes en matière de respect des règles de stationnement s'avère étroitement dépendant de l'intensité de la surveillance et de la verbalisation.

¹⁴⁹⁹ CERTU, CNISF, op.cit., p.28.

tarifs différenciés, instaurant des mécanismes de discrimination positive, peut alors modérer les effets néfastes de la rotation sur ces usagers. A Lyon, cette orientation s'est concrétisée au fil d'un processus prudent et fortement lié au jeu des agents politiques. Alors que les élus d'arrondissement se sont appropriés très rapidement les premières expériences menées successivement dans deux quartiers lyonnais et ont commencé à les étendre à l'ensemble de leur périmètre d'influence¹⁵⁰¹, la mairie centrale a attendu 1992 pour officialiser la création d'un tarif résident sur voirie dans les deux arrondissements qui ont accueilli les zones d'expérimentation : les secteurs payants du 2^{ème} et du 6^{ème} arrondissements proposent alors à cette catégorie d'usagers un forfait journalier à 18 francs (2,74 euros).¹⁵⁰² Ce prix obéit à une logique de fixation particulière, qui entend prémunir ce tarif préférentiel des déboires juridiques rencontrés dans d'autres villes.¹⁵⁰³ Il revient à faire payer aux résidents le prix maximal applicable aux autres usagers mais en leur donnant droit à un temps de stationnement supérieur : les 18 francs

¹⁵⁰⁰ P. BELLI-RIZ, 2000, op.cit., p.40.

¹⁵⁰¹ Une première expérience est menée dans le quartier des Brotteaux dès 1984 mais le premier véritable test est lancé en 1990 sur 758 places du 2^{ème} arrondissement, au tarif de 14 francs pour 10 heures et de 12 francs pour 5 heures. Puis, en 1991, la municipalité du 2^{ème} arrondissement décide d'étendre à l'ensemble des emplacements de voirie situés sur son territoire l'offre d'un tarif préférentiel pour les résidents.

¹⁵⁰² Concrètement, l'accès à ce tarif nécessite d'abord la délivrance par la mairie d'arrondissement d'une vignette à apposer sur le véhicule. Cette vignette est délivrée, à raison d'une par foyer, aux personnes qui paient leur taxe d'habitation dans l'arrondissement concerné. Il ne reste plus ensuite aux possesseurs de cette vignette qu'à prendre un ticket résident à l'horodateur, lorsqu'ils souhaitent faire usage de leur droit à stationner à un tarif préférentiel.

¹⁵⁰³ « Fidèle à une conception qui relève de la police, et non de l'idée de service rendu, la jurisprudence française campait encore récemment sur les mêmes positions de principe qu'au début du siècle. Le domaine public n'a pas de prix, il est inaliénable, et il ne saurait être en principe le support d'une quelconque discrimination entre les usagers » (in P. Belli-Riz, 2000, op.cit., p.40.). Les obstacles juridiques à l'introduction d'un tarif résident sur voirie illustrent bien l'inertie fondamentale de cette représentation. A cet égard, les tribulations grenobloises sont particulièrement édifiantes. En 1991, le Tribunal de Police de Grenoble, saisi par un particulier, considère que « l'existence d'un forfait mensuel présente un caractère discriminatoire (...) [et qu'il] n'est pas démontré que l'institution de ce tarif réponde à un motif d'ordre public ni à des exigences de rotation rapide des véhicules. On peut même considérer qu'elle va à l'encontre de l'objectif allégué d'une meilleure répartition des places de stationnement » (jugement du 25 janvier 1991). Le principe de cet abonnement mensuel résident est ensuite porté successivement devant la Cour d'Appel et la Cour de Cassation. A la suite de la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence, qui a jugé en 1989 que « la double tarification est contraire au principe d'égalité devant la loi et les charges publiques », la Cour d'Appel de Grenoble invalide en 1997 l'offre de tarifs résidents en zone verte. Mais cet arrêt est annulé deux ans plus tard par la Cour de Cassation, qui estime à cette occasion que « la fixation de tarifs différents applicables, pour un même service rendu, à diverses catégories d'usagers d'un service ou d'un ouvrage public est justifiée, dès lors qu'il existe entre les usagers des différences de situation appréciables ou qu'une nécessité d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service ou de l'ouvrage commande cette mesure. » Dans ces conditions, les tarifs préférentiels se justifient « par les différences de situation créées par l'institution du stationnement payant, en particulier entre les usagers domiciliés dans le centre-ville et les autres usagers » (arrêt du 8 avril 1999). Si cette évolution de la jurisprudence se trouve encore contredite par certaines décisions de justice, la Cour d'Appel s'aligne néanmoins peu à peu sur les positions de la Cour de Cassation. Enfin, la loi SRU a voulu lever toute ambiguïté juridique en autorisant, dans ses articles 96 et 108, des mesures spécifiques pour certaines catégories d'usagers et notamment pour les résidents.

(2,74 euros) pour la journée correspondent ainsi au coût de 2 heures de stationnement en zone orange. Ce droit ouvert aux résidents s'étend progressivement à de nouveaux arrondissements, tout en conservant un principe de calcul indexé sur les tarifs pratiqués dans la zone la plus rotative de la ville. Le *plan de déplacements urbains*, chargé par la loi sur l'air de définir les conditions de tarification du stationnement public selon les différentes catégories d'usagers, prône enfin la généralisation de cette tarification forfaitaire sur voirie pour les résidents des communes du centre de l'agglomération. Il concourt dans le même temps à préciser la philosophie de cette mesure et à rompre avec la règle initiale de fixation de son tarif. Pensée pour accroître l'attractivité résidentielle des zones centrales « en cas d'absence de parc de stationnement public ou privé », cette tarification particulière doit aussi permettre aux résidents de se garer à un prix raisonnable pour qu'ils ne soient pas poussés à utiliser coûte que coûte leur voiture pour se rendre à leur travail. Dans cette optique, « le montant du forfait doit rester attractif car les usagers doivent en plus s'acquitter du prix du trajet en transport en commun. Pour ne pas inciter à la multimotorisation, le principe d'une seule vignette par foyer doit être maintenu. »¹⁵⁰⁴ En 1998, un tarif résident à 15 francs (2,29 euros) la journée¹⁵⁰⁵ est donc proposé pour l'ensemble des arrondissements lyonnais. En revanche, les maires d'arrondissement, qui disposent de la responsabilité de délivrer les vignettes ouvrant droit à ce tarif, se laissent rapidement aller à en accorder deux aux foyers multimotorisés qui en font la demande. Une fois de plus, le conseil municipal ne fait qu'entériner cette pratique par un vote en 1999, tout en arrêtant parallèlement une stratégie territoriale à visée compensatrice interdisant l'usage du forfait résident sur quelques axes très commerçants. Au bout du compte, la mise en œuvre de ces principes discriminatoires actifs réussit à concilier plutôt efficacement une volonté de maîtrise globale des déplacements automobiles avec un regain d'attention pour des intérêts locaux parfaitement portés par les élus de proximité. Pendant longtemps, la ville de Lyon demeure toutefois réticente à l'idée de proposer un tarif plus avantageux ou un abonnement mensuel. Car, au-delà de la crainte de déstabiliser le marché du garage privé, « il reste que l'occupation du domaine public par du stationnement de longue durée est un pis-aller, une solution peu productive qui n'est acceptable qu'en l'absence d'alternatives. »¹⁵⁰⁶ Ces réticences sont finalement surmontées par la nouvelle municipalité qui introduit en janvier 2002, parallèlement à une baisse sensible du forfait journée à 2 euros (13,11 francs), deux offres dégressives : un forfait hebdomadaire à 8 euros (52,48 francs) et, surtout, un forfait mensuel à 24 euros (157, 53 francs). Replacée dans la lignée de ces devancières, cette dernière décision en date souligne parfaitement la vigueur d'une dynamique doublement portée par des préoccupations relatives à l'attractivité résidentielle comme aux déplacements urbains.

¹⁵⁰⁴ SYTRAL, 1997, op.cit., p.76.

¹⁵⁰⁵ au lieu des 22 francs (3,35 euros) auquel ce tarif était parvenu. Ce nouveau forfait représente une baisse significative au moment où les prix de la zone orange s'envolent, puisque qu'il équivaut désormais non pas à deux heures mais à une heure de stationnement dans la zone la plus rotative. La logique de fixation de ce tarif semble cependant ne pas relever de cette règle de calcul mais, autant que l'on puisse en juger à travers les travaux préparatifs du PDU, apparaît davantage comme un simple alignement sur le tarif parisien de l'époque.

¹⁵⁰⁶ P. BELLI-RIZ, 2000, op.cit., p.42.

... la difficile émergence de parcs pour les résidents

Alternatives publiques au stationnement sur voirie, les parcs sont surtout présents dans le PDU à travers l'évolution de leur tarification. Les collectivités mettent en effet à profit cette procédure pour développer les principes d'une nouvelle politique tarifaire orientée vers deux cibles prioritaires, les horaires et les résidents. Concrètement, il est prévu de « fractionner le paiement horaire à la demi heure, au moins à partir de la deuxième heure, pour renforcer l'attractivité par rapport au stationnement sur voirie » mais aussi de « créer un tarif d'abonnement permanent pour les résidents et parallèlement [de] rendre l'abonnement nocturne moins attractif car il incite les résidents à utiliser leur voiture en journée »¹⁵⁰⁷. Le premier contrecoup de cette réflexion programmatique est de conduire le déléguant, dans le cadre des concessions passées avec LPA, à se réapproprié une compétence dans la définition des tarifs qui lui échoit en principe mais qu'il avait toujours laissé exercer par le conseil d'administration de la SEM. Il apparaît ainsi que « les conventions de la ville de Lyon ne font pas apparaître suffisamment clairement les conditions de détermination des tarifs et [que] ceux-ci n'ont jamais fait, jusqu'en 1997, l'objet d'une approbation explicite par le conseil municipal. C'est, de son côté, seulement en fin d'année 1997 que la communauté urbaine de Lyon a délibéré pour la première fois sur la tarification à appliquer pour l'année 1998 aux différents parcs de stationnement relevant de sa compétence. »¹⁵⁰⁸ A cette occasion, le Grand Lyon approuve le fractionnement du coût du stationnement à la demi heure à partir de la deuxième heure¹⁵⁰⁹ et une première augmentation des tarifs horaires, qui sera suivi d'une seconde deux ans plus tard.¹⁵¹⁰ Ces modifications ont pour but de faciliter la rotation dans les parcs, tout en préservant la visibilité des écarts avec l'heure de stationnement en zone orange, mais aussi de proposer un tarif horaire dans les ouvrages de l'hypercentre qui, très symboliquement, soit supérieur au prix d'un ticket de métro ou de bus. Pour autant, LPA ne conteste pas ces mesures qu'elle a d'ailleurs elle-même proposées et qui doivent également contribuer à accroître ses recettes.¹⁵¹¹ La refonte des formules d'abonnements

¹⁵⁰⁷ SYTRAL, 1997, op.cit., p.76-77.

¹⁵⁰⁸ Chambre Régionale des Comptes, 1998, op.cit., p.5.

¹⁵⁰⁹ La première heure reste forfaitaire compte tenu des frais fixes liés à un passage dans un parc.

¹⁵¹⁰ Pour les parcs de l'hypercentre, le tarif horaire passe successivement à 9 francs (1,37 euros) en 1998 puis à 10 francs en 2000 (1,52 euros arrondis en 2002, lors du passage à l'euro, à 1,5 euros pour la première heure et à 1,6 euros pour les heures suivantes). Quant au parc des quais du Rhône, il subit une augmentation régulière de ces tarifs (de 4 francs ou 0,61 euros en 1997 à 7 francs ou 1,07 euros en 2000) pour atténuer progressivement la différence existant avec les parcs de la Presqu'île. Mais, il arrive aussi que des baisses stratégiques soient décidées, comme pour les parcs Saint-Antoine et Saint-Jean qui voient leur tarifs matinaux diminuer de moitié en 2000, pour attirer la clientèle du marché à des heures où la fréquentation de ces ouvrages est relativement faible.

¹⁵¹¹ L'augmentation en 2000 du forfait nocturne de 15 à 20 francs (2,29 à 3,05 euros – arrondis à 3 euros lors du passage à l'euro en 2002) s'inscrit dans cette même logique de rentabilité.

proposées dans les parcs de la Presqu'île suscitent en revanche davantage de réserves de la part du concessionnaire. Suivant en cela les préconisations du PDU, le Conseil de communauté adopte l'instauration au 1^{er} mai 1998 d'un abonnement permanent pour les résidents, appelé "Domicile Presqu'île", en remplacement des précédents abonnements nocturnes et "résidents".¹⁵¹² En appliquant aux parcs ce qui a déjà été proposé sur voirie dans d'autres villes, le Grand Lyon entend répondre à une demande, dont la satisfaction doit contribuer à préserver l'attrait des ménages motorisés pour la zone dense, mais aussi promouvoir de nouvelles pratiques modales. C'est la raison pour laquelle, outre la nécessité de justifier de son domicile, cet abonnement est assorti de conditions rigoureuses d'usage du véhicule, afin d'encourager les automobilistes à utiliser les transports collectifs pour leurs déplacements domicile-travail.¹⁵¹³ Quant au tarif proposé de 500 francs (76 euros), il se veut à la fois attractif par rapport aux 750 francs (114 euros) de l'abonnement permanent, porteur d'une différence de prix susceptible d'être réinvesti dans un abonnement TCL et attentif à ne pas créer « une concurrence déséquilibrée par rapport à l'offre privée »¹⁵¹⁴. Il n'en est pas moins accueilli avec une certaine défiance par LPA, qui estime que cette offre lui coûtera environ 3 millions de francs par an¹⁵¹⁵ et obtient l'instauration de quotas de souscription.¹⁵¹⁶ Malgré les contraintes d'utilisation qu'elle impose, cette formule d'abonnement connaît finalement un succès croissant, illustré par la progression régulière des demandes d'abonnement.¹⁵¹⁷ En dépit d'une promotion qui est restée bien timide, la moitié des parcs qui le proposent ont d'ailleurs atteints les quotas fixés et ne peuvent plus accueillir aujourd'hui de résidents désireux de souscrire à cette offre. Par rapport aux objectifs du PDU, cette situation est d'autant plus dommageable que, dans le même temps, ces parcs continuent à offrir des

¹⁵¹² En réalité, le premier abonnement "résident" ne distinguait pas une catégorie d'usager mais plutôt un certain type d'usage. Seuls les horaires de présence qu'il proposait (de 18 heures à 14 heures les jours ouvrables et toute la journée les dimanches et jours fériés) étaient censés répondre aux besoins des résidents mais le lieu d'habitation du demandeur n'était pas un critère de délivrance. Une centaine de personnes avait souscrit à cet abonnement, contre 800 environ pour l'abonnement nocturne.

¹⁵¹³ A la signature du contrat qui le lie à LPA, le résident s'engage à ne pas se servir de son véhicule pour ses trajets quotidiens domicile-travail. Si la SEM constate que les entrées et sorties du signataire révèlent une utilisation pendulaire régulière, elle peut résilier le contrat d'abonnement ou le transformer en abonnement permanent à un tarif plus élevé.

¹⁵¹⁴ SYTRAL, 1997, op.cit., p.37.

¹⁵¹⁵ Cette estimation, avancée par le directeur de LPA, repose en fait sur le calcul de l'écart annuel entre les recettes dégagées par 1.000 abonnements résidents et par 1.000 abonnements permanents. Dans la mesure où les premiers n'ont pas forcément vocation à se substituer aux seconds, elle est donc fortement soumise à controverse. Néanmoins, le simple fait de procéder à une telle estimation dévoile bien les réticences de LPA face à l'introduction de ce nouvel abonnement.

¹⁵¹⁶ En effet, pour rassurer LPA, un nombre maximal d'abonnement résident a été fixé pour chaque parc. Ces quotas résultent d'un compromis entre les emplacements disponibles pour les abonnés dans les parcs concernés et la capacité économique de l'entreprise, et sont destinés à conserver des places pour les autres catégories de clientèle. Il y a ainsi 160 places ouvertes pour cette offre dans le parc Antonin Poncet, 250 dans le parc Bourse, 80 dans le parc Célestins, 210 dans le parc République, 350 dans le parc Saint-Antoine et 150 dans le parc Terreaux (les parcs Hôtel de Ville, saturé, et Cordeliers restant en dehors de ce système), soit un total de 1.200 places potentielles.

abonnements permanents, dont on sait que seul le quart profite actuellement à des résidents et que les trois autres quarts sont utilisés par des pendulaires. En dépit d'une réelle réappropriation par l'appareil communautaire de ce levier d'action stratégique que constitue la politique tarifaire et de la quasi exclusivité détenue par la société d'économie mixte locale sur la concession des parcs de stationnement, il apparaît donc que les considérations relatives à la maîtrise des déplacements urbains peinent encore à s'imposer concrètement, dès lors qu'elles contrarient les logiques de gestion financière et d'amortissement de ces investissements.

Le Grand Lyon ne se contente cependant pas de gérer les ouvrages existants et, après une pause imposée par les réflexions engagées dans le cadre du PDU et par le processus de consolidation des comptes de son opérateur privilégié suite aux investissements de l'ère Noir ¹⁵¹⁸, il envisage de relancer une politique de construction de parcs.

Pour mener à bien ces opérations, l'autorité compétente en matière de parcs de stationnement doit néanmoins compter avec des évolutions majeures dans les règles du jeu qui lui sont imposées. En effet, avec la loi Sapin, « la transparence réclamée par les dispositions communautaires dans la passation des contrats de concession de travaux publics conduit désormais à mettre fin à un dispositif visant à confier systématiquement à la même entreprise, fût-elle une SEM, la construction et l'exploitation des parcs communautaires de stationnement. La cohérence technique et financière recherchée dans la mise en œuvre de l'action à conduire en matière d'ouvrages de stationnement ne paraît donc plus à la juridiction constituer un argument suffisant pour se dispenser à l'avenir de recourir à la publicité et à la concurrence, à chaque fois qu'il s'agira de réaliser un nouveau parc de stationnement. » ¹⁵¹⁹ Si l'exclusivité de fait de LPA en tant que concessionnaire des ouvrages lyonnais est ainsi remise en cause, cet avatar impose une mutation plus profonde des pratiques locales. En premier lieu, la SEM a pris l'habitude d'intervenir très tôt dans le processus décisionnel, en aidant l'autorité organisatrice à se déterminer sur la faisabilité des opérations projetées. Or, selon la Chambre Régionale des Comptes, « toute intervention exclusive du futur concessionnaire dès la phase d'études

¹⁵¹⁷ Le nombre d'abonnements souscrits était de 368 en janvier 1999, de 431 en janvier 2000, de 530 en janvier 2001, de 659 en janvier 2002 et de 777 en janvier 2003. Si quelques résidents ont apparemment souscrit des abonnements "Domicile Presqu'île" en sachant pertinemment qu'ils ne respecteraient pas la clause de non pendularité mais simplement dans l'espoir de voir leur abonnement transformé en "permanent" sans avoir à passer par les listes d'attentes pour ce type de produit, les conditions d'utilisation de cet abonnement apparaissent de manière générale plutôt bien respectées par les titulaires.

¹⁵¹⁸ Grâce à l'augmentation de ses actifs et de son chiffres d'affaires (qui était de 35 millions de francs – 5,3 millions d'euros – en 1978, de 140 millions – 21,3 millions d'euros – en 1992 et de 190 millions – 29 millions d'euros – en 1997), LPA a néanmoins considérablement réduit ses temps de repos et, après trois ans de pause dans ses investissements, présente dès 1998 des comptes rééquilibrés.

¹⁵¹⁹ Chambre Régionale des Comptes, 1998, op.cit., p.11. Une directive de la Communauté Européenne de 1992, la loi Sapin en 1993 et la jurisprudence, renforcée par un arrêt du Conseil d'Etat en 20 mai 1998, font désormais obligation aux collectivités d'assurer transparence et mise en concurrence aux procédures de délégation de service public. Ces nouvelles contraintes marquent la fin des opérations fondées sur le gré à gré.

préalables aboutirait à remettre en cause les prérogatives de l'établissement public organisateur. »¹⁵²⁰ Il s'opère donc une redéfinition progressive des relations entre la communauté urbaine et Lyon Parc Auto, qui tient encore jusqu'en 2000 un rôle d'expert discret auprès de la collectivité, avant d'être remplacée par un groupe de travail réunissant des techniciens du Grand Lyon et de bureaux d'études privés. Mais d'autres répercussions de cette évolution du cadre juridique sur la politique de construction de parcs se révèlent autrement plus sérieuses. Ainsi en est-il de la remise en cause de la péréquation entre les ouvrages anciens et futurs, qui participait souvent largement à la viabilité économique des nouvelles opérations. A l'instar du développement autoroutier, qui ne peut plus compter sur le principe d'adossement, les contraintes qui pèsent à présent sur la prorogation des concessions existantes¹⁵²¹ ne permettent plus d'aider au financement et à la rentabilisation des nouveaux investissements. Certes, la Chambre Régionale des Comptes ne se prononce pas contre la globalisation des recettes et dépenses des différents parcs exploités par LPA, à condition qu'ils aient tous le même déléguant : « dans le cas des parcs situés sur le territoire de la ville de Lyon, il n'est pas impossible de considérer que l'adéquation du niveau de la facturation à l'utilisateur [...] puisse, s'agissant des concessions existantes, se réaliser d'une manière globale dans le cadre de la politique fixée par le déléguant. »¹⁵²² En revanche, de l'avis de nombreux juristes, les nouvelles réalisations ne peuvent être soumises à de telles projections de péréquation financière. Les futures concessions devraient alors être accordées au cas par cas et pourront faire l'objet de demande de subventions publiques de la part du concessionnaire, si la rentabilité individuelle d'un ouvrage n'est pas assurée. Le montant de cette demande de subventions constituera d'ailleurs un critère de sélection entre les candidats retenus lors des procédures d'appel d'offres. Le système mis en place depuis près de trente ans à Lyon et qui permettait d'organiser finalement des transferts financiers entre les différents usagers du stationnement urbain, semble donc avoir vécu. En se fondant dans une problématique de gestion des finances publiques plus classique, le financement des nouveaux projets de parcs de stationnement voit s'éloigner la possibilité que « le patrimoine déjà constitué [puisse] intervenir, pour permettre des opérations et des péréquations financières favorables à des catégories d'usage moins rentables, en particulier en faveur des résidents... »¹⁵²³

Plutôt que de mettre un frein à la boulimie de nouveaux projets, cette situation tend alors à accompagner d'imposants programmes de construction de parcs, dont la vocation outrepassent largement les priorités affichées par le PDU voire renie pour partie les préceptes qu'il a édictés. Si le stationnement est une question de mandat, en la matière, ils se suivent et se ressemblent fortement, comme si une des obligations de toute nouvelle majorité municipale et de tout nouvel exécutif communautaire était d'afficher le

¹⁵²⁰ *ibid.*, p.10.

¹⁵²¹ La loi Sapin stipule que les concessions ne peuvent plus être prorogées qu'en cas d'extension de l'ouvrage.

¹⁵²² Chambre Régionale des Comptes, 1998, *op.cit.*, p.6.

¹⁵²³ P. BELLI-RIZ, 2000, *op.cit.*, p.49.

nombre de places de stationnement qu'ils ambitionnaient de réaliser : c'est ainsi que le Grand Lyon présidé par Raymond Barre présente en 1999 un ambitieux programme de construction de quatorze nouveaux parcs de stationnement, devant offrir quelques 6.000 places supplémentaires à l'horizon 2003 ; et qu'en 2003, cette même institution réunie autour de Gérard Collomb affiche sa volonté de réaliser d'ici 2007 douze nouveaux ouvrages pour un total de près de 7.000 places. En fait, il s'agit pour l'essentiel des mêmes projets, qui dessinent une continuité politique et s'inscrivent dans des logiques proches, même s'ils sont portés par deux équipes différentes.

Parmi ces projets, les moins conformes à l'esprit du PDU sont sans doute les parcs destinés à accompagner le développement économique de certains quartiers lyonnais. Ainsi, les ouvrages qui doivent voir le jour à Gerland et à la Cité Internationale entendent proposer un surcroît de stationnement destiné à offrir une meilleure accessibilité automobile aux grands équipements d'agglomération que ces quartiers accueillent ou ont vocation à accueillir. A Gerland, en plus des 2.900 places de surface qu'elle prévoit d'aménager¹⁵²⁴, la communauté urbaine soutient la réalisation d'un ouvrage souterrain de près de 900 places en face de la Halle Tony Garnier. Initialement, la collectivité pensait réaliser sous mandat, en prenant l'intégralité des frais à sa charge, un parc destiné à accueillir les visiteurs des manifestations organisées à la Halle, tout en prévoyant de pouvoir augmenter sa capacité par la suite en fonction des demandes exprimées par les investisseurs de la ZAC du Parc de Gerland. Elle a finalement choisi une option moins onéreuse pour elle, en profitant de la réalisation d'un ensemble immobilier de bureaux pour confier à LPA la construction en-dessous d'un parc ouvert au public et destiné à répondre aux deux besoins : en effet, sans faire appel au financement de la collectivité, « ce futur parc de stationnement permettra le foisonnement des besoins en stationnement, à la fois pour la Halle Tony Garnier, le stade de Gerland et les emplois existants ou à venir sur le quartier. »¹⁵²⁵ Pour sa part, la Cité Internationale doit compléter son dispositif originel grâce à 2.200 places supplémentaires, de manière à offrir une offre globale de stationnement susceptible de satisfaire les besoins des équipements existants et attendus.¹⁵²⁶ Ainsi, ce site – qui, il est vrai, ne possède pas la qualité de desserte en transports collectifs du quartier de Gerland et dont la philosophie est d'être vierge de tout stationnement de surface – devrait à terme offrir un nombre de places conséquent et

¹⁵²⁴ En 2000, 2.070 places de stationnement de surface étaient gracieusement offertes dans plusieurs parcs disséminés dans le quartier. Or, la communauté urbaine envisage à terme de faire passer cette offre à 4.970, avec l'aménagement du parc du Palais des Sports (800 places pouvant être portées à 1.200), du parc Vercors (170 places pouvant être portées à 310) et du parc Ampère (2.360 places à aménager sur un tènement situé sur Saint-Fons et appartenant à EDF-GDF).

¹⁵²⁵ Décision communautaire n°B-2003-1764 du 13 octobre 2003. Pour le Grand Lyon, l'avantage de la formule est qu'elle se fera sans contribution financière directe de la collectivité. Simplement, le volume nécessaire à la construction du parc est cédé gratuitement à LPA, qui compte notamment sur les 500 contrats de location de places de longue durée, que les promoteurs des immeubles de bureaux se sont engagés à prendre, pour assurer un premier retour sur investissement.

¹⁵²⁶ La Cité Internationale est déjà équipée d'un parc de 1.174 places, dont 730 appartiennent à la Compagnie Générale des Eaux et 444 sont véritablement publiques puisqu'elles sont exploitées en affermage par la Compagnie Générale de Stationnement (CGST), soit aujourd'hui par VINCI Park, et qu'elles appartiennent à la ville de Lyon.

largement proportionné en fonction de la demande potentielle. Mais, pour cela, la collectivité doit cette fois-ci s'engager financièrement à hauteur d'environ 23 millions d'euros (150 millions de francs) afin d'assurer la réalisation des 1.200 places qui prendront place sous le futur palais des congrès.¹⁵²⁷ Ce faisant, les autorités publiques locales se trouvent engagées dans la production de conditions propres à assurer une dynamique territoriale fondée sur l'automobile-reine pour ces deux portes, sud et nord-est, de l'agglomération ; deux portes situées stratégiquement de part et d'autre de l'arc des fleuves défini dans le SDAL mais pas encore totalement sujettes à une massification quotidienne des flux les desservant.

La création de parcs publics destinés exclusivement aux résidents répond en revanche aux principes généraux d'action définis par le PDU. Un premier programme de ce type avait été mis sur pied au début des années 90 sans grand succès. Sur la quinzaine de projets ayant fait l'objet en 1991 d'une consultation auprès de promoteurs privés en vue d'une concession, un seul s'était finalement concrétisé : le parc Récamier, construit sous la cour d'un lycée de la Presqu'île et sous la pression d'élus régionaux tenant absolument à voir se réaliser 30 places de cet ouvrage destinées au personnel de l'établissement scolaire. Ensuite, l'échec commercial de l'exploitation de ce parc résident qui l'a poussé à s'ouvrir à la clientèle horaire¹⁵²⁸, combiné à la défiance de promoteurs confrontés à la crise de l'immobilier, avait mis fin pour un temps aux espoirs de voir s'accomplir d'autres réalisations similaires. Des propositions plus modestes ont alors tenu le haut du pavé. En 1996, André Bourgogne évoque, en sa qualité de président de LPA, la possibilité de créer de petits parcs résidents de surface sur des terrains temporairement inoccupés au cœur des zones denses. Au gré des opportunités¹⁵²⁹, quelques poches de stationnement plus ou moins bien réglementées viennent ainsi s'insérer dans les "dents creuses" d'îlots d'habitation ancienne. Mais la solution n'est pas plus généralisable et quantitativement suffisante qu'elle n'est qualitativement satisfaisante, urbanistiquement parlant. Incompatible avec des objectifs de qualité des espaces publics et d'occupation optimale de l'espace urbain, elle contribue au mieux à meubler les temps morts du processus de régénération urbaine. Le PDU relance donc la création de stationnement en ouvrage pour les résidents, en remettant en 1999 certains projets de 1991 au goût du jour : la construction dans le 5^{ème} arrondissement du parc Saint-Just, qui ne demandait

¹⁵²⁷ Les 2.180 nouvelles places sont en effet réparties en deux ouvrages : un premier parc de 980 places, en cours de réalisation sous les immeubles de bureaux en construction à proximité du Ciné Cité ; et un second parc de 1.200 places, situé sous la future salle de congrès de 3.000 places mais dont la rentabilité apparaît peu évidente et qui sera donc construit sous la maîtrise d'ouvrage du Grand Lyon et exploité sous le régime de l'affermage.

¹⁵²⁸ En effet, les 176 places proposées aux résidents, pour un abonnement mensuel de 590 francs (90 euros) par mois ou par amodiation pour un prix compris entre 143.000 et 169.000 francs (21.800 et 25.800 euros), n'ont pas connu le succès escompté, si bien que le parc Récamier a été ouvert partiellement à la clientèle horaire pour améliorer sa fréquentation et sa rentabilité (le contrat originel, qui lie la communauté urbaine et la société privée concessionnaire pour 60 ans, prévoyant la possibilité de passage à un fonctionnement mixte).

¹⁵²⁹ qui sont saisies notamment dans le 7^{ème} arrondissement, au sein du périmètre compris entre les quais du Rhône, l'avenue Berthelot, l'avenue Jean Jaurès et le cours Gambetta.

plus qu'à être parachevée¹⁵³⁰, est confiée à LPA, qui inaugure ce petit équipement de 67 places en 2000 ; c'est également grâce à la SEM communautaire que se concrétise, après bien des attermolements pour un ouvrage pourtant situé au cœur d'un 6^{ème} arrondissement marqué par un important déficit de stationnement résidentiel et par une clientèle potentielle plutôt aisée, la réalisation des 170 emplacements du parc Vendôme.¹⁵³¹ Cependant, la commercialisation de ces places par amodiation, à leur coût de revient, rencontre un succès mitigé, autant semble-t-il en raison du principe même que du coût immédiat de l'amodiation. Le fait que seule la moitié environ des places offertes ait trouvé preneurs souligne à l'évidence la nécessité d'une politique commerciale pour ces équipements. Mais, alors que l'ouverture à une clientèle horaire est cette fois-ci exclue¹⁵³², la solution simple consistant à proposer des abonnements mensuels aux résidents se combine avec une autre option beaucoup moins dans l'esprit du PDU : offrir à LPA, « dans l'attente du remplissage du parc sur la base des critères initiaux » et « à titre dérogatoire »¹⁵³³, la possibilité d'ouvrir ces places aux pendulaires travaillant dans le quartier ; au prix d'une sérieuse entorse à la philosophie de cette politique en matière de déplacements, la collectivité entend ainsi éviter le « risque, à terme, de mettre en péril l'équilibre économique du contrat de délégation. »¹⁵³⁴

¹⁵³⁰ En 1991, le Grand Lyon est chargé par la Région de bâtir un restaurant scolaire pour le lycée Saint-Just. Ces travaux amènent à réaliser un décaissement sur une hauteur importante et il est alors décidé de construire une boîte pour accueillir éventuellement un petit parc de stationnement. Mais avant de procéder au remplissage de cette boîte, la Ville de Lyon doit revendre le sous-sol au Grand Lyon, afin que la procédure d'appel d'offres puisse s'engager. Cette formalité traînant en longueur, ce n'est finalement qu'en décembre 1999 que deux candidats à la concession sont retenus : SOGEA Sud-Est se retire rapidement et LPA hérite d'une concession de 25 ans pour ce parc de 4 millions de francs (610.000 euros), dont 1,5 millions (230.000 euros) de travaux ont déjà été réalisés.

¹⁵³¹ En 1991, une décision de principe du Grand Lyon pressent SPIE-Batignolles pour réaliser ce parc résident qui doit alors proposer près de 250 places. Mais, jugeant le programme trop conséquent, l'entreprise se retire, avant de relancer en 1995 l'idée d'un ouvrage plus petit auprès de la communauté urbaine. Ce "second projet", bloqué quelques années par des responsables du service des sports de la ville de Lyon (le parc est situé sous un terrain de sports), fait enfin l'objet, en janvier 1999, d'un vote du Grand Lyon établissant le principe d'une concession à SPIE-Batignolles d'un parc de 160 places en amodiation destinées aux résidents du quartier. Cependant, en septembre 1999, le concessionnaire pressenti fait savoir qu'il ne signera pas la convention de concession tant qu'il n'aura pas pré-commercialisé 85% des places de stationnement. Cette décision, qui ne garantit aucun délai de livraison de l'ouvrage, amène le Grand Lyon à lancer une nouvelle consultation : sur les huit candidats retenus, une seule offre (celle de la CGST) parvient dans les délais impartis mais elle reçoit un avis défavorable. Une nouvelle consultation négociée est alors menée auprès des huit sociétés candidates et c'est finalement LPA qui est choisi comme concessionnaire définitif du parc Vendôme en mai 2000, la proposition de la SEM communautaire étant en effet celle qui demande la plus faible subvention d'équipement (2,95 millions ou 450.000 euros) pour cet investissement d'environ 19 millions de francs (2,9 millions d'euros).

¹⁵³² Contrairement à celui du parc Récamier, les contrats de concession de ces deux nouveaux ouvrages ne prévoient pas d'éventuelles ouvertures ultérieures à une clientèle horaire.

¹⁵³³ Délibération communautaire n°2003-1190 du 19 mai 2003.

¹⁵³⁴ *ibid.* Les abonnements mensuels que LPA peut désormais proposer aux pendulaires ont été fixés à 210 euros (1.378 francs), c'est-à-dire à un tarif inenvisageable pour les résidents.

Que ce soit par l'entremise de sa société d'économie mixte – qui a cessé d'apparaître comme un concessionnaire privilégié mais qui n'en reste pas moins un candidat de référence dont le Grand Lyon est le principal actionnaire – ou par le déblocage de subventions d'équipement, la communauté urbaine a donc commencé à s'investir davantage dans la constitution d'une offre spécifique pour les résidents. Mais, si cet interventionnisme public parvient parfois à suppléer les défaillances prévisibles d'un secteur privé qui ne veut et ne peut assumer les ambitions d'une politique globale de stationnement et qui reste logiquement intéressé en priorité par les perspectives de rentabilité dégagées par chaque réalisation, il a aussi ses limites. Les embûches qui ont jalonné les projets de parc résident sur les pentes de la Croix-Rousse en constituent une illustration édifiante. Alors qu'en matière de stationnement, le déficit des Pentes est estimé à près de 2.000 places, un accroissement de l'offre à destination des résidents apparaît des plus impérieux.¹⁵³⁵ Pour autant, la collectivité est consciente de devoir y promouvoir la réalisation de sortes de "parc social", dans la mesure où ces ouvrages ont vocation à accueillir des habitants qui ne comptent pas forcément parmi les plus aisés et où les prix du marché local ne peuvent prétendre à assurer leur rentabilité.¹⁵³⁶ A cet effet, la communauté urbaine a adopté en 1999 le principe de construction d'un ouvrage d'environ 100 places sous un jardin de la Grande Côte. LPA a été le seul opérateur à répondre à cette procédure d'appel d'offres mais sa proposition a été jugée insatisfaisante en raison d'une « demande de subvention d'investissement d'un montant incompatible avec la procédure de la concession »¹⁵³⁷. Cette issue a contribué à révéler et à entretenir le malaise qui règne autour de la nouvelle condition de LPA : à partir des remarques de quelques élus, dénonçant l'insuffisance des efforts consentis par la SEM sur les appels d'offres les plus difficiles ou s'interrogeant sur les apports concrets de cet outil dans la conduite des politiques publiques, il convient aussi de se demander si la réduction des possibilités de péréquation et l'attention portée au respect des mécanismes de la concurrence commerciale n'ont pas finalement nuï sérieusement à la vocation première de LPA auprès des collectivités, qui est de rendre un service. Pour le parc Grande Côte, en même temps que le principe de concession, c'est le projet lui-même qui est

¹⁵³⁵ D'autant que le POS et les contraintes liées à la ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager) induisent un renouvellement urbain qui attire une nouvelle population plus motorisée sans permettre d'augmenter significativement l'offre de stationnement privé.

¹⁵³⁶ Pour permettre aux couches sociales plus modestes d'accéder à ce parc, la collectivité entend proposer des abonnements mensuels sensiblement inférieurs à ceux offerts par les parcs privés existants (sensiblement car elle ne souhaite pas mettre pour autant ces activités en difficulté). Les techniciens du Grand Lyon estiment ainsi souhaitable l'instauration d'un tarif de 350 à 400 francs (53 à 61 euros) par mois (et de 500 francs ou 76 euros maximum pour un box). Néanmoins, cette ambition "sociale" ne comporte aucune garantie d'efficacité. On peut même craindre que les couches aisées, qui seraient en mesure de louer ou d'acquérir des places dans les parcs privés, soient les premières à profiter de ces tarifs plus attractifs et que cela revienne finalement à créer des parcs subventionnés pour les ménages les plus solvables.

¹⁵³⁷ *Bulletin officiel de la communauté urbaine de Lyon*, Rapports complémentaires de la séance publique du 8 juillet 1999, p.823. Si nous ne disposons pas des chiffres précis de la proposition de LPA, il faut savoir que le Conseil d'Etat a jugé que le principe de concession était concevable jusqu'à un montant de subvention publique équivalant à 70% du coût de l'opération.

abandonné.¹⁵³⁸ Pressé par les élus lyonnais, le Grand Lyon relance aussitôt une étude de définition afin de rechercher d'autres opportunités foncières qui, tout en répondant aux mêmes objectifs que pour la Grande Côte, s'avèreraient moins coûteuses. Car, si réalisation il y a, il est désormais prévu qu'elle s'effectue sous mandat et que son financement soit pris intégralement en charge par la collectivité. C'est à ces conditions qu'est aujourd'hui arrêté le projet de construction d'un parc de 135 places rue des Tables Claudiennes¹⁵³⁹. A l'échelle des besoins du quartier, on peut certes considérer que la colline a accouché d'une souris. Mais il apparaît que les petits parcs résidents, qui s'affirment dans leur principe comme une solution judicieuse à une situation de pénurie objective de stationnement¹⁵⁴⁰, souffrent aujourd'hui d'un défaut de rentabilité économique qui ne refreine pas que les initiatives privées. Ce défaut est affaire de coûts – les ouvrages de petite taille supportant notamment des frais fixes qui ne peuvent être amortis par la quantité de places offertes – mais tient surtout aux prix du marché – François Gindre estime que « les éléments dont on dispose à Lyon montrent que les gens sont prêts à payer entre le tiers et la moitié de ce que coûte réellement le service »¹⁵⁴¹, ce qui, même s'il semble que ce seuil puisse être dépassé dans certains quartiers du centre, achève d'établir l'introuvable rentabilité à court et moyen terme de ces investissements.¹⁵⁴² D'où des opérations publiques qui se concrétisent au compte-gouttes ou qui restent tentées par la mixité de solutions plus lourdes cherchant à compenser les tarifs préférentiels accordés aux résidents par les bénéfices tirés de la

¹⁵³⁸ En attendant, la collectivité a entrepris la réalisation de petits parcs provisoires en surface sur des tènements libres dans les Pentes de la Croix-Rousse. Le premier qui a vu le jour en septembre 2001 est celui du Clos Saint-Benoît : afin de choisir entre les nombreux candidats intéressés, l'attribution des 25 places offertes à la location s'est effectuée par tirage au sort, méthode jugée la plus transparente et égalitaire.

¹⁵³⁹ parc qui sera financé intégralement par le Grand Lyon à hauteur de 2,8 millions d'euros (18,4 millions de francs) et dont la réalisation a été confiée à LPA.

¹⁵⁴⁰ En effet, la pénurie objective d'offre sur voirie et d'emplacements privés au lieu d'habitation conduisent les résidents vers une pratique de recherche d'une place de stationnement en ouvrage, qu'il soit privé ou public. L'étude de l'Agence d'Urbanisme, menée en 1993 à propos du stationnement résidentiel sur la rive gauche, estimait que cette pratique représentait déjà 19% des pratiques des habitants du 3^{ème} arrondissement de Lyon.

¹⁵⁴¹ in CERTU, CNISF, op.cit., p.181.

¹⁵⁴² Toujours selon François Gindre, « en centre-ville, le stationnement en abonnement revient à environ 1000 ou 1200 F par mois. Les habitants ne sont pas prêts à mettre plus de 500 à 600 F par mois pour faire stationner leur voiture. En périphérie, là où on arrive à rentabiliser un parc à 600 ou 700 F, en étant optimiste, on trouvera rarement des clients prêts à payer plus de 300 à 400 F » (ibid.). Or des tarifs de location mensuelle à 1.000 francs (150 euros) ou d'amodiation à 200.000 francs (30.500 euros) la place (seuil de rentabilité grossièrement admis), s'ils sont envisageables à Paris, apparaissent commercialement irréalistes à Lyon. Les parcs privés n'atteignent eux-mêmes qu'excessivement rarement ces prix, les records lyonnais que nous ayons relevé en la matière en 2000 étant, dans le 1^{er} arrondissement, l'abonnement mensuel à 970 francs (147,9 euros) du parc Tolozan et, dans le 2^{ème} arrondissement, celui à 930 francs (141,8 euros) du Central Parc avec une offre de service très élaborée et à 900 francs (137,2 euros) du parc Ainay. Des produits immobiliers de ce type peuvent néanmoins se révéler relativement rentables lorsqu'ils constituent un patrimoine ancien amorti sur le long voire le très long terme.

fréquentation d'une clientèle horaire.

L'essentiel des projets actuels de parcs de stationnement s'inscrit alors dans cette problématique mixte, souvent présentée sous le label d'équipement de centres de quartier. Qu'ils concernent la ville de Lyon ou des communes de proche périphérie, ils appartiennent, selon Christian Philip, à une catégorie fonctionnelle et spatiale intermédiaire, située entre les parcs de "protection" de l'hypercentre et les parcs relais accolés aux lignes fortes de transports collectifs. Tout en proposant ainsi « une escale potentielle pour l'automobiliste », ces ouvrages entendent rassurer ceux qui, selon les termes d'un élu communautaire, « avaient pu craindre qu'une observation trop figée du PDU ne gèle définitivement la création de parcs de stationnement en centre de quartiers, ce qui aurait pu avoir des conséquences induites catastrophiques pour l'intérêt bien compris du commerce de proximité qui fait la vie et la chaleur de nos rues. Il faut éviter de chasser ceux qui, par obligation, font leurs courses en voiture »¹⁵⁴³ et, selon les principes d'action hérités du plan Presqu'île, appuyer ces futures réalisations par des opérations de requalification urbaine. Il s'agit donc d'étendre à des noyaux urbains secondaires ce qui avait été appliqué à l'hypercentre dix ans plus tôt même si, le PDU aidant, les efforts de réduction parallèle du stationnement sur voirie et la prise en compte des besoins spécifiques des résidents doivent être accentués. Un des projets les plus emblématiques de ces équipements de centre de quartier est le parc Benoît Crépu à Saint Georges. Synthétisant les différents éléments de notre analyse, les pouvoirs publics ont estimé à son sujet que « les difficultés actuelles de parcage ressenties par les résidents, la demande importante des usagers nocturnes du quartier, la suppression des véhicules en double file ainsi que la réduction du nombre de places envisagée [conduisaient] à prévoir la construction d'un parc de stationnement en ouvrage avec une capacité suffisante. »¹⁵⁴⁴ Certes, cette "capacité suffisante" n'a pas été aisée à déterminer tant sont grandes les incertitudes qui pèsent sur le nombre de places de surface qui seront supprimées lors des travaux de réaménagement du Vieux Lyon, sur l'importance envisageable de la diminution du stationnement interdit et sur l'attrait effectif que ce parc exercera sur les résidents.¹⁵⁴⁵ Toutefois, avec près de 700 places, il apparaît que le futur ouvrage entend sensiblement

¹⁵⁴³ M. LEPRINCE (Groupe Rassemblement pour la Communauté), in *Bulletin officiel de la communauté urbaine de Lyon*, Séance publique du 20 avril 1998, p.847.

¹⁵⁴⁴ *Bulletin officiel de la communauté urbaine de Lyon*, Rapports complémentaires de la séance publique du 25 mai 1998, p.611.

¹⁵⁴⁵ En 1998, les services communautaires ont formulé deux hypothèses de suppression d'emplacements de surface liée au réaménagement des espaces publics du Vieux Lyon : une hypothèse basse de l'ordre de 240 places et une hypothèse haute de l'ordre de 600 places (sachant que l'application des objectifs du plan bleu, qui doit organiser une reconquête des berges de la Saône passant par la suppression du stationnement sur la dalle du parc Saint-Jean mais qui n'est apparemment pas considérée comme certaine par les techniciens communautaires, impliquerait à elle seule la disparition de 387 places). Concernant les véhicules stationnant en double file, dont on estime le nombre à 360, l'ambition des collectivités est d'en attirer le quart ou la moitié dans le futur parc. Enfin, il semble que 600 résidents se soient déclarés intéressés par une place de stationnement dans le nouvel ouvrage mais les techniciens du Grand Lyon considèrent que seule la moitié d'entre eux le sera effectivement (soulignons que, sur ces 300, il apparaît qu'environ 200 stationnent sur voirie). Au total, on estime donc qu'en fonction des objectifs qui sont les siens, le parc doit comprendre entre 535 et 874 places.

moins s'adresser aux résidents du quartier – qui bénéficieront de la mise en place d'un tarif incitatif d'abonnement permanent¹⁵⁴⁶ – qu'aller au-delà de cette cible pour élargir son champ d'action et assurer l'équilibre financier de l'opération. Ainsi, la communauté urbaine est parvenue à échapper à la subvention d'équipement, en accordant une concession de 36 ans à LPA pour ce parc dont l'ouverture est prévue fin 2004.¹⁵⁴⁷ Tout en procédant d'un calcul et d'une logique proches, le futur parc du Gros Caillou, sur le plateau de la Croix-Rousse, affiche plus résolument la priorité aux résidents. En effet, sur les 440 places qu'il doit offrir à l'horizon 2006, il est d'ores et déjà prévu qu'au moins 200 seront affectées prioritairement aux habitants du quartier. Quant aux tarifs qu'il doit proposer aux résidents, ils n'ont à aucun moment été remis en cause par les discussions entre le Grand Lyon et LPA, seul opérateur à s'être porté candidat à la délégation de service public pour la construction et l'exploitation de cet ouvrage à la rentabilité aléatoire : l'abaissement de 40% à moins de 5% de la subvention demandée à la collectivité s'est uniquement négocié sur la base d'une augmentation prévisionnelle des tarifs horaires et du prix de l'abonnement permanent.¹⁵⁴⁸ Dans un quartier où tout poussait il est vrai à se montrer exemplaire¹⁵⁴⁹, le Grand Lyon et sa SEM se sont donc entendus pour préserver l'esprit d'un projet malgré des conditions financières délicates, prouvant ainsi qu'il est possible d'adapter les moyens aux fins plutôt que le contraire. Il restera à voir à quels usagers seront prioritairement ouverts les futurs parcs de la Fosse aux Ours et de la place Liautey – même s'il s'agit en l'occurrence d'ouvrages de substitution aux places supprimées sur les Berges du Rhône par le réaménagement des bas-ports –, le parc Lazare-Goujon au centre de Villeurbanne ou encore le parc Brosset qui doit voir le jour dans le quartier des Brotteaux.¹⁵⁵⁰

Même en entretenant, sinon une ambiguïté, du moins une certaine pluralité au niveau

¹⁵⁴⁶ Il s'agit d'une contrainte inscrite dans l'appel d'offres. Mais on ne sait pas encore si ce tarif sera de 500 francs (76,2 euros) pour s'aligner sur l'abonnement Domicile Presqu'île et sur l'abonnement permanent du parc Saint-Jean ou plus près de 400 francs (61 euros) qui est le prix mensuel que les usagers se disent prêts à payer.

¹⁵⁴⁷ Au terme de l'appel d'offres, deux propositions ont été adressées au Grand Lyon, une de LPA et une de GTM. C'est LPA qui a été retenue pour la construction d'un parc offrant entre 690 et 710 places et pour lequel l'obtention d'une durée de concession sensiblement supérieure à celle des parcs de la Presqu'île (30 ans) et à celle généralement admise par la préfecture (35 ans) a permis d'éviter à la collectivité de verser une subvention d'équipement. Un certain nombre d'aménagements permettant l'accès au parc seront néanmoins financés par le Grand Lyon, pour un montant estimé à 2,8 millions d'euros (18,4 millions de francs).

¹⁵⁴⁸ Le contrat de concession de 35 ans est finalement fondé sur une tarification prévisible à l'horizon 2005 de 1,5 euro (10 francs) et non plus 1,2 euro (8 francs) pour une heure de stationnement, et de 100 euros (656 francs) et non plus 76 euros (500 francs) pour l'abonnement mensuel permanent. Les résidents pourront bénéficier pour leur part d'un abonnement permanent à 70 euros (460 francs) par mois et d'un abonnement assorti de contraintes particulières d'utilisation (type Domicile-Presqu'île) à 53 euros (350 francs) par mois. Outre la subvention d'équipement de 500.000 euros (3,3 millions de francs), correspondant à moins de 5% du budget prévisionnel d'investissement de l'ouvrage, le Grand Lyon aura enfin à sa charge la réalisation d'aménagements extérieurs pour un coût d'environ 6 millions d'euros (39,4 millions de francs).

¹⁵⁴⁹ les difficultés actuelles de stationnement, les besoins des résidents, la charge symbolique du site, la sensibilité du lieu et des habitants du quartier à la question de l'automobile dans la ville...

de la vocation des nouveaux parcs, la collectivité apparaît finalement parfois à même d'insuffler à la politique de stationnement urbain la dimension stratégique spécifique qu'elle désire lui apporter. Cette orientation devrait être renforcée par le nouveau PDU de l'agglomération, qui entend transformer certaines pratiques en prescriptions. Ainsi, « d'une manière générale, tous les nouveaux parcs de stationnement comporteront une proportion de places affectées aux résidents en fonction des difficultés de stationnement rencontrées sur le secteur. »¹⁵⁵¹ Néanmoins, toutes les perspectives d'avenir ne peuvent être inspirées de pratiques actuelles et il apparaît que certaines ont au contraire besoin de s'appuyer sur un renouveau des pratiques. Ainsi en est-il de la question de l'ouverture des parcs publics aux pendulaires : leur présence dans les parcs de la Presqu'île – dont ils représentent, rappelons-le, la grande majorité des abonnés permanents –, si elle se révèle intéressante pour la rentabilité financière des ouvrages, demeure peu satisfaisante en termes de politique des déplacements, d'autant plus que ces usagers y sont finalement soumis à un coût du stationnement deux fois inférieur à celui des horaires¹⁵⁵² ; le nouveau PDU cherche donc à remédier à cette "anomalie", en prescrivant une augmentation substantielle de l'abonnement permanent combinée à une offre d'abonnements attractive pour les résidents. Ainsi en est-il également de la propension à augmenter continuellement l'offre publique de stationnement : jusqu'à présent, la construction de places en ouvrage n'a jamais été intégralement compensée par la suppression de places sur voirie ; c'est ce que le PDU prévoit désormais d'imposer, au moins au sein d'un périmètre dessinant un hypercentre élargi intégrant le centre historique et les quartiers de la rive gauche de Lyon, où l'offre de stationnement publique devra à l'avenir rester stable et où « les places créées en parcs publics entraîneront en nombre équivalent la suppression de places sur voirie. »¹⁵⁵³ Ainsi en est-il enfin des moyens engagés pour lutter contre la saturation apparente de l'offre publique : en la matière, comme le souligne Jacques Legaïgnoux, « il est clairement plus valorisant et beaucoup moins conflictuel pour des élus d'ouvrir un nouveau parking que de vouloir améliorer le fonctionnement du stationnement sur voirie »¹⁵⁵⁴ ; le PDU préconise néanmoins d'étendre progressivement les zones de stationnement payant sur « les secteurs de la rive gauche du Rhône les plus contraints et les secteurs les plus

¹⁵⁵⁰ Les parcs Fosse aux Ours et Liautey offriront respectivement 450 et 700 places, contre 1.350 au parc actuel des Berges du Rhône. Quant aux parcs Lazare-Goujon et Brosset, il s'agit de projets d'environ 400 places chacun.

¹⁵⁵¹ SYTRAL, 2004, op.cit., p.22.

¹⁵⁵² En effet, si on rapporte le prix de l'abonnement permanent au temps de présence effectif des pendulaires, on évalue que le tarif horaire qui leur est proposé début 2004 se situe autour de 0,75 euro (5 francs) de l'heure.

¹⁵⁵³ *ibid.*, p.21. Ce périmètre, considéré comme la zone centrale de l'agglomération en matière de stationnement, englobe la Presqu'île hors la Croix Rousse, le bas de la colline de Fourvière et la rive gauche du Rhône dans sa partie intérieure aux voies SNCF. Une première réaction des collectivités à sa définition a été de veiller à ce qu'il ne nuise pas à la satisfaction des besoins des résidents. Le PDU s'est alors engagé à mener une réflexion sur les conditions de stationnement de ces usagers et à étudier les mesures innovantes qui pourraient leur être proposées.

¹⁵⁵⁴ in *Diagonal*, n°147, janvier-février 2001, p.28.

commerçants de l'agglomération »¹⁵⁵⁵ ; mais, plus que ces dispositions réglementaires, ce seront d'abord le respect des mesures mises en place et donc la politique de surveillance qui constitueront les leviers cruciaux de cette lutte contre l'omniprésence de la voiture en ville.

A Lyon, comme dans de nombreuses autres villes, l'aggravation de la pénurie de stationnement touchant aux espaces centraux a donc poussé les pouvoirs publics locaux à s'investir davantage dans ce champ particulier de la politique urbaine et de la politique de déplacements. La régulation du stationnement public alors mise en place a donné lieu à un « télescopage historique entre une politique commerciale et une logique pénale, dont il est bien difficile de faire émerger une synthèse. »¹⁵⁵⁶ Ces services publics à caractère industriel et commercial, que sont les parcs de stationnement, ont rapidement été soumis à une gestion axée sur la rentabilité des investissements consentis et qui s'est révélée source de discrimination envers les usagers les moins solvables et les usages à faible valeur ajoutée. Quant à la régulation du stationnement sur voirie, initialement envisagée comme une mesure de police administrative, elle s'est aussi découverte des buts plus lucratifs, en s'intégrant progressivement à l'économie générale du stationnement payant. La concession de ces deux activités à une société d'économie mixte locale n'a guère modifié cet état de fait, même si elle a en partie contribué à répondre « à la volonté d'autonomie des élus et [à offrir] une alternative à la mainmise du privé sur les services et les équipements urbains. »¹⁵⁵⁷

Bien que les collectivités s'en soient longtemps défendues, l'augmentation consécutive de l'offre de stationnement, par la réalisation de nouveaux parcs et par une voirie plus rotative, n'a pu éviter d'établir entre les citoyens-automobilistes des inégalités effectives devant le territoire de l'automobile-reine. En effet, « les tarifs adoptés et les conditions de mise en œuvre ont créé, semble-t-il, des possibilités réelles d'appropriation territoriale par des groupes d'usagers, faisant ainsi échapper, *de facto* sinon *de jure*, les espaces concernés à la banalisation du système automobile. »¹⁵⁵⁸ Ces différenciations, qui ont accompagné le processus de démocratisation de la voiture particulière et qui n'obéissent que partiellement à une logique de régulation par les prix, procèdent en fait d'une élaboration complexe et finalement peu ciblée, dans la mesure où elles sont pour l'essentiel le fruit d'une tentative de conciliation entre les impératifs de gestion des conflits d'usage, l'acceptabilité politique des mesures à prendre et l'intérêt à répondre aux

¹⁵⁵⁵ SYTRAL, 2004, op.cit., p.22.

¹⁵⁵⁶ P. BELLI-RIZ, *Stationnement résidentiel et logiques d'acteurs, entre public et privé*, Rapport pour le PUCA, mai 2001, p.14.

¹⁵⁵⁷ P. LE GALES, "Histoire de SEM", in *Diagonal*, n°133, septembre-octobre 1998, p.37

¹⁵⁵⁸ G. DUPUY, 1995, p.172. Il se maintient notamment « une intense pratique de stationnement "sauvage" qui échappe pour une grande part aux rigueurs de la loi : véhicules utilitaires, véhicules des employés de commerces, véhicules des administrations, véhicules tolérés, véhicules ordinaires mais bénéficiant à une étape ou à l'autre de la procédure de contravention d'une faveur particulière » (ibid., p.141) ; tant il est vrai que « le droit ne va pas sans le passe-droit, la dérogation, la dispense, l'exemption, c'est-à-dire sans toutes les espèces d'autorisation spéciale de transgresser le règlement qui, paradoxalement, ne peuvent être accordées que par l'autorité chargée de le faire respecter » (in P. Bourdieu, 2000, op.cit., p.163).

pressions qui s'exercent le plus fortement à court terme.

Après s'être surtout attachés à satisfaire la demande des clients des commerces, sans écarter pour autant les usagers pendulaires, les principes de régulation du stationnement public lyonnais ont amorcé une rupture matérialisée par les ambitions affichées dans le PDU de 1997. Pour la première fois, la redéfinition des besoins de stationnement a été ainsi assujettie à un objectif plus global de maîtrise des déplacements urbains. Cette redéfinition implique à la fois des avancées contestatrices par rapport au territoire de l'automobile, imposant un contrôle voire un rationnement par les quantités et par les prix, et des priorités dans la politique publique, privilégiant les besoins de certains usagers. Pour ce faire, les collectivités locales doivent non seulement améliorer le respect des réglementations en vigueur mais également rompre avec certaines pratiques et avec une représentation du stationnement en tant qu'activité économique à part entière. Au niveau de la ville comme de la communauté urbaine de Lyon, cette rupture est aujourd'hui loin d'être totale mais des premiers signes en sont visibles au niveau de la réduction du stationnement de surface – il est vrai largement portée par le tramway – et des efforts amorcés en direction des résidents. Ces derniers, qui comptent parmi les principaux laissés pour compte des politiques précédentes, expriment en effet des besoins dont la seule prise en compte exige de dépasser les préoccupations de rentabilité de l'offre, pour promouvoir une régulation du stationnement plus proche de la notion de service public.

¹⁵⁵⁹

Outre des mesures instituant de nouvelles formes de discrimination positive, cette politique suppose des investissements qui placent les pouvoirs publics locaux dans l'obligation de dégager de nouveaux moyens de financement. Compte tenu des contraintes précitées, il semble en effet difficile de compter sur une utilisation maximale des ressources financières issues de l'initiative privée. L'hypothèse d'une socialisation intégrale des coûts apparaît, quant à elle, peu supportable par les budgets des collectivités locales mais aussi comme un « choix qu'il semble parfois difficile d'afficher : accepter un taux élevé de subventions d'équipement et de fonctionnement pour des parcs résidents non rentables, c'est s'exposer aux revendications contradictoires des autres usagers... » ¹⁵⁶⁰ Reste la solution de l'économie mixte, qui constitue une tradition fortement ancrée à Lyon avec LPA mais qui doit, pour aider véritablement à la réalisation des nouveaux objectifs de régulation publique, échapper à deux écueils voisins : une certaine propension à privilégier le statut de société privée au détriment de la mission de service public ¹⁵⁶¹ ; un renforcement de l'importance des critères économiques, résultant de l'entrée en vigueur des nouvelles règles de transparence et de respect de la

¹⁵⁵⁹ Pour Muriel Dreifuss, cette qualification de service public présente l'avantage d'unifier le régime du stationnement payant dans ses deux modalités, le stationnement de surface et le stationnement en ouvrage. Si, en droit positif, les parcs sont considérés depuis 1975 comme des services publics industriels et commerciaux, il semble que, s'agissant du stationnement sur voirie, la qualification de service public administratif puisse désormais être retenue, dans la mesure où, compte tenu de l'acuité des problèmes, assurer la viabilité du stationnement apparaît aujourd'hui comme un véritable service public (voir M. DREIFUSS, *Le stationnement des véhicules automobiles dans les centres urbains, la genèse d'un service public*, Thèse de doctorat de Droit, Université Lyon 2, 1995).

¹⁵⁶⁰ P. BELLI-RIZ, 2000, op.cit., p.105.

concurrence qui a mis à mal les possibilités de péréquation des recettes du stationnement public. C'est alors aux collectivités de naviguer entre l'intérêt de ménager l'outil SEM en matière de stationnement et la nécessité de l'investir pour le mettre au service d'une politique de déplacements.

8.2.2. Deux centres métropolitains en butte aux difficultés de la contestation

Sans vouloir être exhaustifs sur les infrastructures et les pratiques de gestion du stationnement public dans les deux autres agglomérations, nous allons à présent nous attacher à dégager les principaux points de divergence entre les formes de régulation mises en place sur nos trois terrains d'étude et à en souligner les tenants et les aboutissants. Dans cette mise en perspective, nous ne dérogerons pas à une approche désormais coutumière en présumant que, derrière les modalités particulières de production et de régulation de cette portion de territoire dévolue à l'automobile, s'exprime des principes et des philosophies d'action publique largement guidés par la soumission à des structures d'intérêts spécifiques. En l'espèce, que ce soit pour Lille ou pour Stuttgart, le jeu qui se déroule entre les différents "acteurs" du stationnement public concourt ici à certaines formes d'inertie, en fragilisant, du fait de la forte pénétration des intérêts privés, la maîtrise publique de ce champ et finalement sa participation à une stratégie globale des déplacements urbains.

La municipalité lilloise entre recherche d'efficacité et défaut de cohérence

« L'analyse de l'usage de stationnement dans les villes centres (Lille, Roubaix et Tourcoing) de la Métropole fait apparaître une offre de stationnement importante et des difficultés de stationnement (offre payante, saturation) limitées à l'hypercentre de Lille. »
¹⁵⁶² Mais, si les difficultés apparaissent fortement concentrées sur le territoire d'une commune lilloise par ailleurs relativement épargnée par les embarras de circulation, elles se posent avec d'autant plus de sérieux. C'est pourquoi, depuis près de dix ans, les pouvoirs publics locaux ont essayé d'améliorer l'accueil que le cœur de l'agglomération pouvait proposer aux voitures particulières lors de leur temps d'immobilisation.

Les données chiffrées rendant compte de la situation du stationnement à la fin des années 80 et au début des années 90 sont particulièrement éloquentes quant à l'ampleur de l'effort à fournir. Elles témoignent en premier lieu du rôle restreint joué par l'offre publique payante, qui n'accueille en 1987 que 24% des véhicules présents en journée dans le centre de Lille.¹⁵⁶³ Six ans plus tard, le stationnement payant de surface ne

¹⁵⁶¹ Les élus ont d'ailleurs une responsabilité en la matière. Ils doivent en effet rester vigilants, manifester une volonté de contrôle sur ce type d'instrument et veiller à ce que les conseils d'administration ne soient pas de simples chambres d'enregistrement, laissant toute latitude de décision aux structures de gestion de la SEM. Le choix du Grand Lyon d'assumer enfin, dans le cadre de la délégation de service public, sa prérogative de fixation des tarifs pratiqués dans ses parcs de stationnement apparaît comme un signe encourageant en ce sens.

¹⁵⁶² CETE Nord-Picardie, 1997, op.cit., p.25.

¹⁵⁶³ contre 45% pour les places gratuites sur voirie et 31% pour le stationnement gratuit hors voirie.

concerne encore que 4.400 places situées dans l'hypercentre – contre 14.000 à Lyon –, tandis que l'offre en parcs n'est que de 2.800 places – alors que Lyon en compte déjà plus de 11.000 ¹⁵⁶⁴. Si la structure multipolaire de l'agglomération n'est pas pour rien dans cet état de fait, les statistiques de 1993 attestent également du fonctionnement insatisfaisant de l'offre de stationnement public. La rotation s'effectue mal sur la voirie payante, où on compte seulement 3 à 5 véhicules par jour et par place ¹⁵⁶⁵ et, si le taux d'occupation y est presque en permanence supérieur à 100%, les usagers d'un emplacement ne paient en moyenne que 1h50 de stationnement par jour. Quant au nombre de véhicules en stationnement interdit, on estime qu'il représente dans le secteur payant entre 30 et 50 % des pratiques, alors qu'en 1987 il dépassait déjà la proportion de véhicules garés dans les parcs du centre de Lille. ¹⁵⁶⁶ Pour remédier à ces dysfonctionnements importants et restaurer une offre de stationnement qui participe plus activement à l'attractivité de son centre, la municipalité lilloise entreprend donc en 1994 la mise en œuvre d'un vaste programme associant une extension du stationnement payant, un renforcement de la surveillance – attendu que « le doublement de ce taux de rotation est possible avec un meilleur respect de la réglementation [et qu'] il permettrait d'accueillir 15.000 véhicules supplémentaires par jour dans le centre de Lille en favorisant le stationnement de courte durée et en pénalisant celui de longue durée » ¹⁵⁶⁷ – et un accroissement considérable de l'offre en ouvrage.

Il est d'abord question de permettre au stationnement de surface de jouer pleinement son rôle rotatif. Si les visées de cette politique n'ont rien d'original, puisqu'il s'agit de soutenir une revitalisation des activités commerciales et économiques du centre-ville en comptant sur une amélioration des possibilités de stationnement pour rendre cet espace plus attractif, son rythme et son calendrier sont nettement moins ordinaires. En l'espace de trois ans, on enregistre en effet un doublement des tarifs pratiqués dans l'hypercentre, qui passent d'un prix horaire – il est vrai particulièrement bas – de 4 francs (0,61 euros) en 1993 à 8 francs (1,22 euros) en 1996 ¹⁵⁶⁸, avec une étape intermédiaire à 6 francs (0,91 euros) qui entre en vigueur en 1994, à quelques mois de l'élection municipale. Malgré cette échéance, la fin de mandat de l'équipe en place est marquée par une reprise en main plus générale, qui voit la ville se doter de nouveaux moyens de gestion du stationnement de surface : l'exploitation de la voirie payante, assurée auparavant en régie, est confiée fin 1993 à un prestataire de service, la SORELI ¹⁵⁶⁹, une société

¹⁵⁶⁴ en 1992, avant les parcs du plan Presqu'île et de l'ère Noir.

¹⁵⁶⁵ alors que la zone orange de Lyon présente à la même période un taux moyen de rotation de 10.

¹⁵⁶⁶ En journée, la proportion de véhicules en stationnement interdit sur voirie y était de 6%, contre 5% pour les parcs publics payants.

¹⁵⁶⁷ Communauté Urbaine de Lille, *Circuler, stationner, marcher à Lille*, Mars 1994.

¹⁵⁶⁸ évolution à laquelle il faut ajouter une réduction de 2h à 1h30 de la durée maximale de stationnement autorisée.

¹⁵⁶⁹ ISLA est sa marque de stationnement.

d'économie mixte de la ville de Lille initialement chargée d'opérations d'aménagement, « de rénovation et de restauration » et dont l'activité est inopinément étendue au stationnement ; l'activité de la police municipale est également réorganisée avec la création en 1994 d'une brigade du stationnement ¹⁵⁷⁰, qui se traduit immédiatement par un accroissement de la surveillance et de la verbalisation. ¹⁵⁷¹ En fait, l'évolution des outils de gestion publique s'avère à l'époque indispensable, autant pour assurer un meilleur rendement des zones existantes que pour garantir la viabilité de la politique future et permettre notamment l'extension projetée du stationnement payant. Du reste, cette extension débute dès 1994, avec la création d'une zone verte à 4 francs (0,61 euros) de l'heure, destinée à mieux réguler l'usage de 1.100 places situées à l'ouest de l'hypercentre. La mise en place d'une zone tampon entre l'offre à vocation rotative et l'offre gratuite est ensuite étendue au nord et au sud de la zone orange, soit dans tous les secteurs où les effets de bord du stationnement payant ont amené, au détriment des activités et des résidents des espaces concernés, une saturation de la voirie. En 1996, alors que les tarifs de la zone verte, toujours limitée à deux heures de stationnement, passent à 5 francs de l'heure (0,76 euros), une nouvelle zone bleue à 4 francs la première heure (0,61 euros) et 10 francs pour trois heures (1,52 euros) est mise en place sur quelques grands axes. L'extension du stationnement payant se poursuit ainsi jusqu'à toucher 8.800 places en 1999, ce qui équivaut à un doublement des emplacements concernés en six ans.

Au passage, en ayant multiplié par deux les tarifs de la zone orange et le nombre total d'emplacements payants sans considération particulière pour le calendrier électoral, les autorités communales tendent à prouver qu'avant de constituer un risque politique, cette forme de régulation s'affirme comme une solution efficace pour assurer une plus grande accessibilité aux places de l'espace central. L'acceptabilité sociale d'une telle politique est néanmoins assurée par des exceptions au régime général, qui sont accordées à certains usagers : d'abord à ces électeurs en puissance que sont les résidents, puisque les automobilistes qui habitent dans les zones réglementées peuvent bénéficier sur la voirie proche de leur domicile d'un tarif préférentiel de 4 francs pour la demi-journée (0,61 euros) ou de 8 francs pour la journée (1,22 euros) ¹⁵⁷², sauf dans le cœur commerçant de la cité d'où l'on souhaite évacuer tous les véhicules faisant obstacle

¹⁵⁷⁰ Elle comprend alors 30 agents, puis 45 en 1998. Elle est aujourd'hui plafonnée à 50 agents.

¹⁵⁷¹ L'action de la nouvelle police du stationnement est surtout tournée vers les infractions au stationnement payant. En ce qui concerne le stationnement gênant en revanche, l'accent est mis davantage sur une campagne d'information et de sensibilisation et la répression reste peu virulente, et ce d'autant plus que la fourrière municipale n'est pas dotée de moyens très importants.

¹⁵⁷² Ce tarif résident équivaut à un franc (0,15 euros) de l'heure puisque toutes les zones de la commune sont payantes de 9h à 12h30 et de 14h à 18h30. En l'absence d'arrondissements comme à Lyon, la municipalité a défini 8 zones résidentielles qui doivent organiser en leur sein le stationnement de leurs résidents, afin que ce tarif n'ouvre pas un droit d'usage pour des déplacements internes à la commune. Il existe deux moyens pour bénéficier de ce tarif préférentiel : le plus ancien et le plus utilisé est un système de carte magnétique qui délivre grâce aux horodateurs un droit à stationner à la journée ou à la demi-journée ; depuis plus récemment, l'achat d'un PIAF, couplé avec un système de vignette, permet aux résidents qui le souhaitent de bénéficier d'une tarification au temps effectif.

au principe de rotation ; ensuite aux artisans et aux médecins qui ne paient, pour leur part, que 2 francs de l'heure (0,3 euros). Ces évolutions considérables, accomplies sur un laps de temps relativement court, dessinent une remise à niveau de l'organisation du stationnement public lillois, destinée à proposer un niveau de service qui convienne davantage à l'image et aux exigences de fonctionnement d'un centre métropolitain.¹⁵⁷³ Elles reviennent enfin à dépasser, au nom du principe d'efficacité, la crainte d'une sélection par l'argent qui, jusque là, imprégnait encore largement les pratiques publiques dans une région en crise, où encore une fois la motorisation tardive des ménages tendait à rester un symbole d'une ascension sociale souvent fragile – ce qui suffisait à justifier la faiblesse des entraves financières à l'utilisation de ce mode de déplacement.

Pour ce qui est des parcs de stationnement, les processus décisionnels au sein de la communauté urbaine de Lille tranchent radicalement avec les pratiques lyonnaises puisque les communes se sont vues re-déléguer cette compétence par convention, afin de renforcer la cohérence avec le stationnement sur voirie. Si les financements demeurent principalement communautaires, c'est donc la municipalité lilloise qui a la charge de décider des projets concernant son territoire, de négocier avec les éventuels opérateurs et de faire ensuite valider ces orientations par l'assemblée communautaire. L'économie générale du stationnement public en ouvrage se ressent logiquement de cet éclatement des responsabilités, si bien que les six parcs publics que compte la ville de Lille au début des années 90 sont avant tout le fruit de perspectives de rentabilité favorables ou d'opportunités du marché local. Le dernier en date, le parc de la Grand'Place ouvert en 1989, en est un excellent exemple : aux prises avec des difficultés importantes de stationnement dans le cœur de l'hypercentre, la municipalité a retenu un projet de parc souterrain sur ce site unique, réaménagé pour l'occasion, et a ainsi pu concrétiser une opération sans grand risque commercial en faisant appel, grâce au système de concession, à des financements privés.¹⁵⁷⁴ Cependant, les opportunités de ce type ne sont pas monnaie courante et en 1993, la ville n'offre aux automobilistes que 2.800 places de stationnement en ouvrage.

Les transformations de l'hypercentre, autour d'Euralille, contribuent alors à créer une nouvelle dynamique et, en se dotant des attributs d'un grand centre métropolitain, la municipalité lilloise adopte la réalisation d'un programme sans précédent de six nouveaux parcs, représentant 6.200 places.¹⁵⁷⁵ En même temps qu'elle réorganise son stationnement de surface, la ville voit donc plus que tripler son offre hors voirie, en étroite liaison avec de nouveaux équipements urbains porteurs d'une demande supplémentaire. Pour autant, cet effort, réalisé grâce à d'importantes contributions communautaires, ne satisfait qu'une partie des besoins et ne répond qu'imparfaitement aux défis de gestion globale du stationnement public. En effet, aussi considérable soit-il, l'accroissement de

¹⁵⁷³ Outre les comparaisons que l'on peut établir avec d'autres espaces centraux de grandes agglomérations françaises, la ville de Lille parvient ainsi à se démarquer du centre de Tourcoing qui, en 1995, proposait déjà trois zones de stationnement avec une zone rotative très performante à 4 francs (0,61 euros) de l'heure.

¹⁵⁷⁴ en l'occurrence ceux de GTM.

¹⁵⁷⁵ dont 3.000 pour la seule opération d'Euralille.

l'offre tend plutôt à se faire à l'est de l'hypercentre, dans la partie fortement renouvelée située à proximité du périphérique. Il obéit ainsi à une logique de répartition spatiale qui privilégie les besoins liés aux activités commerciales et économiques par rapport à ceux des résidents, ce qui est d'autant plus discriminatoire pour ces derniers que la "privatisation" du service public du stationnement¹⁵⁷⁶ semble avoir durablement occulté toute réflexion sur l'opportunité de programmes publics qui leur soient réservés. Enfin, si la SORELI a fait son apparition dans le stationnement en ouvrage, en reprenant deux parcs en affermage au début des années 90, la multiplicité originelle des exploitants¹⁵⁷⁷ et la diversité des contrats qui les lient à la collectivité¹⁵⁷⁸ continuent à poser des problèmes très concrets : confrontée à des différences de tarifs – qui oscillent entre 7 et 12 francs (1,07 et 1,83 euros) de l'heure¹⁵⁷⁹ – mais aussi d'horaires d'ouverture, l'offre publique souffre d'un manque de lisibilité générale ; quant à la politique d'abonnement, elle reste surtout affaire de gestion commerciale et se réduit principalement à proposer des prix élevés pour les parcs les plus rentables et des tarifs plus attractifs dans les ouvrages où la clientèle horaire est moins présente.¹⁵⁸⁰

En définitive, malgré les évolutions importantes de la dernière décennie, l'organisation du stationnement public lillois présente toujours des lacunes importantes, autant au niveau de la voirie que des parcs en ouvrage. Mais la principale déficience réside sans

¹⁵⁷⁶ Le comportement étonnamment peu coopératif de certains concessionnaires et l'opacité qui entoure plusieurs contrats de délégation de service public achèvent de convaincre de la réalité d'une situation où l'activité de construction et d'exploitation de parcs de stationnement pour le compte de la collectivité est considérée comme passée dans le domaine privé. Même les techniciens locaux admettent qu'il est aujourd'hui bien difficile d'avoir une vision claire des aspects financiers du stationnement public.

¹⁵⁷⁷ Outre la SORELI, qui s'occupe désormais du parc Rihour-Printemps après ceux du Nouveau Siècle et des Tanneurs, la CGST exploite les parcs Lille Europe, Euralille et Lille Grand Palais, SOGEPARC ceux d'Opéra et de République, GTM ceux de Grand'Place et du Peuple Belge, SCETA PARC celui de Lille-Flandres, tandis que le parc Lille-Gambetta constitue un ouvrage un peu à part, rattaché au centre commercial Champion. Néanmoins, les processus de fusion et d'acquisition auxquels n'a pas échappé l'activité de stationnement font que, désormais, la CGST, SOGEPARC et GTM sont regroupés au sein de VINCI Park, qui se présente comme le numéro un français du stationnement.

¹⁵⁷⁸ Les contrats d'affermage ou de concession laissent des marges de manœuvre très diverses aux exploitants, notamment au niveau de la fixation des tarifs. Certains prévoient même une totale liberté des prix pour le gestionnaire, à l'inverse par exemple de ceux beaucoup plus contraignants qui lient la SORELI à la ville.

¹⁵⁷⁹ pour la première heure. Car, ensuite, la dégressivité des tarifs, qui est un principe adopté par l'ensemble des ouvrages, amène une confusion encore plus importante. Ainsi, en 2000, des parcs qui proposent la première heure à 8 francs (1,22 euros) n'offrent pas tous le même tarif pour 10 heures de stationnement : aux 50 francs (7,62 euros) proposés par les parcs Nouveau Siècle ou Tanneurs (SORELI) répondent par exemple les 70 francs (10,67 euros) des parcs Lille-Europe et Euralille (CGST). Les tarifs ne se sont guère simplifiés depuis.

¹⁵⁸⁰ Les abonnements mensuels proposés dans les parcs publics varient ainsi du simple au double, en allant en 2000 de 450 francs (68,6 euros) pour le parc Peuple Belge à 900 francs (137,2 euros) pour le parc Grand'Place, qui peut compter sur une clientèle horaire très importante.

doute dans le manque de coordination entre les deux volets de l'offre publique. En dépit de la concentration des compétences à l'échelon communal, les objectifs habituels de distribution des usagers se heurtent en effet à l'incohérence des tarifs en vigueur, puisque le coût horaire maximal du stationnement sur voirie correspond environ au seuil inférieur des prix pratiqués dans les ouvrages publics. Pour capter le stationnement de moyenne et de longue durée, les parcs jouent alors sur une offre de tarif dégressif mais le coût des abonnements qu'ils proposent reste avant tout soumis à des préoccupations endémiques de rentabilité. La voirie compte pour sa part sur le respect des temps maximum d'usage pour organiser la courte durée mais, pour ce faire, doit encore espérer un renforcement de la surveillance.¹⁵⁸¹ Les efforts consentis depuis dix ans, s'ils se sont avérés efficaces en matière de développement quantitatif de l'offre publique, ne semblent donc pas être parvenus à assurer la cohérence interne nécessaire au bon fonctionnement de celle-ci. Ils se sont également effectués sans véritable considération de leurs implications en matière d'organisation des déplacements urbains. Autant de limites qui militent pour un meilleur encadrement des tarifs pratiqués par les sociétés concessionnaires mais aussi pour une maîtrise plus globale de la politique de stationnement par les pouvoirs publics. Durant les années 90, la municipalité lilloise a finalement développé une stratégie faisant la part belle à des enjeux de politique urbaine à court terme plutôt que de politique de déplacements à plus long terme. A la fin de la décennie, les parcs continuent à être utilisés d'abord par les pendulaires et de manière extrêmement marginale par les résidents. Mais le plus révélateur est sans doute que cette prééminence effective des premiers sur les seconds vaut aussi, même si c'est dans des proportions moindres, pour la voirie payante.¹⁵⁸² Lille fait alors partie de ces villes françaises à avoir accru leur offre publique de stationnement¹⁵⁸³ à destination d'automobilistes non résidents, avec l'espoir d'assurer ainsi le dynamisme commercial et le développement économique de leur hypercentre.

Depuis lors, le PDU a tenté de mettre un peu d'ordre dans ces pratiques en demandant notamment d'évaluer « la création ou l'agrandissement de parcs de stationnement en ville à l'aune de préoccupations multimodales ». Ce document stipule en effet qu'à présent, « préalablement à la décisions de création ou d'agrandissement d'un parc de stationnement en ville, on étudiera les possibilités d'amélioration de

¹⁵⁸¹ Les efforts en la matière ont déjà permis de faire passer le nombre d'heures payées dans la zone orange à 3 heures par place et par jour.

¹⁵⁸² Même si, dans le centre de Lille, le stationnement pour motif de travail est globalement plus important que celui lié au domicile (33% contre 25%), les parkings couverts payants offrent un déséquilibre criant entre ces deux types d'usages, qui représentent respectivement plus de 40% et environ 2% de leur fréquentation journalière, tandis que la voirie payante voit ses places se destiner à plus de 20% au premier et à moins de 10% au second (chiffres tirés de l'enquête ménages déplacements réalisée en 1998 dans la métropole lilloise).

¹⁵⁸³ en parcs et sur voirie. Pour cette dernière, il ne s'agit pas uniquement d'accroître l'offre de stationnement dans le temps en augmentant la rotation mais aussi dans l'espace. Habituellement considéré peu extensible par essence, le nombre de places de surface a en effet pu être accru, grâce à la mise en sens unique de certaines rues permettant d'implanter deux files de stationnement ou encore en autorisant le stationnement des véhicules à cheval sur la chaussée et le trottoir, par de simple lignes tracées un mètre devant ce dernier.

l'accessibilité par les transports collectifs. »¹⁵⁸⁴ Il préconise également de mieux gérer l'offre existante, notamment par « une harmonisation de la tarification entre les parkings en ouvrage et les emplacements sur voirie »¹⁵⁸⁵ et par de nouvelles formes de discrimination active entre les usagers. Mais, en l'absence de consensus politique sur la question¹⁵⁸⁶, les rédacteurs du PDU n'ont guère développé de projets d'action concrète en matière de stationnement public, préférant se concentrer sur d'autres outils de maîtrise des déplacements urbains davantage susceptibles d'être acceptés par les élus locaux. Rien d'étonnant donc à ce que ces préconisations n'aient guère fait bouger les choses : si la décision de la mairie de Lille d'accroître en 2002 les coûts du stationnement sur voirie¹⁵⁸⁷ se réclame du PDU, « afin de favoriser l'utilisation de tous les transports, autres que le véhicule personnel », sa faible portée est reflétée par son incapacité à dépasser les tarifs pratiqués dans les parcs ; quant au jalonnement dynamique des ouvrages lillois, réalisé en 2003 comme à Lyon, en renseignant les automobilistes sur les capacités d'accueil des parcs publics de l'hypercentre, il entend favoriser leur accès et optimiser leur utilisation, deux ambitions qui ne sont pas exemptes de toute ambiguïté au regard de la politique de déplacements.

Il faut dire que, contrairement à Lyon, les perspectives contestataires ne sont pas favorisées par l'organisation actuelle des responsabilités dans la métropole lilloise. Le renouveau de la régulation publique pâtit encore d'un important déficit d'expertise, que ce soit au niveau de la commune – qui n'a pas étoffé ses services pour exercer les compétences qui sont les siennes, autrement qu'en matière de police du stationnement – ou de la communauté urbaine – qui, en se dessaisissant de sa tutelle stratégique sur les parcs, a eu tendance à se désintéresser de ces questions dont la gestion est éclatée entre différents services. Peu aidés par des concessionnaires placés en situation de concurrence exacerbée et dont la préoccupation principale a été, dans ces conditions, de protéger ou d'élargir leur marché, les pouvoirs publics lillois se sont eux aussi tournés vers la solution SEM, avec l'espoir qu'elle leur permette de se réapproprier une certaine maîtrise stratégique de l'outil stationnement. Mais, même si elle a déjà contribué au développement d'une expertise technique locale, la SORELI doit encore, pour concrétiser cet espoir, élargir son champ d'action et attendre pour cela le renouvellement des contrats de concession des parcs existants, qui constituera à n'en pas douter une étape décisive pour l'avenir de la régulation du stationnement public lillois.¹⁵⁸⁸ Car, tant qu'une solution à l'émiettement actuel de la gestion des infrastructures ne sera pas trouvée en dehors de ce que peut proposer l'intégration de différentes sociétés concessionnaires dans un grand

¹⁵⁸⁴ Communauté Urbaine de Lille, Direction Générale des Services Opérationnels, 1999, op.cit., p.48.

¹⁵⁸⁵ *ibid.*, p.22.

¹⁵⁸⁶ que ce soit sur Lille mais aussi entre les trois pôles de l'agglomération qui ont développé des pratiques et des stratégies différentes en matière de stationnement public.

¹⁵⁸⁷ Le coût d'une heure de stationnement sur voirie est portée à 1,5 euro (10 francs) en zone orange et à 0,75 euro (5 francs) en zone verte, tandis que la zone bleue est intégrée à la zone verte. Pour les résidents, le coût d'une journée de stationnement passe également à 1,5 euro (10 francs).

groupe privé comme VINCI Park, il apparaît hautement improbable de voir le stationnement public accéder à des stratégies de contestation du territoire de l'automobile. A cet égard, l'inscription de la SORELI dans ce champ auquel elle n'était initialement pas destinée pose dès aujourd'hui la question d'une reconcentration des pouvoirs, question qui malgré l'enracinement lillois de la SEM¹⁵⁸⁹ transcende les limites communales. Indirectement, en prenant en charge l'élaboration de l'observatoire du stationnement que la CUDL doit mettre en place à l'échelle de l'agglomération, le nouvel exploitant de deux parcs et du stationnement payant de surface sur Lille témoigne de l'intérêt qu'il peut y avoir à faire remonter, au moins partiellement, ces questions à l'échelon communautaire. Il n'en apparaît pas moins clairement que l'intégration du stationnement dans une approche stratégique de la politique de déplacements à l'échelle de l'agglomération constitue une vision qui reste encore en avance sur les mentalités politiques locales.

A Stuttgart, l'impossible substitution de l'autofreie Stadt¹⁵⁹⁰ à l'autogerechte Stadt¹⁵⁹¹

En Allemagne, Stuttgart est réputée pour être une des villes qui compte le plus de places de stationnement public dans son centre. Si cette réputation est justifiée, c'est que, dès les années 50, les autorités municipales ont non seulement considéré que l'exigence de modernité d'une cité en reconstruction passait obligatoirement par la production d'un territoire pour l'automobile mais qu'elles ont également eu le sentiment que le centre était menacé de déclin, s'il n'offrait pas suffisamment de stationnement aux véhicules particuliers.

Aux 45 parcs qu'il est alors prévu de réaliser viennent d'ailleurs s'adjoindre, dans le second volet du *plan général de transport* de 1962 (*GVP II*), de nouveaux projets en

¹⁵⁸⁸ Ce n'est pas avant dix ans que les prochains délégués de service public devraient être remis sur le marché. En dépit de son statut de SEM de la ville de Lille, la lutte promet néanmoins d'être âpre pour la SORELI qui va se trouver confrontée à de grandes entreprises décidées à conserver leur "part du gâteau". Déjà, les premiers contrats d'affermage des parcs Nouveau Siècle et Tanneurs attribués à la SORELI a valu à la SEM d'être déferée devant le tribunal administratif : en raison de l'absence de gros travaux à réaliser, ce dernier a alors réduit à 12 ans la durée des contrats, qui portaient initialement sur 30 ans. Puis, le nouveau géant français du stationnement, Vinci Park, a réussi à racheter le contrat du parc Tanneurs pour l'agrandir, avant de sécuriser en 2003 ceux qu'il détenait pour les parcs Euralille (14 ans), Peuple Belge (50 ans) et Grand Place (45 ans).

¹⁵⁸⁹ La SEM communale n'est en effet présente dans aucune autre ville de l'agglomération. Excepté Lille, où la gestion du stationnement public fait appel à une vaste mosaïque d'acteurs, les autres pôles de la conurbation font d'ailleurs apparaître des positions monopolistiques incluant une exploitation conjuguée des parcs et de la voirie : à Tourcoing, c'est la CGST qui gère l'ensemble du stationnement public, tandis qu'à Roubaix la ville a choisi la SEM du Versant Nord-Est (devenue SEM de la Ville renouvelée de Tourcoing) et plus particulièrement PARCOGEST, son département spécifique chargé du stationnement, comme unique prestataire de service.

¹⁵⁹⁰ ville libérée de l'automobile.

¹⁵⁹¹ ville auto-dirigée ou auto-gouvernée.

élévation (*Parkhaus*) ou en souterrain (*Tiefgarage*), afin de proposer au total un programme de 58 ouvrages et de plus de 20.000 places. A l'époque, la réalisation de ce programme apparaît certes ambitieuse mais aussi singulièrement insuffisante, dans la mesure où les projections alarmantes sur lesquelles s'appuie la planification considèrent que l'offre ainsi produite, ajoutée au stationnement privé et sur voirie, ne parviendra à satisfaire que la moitié des besoins de l'hypercentre, estimés à 62.000 places. Si la réponse de la collectivité ne sera finalement pas à la hauteur des ambitions du *GVP II*, les années 60 et 70 n'en constituent pas moins deux décennies de construction intensive, qui voient l'hypercentre ¹⁵⁹² se doter d'une trentaine d'ouvrages de stationnement – dont plus de vingt en souterrain – pour offrir plus de 11.000 places en 1983, contre 1.800 en 1962. Cet effort est en fait largement réparti entre plusieurs partenaires, publics évidemment comme la municipalité ou le Land qui cherchent à équiper en stationnement la ville tout autant que les grands équipements et administrations publics, mais aussi privés, qu'ils soient opérateurs de stationnement ou qu'il s'agisse des grands magasins du centre (Karstadt, Kaufhof, Horten, Breuninger...) qui adjoignent fréquemment un parc à leur surface de vente. D'un point de vue spatial, ces ouvrages se concentrent sur un territoire très restreint, à proximité du city-ring, de part et d'autre de l'anneau routier. On trouve de nombreux parcs souterrains à l'intérieur même du ring, où l'espace est le plus rare et le plus recherché, mais cette politique donne également à voir des voisinages originaux à l'extérieur du ring, entre par exemple deux des premiers silos automobiles de l'hypercentre et l'église médiévale *Leonhardskirche*. Cette offre, qui est en soit plus ouverte au public que strictement publique, parvient alors, grâce à la mobilisation extrêmement forte de capitaux privés, à suivre peu ou prou le rythme soutenu d'augmentation de l'offre purement privée. ¹⁵⁹³

En revanche, comme à Lille, les modalités de création et d'exploitation de ces ouvrages en interdisent une gestion réellement globale et ne permettent pas d'en faire l'instrument de régulation publique qu'ils ont vocation à être au service des collectivités locales. Parmi les éléments symptomatiques de cette déficience, on retrouve bien sûr la diversité des tarifs et des horaires d'ouverture, mais également les difficultés de mise en place d'une stratégie unifiée de régulation du stationnement selon l'usage, ainsi qu'une utilisation sous-optimale de l'offre existante. La tarification des ouvrages peut ainsi varier du simple au double, en proposant des prix allant de 2 à 4 DM (1 à 2 euros) pour la première heure : les tarifs les plus modiques sont souvent offerts par les parcs liés aux grands magasins, afin de capter la clientèle, mais s'accroissent généralement à partir de la deuxième ou troisième heure, pour favoriser la rotation et ne pas subventionner un stationnement de longue durée qui déborderait les intérêts directs de ces commerces ; à l'inverse, les parcs les plus chers mettent généralement en place des tarifs dégressifs destinés à affirmer une vocation d'accueil davantage tournée vers des usagers de plus longue durée. Ces offices différents tendent à être renforcés par la diversité des horaires d'ouverture. En effet, seule une dizaine d'ouvrages fonctionne en continu, tandis que les

¹⁵⁹² plus exactement le périmètre administratif de Stuttgart-Mitte.

¹⁵⁹³ En 1983, dans l'hypercentre, l'offre privée représente 53% de l'offre totale de stationnement et l'offre publique 47% (dont 30% pour les parcs).

autres ferment la nuit voire en soirée, ainsi que le dimanche fréquemment. De ce fait, la plus grande partie de l'offre apparaît plus orientée vers les visiteurs réguliers et occasionnels de l'hypercentre que vers les résidents. En outre, même si les tarifs semblent dissuasifs, on peut penser que ces parcs accueillent un certain nombre de pendulaires¹⁵⁹⁴ et contrarient ainsi les objectifs de la politique de déplacements. C'est pourquoi les autorités municipales se sont attelées dans les années 80 à organiser une meilleure gestion de cette offre. Les besoins globaux ont été eux-mêmes revus à la baisse¹⁵⁹⁵, en tablant sur un report important des pendulaires vers les transports collectifs et en intégrant une préférence accrue envers le stationnement de courte durée, que l'on estime toujours indispensable à la vitalité des centres de quartier. Cependant, si les pouvoirs publics parviennent alors à freiner la réalisation de nouveaux parcs dans l'hypercentre¹⁵⁹⁶, ils ne contrôlent que faiblement l'affectation, vers les besoins qu'ils jugent prioritaires, d'une offre existante éclatée entre différents exploitants. Ils essaient donc d'optimiser, au moins d'un point de vue quantitatif, son utilisation en mettant en place, à la fin des années 80, un système de balisage dynamique (*Parkleitsystem*) des ouvrages disséminés aux abords du city-ring.¹⁵⁹⁷ Ce système d'information en temps réel, en renseignant les automobilistes sur le nombre de places effectivement libres dans chaque parc, est censé favoriser une répartition plus équitable des véhicules et limiter la circulation de recherche de stationnement. Si les indications données par les panneaux dynamiques ne paraissent guère avoir changé les habitudes des usagers, qui restent fréquemment attachés à un parc particulier, elles semblent en revanche avoir contribué à réduire la pénétration intempestive des automobilistes en quête de place, dans les zones comprises à l'intérieur du city-ring.

Mais c'est sans doute l'arrivée d'un nouvel opérateur de stationnement public, la

¹⁵⁹⁴ Malheureusement, nous ne disposons pas de statistiques sur la proportion de pendulaires présents dans les parcs publics de l'hypercentre. Les seules données disponibles concernent le stationnement de longue durée et ne peuvent être utilisées sans risque. En effet, la dernière étude municipale complète sur le stationnement (Stadtplanungsamt Landeshauptstadt Stuttgart, *Parken in der Innenstadt – Zählungen 1978-1983*, 1985), fait état de 16.600 places de longue durée proposées dans l'hypercentre en 1977, dont 70% s'adressent aux pendulaires et 30% aux résidents. Mais, même si l'on sait que 3.400 places sont alors ouvertes au stationnement longue durée dans les parcs, il est impossible de dire si la proportion des catégories d'usagers qui en profitent reste similaire aux taux globaux.

¹⁵⁹⁵ En 1983, de nouvelles recherches considèrent que le nombre de places "nécessaires" pour l'hypercentre se situent aux alentours de 36.000 places. Or, l'offre totale, privée et publique, n'est à l'époque pas loin d'atteindre ce chiffre.

¹⁵⁹⁶ Il n'existe, semble-t-il, aucune statistique communale fiable sur l'évolution du stationnement depuis 1983. L'évaluation que nous avons réalisée se fonde sur la comparaison de la brochure *Parken in Stuttgart*, publiée en avril 1984 puis réactualisée en octobre 1992. Le recensement des ouvrages qui y est proposé dévoile un peu moins de 1.000 nouvelles places dans l'hypercentre et environ 1.500 places supplémentaires dans les centres de quartier des autres secteurs communaux en 1992.

¹⁵⁹⁷ Ce balisage dynamique est testé entre 1988 et 1990 sur un certain nombre de parcs puis est étendu aux autres ouvrages de l'hypercentre, à condition que les exploitants de ces derniers en assument les frais de raccordement. En 1996, il intègre 26 parcs, soit près de 8.000 places et prévoit de s'étendre à l'ouest de l'hypercentre dans le secteur de la *Liederhalle*. Lyon et Lille viennent juste de se doter de tels systèmes.

Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg mbH. (PBW), qui est porteuse ces dernières années des plus nettes avancées vers une régulation intégrant mieux les questions de déplacements urbains. Depuis 1994, cette S.A.R.L. contrôlée par le *Land* exploite les parcs de stationnement des administrations régionales, des établissements d'enseignement supérieur et de tous les équipements dépendants de l'État régional. Son apparition dans la gestion de ces dispositifs de stationnement public vise à rompre avec les pratiques anciennes, qui se contentaient de les administrer, et à développer leur exploitation. En ouvrant notamment à de nouveaux clients des places auparavant réservées à l'administration, la *PBW* cherche à s'inscrire dans une problématique attentive aux questions de déplacements et d'environnement mais aussi à assurer une meilleure rentabilité à des équipements parfois fortement sous-utilisés. Cette ambition, qui n'est pas forcément sans contradictions, n'entend participer ni à la constitution d'une "*autogerechte Stadt*" ni à celle d'une "*autofreie Stadt*"¹⁵⁹⁸, mais se veut porteuse d'une utilisation raisonnable de la voiture tentant de concilier qualité de vie urbaine et accessibilité des centres-villes. Sans mener pour l'instant de réelle contestation à l'égard du territoire de l'automobile, la *PBW* répond donc à un besoin qui s'est révélé commun aux trois villes de notre étude, celui d'organisations susceptibles de promouvoir une approche plus stratégique des usages du stationnement public. La principale différence est ici que cet exploitant ne dépend ni de la commune ni de l'agglomération ni même de la région urbaine, mais est un outil contrôlé par le *Land* et qui reste à ce titre relativement "hors-champ" par rapport à la définition de la politique municipale. Or, si cette dernière souscrit globalement à la stratégie d'exploitation des espaces de stationnement existants que la *PBW* tente de mettre en œuvre à son niveau, elle répond toujours largement par ailleurs aux exigences du marché. Car, dans ce centre métropolitain soumis à un processus de renouvellement urbain, investisseurs immobiliers comme opérateurs privés de stationnement restent à la recherche de sites pour accueillir des ouvrages susceptibles de satisfaire des besoins ponctuels émergents ou de ravir des parts de marché à la concurrence. Entre 1992 et 1997, ce sont ainsi près de 3.000 nouvelles places qui, selon une estimation personnelle¹⁵⁹⁹, sont venues grossir dans l'hypercentre une offre déjà pléthorique et sous-utilisée. Même si la municipalité tend pour sa part à orienter ses subventions vers la construction d'emplacements destinés aux résidents, elle ne semble donc guère en mesure d'enrayer ce mouvement de développement de l'offre "publique" porté par le secteur privé.¹⁶⁰⁰

Dans ce cadre général, le stationnement sur voirie tend à acquérir une fonction spécifique. Contrairement aux parcs en ouvrage, il a d'abord vu son importance décroître dans l'hypercentre, notamment avec l'aménagement des rues piétonnes qui a conduit à réduire significativement le nombre de places en surface.¹⁶⁰¹ Surtout, au début des années 80, ces places proposaient un fonctionnement peu rotatif, en offrant quasiment

¹⁵⁹⁸ La *PKW* considère en effet que cette seconde proposition reviendrait à privilégier des objectifs écologiques au détriment des besoins économiques des habitants et des visiteurs et à tomber ainsi, par rapport aux politiques antérieures, dans une sorte d'excès inverse (pour lire la "profession de foi" de cette société : <http://www.pbw.de>).

¹⁵⁹⁹ estimations fondées sur la comparaison entre la mise à jour de 1992 de la brochure précitée *Parken in Stuttgart* et le recensement établi en novembre 1997 par le site <http://www.easyticket.de/Wo/parkplaetze.htm>

autant d'emplacements de longue durée que les parcs de stationnement public.¹⁶⁰² Si une partie du stationnement de courte durée est effectivement captée par les ouvrages des grands magasins, cette situation tenait aussi à la régulation mise en place sur voirie. En effet, le développement du stationnement payant s'est effectuée de manière relativement lente, pour se substituer progressivement au contrôle de durée par disque horaire. A la fin des années 90, si la voirie a nettement gagné en rotation en même temps qu'il est devenu plus coûteux d'y stationner, ses grilles tarifaires ne se différencient guère de celles en vigueur dans les parcs et proposent d'ailleurs la même fourchette : les prix horaires de la zone la plus centrale atteignent 4 DM (2 euros), tandis que ce sont 2 DM (1 euro) qui sont exigés dans les autres secteurs. Encore une fois, dans la mesure où elles ne maîtrisent qu'incomplètement les tarifs pratiqués dans les parcs, les autorités locales comptent sur le respect des durées maximales de stationnement – respectivement une heure et trois heures – pour affirmer la vocation de courte durée de l'offre de surface. Cette vocation n'est cependant pas intégrale et les exceptions, si elles n'ont rien d'original, sont ici particulièrement marquées. Elles tiennent évidemment pour l'essentiel aux avantages accordés aux résidents. « Depuis une dizaine d'années, des arrêtés autorisant les communes à régler le stationnement en faveur des résidents ont été introduits dans la législation routière allemande, et ce, sous la pression des communes. Indépendamment du stationnement payant, seuls les véhicules dotés d'un macaron accordé uniquement aux résidents – avec quelques exceptions – et moyennant le paiement d'un droit modique, sont autorisés à stationner sur les emplacements réservés dans un quartier donné. (...) Cette mesure est considérée en Allemagne comme un élément de réponse important aux objectifs d'urbanisme d'améliorer "l'environnement de l'habitat" en maintenant et même en accentuant la fonction résidentielle du centre »¹⁶⁰³ avec un minimum d'investissements. Instaurée dans quatre quartiers de Stuttgart¹⁶⁰⁴,

¹⁶⁰⁰ Dans le cadre de la réhabilitation des anciennes usines Bosch à l'ouest de l'hypercentre (complexe *Bosch-Areal* inauguré en juin 2001 et qui comprend des bureaux, des logements, des magasins, un hôtel, des bars, des restaurants, une discothèque, une salle de sport, un cinéma, une maison municipale de la littérature et un centre de congrès), le conseil municipal a accordé une subvention de 1,5 millions de DM (plus de 760.000 euros) pour la construction d'un parc de stationnement souterrain. Mais cette participation, qui doit couvrir la réalisation de 200 places sur les 400 prévues, a été soumise dès l'origine à l'intégration de logements dans le projet de reconstruction. D'abord réticente à cette idée, la société Walter Fink KG, en charge de l'opération, a finalement dû se plier à cette exigence, à l'issue d'un bras de fer avec le conseil municipal qui menaçait de supprimer purement et simplement la subvention. Dans d'autres circonstances en revanche, comme celle du centre commercial intégré au programme Stuttgart 21, il semble que la municipalité ait été amenée à céder à la pression de l'investisseur, en autorisant la création de 3.000 nouveaux emplacements de stationnement pour les seuls besoins de cet équipement, alors que c'est le nombre de places qui était initialement prévu pour l'ensemble du bloc A1 de ce projet de réaffectation des emprises ferroviaires situées en plein centre-ville.

¹⁶⁰¹ Elles sont passées entre 1971 et 1977 de 9.200 à 5.700 dans l'arrondissement de *Stuttgart-Mitte*. Outre la mise en place des rues piétonnes, les modifications du plan de circulation et d'autres opérations touchant au réaménagement des espaces publics expliquent cette baisse importante.

¹⁶⁰² En 1983, toujours dans le périmètre de l'arrondissement central de *Stuttgart-Mitte*, la voirie offre 3.400 places de stationnement de longue durée (soit 16% de l'offre globale de longue durée), contre 3.800 (18%) pour les parcs publics, alors que la première représente 17% de l'offre totale de stationnement et les seconds 30%. Ces proportions s'équilibrent encore davantage si l'on intègre le stationnement interdit à la voirie, puisque l'on compte alors 3.820 places de longue durée en surface.

elle y organise de 10h à 23h la réservation des places en surface pour les résidents. Outre que cette disposition exclut alors tout autre usager, la taxe à acquitter pour pouvoir en profiter est très avantageuse par rapport aux forfaits résidentiels mis en place en France sur voirie, même si, avec 60 DM (30,7 euros) à l'année, elle atteint dans la capitale souabe le seuil maximum défini par le ministère fédéral des transports.¹⁶⁰⁵ C'est en tout cas une mesure qui est porteuse pour Stuttgart de nouvelles modalités de gestion des conflits d'usage, accordant la priorité à un objectif d'habitabilité de la zone dense notamment dans les quartiers mixtes proches de l'hypercentre qui subissent une pression croissante en matière de stationnement.¹⁶⁰⁶ Et, si elle est encore utilisée parfois avec parcimonie par des autorités municipales attentives à préserver un certain équilibre entre riverains et visiteurs¹⁶⁰⁷, elle apparaît d'autant plus emblématique de l'évolution actuelle qu'elle s'inscrit dans une philosophie plus générale, énoncée par le *plan pour la qualité de l'air (Luftreinhalteplan)* du *Land* et visant à libérer les zones résidentielles des places de courte durée sur voirie pour y limiter la circulation de recherche de stationnement.

Laborieusement mais ostensiblement, il s'esquisse ainsi une certaine forme de destination de l'offre publique de stationnement prise dans sa globalité. Cette destination accorde une attention particulière à des besoins résidentiels il est vrai particulièrement importants. Considérée comme la solution la moins coûteuse pour répondre à cette demande, la voirie va jusqu'à être ponctuellement réservée aux résidents. Par ailleurs, ces derniers commencent à bénéficier, en plus d'ouvrages publics de stationnement qui leur soient destinés, de parcs en surface aménagés sur des espaces publics hors voirie. Parallèlement, de nombreux parcs en ouvrage cherchent à élargir leur champ d'action et

¹⁶⁰³ P. GOUT, "Modérer la circulation : les politiques allemandes, expériences et évaluations", in B. Duhem, J.L. Gourdon, P. Lassave, S. Ostrowetsky *Villes et transports*, Tome 1, Actes du séminaire 1991-1992, disponible sur le site <http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/datas/docs/ouvr1/sommaire.htm>

¹⁶⁰⁴ tous à l'est du centre historique, dans le secteur de Stöckach, de Stitzenburg, de Heusteig et, plus récemment, de Kerner. Pour Heusteig, la réservation de places pour les résidents s'est même accompagnée d'une quasi-privatisation de la voirie de desserte, par l'intermédiaire d'un système de barrières interdisant l'accès nocturne au quartier à tout autre usager que les habitants munis d'un émetteur.

¹⁶⁰⁵ La fourchette tarifaire établie pour cette mesure est de 20 à 60 DM (10,2 à 30,7 euros) par an. La municipalité de Stuttgart propose également des forfaits valables pour trois mois, six mois ou deux ans.

¹⁶⁰⁶ Le secteur hypercentral encadré par le city-ring peut d'autant plus se permettre d'organiser une rotation forte sans contrepartie que son caractère résidentiel est relativement peu marqué. En revanche, les quartiers adjacents à vocation résidentielle ou mixte (habitat-activités) se voient dans l'obligation de trouver des solutions pour maintenir leur habitabilité face aux effets de bord liés aux activités de l'hypercentre, à la généralisation du stationnement payant et à la croissance de la motorisation.

¹⁶⁰⁷ Ainsi, le quartier ancien (et largement préservé) situé à l'ouest de l'hypercentre autour de la *Liederhalle* attend depuis longtemps l'introduction de mesures en faveur des résidents sur voirie, une demande qui s'est accrue de la part des habitants depuis l'ouverture de la *Bosch-Areal* qui a généré un nouveau trafic de recherche de stationnement de la part des visiteurs notamment en soirée. Mais, en juin 2001, la proposition des écologistes de répondre favorablement à cette attente n'a pas trouvé de majorité au conseil municipal.

leur clientèle en prolongeant leur durée d'ouverture, en proposant des tarifs nocturnes plus attractifs ou encore en travaillant sur le confort et la sécurité, avec par exemple la réservation des places les plus facilement accessibles aux femmes. Quant à l'ouverture de l'offre publique aux pendulaires, elle tend à être limitée par l'augmentation des coûts de stationnement¹⁶⁰⁸, ainsi que le préconise à nouveau un *plan régional des transports* certes peu contraignant en la matière. Pour autant, il apparaît que la régulation du stationnement public souffre encore d'un manque d'unité et de coordination qui en fait un maillon faible dans la définition et l'application d'une politique globale des déplacements urbains. Ainsi, « comment développer une stratégie multi-modale de déplacements lorsque des acteurs privés contrôlent un maillon de la chaîne et (...) ne répondent qu'à leur propre logique économique ou sectorielle ? »¹⁶⁰⁹ Dans un contexte métropolitain où les responsabilités publiques restent essentiellement communales, cette difficulté se trouve encore renforcée ici par l'attachement toujours palpable de la municipalité de Stuttgart à une doctrine implicite considérant les ressources de stationnement public, quelles qu'elles soient, comme une condition de sauvegarde de la ville dense.¹⁶¹⁰

Outre l'épineuse question de l'immixtion des intérêts privés dans les modes de régulation publique¹⁶¹¹, les observations faites à Lille et à Stuttgart posent le problème de l'échelle d'exercice des compétences en matière de stationnement et amènent à s'interroger sur l'éventualité d'un lien entre des productions territoriales trop locales et des contestations étriquées ou timorées. S'il apparaît que « les problèmes de stationnement se posent principalement dans les parties centrales et les plus anciennes des villes »¹⁶¹², la politique de stationnement menée dans ces zones urbaines denses a des implications

¹⁶⁰⁸ Outre l'extension de la réglementation de courte durée sur voirie, avec un tarif de 2 euros pour une heure de stationnement, les prix pratiqués par les parcs de stationnement de l'hypercentre tendent à s'harmoniser à la hausse, autour de 1,8 à 2 euros la première heure (11,8 à 13,1 francs), même s'ils continuent généralement à proposer des tarifs dégressifs par la suite.

¹⁶⁰⁹ P. BELLI-RIZ, 2001, op.cit., p.14.

¹⁶¹⁰ Jürgen Beck, maire adjoint chargé de l'environnement, de la sécurité et de l'ordre public depuis 1990, traduit d'ailleurs parfaitement cette philosophie dans ses propos : « une pénurie sévère de stationnement public ne sert ni l'intérêt de la ville, ni celui des citoyens. Qui déplore l'exode urbain et ne souhaite plus favoriser les centres commerciaux qui envahissent les espaces verts de la périphérie, ne doit pas en oublier les raisons » (traduction personnelle de J. Beck, "Die Zukunft des Autoverkehrs in Stuttgart", in *Stuttgarter Forum – Die Stadt, das Auto, die Umwelt*, Vorträge 1994, p.13). Ce qui revient à affirmer, sans crainte de la contradiction, qu'accueillir les automobiles dans le noyau urbain central concourt à maintenir l'attractivité de la zone dense et donc son potentiel à être desservi efficacement par les transports collectifs.

¹⁶¹¹ On assiste actuellement à la constitution de grands groupes privés qui cherchent en quelque sorte à proposer aux collectivités une ville "clés en main" en développant des compétences de gestion qui intègrent toute la palette des services urbains. VINCI est de ceux-là : après la prise de contrôle de CGST-SOGEPARC en 1997, la société fusionne en 2000 avec le groupe GTM pour créer un département spécialisé dans le stationnement, VINCI-Park qui, avec plus de 700.000 places gérées en France et dans le monde, s'affirme aujourd'hui comme le leader européen du stationnement et comme le numéro un mondial du stationnement en concessions. Le numéro deux sur le marché français du stationnement est l'Européenne de stationnement, filiale d'INEC qui est le holding français du groupe FABRICOM (qui constitue lui-même l'essentiel de l'unité opérationnelle "Installations Techniques et Services Collectifs" du groupe industriel belge TRACTEBEL).

beaucoup plus larges et « revêt une importance cruciale par ses effets sur la dynamique du développement urbain, sur l'attractivité des centres et sur les conditions de déplacements dans l'ensemble de l'agglomération. »¹⁶¹³ A cet égard, la concentration des compétences à l'échelon communal est donc porteuse de limites évidentes. Elles tiennent aux difficultés à renoncer à satisfaire l'ensemble des demandes indifférenciées des automobilistes à l'échelle d'un territoire restreint¹⁶¹⁴ et à faire valoir les intérêts spécifiques liés à la régulation d'une mobilité urbaine qui, quant à elle, ignore les frontières administratives.

Aujourd'hui en France, la loi SRU semble devoir faire évoluer le stationnement vers un pouvoir d'agglomération, notamment en prescrivant la compatibilité des décisions de police des maires avec les orientations du PDU. Pour autant, les résistances à un transfert des responsabilités vers les structures supracommunales sont encore importantes, y compris là où cette organisation des pouvoirs a été partiellement réalisée. Ainsi, à Lyon, plusieurs élus locaux semblaient encore tentés il y a peu par l'idée de faire redescendre la charge des parcs de stationnement au niveau des communes¹⁶¹⁵ : l'unicité de gestion du stationnement public que cette proposition semblait soutenir masquait en réalité des motivations multiples, qu'il s'agisse de solutionner des problèmes légaux¹⁶¹⁶, de pousser les instances municipales à s'investir financièrement dans la

¹⁶¹² CERTU, CNISF, op.cit., p.28. Certes, le stationnement payant sur voirie tend à gagner de nouvelles communes (dans l'agglomération lyonnaise, il est présent notamment à Villeurbanne, Oullins, Caluire, Ecully, Sainte-Foy, Tassin, Francheville...) mais c'est sur le territoire de la ville-centre que les choix se révèlent les plus décisifs et c'est d'ailleurs là que se concentrent de manière quasi exclusive la création de parcs publics.

¹⁶¹³ J. VIVIER, op.cit., p.8.

¹⁶¹⁴ Cela ne signifie pas que les communes n'expriment pas une certaine priorité dans les demandes de stationnement qu'elles souhaitent satisfaire, comme en atteste la montée des préoccupations liées au stationnement résidentiel. Seulement, elles souscrivent beaucoup plus rarement à une volonté de limitation de l'offre de stationnement, qui exige de sélectionner les usagers de l'automobile que l'on désire accueillir.

¹⁶¹⁵ En 1999, Christian Philip a en effet annoncé que l'exécutif communautaire songeait à transférer (comme à Lille) les compétences en matière de parcs de stationnement de la communauté urbaine vers des communes qui ne seraient plus « dépouillées de leurs prérogatives », en justifiant ainsi cette intention : « il me semble normal que les maires, qui ont la responsabilité de la gestion du stationnement de surface, puissent aussi maîtriser le stationnement des parkings. Cela permet une véritable politique du stationnement au niveau communal, même si la communauté urbaine peut apporter des subventions dans certaines opérations » (in *Le Progrès*, Vendredi 12 Février 1999).

¹⁶¹⁶ La gestion commune par LPA du stationnement sur voirie – de compétence communale – et en parcs – de compétence communautaire – est en effet apparue, aux yeux de la Chambre Régionale des Comptes, comme une source potentielle d'irrégularité. Car, si la rémunération de l'activité de prestataire de service de LPA pour le stationnement sur voirie constitue une contribution financière « de la ville aux résultats de l'exploitation des parcs de stationnement prise dans son ensemble [qui] n'est pas en soi anormale », le fait que les deux activités relèvent d'autorités compétentes différentes obligent à veiller à ce que « la rémunération versée par la ville à la société prestataire de service soit l'exacte contrepartie financière d'un service rendu par celle-ci, étant observé que l'allocation d'un fonds de concours à la communauté urbaine pour la construction de parcs lui incombant, s'avérerait irrégulière » (1998, op.cit., p.7).

réalisation d'ouvrages dont elles sont fortement demandeuses¹⁶¹⁷ ou encore, pour des édiles qui restent élus à l'échelon communal, de se réapproprier un levier stratégique qu'ils savent extrêmement sensible. Quoi qu'il en soit, la définition d'une stratégie globale en matière de stationnement peine encore à l'évidence à s'imposer à l'inertie des champs politiques urbains. Si bien que, dans la sphère publique, en demeurant un domaine aux compétences partagées, aux responsabilités émiettées et aux interlocuteurs éclatés, « le stationnement n'a [toujours] pas de tuteur désigné. »¹⁶¹⁸

Finalement, la régulation publique du stationnement se trouve confrontée à une des dialectiques fondamentales du territoire de l'automobile, qui est d'être autant porteur d'enjeux de proximité que d'enjeux globaux. Pour indiquer en quoi ce pan du territoire de l'automobile reste tributaire de mécanismes locaux, « rappelons qu'en France une voiture reste en moyenne pendant 95% du temps à l'arrêt et que l'offre de stationnement doit de ce fait s'adapter très directement à la taille du parc (et non à la circulation), en suivant sa répartition géographique. »¹⁶¹⁹ Mais, pour chaque nouveau véhicule possédé, ce n'est pas une seule place qui tend à se créer mais plusieurs répondant aux différents temps de son usage et éclatés sur les divers lieux de fréquentation de son propriétaire.¹⁶²⁰ Si la croissance de la motorisation semble alors devoir s'accompagner d'une obligation d'extension de l'espace de stationnement, il convient donc de se demander où et dans quelle proportion celle-ci doit s'effectuer. Ce sont ces paramètres liés au calibrage et à la localisation des emplacements de stationnement qui, au-delà de la possession d'une automobile qui apparaît désormais comme une norme sociale dominante, permettent ou non d'introduire des contestations d'usage. Car le stationnement a vocation à tenir une place essentielle dans l'avènement d'un modèle social désireux d'instaurer la commodité de posséder une voiture particulière mais également la liberté de choisir de ne pas s'en servir. Or, pour concrétiser le second terme de cette proposition, un dernier élément nous semble offrir des arguments intéressants : ce sont les parcs relais.

¹⁶¹⁷ Le programme de construction de parcs de stationnement lancé à la fin des années 90 par le Grand Lyon a déjà dû composer avec une demande de réalisation d'équipements de moins en moins rentables. A cette occasion, la communauté urbaine a alors envisagé de faire participer les communes devant accueillir les nouveaux ouvrages aux éventuelles subventions d'équilibre nécessaires à leur construction. Néanmoins, compte tenu des compétences définies par la loi, cette participation est apparue juridiquement délicate à concrétiser.

¹⁶¹⁸ J. FRENAIS, "Le stationnement à la rescousse", in *Diagonale*, n°147, janvier-février 2001, p.38.

¹⁶¹⁹ G. DUPUY, 1999, op.cit., p.37.

¹⁶²⁰ Pierre George reconnaissait ainsi dès 1974 que « les problèmes posés par la circulation sont relativement plus faciles à résoudre que ceux qu'implique la pénétration de dizaines ou de centaines de milliers de véhicules qui vont s'immobiliser pour des heures dans le centre-ville. Par nature, le stationnement d'un véhicule individuel est bipolarisé. Mais la mobilisation d'espace de stationnement ne se limite pas à deux espaces, l'un au lieu de résidence, l'autre au lieu de travail de l'usager. Dans la majeure partie des cas, tout en immobilisant ces deux espaces un nombre d'heures suffisamment élevé pour que l'on puisse les considérer comme bloqués, le propriétaire du véhicule se déplace à l'intérieur de la ville et a besoin de trouver des points d'arrêts à proximité de ses destinations épisodiques : une banque, un magasin, un théâtre. (...) Or, la ville héritée de l'époque préautomobile ne possède pas de réserve d'espace, ni pour la circulation, ni pour le stationnement » (op.cit., p.96).

8.3. Les parcs relais ou le par(t)i de l'intermodalité

Parcs d'accueil, d'intérêt régional, de liaison, d'échange, de dissuasion ou encore de persuasion, ces équipements de stationnement situés à proximité des grandes lignes de transports collectifs ont longtemps fait l'objet en France d'hésitations sémantiques révélatrices des tergiversations autour de leur popularisation. Alors que le sigle P+R – pour *Park and Ride* – s'est vulgarisé dans nombre de pays étrangers, y compris non anglophones, la terminologie officielle française parle aujourd'hui de parcs relais ou de parcs de rabattement. « Un parc relais ¹⁶²¹ peut très sommairement se définir comme une installation qui vise à favoriser les pratiques intermodales de transport par l'optimisation et la matérialisation du lien entre véhicules individuels et modes de transports collectifs. Il est par nature en relation avec un ou plusieurs réseaux de transport en commun urbain ou périurbain et doit faciliter l'accès aux utilisateurs des modes individuels (conducteurs ou passagers), principalement des voitures particulières et très marginalement en France des deux-roues. Il est localisé en périphérie de zones denses d'activités. Il traduit d'une certaine façon les effets de synergie qui existent entre la trame routière d'une agglomération et ses réseaux de transport collectif. » ¹⁶²²

Un rapide examen des équipements de ce type développés sur nos trois terrains doit donc nous permettre d'appréhender dans quelle mesure ils tendent à promouvoir de nouvelles pratiques de déplacements, non seulement multimodales – c'est-à-dire correspondant à un « usage conjoint ou alterné de la voiture et des transports collectifs » ¹⁶²³ – mais intermodales – c'est-à-dire formant une chaîne instaurant la « possibilité de passer d'un mode de transport à un autre » ¹⁶²⁴. Cette offre de stationnement pose alors la question de la nature de sa participation au territoire de l'automobile mais également des dynamiques spatiales qu'elle est susceptible de créer, en s'inscrivant dans des secteurs périphériques où elle améliore l'accessibilité spécifique de nouveaux pôles d'échanges. Car, si « la création de points de connexion avec le réseau, entre transport individuel par voiture et le transport collectif, constitue un enjeu phénoménal dans les périphéries urbaines, pour régler à la fois les problèmes de congestion et de pollution en centre-ville » ¹⁶²⁵, elle constitue également, urbanistiquement parlant, un enjeu non

¹⁶²¹ Ce qualificatif a été proposé en 1992 par les experts du CETUR et adopté par la Commission de terminologie des transports du ministère de l'Équipement ; il correspond à une volonté de lisibilité générale et de reconnaissance par le plus grand nombre d'individus, français et étrangers, de ces équipements dans leurs vocations de base. La définition retenue par la Commission de terminologie est la suivante : « Lieu aménagé à proximité d'un arrêt de transport public destiné à inciter un automobiliste à garer son véhicule pour emprunter ensuite un moyen de transport collectif. »

¹⁶²² F. MARGAIL, 1996, op.cit., p.9-10.

¹⁶²³ M.H. MASSOT, "Les pratiques de multimodalité dans les grandes agglomérations françaises", in *TEC*, n°153, mai-juin 1999, p.32.

¹⁶²⁴ M.F. DE NOUE, D. D'ANNUNZIO, J. BOURDILLON, R. BRUNET, C. MARTINAND, P.POMMELET, *Réseaux et territoires – Rapport du Groupe d'Etudes et de Mobilisation*, RECLUS-La Documentation Française, Aubervilliers, 1993, p.109.

négligeable pour ces périphéries qui peuvent parfois y trouver les conditions d'une nouvelle attractivité.

Les parcs relais lyonnais : le lent perfectionnement d'outils de promotion du réseau de transports collectifs

« Les premières expériences tentées en France en matière d'implantation de parcs relais avaient pour objectif prévalent celui de rentabiliser l'investissement consenti pour organiser une offre de transport collectif parfois très onéreuse. (...) les parcs relais étaient aménagés dans ces contextes pour contribuer à la massification des flux, c'est-à-dire à l'augmentation de clientèle sur ces portions de réseau. »¹⁶²⁶ A Lyon, le premier parc relais voit ainsi le jour en même temps que le métro, en 1978, en proposant 300 places en surface au terminus de la ligne A, à Laurent Bonnevey. Compte tenu de sa vocation originelle, ce type d'équipement est réalisé sous maîtrise d'ouvrage du SYTRAL et sa gestion est confiée à l'exploitant des transports collectifs de l'agglomération, la SLTC. Il est donc considéré d'emblée comme « un élément complémentaire du réseau de transports en commun qui favorise l'intermodalité »¹⁶²⁷, à travers des pratiques de rabattement des transports individuels vers les transports collectifs qui apparaissent, pour ces derniers, comme un enjeu d'accroissement de leur productivité.

Pour autant, durant les années 80, les responsables locaux se désintéressent de cette option et ne cultivent pas davantage ce ferment d'intermodalité, si bien qu'à la fin de la décennie « l'examen des pratiques montre que ces liens revendiqués n'existent pas encore. On en reste à une opposition modale dans les faits. »¹⁶²⁸ Finalement, le véritable lancement de la politique de parcs relais dans l'agglomération lyonnaise « remonte à 1991 seulement, avec la formation de groupes de travail rassemblant les partenaires locaux et les services de l'État comme le CETUR »¹⁶²⁹ ainsi que des techniciens du bureau d'études suisse Transitec. Pour compléter son programme de construction de places de stationnement, Michel Noir présente alors un volet moins central accompagnant l'ouverture de la ligne D du métro. Dans un premier temps, ce sont de petits parcs de surface qui sont réalisés à Gorge de Loup (320 places), Mermoz (140 places), Parilly (310 places) et Gare de Vénissieux (200 places). Puis, les réalisations se font plus ambitieuses et prennent la forme de parcs en ouvrage dont « la capacité, la qualité et la sécurité sont accrues, de telle sorte qu'ils sont l'équivalent des parkings souterrains du centre-ville. »¹⁶³⁰ Cette nouvelle génération de parcs relais sort de terre en 1996 à Laurent Bonnevey¹⁶³¹, en 1997 à Gare de Vaise¹⁶³² et en 1998 à Gorge de Loup¹⁶³³.

¹⁶²⁵ F. BEAUCIRE, in F. Enel, op.cit., p. 73.

¹⁶²⁶ F. MARGAIL, 1996, op.cit., p.222.

¹⁶²⁷ Y. LARTIGAU, "Les parcs relais de l'agglomération lyonnaise", in CERTU, CNISF, op.cit., p.112.

¹⁶²⁸ C. MONTES, 1992, op.cit., p.285.

¹⁶²⁹ A. CANET, *Les enjeux de l'intermodalité dans le sud-ouest de l'agglomération lyonnaise*, Maîtrise d'Aménagement, sous la direction de Jean-Claude Lasserre, Université Lumière Lyon 2, juin 1999, p.22.

Les *plans de déplacements urbains* n'ont ensuite qu'à réaffirmer leur soutien au développement d'une offre de stationnement de rabattement, qui a l'avantage d'apparaître comme un sujet politiquement peu incorrect. Le PDU de 1997 stipule ainsi que, « en accompagnement du développement des transports en commun, les partenaires poursuivront la création des parcs-relais ou y inciteront, facilitant l'intermodalité sur les longs parcours au droit des gares SNCF dans l'ensemble du bassin d'emploi, comme en extrémité des lignes fortes de transports en commun urbains. L'objectif à atteindre pour l'édification de ces parcs-relais est :

- lignes fortes : en accompagnement à leur création,
- ligne ferroviaire : au moins deux créations ou extensions de parcs-relais par année. »

1634

Si aucune évolution n'a été observée entre 1997 et 2002 autour des 23 gares SNCF de l'agglomération (en dehors de Lyon) où sont toujours offertes 1.200 places de rabattement ¹⁶³⁵, l'offre sur le réseau TCL s'est alors étoffée de trois parcs relais, à Gerland, La Feyssine et Porte des Alpes sur les nouvelles lignes fortes notamment de tramway, pour progresser de 2.600 à près de 4.000 places – dont 1.900 en ouvrage. Le nouveau PDU ambitionne d'accroître encore considérablement cette offre autour des axes lourds de transport urbain comme du réseau ferré. En prescrivant notamment de doubler en dix ans le nombre de places sur le réseau TCL, il concourt à conforter les orientations du plan de mandat du SYTRAL ¹⁶³⁶ mais aussi à reconnaître la relative faiblesse de l'offre lyonnaise par rapport à celle d'autres grandes agglomérations européennes. Au fil de cette évolution, la communication relative à la promotion des parcs relais s'est rodée et aujourd'hui, dans le discours du nouveau maire de Lyon Gérard Collomb, permettre à un certain nombre d'automobilistes de s'arrêter aux portes de la ville pour utiliser ensuite les transports collectifs relève d'une logique d'organisation des déplacements urbains presque implacable.

1630

A. de la Cour, 2008, p. 28

1631

Il remplace le premier parc relais de l'agglomération, qui était en surface et saturé depuis plusieurs années. Le nouveau parc en ouvrage propose désormais 680 places sur trois niveaux.

1632

Ce parc de 536 places s'intègre au nouveau pôle multimodal de Vaise où se rejoint la ligne D du métro, neuf lignes du réseau urbain de transports en commun, deux lignes du réseau interurbain ainsi que les lignes ferroviaires TER desservant le nord et le nord-ouest de l'agglomération. Ce parc relais a été conçu pour être extensible à environ 1.000 places.

1633

Ce parc de 680 places sur cinq niveaux se substitue au parc en surface de 320 places, créé en 1991 lors de l'ouverture du métro et immédiatement saturé.

1634

SYTRAL, 1997, op.cit., p.40.

1635

Hors du Grand Lyon, on peut ajouter à cette offre les 2.400 places de stationnement de rabattement disséminées sur un grand nombre de sites à proximité des gares du bassin d'emploi lyonnais.

1636

Le plan de mandat 2002-2007 du SYTRAL prévoit en effet la construction de 2.000 places supplémentaires, que ce soit par la création de nouveaux ouvrages à Vénissieux, Vaise et Gorge de Loup ou par de nouvelles implantations à Saint Priest et à La Soie.

Cependant, tout en tendant à apparaître comme la "tarte à la crème" des PDU, le développement des parcs relais dissimule des secrets de cuisine plus compliqués qu'il ne le paraît. A Lyon comme dans la plupart des agglomérations françaises, cela reste en fait un dessert encore un peu exotique pour les usagers, un plat parfois indigeste pour certains acteurs locaux et une recette finalement pas si facile à réussir.

En effet, les parcs relais de l'agglomération lyonnaise connaissent aujourd'hui une fréquentation contrastée, même si elle s'appuie sur un principe intangible fondé sur leur gratuité d'utilisation – ou, plus exactement, grâce à l'introduction d'un ticket combiné, l'usage des parcs relais se présente comme un service supplémentaire offert aux clients des transports en commun lyonnais, avec une absence de surcoût qui apparaît comme une clé importante de leur succès.¹⁶³⁷ En 2002 (figure 72), cette offre présente durant les jours ouvrés de semaine un taux de remplissage moyen de 62%, qui recouvre toutefois des situations très diverses : plusieurs parcs se révèlent fortement utilisés et certains sont même saturés en dépit parfois d'extensions qui ont accru d'autant leur usage¹⁶³⁸ ; d'autres apparaissent en revanche sous-utilisés, y compris de manière très importante pour deux des nouveaux parcs construits à Gerland et à Porte des Alpes¹⁶³⁹. En la matière, la localisation ainsi que le sentiment de sécurité apparaissent comme des facteurs essentiels pour le succès d'équipements qui sont,

¹⁶³⁷ Les techniciens du SYTRAL répugnent en effet à dire que les parcs relais sont d'usage gratuit car ils sont en fait liés à un service de transport collectif payant (d'ailleurs, une tarification annuelle spécifique a été introduite pour les usagers des parcs relais qui bénéficiaient d'un abonnement gratuit). Pour accéder à ces places de stationnement, les automobilistes doivent en effet posséder un titre de transport TCL : normal pour les parcs de surface moins contrôlés mais situés dans des secteurs où il n'y a pas de réelle pression de stationnement ; spécifique car muni d'une bande magnétique permettant de sortir du parc sans surcoût par rapport au prix d'un titre de transport normal pour les parcs en ouvrage. Par ailleurs, « des essais de tarification spécifique induisant un surcoût pour le stationnement ont été réalisés en 1995 à Laurent Bonnevey : ils ont montré la fragilité de la clientèle intéressée puisque beaucoup de clients se sont reportés ailleurs, essentiellement sur voirie. Les exemples d'autres villes françaises (comme Marseille) montrent que l'usager des parcs relais est très sensible au coût : il faut éviter de "casser" un système qui fonctionne bien surtout dans des secteurs où les parts de marché des transports en commun devraient être plus faibles, compte tenu de la motorisation importante des ménages » (in Y. Lartigau, op.cit., p.112).

¹⁶³⁸ C'est le cas par exemple du parc Gare de Vaise, de celui de Gorge de Loup ou de Gare de Vénissieux. Les petits parcs situés sur les lignes de métro à Mermoz Pinel et à Cuire et sur la ligne de tramway à la Feyssine connaissent également une fréquentation élevée.

¹⁶³⁹ En effet, si le taux moyen de remplissage annuel des parcs relais est tombé de 70% en 1999 à 62% en 2002, c'est uniquement en raison de la très faible fréquentation des nouveaux parcs de Gerland (rempli à 25%) et surtout de Porte des Alpes (rempli à moins de 5%). Pour le reste, le taux de remplissage moyen des sept parcs qui existaient déjà en 1999 s'élève à 75% en 2002.

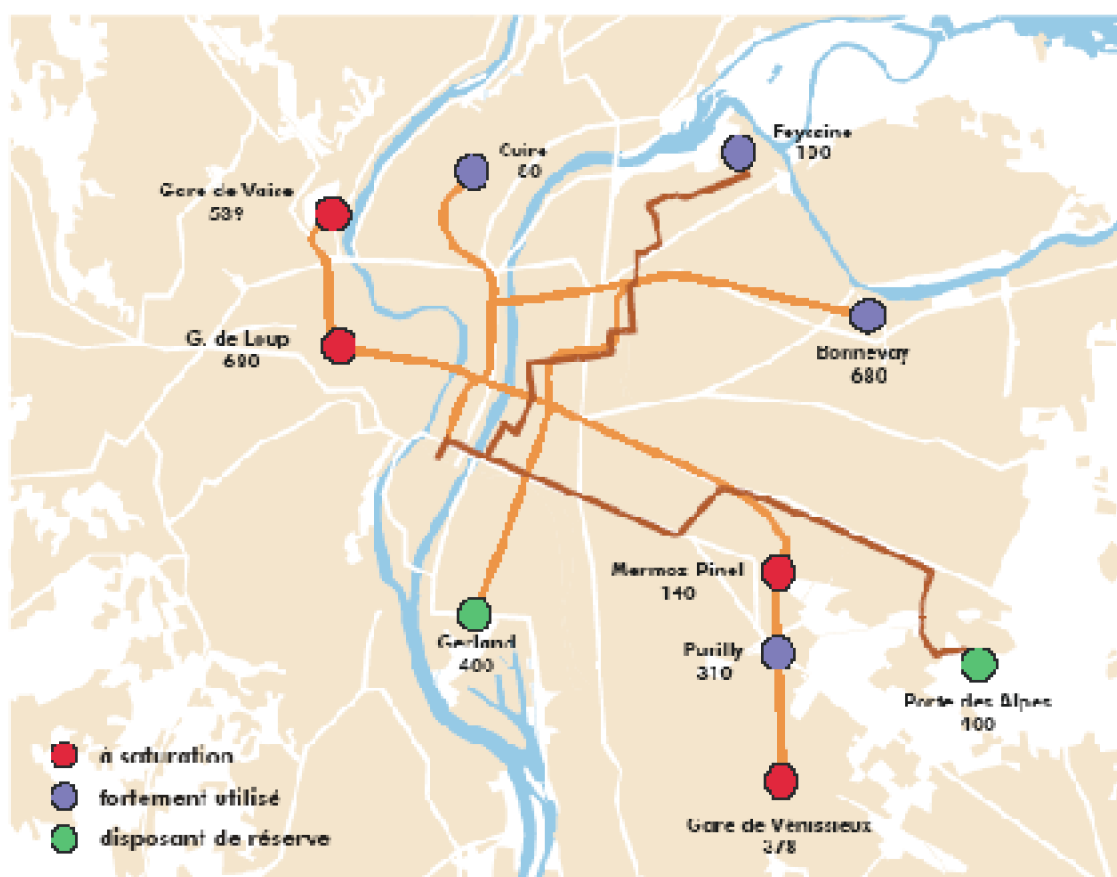


Figure 72 - L'offre et l'usage des parcs relais du réseau TCL en 2002

Source : SYTRAL

en raison de la nature même des usagers qui les fréquentent, des lieux à faible animation et dont l'activité se concentre essentiellement le matin et le soir. Ils accueillent en effet avant tout une clientèle de pendulaires – entre 80 et 90% de la fréquentation selon les sites – très présente sur le réseau de transports collectifs de l'agglomération. Concernant la partie du déplacement qui s'effectue en transports en commun, cette offre de stationnement périphérique est d'ailleurs utilisée par « une clientèle plutôt habituée : 80% l'utilisent régulièrement, 50% sont des abonnés »¹⁶⁴⁰ du réseau TCL. Les parcs relais lyonnais captent donc une clientèle plutôt fidèle, en leur offrant une opportunité de rabattement destinée à « compléter l'offre dans les zones peu denses, difficiles à desservir par les transports en commun. »¹⁶⁴¹ Si l'insuccès de certains parcs peut alors s'expliquer par une localisation inadaptée, hors des espaces situés juste « en amont des zones de congestion aux heures de pointe »¹⁶⁴², on peut néanmoins être surpris que des équipements comme ceux de Bonnevay et de Parilly ne soient pas utilisés à leur maximum, alors qu'ils associent une grande facilité d'accès routier depuis le boulevard

¹⁶⁴⁰ Y. LARTIGAU, op.cit., p.110.

¹⁶⁴¹ ibid., p.109.

¹⁶⁴² J. VIVIER, op.cit., p.15.

périphérique à une desserte performante en transports collectifs.

C'est qu'en réalité, malgré son développement, la politique lyonnaise de parcs relais demeure encore peu offensive. Ainsi se caractérise-t-elle par l'absence d'une tarification attractive pour des usagers occasionnels qui constituent pourtant un intéressant gisement de clientèle ¹⁶⁴³ : aujourd'hui, pour un couple avec deux enfants n'utilisant pas régulièrement les transports collectifs, le coût d'un rabattement vers un parc relais équivaut par exemple à plus de six heures de stationnement automobile dans un parc de la Presqu'île un samedi. ¹⁶⁴⁴ De même, le peu d'efforts réalisés en matière de signalétique et de jalonnement des ouvrages à partir des grands axes traduit bien un défaut de promotion réellement incitative. Puis, la politique de rabattement souffre incontestablement du fait qu'il « n'existe aucune coordination entre la politique de construction de nouveaux parcs de stationnement au centre et la mise en place de parkings de persuasion en périphérie » ¹⁶⁴⁵. Dans ces conditions, les parcs relais ne peuvent qu'avoir du mal à partir à la conquête de nouveaux usagers y compris réguliers, alors même qu'ils comptent parmi les installations les plus fortement susceptibles de limiter la pénétration en centre-ville de pendulaires motorisés qui mobilisent des places de stationnement sur une longue durée et qui participent activement à la congestion de la zone dense en venant grossir le trafic automobile aux heures de pointe.

Encore difficile à transcrire dans les pratiques des usagers, cette logique de régulation dont les parcs relais s'avèrent potentiellement porteurs dans le champ des déplacements est également freinée par certaines difficultés à s'inscrire dans le champ urbain.

C'est d'abord leur implantation, dans des communes d'accueil qui ont parfois du mal à y trouver un intérêt, qui peut poser problème. Il est vrai que ces équipements à la fonctionnalité marquée par le transit tendent souvent à engendrer plus de nuisances que de retombées positives. Ils induisent également une utilisation du foncier qui n'apparaît pas forcément optimale pour des communes légitimement soucieuses de la destination de leurs sols. D'ailleurs, même la SNCF en arrive à valoriser au mieux l'espace foncier dont elle dispose autour des gares en le vendant ou en le louant au plus offrant, s'inscrivant en

¹⁶⁴³ Outre le fait que cela limiterait leur pénétration en automobile dans la zone dense, le rabattement d'usagers occasionnels vers les parcs relais permettrait d'optimiser l'usage qui est fait de ces équipements, notamment dans des périodes de faible fréquentation comme le samedi, et pourrait amener une nouvelle clientèle sur le réseau, en invitant des automobilistes qui n'en ont pas l'habitude à utiliser les transports collectifs.

¹⁶⁴⁴ Ce calcul repose sur la base d'un aller-retour sur le réseau TCL pour une famille de 4 personnes. On fait l'hypothèse que, comme il s'agit d'utilisateurs occasionnels, cette famille ne voyage pas avec un ticket liberté à 3,80 euros, la validité d'un seul ticket de ce type pour tous les membres de la famille nécessitant au préalable l'établissement d'une carte liberté famille (or, pour ce faire, il est nécessaire de se présenter dans une agence TCL avec son livret de famille et une photo d'identité de chacun des membres de la famille voulant voyager ensemble). La solution la plus économique reste alors l'achat d'un carnet de 10 tickets à 10,60 euros. Le tarif horaire des parcs de la Presqu'île étant de 1,60 euros, les 10,60 euros dépensés pour l'achat de tickets TC correspond donc à plus de 6h30 de stationnement au centre.

¹⁶⁴⁵ C. MONTES, 1992, op.cit., p.659.

cela dans une recherche de valorisation patrimoniale et de rentabilité foncière qui détourne de la solution parc relais. Au final, il apparaît alors que, pour se développer, ces équipements de rabattement doivent parvenir à gérer des contradictions qui tendent encore une fois à opposer des logiques locales et des logiques d'agglomération.

Derrière la question de l'implantation et de la promotion des parcs relais se pose ensuite celle du rôle qu'ils sont amenés plus largement à jouer dans les dynamiques urbaines. « L'emplacement idéal (...) pour que le système d'ensemble ait le maximum d'attractivité est l'intersection des parties structurantes de deux réseaux (le réseau viaire et le réseau TC) autrement dit l'intersection des axes TC en site propre et de l'anneau autoroutier ou des branches qui y sont rattachées. (...) Ces lieux d'intersection, en dehors de leur fonction de relais entre deux modes de transport, sont aussi des lieux stratégiques du point de vue de l'urbanisme car le fait qu'ils aient à la fois une grande accessibilité par route et par transports en commun les rend particulièrement attrayants. »¹⁶⁴⁶ S'ils conservent avant tout la charge d'organiser la complémentarité des réseaux supportant les moyens de transports individuels et collectifs dans les flux de déplacements entre les périphéries et le centre, les parcs relais s'inscrivent parallèlement dans des processus plus généraux de recomposition urbaine. La création de pôles d'échange peut alors donner naissance à de véritables morceaux de ville, même si transport et aménagement urbain présentent des logiques et des temporalités souvent difficiles à articuler. Rompant avec une vision focalisée sur les antagonismes, « l'aménagement récent du complexe d'échange de Gare de Vaise, terminus nord-ouest de la ligne D du métro de Lyon, montre néanmoins que de telles articulations peuvent être menées à bien. »¹⁶⁴⁷

Il existe enfin une autre « voie d'action prometteuse qui passerait par le rapprochement de nodalités de transport et de polarités urbaines, point de départ à d'éventuelles restructurations de quartier. »¹⁶⁴⁸ Pour cette stratégie d'accolement de lieux d'échange à des polarités existantes, les aires de stationnement des centres commerciaux périphériques apparaissent comme des opportunités particulièrement intéressantes, d'autant plus que leur utilisation partielle en temps que parc relais tend à favoriser un renforcement réciproque des activités de commerce et de transport : pour les grandes surfaces, le stationnement de pendulaires empiète peu sur leurs périodes de forte affluence et organise le rabattement d'usagers qui constituent autant de clients potentiels ; pour les transports collectifs, ces installations, outre l'investissement minimum qu'elles exigent, bénéficient d'une localisation souvent idéale par rapport au réseau de transport individuel. Ce sont donc des solutions qui présentent a priori des intérêts multiples allant « du renforcement conjoint d'activités à l'optimisation de l'utilisation d'infrastructures en passant par la rationalisation de pratiques de mobilité individuelle

¹⁶⁴⁶ A. LAUER, op.cit., p.80.

¹⁶⁴⁷ F. MARGAIL, "L'aménagement de pôles de rabattement : outil ou conséquence de recomposition urbaine ?", in *TEC*, n°155, septembre-octobre 1999, p.33. « On notera toutefois qu'il repose majoritairement sur des financements publics (office HLM pour les logements universitaires réalisés sur la dalle du pôle), l'appel au marché ne concernant que des équipements de moindre envergure – brasserie... » (ibid.).

¹⁶⁴⁸ F. MARGAIL, 1999, op.cit., p.36.

dans les programmes d'activités quotidiens. »¹⁶⁴⁹ En France toutefois, elles suscitent une certaine défiance de la part d'élus locaux qui craignent de favoriser ainsi le commerce périphérique au détriment du commerce central, en encourageant une dynamique de « transfert d'une partie des activités naguère domiciliées au centre, à proximité des plus grands lieux de stationnement et des intersections »¹⁶⁵⁰ routières et autoroutières.

Ce sont d'ailleurs ces craintes à l'égard du développement urbain périphérique qui explique plus largement qu'à Lyon, comme dans beaucoup d'autres villes, la politique de parcs relais n'ait pas encore véritablement accédé à cette ambition supérieure qui consisterait à promouvoir le développement de centralités secondaires offrant, par rapport au centre ancien, des niveaux de service et d'accessibilité différents, fondés sur une organisation des transports à la fois hiérarchisée et jouant pleinement la carte de la complémentarité entre la voiture particulière et les transports collectifs.

Les parcs relais à Lille et Stuttgart : des disparités en termes d'investissement stratégique qui révèlent aussi des différences de culture politique et technique à l'égard de l'intermodalité

Les données recueillies témoignent bien que « d'une façon générale tant à Lille qu'à Lyon la part des déplacements combinant modes individuel et collectif est très faible »¹⁶⁵¹, à l'image d'ailleurs des grandes agglomérations françaises de province dans lesquelles ce type de chaîne modale reste très peu représenté. Mais, à travers l'insignifiance des pratiques, c'est aussi la pusillanimité des politiques de parc relais qui est palpable. A cet égard, l'agglomération lilloise dispose d'ailleurs d'une offre encore moins étoffée et moins perfectionnée qu'à Lyon, associée à des perspectives également moins volontaristes. En cela, les deux agglomérations françaises se distinguent nettement de leur homologue allemande, qui a résolument placé les parcs relais au cœur de sa politique de déplacements.

¹⁶⁴⁹ *ibid.*, p.31. Cette solution n'est pas une panacée pour autant et il faut notamment tenir compte de la fréquentation et de la configuration de l'aire de stationnement attenante à la surface commerciale. L'idée d'utiliser en partie en temps que parc relais le parc de 4.000 places d'Auchan à Saint-Priest a finalement été abandonnée car cela posait d'épineux problèmes de distance vis à vis de la ligne de tramway. Souvent d'ailleurs, ces synergies sont plus faciles à organiser lorsque l'équipement commercial et son dispositif de stationnement sont de taille plus modeste. Parfois même, elles sont simplement le fruit des pratiques spontanées des automobilistes, comme aux Nouvelles Galeries à Mermoz-Pinel. Quoi qu'il en soit, ce type d'aménagement apparaît aujourd'hui bien difficile à mettre en œuvre en France dans le cadre d'un développement volontaire, comme l'a montré l'échec de l'expérimentation lancée en 1997 par le PREDIT (voir *Parcs relais et de commerce. Une idée séduisante qui ne fait pas recette*, PREDIT, Recherches & Synthèses, groupe thématique "Gestion des déplacements urbains", 1999, 4 p).

¹⁶⁵⁰ P. GEORGE, 1974, *op.cit.*, p.99.

¹⁶⁵¹ F. MARGAIL, 1996, *op.cit.*, p.152.



Figure 73 - Les parcs relais de l'agglomération lilloise en 2004

Source : Transpole

Au terme d'une « croissance tranquille », la capacité totale offerte par les parcs relais de la métropole du Nord peut être évaluée à environ 2.100 places, disposées pour l'essentiel sur la ligne 2 du VAL (figure 73). La taille des parcs varie de quelques dizaines à quelques centaines de places et aucun n'est en ouvrage. L'équipement le plus imposant reste celui des Quatre Cantons à Villeneuve d'Ascq qui offre 600 places en surface facilement accessibles à partir de trois autoroutes à l'entrée sud de l'agglomération. A l'autre terminus de la ligne 1 du VAL se trouve un deuxième parc relais gratuit et surveillé, celui du C.H.R. Calmette, mais les 200 places qu'il propose apparaissent déjà plus enclavées en milieu urbain et tendent, en même temps qu'elles répondent partiellement à des besoins locaux, à promouvoir un rabattement beaucoup plus restreint, qui se réduit davantage à un secteur d'habitat. Pour les autres parcs, disséminés sur le trajet de la ligne 2 du VAL, deux types de sites ont été principalement retenus par la communauté urbaine : quelques-uns ont accueilli des installations qui répondent à l'idée que l'on se fait généralement d'un parc relais, offrant à l'échelle de l'agglomération une opportunité de rabattement qui borde les grandes infrastructures routières sans hésiter aussi à s'accoler à des pôles d'activités périphériques¹⁶⁵² ; mais plusieurs petits parcs ont également été aménagés en bordure du périphérique, invitant alors à un rabattement beaucoup plus proche de l'hypercentre et apparaissant comme une couronne extérieure d'accueil des automobilistes à l'échelle du centre lillois¹⁶⁵³. Enfin, si d'autres équipements jouent un rôle de rabattement sur le réseau TER à l'échelle régionale¹⁶⁵⁴, certains dispositifs de stationnement de la zone centrale paraissent intégrés quelque peu abusivement à l'offre de parc relais : ainsi en est-il des 1.500 places gratuites et surveillées du Champ de Mars,

¹⁶⁵² Ces parcs, réalisés par la CUDL en même temps que la ligne de métro, sont au nombre de deux : le parc relais Les Près, situé au nord-est près de l'autoroute A.22 entre deux zones d'activités ; et le parc relais Saint Philibert, équipement en extension implanté en bordure de la rocade nord-ouest, à proximité du centre commercial, du complexe cinématographique et de l'hôpital Saint Philibert.

situé à proximité de l'hypercentre et qui n'a longtemps bénéficié d'aucune connexion avec les lignes fortes de transports collectifs ; des navettes bus régulières, circulant dans des couloirs spécialement aménagés, viendront seulement assurer en 2004 une liaison transversale entre ce site et les parcs relais les plus proches de l'hypercentre, via un centre lillois qui commence à percevoir les avantages qu'il peut tirer de cette offre légèrement "externalisée".

Pour l'heure, il apparaît donc que cette politique de rabattement, dont l'ambition consiste d'abord à répondre aux besoins de desserte d'un centre métropolitain en pleine affirmation, se traduit avant tout par le développement d'une offre de stationnement supplémentaire, susceptible de résoudre certains problèmes d'accessibilité routière. En définitive, on ne ressent pas à Lille la même nécessité qu'à Lyon d'arrêter l'automobile aux portes d'une ville-centre, qui demeure il est vrai moins dense et moins importante. Ce faisant, on n'observe qu'un investissement minimum voire symbolique¹⁶⁵⁵ dans une politique qui n'en est pas encore à envisager la réalisation de véritables ouvrages de stationnement de rabattement, qui soient le pendant en périphérie des grands parcs de l'hypercentre voire qui aient potentiellement vocation à en devenir le substitut.

L'offre actuelle de parcs relais parvient certes à attirer, comme à Lyon, des pendulaires se rendant dans l'hypercentre mais, là encore, elle se contente pour ce faire de stratégies plus indicatives qu'incitatives. Le PDU lillois insiste alors sur la nécessité d'accroître l'attractivité et d'assurer une meilleure promotion des équipements existants¹⁶⁵⁶, que ce soit par des améliorations de la surveillance et de la signalisation, par des efforts en matière d'aménagement¹⁶⁵⁷ ou par l'extension progressive de leur capacité. Ce document de planification arrête dans le même temps le principe de nouveaux ouvrages, sans toutefois se départir totalement du relatif attentisme qui a prévalu jusqu'à maintenant en la matière puisqu'il indique que « l'ouverture de nouveaux sites est à prévoir, avec un souci d'accompagnement progressif de la demande de la clientèle. »¹⁶⁵⁸ Si cette posture concorde avec la faible dynamique qui anime la contestation du territoire de l'automobile

¹⁶⁵³ On pourrait appeler ces équipements les "parcs des Portes" : il s'agit en effet des parcs relais de la Porte des Postes, de la Porte d'Arras et de la Porte de Valenciennes, auxquels on peut ajouter celui de Norexpo ; ils offrent respectivement une centaine de places pour les deux premiers, situés le plus loin de l'hypercentre en bordure du tronçon sud du périphérique, et environ 400 places pour les deux derniers, localisés plus près de l'hypercentre.

¹⁶⁵⁴ Ce sont en général de petits parcs de proximité, situés aux abords des gares et dotés d'un fonctionnement mixte mais utile à un réseau ferré régional bien intégré au réseau urbain (depuis 1986, un "Ticket Plus" permet de circuler sur l'ensemble des réseaux de transport collectif régional et urbain). En 1996, une cinquantaine d'ouvrages de ce type étaient en service. D'initiative locale mais financés à 70% par la Région, l'extension de leur nombre et de leur capacité est prévue par le PDU de l'agglomération lilloise.

¹⁶⁵⁵ On peut en effet se demander si certains parcs-relais ne sont pas avant tout destinés, à l'instar des parcs publics de l'hypercentre, « à donner de la ville une image dynamique » (M. ALLAMAN, in *Diagonal*, n°147, janvier-février 2001, p.29).

¹⁶⁵⁶ chapitre 2-3 du PDU intitulé « Des parcs-relais attractifs et sûrs aux arrêts de métro, de tramway et aux gares », censés souscrire à l'objectif d'un système de transport public de qualité.

¹⁶⁵⁷ y compris la mise en place d'activités (petits commerces, services, entretien des véhicules, etc.).

dans l'agglomération lilloise, elle est également relativement conforme à une culture politique et technique française pour laquelle, selon la formule de Jean-Pierre Orfeuil, « l'intermodalité est encore un beau sujet de colloque »¹⁶⁵⁹ et les parcs relais des solutions qui restent bien souvent à la marge des politiques de déplacements et singulièrement étrangères à des préoccupations d'ordre urbanistique.

Si on peut à l'inverse considérer que ces dispositifs se sont développés précocement et rapidement en Allemagne, c'est qu'ils ont été dans la majorité des cas intégrés dès l'origine aux projets de développement des transports collectifs. Ainsi, à Stuttgart, tous les programmes de mise en place de nouveaux réseaux publics prévoient dès les années 60 la réalisation de parcs relais, regroupés sous le sigle P+R. Il s'agit alors bien évidemment de contribuer au succès de transports en commun, dont l'importance stratégique en matière de gestion des déplacements est unanimement reconnue, mais aussi de proposer une offre de stationnement complémentaire à celle d'un centre, pour lequel les simulations prévoient un déficit imposant que l'on estime déjà bien difficile à combler sur place. D'emblée, les parcs relais apparaissent donc comme une ressource de stationnement qu'il faut mobiliser, au même titre que les opportunités dégagées dans l'espace central, tout en ayant vocation à être prioritairement destinée au stationnement de longue durée des pendulaires séduits par les transports collectifs. Dans les années 80, cette notion de complémentarité perdure mais s'inscrit dans un contexte différent puisque, à cette époque, « les villes et régions qui recourent à ces dispositifs le font en général dans une perspective de développement d'une mobilité compatible avec l'environnement et de protection de leur centre. »¹⁶⁶⁰ La réalisation de parcs relais tend alors à se substituer en partie à une augmentation continue de l'offre de stationnement central¹⁶⁶¹, que les édiles disent vouloir désormais limiter, tout en cherchant à donner aux transports collectifs les moyens de retenir voire de conquérir une clientèle de plus en plus motorisée.

Sous l'effet de cette double dynamique, ce sont près de 14.000 places en parc relais qui ont été créées entre 1975 et 1995 dans l'aire métropolitaine de Stuttgart (tableau 25). L'offre proposée apparaît ainsi considérable ou en tout cas sans comparaison possible avec son niveau de développement dans les agglomérations françaises. Elle s'avère par ailleurs fortement utilisée, alors même que le tiers simplement de ces places procède d'un usage gratuit.¹⁶⁶²

Tableau 25 - L'offre en parc relais sur le territoire du *Verband Region Stuttgart* en 1995

Kreis	Nombre de	Occupation	dont sur les	dont sur les	dont sur les
-------	-----------	------------	--------------	--------------	--------------

¹⁶⁵⁸ Communauté Urbaine de Lille, Direction Générale des Services Opérationnels, *Plan de Déplacements Urbains*, op.cit., p.29.

¹⁶⁵⁹ 1994, op.cit., p.84.

¹⁶⁶⁰ F. MARGAIL, "Intermodalité, report modal et protection de l'environnement en Suisse et en Allemagne", in *TEC*, n°153, mai-juin 1999, p.44-45.

¹⁶⁶¹ Les recherches compilées dans l'étude *Parken in der Innenstadt* réactualisent en 1983 à 36.000 le nombre de places de stationnement "nécessaire" au centre et prévoient alors de réaliser le solde de 6.000 emplacements manquants dans des parc relais.

	Places P+R	en %	lignes de Stadtbahn	lignes de S-Bahn	autres lignes ferroviaires
Stuttgart	2.664	73	941	1.723	0
Böblingen	2.777	83	0	2.688	89
Esslingen	1.670	78	0	1.157	513
Ludwigsburg	2.338	96	0	1.730	608
Rems-Murr-Kreis	4.065	94	0	3.784	281
Göppingen	466	?	0	0	466
Region Stuttgart	13.980	85	941	11.082	1.957

Source : Verband Region Stuttgart

Avec 57 ouvrages et près de 80% des emplacements "P+R" du *Verband Region Stuttgart*, les liens de cette politique avec la construction du *S-Bahn* apparaissent déterminants. Même les 2.700 places situées sur le territoire de la ville-centre sont majoritairement associées aux stations de ce chemin de fer de banlieue. Une telle organisation témoigne d'une stratégie de rabattement des flux automobiles sur un moyen de transport collectif particulièrement performant et fonctionnant sur un rayon d'action élargi. De cette manière, ces parcs relais sont parvenus à drainer environ 25% d'automobilistes convertis. Pour le reste, si plus de 35% des utilisateurs de ces ouvrages sont des anciens usagers des transports collectifs pour lesquels la mise en place de dispositifs de rabattement a été l'occasion d'abandonner le réseau public sur une partie de leur trajet, il n'est pas interdit de penser qu'une partie de ces migrants – parfois récemment – motorisés aurait également pu faire le choix du tout-automobile sans cette offre de stationnement. Cette dernière contribue en tout cas à promouvoir une forme d'intermodalité qui tend à aller chercher les automobilistes loin sur leur territoire et qui ne se contente pas d'assurer aux transports publics une compétitivité réduite au seul centre métropolitain.

Si cela a été rendu possible à Stuttgart, c'est aussi parce que les institutions territoriales allemandes ont su plus généralement se fédérer autour de ce principe d'action, dont elles ont rapidement saisi l'intérêt. Si les communes peuvent légitimement revendiquer la paternité de l'offre de parcs relais, dont la réalisation leur incombe, l'ampleur de la production tient pour beaucoup à la qualité de la collaboration nouée avec ces autres intervenants publics et partenaires financiers que sont le *Bund* et le *Land*.¹⁶⁶³

« D'une façon générale l'appui apporté à ce système intermodal est très important ; des

¹⁶⁶² Pour le reste, les tarifs en vigueur apparaissent très variables : ils s'établissent généralement entre 1 et 2 euros (6,56 et 13,12 francs) pour la journée mais ils comprennent divers abonnements dégressifs qui, par mois, oscillent entre 5 et 13 euros (32,8 et 85,3 francs) ; quelques parcs en ouvrage proposent des tarifs encore plus onéreux mais avec des réductions importantes pour les pendulaires utilisant à plusieurs une même voiture.

¹⁶⁶³ L'Etat fédéral peut financer la construction de parc relais jusqu'aux trois-quarts grâce à des subventions qui proviennent de taxes sur les carburants, tandis que la participation du *Land* est intégrée dans son budget d'investissement pour les transports. Quand aux communes, elles financent ces opérations grâce à un fonds alimenté par le produit financier du stationnement public sur leur territoire (recettes tarifaires et amendes) et par les taxes compensatoires relatives aux places inscrites dans les projets d'aménagement mais non réalisées.

associations d'automobilistes et même les constructeurs y adhèrent, conscients sans doute des risques qu'une mobilité motorisée débridée fait courir à terme à leur secteur. »

¹⁶⁶⁴

Dans le *Verband Region Stuttgart*, les mesures concrètes témoignant de la popularité des dispositifs d'intermodalité et de l'acculturation technique et politique des collectivités locales ne manquent cependant pas. Aux parcs relais offrant aux automobilistes un rabattement sur les différentes lignes de transports collectifs, il faut en effet ajouter les équipements assurant la promotion d'autres chaînes modales : il existe environ 4.000 places de stationnement pour les deux-roues – B+R ou *Bike and Ride* – réparties entre les différentes stations du réseau ferroviaire et, disposition plus anecdotique mais tout aussi révélatrice, 500 emplacements sur les autoroutes permettant aux conducteurs de laisser une ou plusieurs voitures pour se regrouper dans un même véhicule – P+M ou *Park und Mitnehmen*. Au-delà de cette diversité, il faut enfin relever la prégnance de démarches qui cherchent à attirer les automobilistes vers ces points de rabattement. Dans le cadre du projet STORM ¹⁶⁶⁵, on a assisté dans les années 90 à l'intégration progressive d'un système électronique de balisage dynamique à une partie de l'offre en parcs relais : des panneaux à messages variables ont été implantés en bordure de plusieurs pénétrantes, afin de renseigner les automobilistes sur la situation de la circulation et du stationnement dans le centre, sur le nombre de places libres dans les parcs relais les plus proches et sur les horaires de départ ou la fréquence de passage des transports collectifs correspondants. Pour le reste, les équipements qui n'ont pas été dotés de ce système d'information dynamique bénéficient au minimum d'une signalétique et d'un balisage clairement attractifs. Ces dispositifs, qui renforcent l'offre de rabattement proprement dite par de véritables outils de guidage informatifs et incitatifs, conduisent alors à reconnaître le stationnement comme un élément pleinement intégré à la régulation globale des déplacements. Et, en la matière, si la cible première des parcs relais stuttgartois reste les pendulaires, elle tend aujourd'hui à s'élargir progressivement aux clients des commerces, aux visiteurs et aux touristes. ¹⁶⁶⁶

¹⁶⁶⁴ F. MARGAIL, 1996, op.cit., p.361. « Ainsi Mercedes-Benz, BMW et Volkswagen ont-ils actuellement en projet à Stuttgart, Munich... des études relatives à la gestion de la circulation où une place importante est dévolue aux parcs relais » (ibid.).

¹⁶⁶⁵ pour *Stuttgart Transport Operation by Regional Management*. Il s'agit d'un programme régional de recherche et de développement, mené au début des années 90 dans la région du Moyen Neckar, autrement dit sur le territoire du *Verband Region Stuttgart*, et travaillant sur de nouveaux outils de régulation du système de transport et sur l'expérimentation en grandeur nature d'une gestion intégrée des transports individuels et collectifs permettant d'améliorer les conditions de déplacements. Il s'est effectué dans le cadre d'un partenariat entre le *Land* du Bade-Wurtemberg, la ville de Stuttgart, les entreprises de transport de la région, des industriels privés et l'Union Européenne. L'information dynamique aux abords des parcs relais ne constitue qu'un des volets de ce programme, qui a également étudié par exemple le développement de technologies de guidage utilisant le système RDS-TMC pour diffuser des informations en temps réel sur les autoradios des automobilistes.



Figure 74 – Un exemple de signalétique banale attachée aux parcs relais stuttgartois

Pour satisfaire ces aspirations, l'offre a toutefois besoin d'être étoffée et, loin de se contenter des 16.000 places actuellement disponibles dans les parcs relais de la région urbaine de Stuttgart, le nouveau *plan régional de transports* envisage d'en proposer à terme 30.000.¹⁶⁶⁷ Pour ce faire, il est notamment question de réaliser des parcs relais de deuxième génération, qui se rapprocheraient du concept de "terminal" en comprenant 1.000 à 5.000 emplacements de stationnement ainsi que des services aux usagers pour attirer les automobilistes. Cette émergence s'annonce néanmoins plus lente et plus compliquée, compte tenu des coûts d'investissements que cela représente pour les communes de l'*Umland* ainsi qu'en raison de la concurrence potentielle que ces dispositifs introduiraient par rapport au centre mais aussi et surtout par rapport aux noyaux urbains périphériques déjà constitués. Il n'en reste pas moins que la politique menée à Stuttgart rend bien compte du retard pris en matière de parcs relais et d'intermodalité par des agglomérations françaises pénalisées notamment, mais pas uniquement, par « l'absence de stratégies d'organisation de la complémentarité modale

¹⁶⁶⁶ Ces ouvrages de stationnement ont d'ailleurs déjà prouvé leur efficacité à ce niveau lors de l'organisation de grandes manifestations dans le centre de Stuttgart. Cela fut notamment le cas lors de l'*Internationale Gartenbauausstellung (IGA)* de 1993, organisée sur un site de l'hypercentre n'offrant que de très faibles possibilités de stationnement. L'association des transports collectifs et des parcs relais a alors fait preuve d'une réelle efficacité pour assurer l'acheminement dans de bonnes conditions des sept millions de visiteurs de cette exposition horticole internationale.

¹⁶⁶⁷ Des études ont estimé que ce doublement de l'offre pourrait rabattre jusqu'à 60.000 voyageurs supplémentaires vers les transports collectifs.

suffisamment formalisées (...) et finalisées »¹⁶⁶⁸.

En offrant aux automobilistes la possibilité de s'arrêter "aux portes de la ville" voire encore plus tôt dans leur parcours de mobilité, les parcs relais se révèlent porteurs d'une proposition d'intermodalité fortement corrélée avec l'existence d'un réseau performant de transports collectifs. Tout en requérant la mobilisation de compétences spécifiques et de volontés concordantes, ces dispositifs de rabattement s'inscrivent d'ailleurs dans une dynamique socio-politique similaire à celle qui appuie le développement de l'offre de transports publics, en comptant parmi les mesures de politique des déplacements les mieux acceptées socialement. Indirectement, et tout en renforçant le principe d'une organisation hiérarchisée des réseaux, ils invitent également les modes collectifs à se rapprocher des standards de confort et de performance¹⁶⁶⁹ qui tendent à être portés par l'automobile.

La participation des parcs relais à une contestation du territoire de l'automobile connaît toutefois certaines limites. L'une des principales réside dans la contradiction qui peut résulter du défaut de mesures d'accompagnement plus délicates à imposer. Ainsi, même à Stuttgart où, à l'image de nombreuses villes allemandes, la politique de parc relais apparaît particulièrement développée, son efficacité au regard de la lutte contre l'investissement de la zone dense par l'automobile-reine souffre des déficiences avérées dans la mise en place d'une régulation restrictive du stationnement dans la zone centrale et se trouve limitée par le fait de n'être finalement qu'une offre de stationnement supplémentaire qui n'est pas contrebalancée par la suppression d'emplacements dans le centre-ville. En effet, l'offre de rabattement sur les transports collectifs ouvre la voie à un délestage des espaces centraux en termes de circulation automobile mais c'est là une ambition qui nécessite de procéder ensuite à une redistribution de l'espace plus profonde. En l'absence de telles mesures, les parcs relais semblent se contenter d'absorber le "trop-plein" d'automobiles, avec parfois des résultats contre-productifs.

Certes, « les transferts modaux ainsi réalisables, même s'ils ne renverront vraisemblablement qu'à des volumes relativement faibles de voyageurs, peuvent ne pas être sans poids sur les conditions de circulation car lorsque l'on est dans une situation de saturation, ou encore de demande de déplacement supérieure à la capacité maximale offerte par l'infrastructure, une diminution très modérée du nombre de véhicules individuels permet d'obtenir des gains significatifs pour l'ensemble des usagers quel que soit leur moyen de locomotion. »¹⁶⁷⁰ Mais cette amélioration souvent éphémère ne remet pas en cause la dynamique endogène de la domination automobile. La réalisation de parcs relais peut même accroître en heure creuse la pénétration des voitures particulières dans le centre, simplement en reportant en périphérie une partie de la demande de stationnement de longue durée. Ces mécanismes contradictoires peuvent enfin s'insinuer jusque dans l'organisation urbaine. Car, si l'offre de rabattement vise d'abord à maintenir

¹⁶⁶⁸ F. MARGAIL, 1996, op.cit., p.474.

¹⁶⁶⁹ notamment en termes de vitesse et de fréquence.

¹⁶⁷⁰ F. MARGAIL, 1996, op.cit., p.95.

la vitalité du centre ancien, elle peut aussi générer à terme des recompositions antagoniques. En jouant de leur accessibilité et en s'affirmant, dans une société de forte motorisation, comme des vecteurs de rationalisation des programmes d'activités quotidiens des individus, ces pôles d'échange pourraient fort bien « devenir un élément fort de la morphologie et de l'organisation fonctionnelle de la ville de demain »¹⁶⁷¹ ; avec toute l'incertitude entourant finalement cette vocation, qui peut aussi bien se traduire par l'offre d'une multipolarité économe en déplacements que par la promotion d'un développement urbain fondé avant tout sur l'accessibilité automobile.

□

« Aujourd'hui le stationnement apparaît comme le lieu privilégié d'expression des contradictions de la ville. »¹⁶⁷² On a ainsi pu constater que, là où elles sont les moins nombreuses, les places privées peuvent poser problème autant par leur présence que par leur absence, que les parcs centraux attirent sans soulager, que les emplacements offerts sur la voie publique peuvent susciter une rotation et une mise à disposition élargie mais en étant à l'origine de discriminations effectives, et que les parcs relais organisent un accueil périphérique afin de préserver l'accessibilité du centre. Plus conceptuellement, il apparaît que la politique de stationnement répond à la fois à des intérêts locaux et à des enjeux plus globaux, entre lesquels elle constitue un outil d'ajustement stratégique important. Située à la charnière entre le champ urbain et le champ des déplacements, elle représente également un facteur d'attractivité urbaine et de maîtrise de la circulation automobile, deux dimensions qui ne sont pas forcément faciles à concilier. Or, si elle répond toujours à une demande d'usages particuliers de l'espace, l'offre de stationnement ne peut plus désormais négliger sa correspondance avec la demande de déplacements – correspondance qui participe spatialement au dessin du territoire de l'automobile.¹⁶⁷³ Ainsi, « si l'on imagine une politique systématiquement restrictive du stationnement, le réseau routier perdra en partie sa capillarité et l'automobile une part de son ubiquité (Merlin, 1991, 1992). L'automobiliste ne peut plus alors faire un trajet de "porte à porte". Le réseau routier commence là où est garée sa voiture (relativement loin de la "porte" de départ). Il s'arrête là où l'on peut se garer (assez loin de la "porte" d'arrivée). Le réseau se trouve ainsi amputé des extrémités de ses voies capillaires. Sa couverture spatiale est amoindrie. »¹⁶⁷⁴ Si cette stratégie est susceptible de réduire les avantages de l'automobile par rapport à d'autres modes de déplacements urbains, on comprend également les réticences qu'elle peut susciter pour des espaces saisis par la crainte d'un déclin ou d'une désaffectation et perturbés notamment par la faculté des voitures

¹⁶⁷¹ *ibid.*, p.169.

¹⁶⁷² J.M. JARRIGE, A.M. FOURRIER, J.N. THOMAS, *op.cit.*, p.9.

¹⁶⁷³ Outre qu'il se donne ici particulièrement à voir en tant qu'émanation du jeu imbriqué des agents publics et privés, ce territoire se réaffirme ainsi comme le produit conjoint d'une offre et d'une demande socialement déterminées. Il concourt également à dépasser l'opposition classique entre circulation – qui procéderait d'un acte collectif – et stationnement – qui relèverait pour sa part d'un acte individuel –, pour intégrer ces deux dimensions dans une même perspective.

¹⁶⁷⁴ G. DUPUY, 1999, *op.cit.*, p.126.

particulières à aller chercher ailleurs « l'espace qu'on lui mesure chichement dans les centres. »¹⁶⁷⁵

Là où les conflits d'usage sont les plus exacerbés, l'impuissance à organiser une accessibilité automobile généralisée amène néanmoins à des politiques contestataires dans le sens où elles se font plus explicitement sélectives. Dans des mesures et à des rythmes différents, les édiles tendent ainsi à adopter progressivement des stratégies visant à décourager certains usagers, ne serait-ce que pour assurer de meilleures conditions d'accueil aux autres automobilistes. De ce fait, le stationnement accède à un statut de régulation de l'accès aux zones centrales. Cette fonction va au-delà d'une simple régulation par les prix¹⁶⁷⁶ pour se définir en vertu de critères propres à la gestion des déplacements mais aussi pour s'établir au profit de certaines activités urbaines. Elle pousse à l'élaboration de stratégies à plusieurs volets répondant aux structures d'intérêts spécifiques de ces champs respectifs. C'est ainsi qu'au regard du champ urbain s'affinent des modalités de régulation qui participent actuellement au renforcement de la position particulière des résidents dans la zone dense et concourent à préserver l'attractivité résidentielle de ces espaces voire à induire un certain renouvellement de la population par le simple effet de l'amélioration des conditions de vie des ménages motorisés. Les enjeux portés par le champ des déplacements invitent pour leur part à orienter au maximum les pendulaires vers les transports collectifs, même s'il faut pour cela heurter certaines positions acquises par ces usagers ou certaines représentations relatives au rôle du stationnement dans le développement économique. Au final, il y a indéniablement pour les formes de régulation publique de nombreux avantages à retirer du passage d'une discrimination effective à une contestation sélective. Pour autant, il convient parallèlement de ne pas dissocier les effets de la politique de stationnement de dynamiques territoriales plus globales. Même si d'éventuelles restrictions peuvent influencer les pratiques territoriales, on ne fréquente pas d'abord un lieu parce qu'on y stationne bien mais parce qu'on a quelque chose à y faire. Sinon pourquoi continuerait-on à se rendre en masse le samedi là où les dispositifs de stationnement sont saturés et où l'accessibilité automobile génère des encombrements ? C'est-à-dire notamment dans certains centres commerciaux périphériques...

¹⁶⁷⁵ G. DUPUY, 1995a, op.cit., p.84.

¹⁶⁷⁶ régulation par les prix qui est pourtant « un puissant moyen de gestion de la capacité offerte » (in M. Frybourg, R. Prud'homme, op.cit., p.55). Pour l'offre publique plus particulièrement, il est reconnu que la tarification du stationnement « est un instrument efficace de gestion de l'espace urbain qui est un bien disponible en quantité limitée, en particulier dans le centre des villes. Elle vise à favoriser les utilisations efficaces : celles qui génèrent une valeur économique pour la collectivité tout en ne consommant d'espace de stationnement que pendant une durée limitée » (in J. Vivier, op.cit., p.12). Cette esquisse de péage urbain ne peut néanmoins se contenter de tarifier l'offre de stationnement au prix du marché afin d'équilibrer l'offre et la demande et se dispenser d'une réflexion sur les types d'usage de l'espace que cette mesure contribuerait alors à pénaliser. En atteignant différents paliers, les tarifs pratiqués contribuent en effet à sélectionner les usagers de l'automobile en chassant en premier les pendulaires non assistés, puis les résidents, les pendulaires assistés, les pendulaires captifs, les visiteurs non professionnels et enfin les visiteurs professionnels.

Chapitre 9. Les dynamiques du territoire urbain de l'automobile-contestée

Le mouvement de contestation de l'automobile en milieu urbain est enfin fonction d'éléments qui vont au-delà des attraits particuliers présentés par les modes de déplacements alternatifs ou des efforts de limitation des infrastructures spécifiques assurant le règne de la voiture particulière. Il intègre des paramètres spatiaux qui interrogent une certaine conception de l'urbanisme, l'organisation des différentes composantes de l'espace urbain et les pratiques socio-spatiales qui en découlent. C'est d'ailleurs en ce sens que s'impose pleinement l'idée même d'un territoire socialement produit et entretenu, qui soit animé par une logique moins favorable à l'usage de l'automobile.

Dans cette optique et avant de dégager les perspectives de lutte qui s'affirment dans des champs urbains globalement soumis à une forte poussée des préoccupations environnementales, il importera d'abord de mesurer la nature et l'envergure réelle des enjeux liés à la constitution d'un tel territoire. Il conviendra ensuite d'explorer succinctement l'éventail des stratégies susceptibles de se montrer subversives par rapport à la logique de l'automobile-reine et, plus particulièrement, d'étudier la portée et la faisabilité des principales solutions techniques et politiques apparaissant comme des réponses potentielles aux problèmes de déplacements urbains. Puis, pour finir et assurer l'intégrité de notre proposition territoriale, il s'agira de restituer toute leur importance aux organisations socio-spatiales et aux dynamiques de recomposition urbaine dans la perspective d'une logique alternative, en soulignant en quoi l'urbanisme s'affirme finalement comme un élément prépondérant pour décider de l'ampleur et du sens d'une contestation de l'automobile.

9.1. Les enjeux d'une contestation de l'automobile en milieu urbain

A travers les avantages qu'elle s'est vue octroyer en milieu urbain et qui sont venus conforter de réelles dispositions à accéder à une place de choix dans les pratiques de mobilité, la voiture particulière a cristallisé des enjeux multiples s'inscrivant dans les champs locaux comme dans les champs nationaux. Si ces enjeux ont constitué une solide structure d'intérêts venue appuyer la production de conditions spatiales susceptibles d'assurer la durabilité du règne urbain de l'automobile, ils demeurent néanmoins loin d'être monolithiques et consensuels.

Pour dégager les perspectives de contestation de la place prise par ce moyen de transport dans l'espace urbain, il importe donc d'abord de juger globalement de la vigueur persistante du lien établi, au niveau des principes de régulation publique, avec la politique économique et industrielle et, au-delà, de la réalité actuelle des subventions sociales accordées à l'usage de l'automobile. Puis, dans un second temps, ce sont les externalités

¹⁶⁷⁷ négatives relevant de ce choix social qui retiendront notre attention, tant les coûts sociaux consubstantiels au règne urbain de l'automobile apparaissent aujourd'hui, notamment du fait de la montée en puissance des préoccupations liées aux enjeux environnementaux, comme les fers de lance potentiels d'une contestation territoriale.

9.1.1. L'automobile : un produit industriel dont l'utilisation est subventionnée

« Il y a un sort plus pénible encore que d'être surchargé et opprimé, c'est d'être privilégié et d'en avoir un jour la révélation. » ¹⁶⁷⁸

Plusieurs enjeux économiques, s'inscrivant dans des rapports de forces nationaux et non locaux, se trouvent directement associés à la démocratisation de l'automobile et au processus territorial qui l'accompagne. Ces enjeux s'expriment dans la diffusion du produit automobile comme dans son usage.

Les enjeux économiques d'un produit industriel

Le premier de ces enjeux tient à l'importance du marché du produit automobile, qui se révèle stratégique dans les économies des pays industrialisés. Au sein d'une régulation publique traditionnellement dominée par des soucis de développement économique, la politique des transports reste en fait largement surdéterminée par la politique industrielle. Et, comme c'est sur une production et une commercialisation de masse que s'est construite l'économie du bien automobile « caractérisée par de très fortes économies d'échelle » ¹⁶⁷⁹, il apparaît tout à fait logique qu'un des fondements d'une production et d'une dynamique territoriales spécifiques, « l'expansion de la motorisation ne [puisse] être séparée de l'évolution de l'industrie automobile, en tant que secteur moteur de l'économie. » ¹⁶⁸⁰

Cette industrie, tout en s'étant largement internationalisée et en ayant été marquée par l'émergence de grandes firmes transnationales, continue de s'inscrire dans les champs nationaux comme une composante à haute valeur stratégique, avec notamment des arguments en termes d'emploi qui justifient quasiment à eux seuls que les pouvoirs publics ne lui mégotent pas leur soutien. On estime ainsi qu'en France en 2002, le nombre d'emplois liés au "système automobile" était d'environ 2,5 millions ¹⁶⁸¹, en ajoutant ceux proposés par les industries en amont (460.000), les équipementiers (120.000), les divers services liés à l'usage (650.000), la construction et l'entretien des routes (90.000) et les filières transports routiers de marchandises et de voyageurs (plus

¹⁶⁷⁷ En économie, il y a externalité lorsque la consommation d'un bien pour un individu *i* modifie la fonction d'utilité d'un individu *j*. Or, dans la mesure où elle concilie divisibilité totale et concernement collectif, l'automobile est un bien individuel porteur d'externalités.

¹⁶⁷⁸ A. SAUVY, 1968, *op.cit.*, p.70.

¹⁶⁷⁹ G. DUPUY, 1995a, *op.cit.*, p.35.

¹⁶⁸⁰ S. REICHMAN, *Les transports : servitude ou liberté ?*, Presses Universitaires de France, 1983, p.106.

de 900.000) à ceux offerts par les constructeurs eux-mêmes et qui représentent moins de 8% de l'ensemble (180.000). De toute évidence, « les enjeux sont tels qu'aucun Etat producteur ne peut se désintéresser de la "santé" de "son" industrie automobile »¹⁶⁸², et ce d'autant plus que cette dernière possède par essence d'importantes connexions avec d'autres filières économiques, notamment dans les travaux publics ou l'énergie. L'ampleur et la convergence des intérêts en cause amènent alors à évoquer la formation d'un lobby automobile, routier et pétrolier.

Sans céder au « fantasme d'une manipulation illimitée des masses »¹⁶⁸³, l'existence d'un tel groupe de pression apparaît incontestable et pose la question de son influence sur les principes de régulation publique. Pour Gabriel Dupuy, « le fameux lobby automobile agit surtout comme une caisse de résonance ou comme un amplificateur. Il amplifie ou répercute, en les distordant parfois, des demandes bien réelles. »¹⁶⁸⁴ Pour autant, il ne faudrait pas réduire la dynamique de développement de l'offre à la réalité d'une demande. Ce serait d'abord oublier que, de son côté, « la demande ne se spécifie et ne se définit complètement qu'en relation avec un état particulier de l'offre et aussi des conditions sociales (...) qui lui permettent de se satisfaire. »¹⁶⁸⁵ Ce serait surtout négliger le fait qu'au-delà de leurs interactions réciproques, offre comme demande constituent des espaces auxquels s'imposent les structures sociales de l'économie. Tout marché procède en réalité d'une double construction sociale – de l'offre et de la demande –, à laquelle il apparaît que l'État contribue de manière souvent décisive. Dans la mesure où il « est l'aboutissement et le produit d'un lent processus d'accumulation et de concentration de différentes espèces de capital », cet agent institutionnel se trouve en effet en position de peser fortement sur l'état du marché : il est « en mesure d'exercer une influence déterminante sur le fonctionnement du champ économique (comme aussi, mais à un degré moindre, sur les autres champs). (...) C'est dire que, plus qu'aucun autre champ, le champ économique est habité par l'État qui contribue, à chaque moment, à son existence et à sa persistance, mais aussi à la structure des rapports de force qui le caractérise. Cela notamment à travers les différentes "politiques" plus ou moins circonstancielles qu'il met en œuvre conjoncturellement (...) et, plus profondément, à travers les effets structureaux qu'exercent les lois budgétaires, les dépenses d'infrastructure, notamment dans le domaine des transports, de l'énergie, du logement, des télécommunications, la (dé)fiscalisation de l'investissement, le contrôle des moyens de paiement et du crédit, la formation de la main-d'œuvre et la régulation de l'immigration, la définition et l'imposition

¹⁶⁸¹ 2.464.000 emplois plus précisément, soit environ 10% du total national. Cette estimation des emplois liés à l'automobile est proposée par le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA), en mobilisant des données CNPA, SESSI, INSEE, SES et URF.

¹⁶⁸² J.P ORFEUIL, 1994, op.cit., p.15.

¹⁶⁸³ P. YONNET, 1985, op.cit., p.277.

¹⁶⁸⁴ G. DUPUY, 1995a, op.cit., p.66.

¹⁶⁸⁵ P. BOURDIEU, 2000, op.cit., p.30.

des règles du jeu économique comme le contrat de travail, autant d'interventions politiques qui font du champ bureaucratique un stimulateur macro-économique contribuant à assurer la stabilité et la prévisibilité du champ économique. »¹⁶⁸⁶ Mais, au-delà de l'institution et du pouvoir qui est le sien, il s'agit aussi de s'intéresser aux agents qui sont en mesure d'imposer leurs vues à travers elle et aux intérêts qu'elle choisit de défendre. C'est ici que l'existence d'un lobby automobile recouvre toute son importance, dans la mesure où elle renvoie à la position acquise par les activités liées à ce mode de transport dans un champ économique qui reste soumis à un travail de construction collective. En étant inscrites avantageusement dans la structure de ce champ, l'industrie automobile et ses filières connexes contribuent d'autant plus à la reconnaissance et à la prise en compte de leurs intérêts propres qu'elles sont amenées à partager avec les autres agents efficaces¹⁶⁸⁷, et plus particulièrement avec l'État, des intérêts communs : en règle générale, dans un souci de préservation de la dynamique animant le champ économique, l'institution étatique tend à soutenir la structure de distribution du capital établie et à défendre ainsi la position acquise par les activités liées à l'automobile. Ces dernières se trouvent alors confortées dans leur statut de composante essentielle et emblématique des modes de régulation globale de l'économie : « la notion de fordisme souligne la place qu'a occupée l'industrie automobile dans l'économie des pays industrialisés depuis les années vingt »¹⁶⁸⁸ et, dans les années 70, lorsque les principes de cette production et de cette consommation de masse sont apparus menacés et supplantés par une organisation plus flexible et plus réactive du système productif, on a commencé à parler de "toyotisme".

Au-delà des évolutions touchant aux modes de régulation des économies capitalistes, il est finalement important de relever l'attachement continu à ce principe implicite énoncé par Henri Ford : « ce n'est pas parce que nous sommes riches que nous avons beaucoup de voitures, c'est parce que nous avons beaucoup de voitures que nous sommes riches. »¹⁶⁸⁹ En d'autres termes, à travers la place qu'elle occupe dans l'économie comme dans les échanges – sphère où l'idée d'un effet positif de la mobilité sur l'activité est très largement admise –, l'automobile continue assurément à apparaître productrice de richesses. Mais, si elle « constitue un pilier économique et industriel, c'est parce que les sociétés développées l'ont délibérément placée au centre de leur histoire collective du XXe siècle, dont elle restera l'objet significatif et représentatif par excellence »¹⁶⁹⁰ en

¹⁶⁸⁶ *ibid.*, p.24-25.

¹⁶⁸⁷ Pierre Bourdieu entend, par agents efficaces, ceux qui ont assez de poids pour orienter effectivement la politique parce qu'ils détiennent telle ou telle des propriétés agissantes dans le champ.

¹⁶⁸⁸ F. ASHER, 1995, *op.cit.*, p.85.

¹⁶⁸⁹ in C. HARMELLE, *Représentation sociale de l'automobile et genèse de la crise*, Première partie, D.G.R.S.T., CERFI, août 1980, p.11.

¹⁶⁹⁰ P. YONNET, "L'automobile et l'individualisme démocratique de masse" in B. Duhem, J.L. Gourdon, P. Lassave, S. Ostrowetsky, 1994, *op.cit.*

même temps qu'un instrument très prisé des politiques publiques.

Une mobilité urbaine automobile subventionnée

La prégnance d'enjeux d'ordre économique et financier attachés à la place de l'automobile dans la société est également tangible au travers d'éléments touchant plus directement à l'acte de mobilité. En la matière, « le dialogue binaire entre l'automobiliste qui paye ses taxes sur le carburant et les collectivités publiques qui doivent faire des routes a un parfum un peu désuet »¹⁶⁹¹ mais il ne continue pas moins à sous-tendre le développement d'une mobilité individuelle motorisée. Comme le rappelle une étude de la Commission des Finances du Sénat français, « le marché automobile reste l'une des locomotives de la croissance, tant par son poids direct (170 Milliards de Francs), que par les effets induits (assurances, garages, réparations, routes...). Outre les retombées économiques, les conséquences budgétaires et fiscales d'un tel développement ne peuvent être ignorées »¹⁶⁹² et, pour les considérer dans leurs aspects les plus directement liés à l'usage de ce mode, il est nécessaire de réunir dans une même perspective dépenses d'infrastructure et recettes fiscales. Car, au-delà du dialogue contradictoire qu'elles suscitent, ces deux dimensions s'avèrent en mesure de nourrir une même logique, qui dépasse la simple satisfaction des demandes de mobilité pour s'affirmer comme une incitation directe à l'usage de l'automobile.

C'est aux pouvoirs publics qu'échoit la tâche de réaliser les infrastructures nécessaires à l'affirmation de cette logique et, rien qu'à ce titre, les usagers sont loin de détenir toutes les clés d'une mobilité automobile qui relève clairement d'une « économie mixte »¹⁶⁹³. Comme pour les transports collectifs, les charges financières assumées par la collectivité démontrent bien l'importance des subventions accordées à la voiture particulière et à son utilisation. Selon Pierre Merlin, on peut d'ailleurs estimer « que la subvention à un déplacement en automobile et celle à un déplacement en transport public sont du même ordre de grandeur. »¹⁶⁹⁴ Il n'empêche que les frais de motorisation et d'utilisation qui restent à la charge des automobilistes ne peuvent être tenus pour négligeables. Dans les dépenses privées qui touchent à la voiture particulière, certains transferts sont même susceptibles d'accréditer l'idée que le réseau routier sans péage ne relève pas d'un usage complètement gratuit, si l'on considère que la fiscalité procède

¹⁶⁹¹ J.P ORFEUIL, 1994, op.cit., p.85.

¹⁶⁹² "La fiscalité et l'automobile", in *Bulletin mensuel d'informations économiques et financières de la Commission des Finances du Sénat*, n°151, mai 1994, p.15.

¹⁶⁹³ G. DUPUY, 1995a, op.cit., p.39.

¹⁶⁹⁴ Entretien avec Pierre Merlin, "Automobile, transport en commun : pour une cohabitation harmonieuse", in *Transport public*, mars 1994, p.33. Or, « si la "vérité des prix" était appliquée, les tarifs des transports urbains devraient être multipliés par deux au minimum » ("Le transport public urbain", in *Economie Géographie*, n°313, 3/1994, p.7). Dans son *Mémento 2000 des transports publics*, le GART estime même que les usagers ne paient qu'environ 25% du service de transports collectifs dans les villes de province (les autres financeurs étant les employeurs pour environ 40%, les collectivités locales autour de 30% et l'Etat avec seulement 5%).

d'une forme de contrepartie globale. « L'automobile est en effet un bien taxé en cascade : sa possession, son utilisation donnent lieu à une fiscalité spécifique qui se superpose à la fiscalité générale (TVA...). Le conducteur, de même que le carburant, est lui aussi imposé. »¹⁶⁹⁵ Le produit fiscal ainsi engrangé contribue alors à alimenter la suspicion des automobilistes à l'égard des bons offices des pouvoirs publics et plus particulièrement à l'encontre de l'État. Plusieurs éléments objectifs viennent appuyer ce sentiment : d'abord le fait que, pour l'essentiel, ces ressources alimentent le budget de l'État et qu'elles en sont devenues une composante importante, sans être pour autant affectées à une mission précise¹⁶⁹⁶ ; mais aussi et peut-être surtout le poids impressionnant et croissant de ces taxes dans le prix des carburants, qui constitue un élément auquel les automobilistes sont particulièrement sensibles¹⁶⁹⁷. En alourdissant le coût d'usage de la voiture particulière de façon considérable et manifeste¹⁶⁹⁸, tangible à chaque fois qu'un automobiliste remplit son réservoir, la fiscalité sur les carburants tend à entretenir chez ces migrants la conviction d'être accablés de prélèvements par l'État.¹⁶⁹⁹ Et pourtant, depuis les débuts du processus de motorisation de masse, le prix de l'essence a globalement baissé : « ainsi, en France, selon certaines estimations, il aurait diminué de 10% depuis 1950 »¹⁷⁰⁰. Pour se dévoiler, cette réalité si peu convenue nécessite de

¹⁶⁹⁵ "La fiscalité et l'automobile", op.cit., p.15. La fiscalité portant sur l'automobile n'en reste pas moins assez complexe en raison des très nombreuses taxations que ce mode de transport supporte directement ou indirectement. Ces taxations peuvent faire l'objet de classements multiples : par assiette (le bien, le carburant, le conducteur), par chronologie (l'acquisition, la détention, l'usage) ou encore par destinataire (l'Etat, les collectivités locales). Dans son rapport de 1994, la Commission des Finances du Sénat propose de distinguer une fiscalité générale (fiscalité de droit commun qui s'applique à l'automobile comme à toute autre marchandise), une fiscalité spécifique et la fiscalité sur les carburants. Elle estime alors, pour 1993 en France, le produit total de cette fiscalité à 213 milliards de francs (32,47 milliards d'euros) répartis ainsi : 38,5 milliards (5,87 milliards d'euros) provenant de la fiscalité générale, 23,7 milliards (3,61 milliards d'euros) de la fiscalité spécifique et environ 150 milliards (22,87 milliards d'euros) de la fiscalité sur les carburants.

¹⁶⁹⁶ Pour juger de l'importance de ces ressources dans le budget national, rappelons simplement qu'elles représentaient en 1993 près de 15% des recettes fiscales de l'Etat et 70% du produit de l'impôt sur le revenu. En 2002, la seule TIPP, augmentée de la TVA sur la taxe, a rapporté 27 millions d'euros à l'Etat, soit 11% de ses recettes fiscales.

¹⁶⁹⁷ La TIPP (Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers) et la TVA représentent au début des années 2000 environ 75% du prix des carburants à la pompe (selon l'UFIP), alors qu'au début des années 80, cette proportion dépassait à peine les 50% (selon la Commission des Finances du Sénat). Dans l'intervalle, l'augmentation a été relativement continue et régulière. La France se place ainsi en tête des pays de l'Union Européenne pour ce qui est de la part des taxes dans le prix de l'essence. En revanche, elle se situe dans la moyenne européenne en ce qui concerne le gazole, avec 67% du prix correspondant à des taxes fin 2001. En effet, « les différentes composantes de la fiscalité spécifique sur l'automobile (achat, possession, usage...) sont en harmonie avec les cultures nationales » (in J.P Orfeuil, 1994, op.cit., p.31) et cela se traduit aussi bien par des différences de taxation entre les carburants que par une répartition disparate des taxes entre achat et usage.

¹⁶⁹⁸ Une partie seulement du coût d'un déplacement automobile est directement ressenti par l'usager. Cette partie intègre le coût du carburant associé à d'éventuels coûts de péage et de stationnement.

¹⁷⁰⁰ Entretien avec A. ALEXANDRE (chef de la division des Affaires urbaines à l'OCDE), "La vérité des coûts", in *Diagonal* n°115, octobre 1995, p.27.

relativiser les hausses visibles des prix – et des taxes – en raisonnant en francs constants et non courants. Certaines mises en perspective aident également à une plus juste appréciation de cette évolution : par exemple, en l'an 2000, le salaire horaire minimum permettait d'acheter deux fois plus d'essence que trente ans auparavant, avant que n'éclatent les crises pétrolières ; ou encore, si le prix du super avait suivi l'évolution du pouvoir d'achat, il se situerait aujourd'hui autour des 15 francs (2,29 euros) le litre. Dès lors, devant tant d'incitations patentées au développement de l'usage de l'automobile, il apparaît bien difficile de ranger l'État parmi les adversaires plutôt que parmi les alliés de ce mode de déplacement et de ses utilisateurs. Sans compter qu'il faut ajouter à cette démystification des automobilistes dans leur statut de martyr la question particulière du prix du gazole, qui a accompagné en France la « diésélisation croissante du parc automobile (moins de 5% des voitures en 1980 », 16% en 1990 et près de 34% en 1999). En effet, si « le propriétaire moyen d'une voiture diesel parcourt 21.000 kilomètres par an, contre 11.000 pour son collègue "à essence" [et si] sa consommation de carburant est beaucoup plus élevée (1300 litres contre 800), son budget carburant n'est pas plus élevé (de l'ordre de 5000 francs par an), et les taxes qu'il verse à l'État sont plus faibles, en raison de la moindre part de la fiscalité dans le prix de vente. Le conducteur d'une voiture diesel verse 15 centimes de taxes pour chaque kilomètre qu'il parcourt, son collègue "à essence" 30 centimes. »¹⁷⁰¹ En permettant « plus de mobilité pour le même prix »¹⁷⁰², le gazole est donc porteur d'un réel encouragement à l'utilisation de l'automobile, et ce pour des raisons avant tout fiscales.

Ces observations mettent en évidence une stratégie publique visant à maintenir le coût privé des déplacements en voiture particulière à un niveau susceptible d'assurer leur croissance et concourant à faire de l'automobile un moyen de transport de masse subventionné. En milieu urbain, cela est d'ailleurs d'autant plus vrai que, « bien que l'automobiliste apporte une forte contribution aux budgets publics par les taxes qu'il paie sur l'achat du véhicule, sur les carburants, les lubrifiants, cette contribution ne différencie guère, pour l'instant, l'usage citadin et les autres. En termes de taxes, le kilomètre parcouru pour partir en vacances coûte autant que le kilomètre de trajet domicile-travail. Pourtant le kilomètre d'autoroute urbaine revient beaucoup plus cher à construire que le kilomètre d'autoroute en rase campagne. Tout se passe donc comme si l'économie mixte du service automobile en milieu urbain réduisait le coût de l'infrastructure à la charge de

¹⁶⁹⁹ Les périodes de hausse des prix des carburants sont particulièrement propices à la résurgence de ce sentiment et de son expression. Ces poussées de mécontentement ne sont pas une spécificité française, pas plus d'ailleurs que leurs tentatives de récupération politique : ainsi, en janvier 2000, la décision du gouvernement allemand d'instaurer, pour financer les retraites, une taxe supplémentaire de 6 pfennigs (3 cents) sur le litre d'essence a suscité, en faisant notamment franchir au litre de super la barre des 2 DM (1,2 euros) dans de nombreuses stations, de vives réactions chez les automobilistes et dans les milieux économiques ; pour souligner encore davantage le poids de la fiscalité dans le prix de vente des carburants, le parti libéral (FDP), grand pourfendeur de la pression fiscale, a lancé à cette occasion une opération de communication remarquée, en offrant pendant une heure dans une station-service de Berlin du carburant sans taxes à moins de 60 pfennigs (31 cents) le litre.

¹⁷⁰¹ J.P. ORFEUIL, 1994, op.cit., p.70.

¹⁷⁰² *ibid.*, p.73.

l'automobiliste. »¹⁷⁰³

Sans la prévenance dont les pouvoirs publics ont fait preuve à l'égard de ce qu'ils n'ont cessé de considérer comme une industrie pilote et sans l'existence plus ou moins discrète de subventions publiques à l'usage de ce moyen de transport privé, l'automobile-reine n'aurait finalement pu s'affirmer, ainsi qu'elle l'a fait, comme une logique puissante et vivace. Certes, ces soutiens peuvent être considérés comme autant d'investissements dans un instrument générateur de fortes externalités positives, notamment au sein du champ économique et social. Mais l'avènement de l'automobile comme moyen de transport de masse s'est également accompagné d'importants effets externes négatifs touchant plus particulièrement le milieu urbain. Dans ces conditions, l'augmentation de son coût d'usage ressenti apparaît comme une des voies pouvant conduire à une utilisation quotidienne moins prodigue de la voiture particulière. Une hausse notable du prix des carburants, dans le cadre d'un programme d'accroissement de la fiscalité, pourrait alors constituer une mesure qui, en dépit de sa probable impopularité, pourrait notamment se justifier par son inscription dans une stratégie d'internalisation des coûts externes. Car, aujourd'hui, « celui qui utilise peu ou prou sa voiture en ville, ce qui se généralise, paie donc probablement au-dessous de son coût économique le service qui lui est fourni. Si l'on ajoute à ce coût celui des nuisances diverses que l'automobile provoque pour ceux qui ne l'utilisent pas, c'est encore plus manifeste. »¹⁷⁰⁴

9.1.2. La prise en compte des coûts externes de l'automobile

« je serais la figure emblématique de l'encombrement, de la déstructuration des espaces et des rapports de convivialité, des agressions nuisantes et polluantes contre l'homme qui en souffrirait, les forêts et les lacs qui en dépériraient, l'atmosphère que je réchaufferais. » Jean Pierre Orfeuill, Je suis l'automobile¹⁷⁰⁵

Ainsi le coût global de l'automobile ne se répartit pas uniquement entre des coûts privés à la charge des usagers et des coûts publics directs supportés par la collectivité pour soutenir l'usage de ce moyen de transport. La mobilité automobile est également génératrice de coûts externes qui, s'ils résultent du comportement d'un ou de plusieurs automobilistes, s'imposent à la société dans son ensemble du fait des externalités négatives dont ils sont l'émanation. Ces coûts proviennent essentiellement de la pollution atmosphérique, du bruit, des accidents voire de la congestion, et leur prise en compte dans la régulation de la mobilité automobile est actuellement au cœur de nombreux débats.

Pollution atmosphérique et effet de serre : l'avènement d'enjeux majeurs

¹⁷⁰³ G. DUPUY, 1995a, op.cit., p.40. Il convient également de noter que le coût direct du service automobile pèse fortement sur les collectivités locales, qui ont souvent à assumer des charges de plus en plus lourdes en matière d'infrastructures routières alors que l'Etat conserve l'essentiel des recettes fiscales liées à l'automobile.

¹⁷⁰⁴ ibid., p.40.

¹⁷⁰⁵ 1994, op.cit., p.6.

Certes, « la voiture et l'environnement n'ont jamais fait bon ménage. Pétraradante, salissante et dangereuse, l'automobile des débuts suscita maintes réactions tant dans les villes qu'au fond des campagnes »¹⁷⁰⁶ et les progrès technologiques qui ont ensuite marqué son histoire ne sont pas parvenus à effacer ces tares originelles. Mais, pendant longtemps, la question de la dégradation de la qualité de l'air en tant que telle n'a pas été socialement reconnue comme un enjeu crucial. « Gêne ou péril, perceptibles ou imperceptibles, les pollutions sont intégrées dans le paysage des sociétés industrielles »¹⁷⁰⁷ et sont donc soumises à une banalisation qui peut tendre parfois à atténuer la sensibilité des populations en même temps que la vigilance des responsables à leur égard.

Ainsi, en France, en dépit d'alertes et de mises en garde antérieures, ce n'est qu'à partir des années 80 et surtout au cours des années 90 que la lutte contre la pollution de l'air prend véritablement des allures de grande cause locale¹⁷⁰⁸ et nationale. « En effet, jusqu'à la fin des années quatre-vingt, (...) la communauté scientifique n'a pas encore adopté de position consensuelle sur le caractère d'urgence ou non des mesures à prendre. L'incertitude scientifique est forte sur les vraies causes de la pollution atmosphérique, sur ses conséquences sur la santé publique, sur la pollution globale à l'échelle planétaire et particulièrement sur les questions du réchauffement climatique et de la destruction de la couche d'ozone, sur la responsabilité de la voiture en général et du diesel en particulier dans ses atteintes à l'environnement. Cette incertitude scientifique a aussi des conséquences sur la manière dont la sphère politique gère la question de la réglementation environnementale. Elle l'empêche de se déterminer sur des bases solides. »¹⁷⁰⁹ Or cette incertitude va commencer à être progressivement levée au cours des années 90. Les avancées essentielles de la décennie portent d'abord sur la définition des risques et des responsabilités des différentes pollutions. Certains travaux connaissent alors un retentissement qui déborde largement les limites du champ scientifique. En France, les résultats d'une recherche rendue publique en février 1996¹⁷¹⁰ font notamment grand bruit : outre qu'elle établit un lien de causalité direct entre la pollution atmosphérique et la santé, cette étude épidémiologique marque les esprits en chiffrant le nombre de décès prématurés attribuables à deux polluants de l'air¹⁷¹¹, les particules en suspension et le dioxyde de soufre ; elle évalue ainsi la surmortalité annuelle par

¹⁷⁰⁶ G. DUPUY, 1995a, op.cit., p.43.

¹⁷⁰⁷ P. GEORGE, 1974, op.cit., p.114.

¹⁷⁰⁸ Il faut ainsi se souvenir qu'au début des années 90, la pollution atmosphérique n'apparaît pas encore au premier rang des préoccupations locales. « Selon l'enquête menée par le Bipe en 1992, les communes françaises n'accorderaient qu'une priorité relativement faible à la qualité de l'air si on la compare aux autres préoccupations liées à l'environnement urbain : seulement 10% des 450 communes ayant répondu à l'enquête du Bipe considèrent qu'un réseau de mesure de la pollution de l'air est une action prioritaire. Les domaines considérés comme les plus prioritaires sont la propreté des rues (87%), l'aménagement des espaces verts (86%) et l'alimentation en eau potable (70%) » (in R. JOURMARD, C. LAMURE, J. LAMBERT, F. TRIPIANA, *Politiques de transport et qualité de l'air dans les agglomérations*, INRETS, Rapport LEN n°9515, octobre 1995, p.36).

¹⁷⁰⁹ *Parc automobile et effet de serre*, Les cahiers du CLIP, n°12, mars 2001, p.79.

maladies cardio-vasculaires entre 30 et 50 décès à Lyon et entre 260 et 350 décès dans l'agglomération parisienne, auxquels il faut ajouter entre 54 et 83 cas de mortalité prématurée par maladies respiratoires. De l'étude ERPURS¹⁷¹² à celle de l'OMS¹⁷¹³ en passant par les travaux de l'Institut de veille sanitaire¹⁷¹⁴, de nombreuses autres recherches se chargent ensuite d'enfoncer le clou en confirmant à chaque fois l'existence d'une corrélation entre les niveaux de pollution atmosphérique et les problèmes de santé. Même si elles diffèrent sur l'estimation de la mortalité anticipée, ces recherches

¹⁷¹⁰ P. QUENEL, D. ZMIROU, A. LE TERTRE, F. BALDUCCI, S. MEDINA, T. BARUMANDZADEH, Y. LE MOULLEC, P. RITTER, B. FESTY, W. DAB, *Impact de la pollution atmosphérique urbaine de type acido-particulaire sur la mortalité quotidienne à Lyon et dans l'agglomération parisienne*, Etude du réseau national de santé publique dans le cadre du projet APHEA (*Air Pollution and Health : a European Approach*), 1996.

¹⁷¹¹ Elle accomplit alors une révolution méthodologique fondamentale en abandonnant un raisonnement en termes de risques "relatifs" – notion fréquemment utilisée en épidémiologie et qui consiste à situer la probabilité de survenue d'un événement de santé chez des personnes exposées à un risque par rapport à celles qui n'y sont pas exposées – pour présenter les résultats de savants calculs sous forme de risques "attribuables" – qui constituent de nouveaux outils de mesure permettant de situer l'importance du phénomène de "surmortalité" induit par la pollution atmosphérique. Cette démarche n'est néanmoins pas une nouveauté absolue, dans la mesure où elle a été auparavant développée dans d'autres pays et plus particulièrement aux Etats-Unis.

¹⁷¹² ERPURS signifie "évaluation des risques de la pollution urbaine pour la santé". Cette étude, publiée en 1998 et dirigée par l'Observatoire régional de santé d'Ile-de-France, porte sur l'agglomération parisienne entre 1987 et 1995. Si elle souligne que les coûts sanitaires de la pollution de l'air ne sont pas uniquement liés aux épisodes de pollution mais également aux conséquences sur des populations fragiles d'une exposition constante à une pollution de fond, elle établit surtout des liens à court terme entre les indicateurs de pollution et de santé : l'ozone est ainsi statistiquement associé à une hausse maximale de 4,8% de la mortalité en Ile-de-France, toutes causes confondues ; toujours pendant l'été, elle estime que la mortalité d'origine respiratoire augmente de 8% en cas de hausse du niveau de NO₂ ; en hiver, la mortalité d'origine cardiovasculaire, en relation avec une exposition au SO₂ à un niveau moyen de pollution, augmente quant à elle de 2% ; enfin, les hospitalisations pour affections des voies respiratoires, essentiellement liées aux particules et au NO₂, peuvent augmenter jusqu'à 7% lors des pics de pollution, alors que les visites médicales à domicile sont en hausse de 40% en cas de fortes émissions de SO₂, de 53% avec de fortes concentrations de particules et de 23% lors de pollutions au NO₂.

¹⁷¹³ Une étude de l'OMS, dirigée par le docteur Nino Künzli, a été publiée le 2 septembre 2000 dans la revue britannique *The Lancet*. Elle estime que la pollution atmosphérique est à l'origine chaque année de plus de 40.000 décès en France, en Suisse et en Autriche, dont la moitié du fait des gaz d'échappement des véhicules automobiles. A elle seule, la France compterait plus de 30.000 victimes (chiffre moyen estimé, la fourchette statistique allant de 19.200 à 44.000), dont 17.600 imputables à la pollution automobile (estimation moyenne pour une fourchette comprise entre 10.700 et 24.700). L'étude considère également que les transports routiers sont à l'origine de la survenue annuelle de 25.000 nouveaux cas de bronchite chronique et de plus de 500.000 crises d'asthme. L'originalité de cette étude épidémiologique est de s'intéresser non pas aux conséquences des seules pointes de pollution mais aux effets à long terme d'une exposition chronique à une pollution de fond, ce qui explique ces estimations d'une toute autre ampleur.

¹⁷¹⁴ L'Institut de veille sanitaire, créé par la loi de 1998 sur la sécurité sanitaire, publie en 2002 les résultats d'une étude lancée par le réseau national de santé publique dans neuf villes françaises dont Lyon et Lille. Ils mettent une nouvelle fois en évidence un lien entre pollution atmosphérique et mortalité anticipée, en estimant que, chaque année dans ces villes, la pollution atmosphérique précipite 2.800 décès.

concourent à faire de la pollution atmosphérique un véritable enjeu de santé publique, en ne manquant jamais de souligner les responsabilités de l'automobile en la matière. « En 1990, la dégradation de l'environnement était un sujet peu mobilisateur pour les français. (...) En 1997, quasiment tous les français sont conscients du fait que la pollution atmosphérique peut avoir des conséquences sur la santé »¹⁷¹⁵ et la reconnaissance de l'importance de cet enjeu semble avoir définitivement gagné les pouvoirs publics.

Parallèlement à cette évolution des sensibilités et des représentations, on observe toutefois une amélioration sensible de la qualité de l'air. C'est vrai en tout cas en ce qui concerne la plupart des polluants atmosphériques dont l'impact est local ou régional : les émissions de monoxyde de carbone, de dioxyde de soufre, de Composés Organiques Volatils Non Méthaniques (COVNM)¹⁷¹⁶, de plomb ou d'oxydes d'azote ont ainsi poursuivi au cours de la dernière décennie une baisse souvent amorcée bien avant.¹⁷¹⁷ La réduction des pollutions d'origine industrielle est pour beaucoup dans ces progrès, si bien que la part imputable aux transports routiers apparaît souvent à la hausse, alors même que ce secteur a globalement diminué lui aussi ses émissions. Il faut dire que, par rapport à la pollution industrielle, les principaux remèdes à la pollution automobile ont été administrés plus tardivement, avec essentiellement l'introduction des pots catalytiques et l'amélioration des carburants au cours des années 90. Si ces innovations ont aidé à maîtriser certaines émissions de polluants "locaux" et "régionaux"¹⁷¹⁸, les transports routiers n'en demeurent pas moins un vecteur prédominant de pollution atmosphérique en étant à l'origine du rejet de 48% des oxydes d'azote, de 34% du monoxyde de carbone, de 32% des hydrocarbures aromatiques polycycliques et de 24% des COVNM français en 2002 (tableau 26).

Tableau 26 - Effets des principaux polluants atmosphériques pour lesquels la responsabilité des transports routiers est engagée

Types de polluant	Effets	Émissions dues au transport routier en 2002
-------------------	--------	---

¹⁷¹⁵ *Parc automobile et effet de serre*, op.cit., p.17. Une enquête réalisée par le CREDOC montre bien cette prise de conscience de la population vis-à-vis de la pollution atmosphérique (cf. ADEME, *Les Français et l'environnement : attitudes et comportements*, Paris, Editions de l'ADEME, 1997).

¹⁷¹⁶ Ce type de polluant regroupe en fait une multitude de substances et ne correspond pas à une définition très rigoureuse. Il s'agit principalement d'hydrocarbures dont l'origine est soit naturelle, soit liée à l'activité humaine. Il est fréquent de distinguer séparément le méthane, qui est un composé organique volatil particulier, naturellement présent dans l'air, des autres pour lesquels on emploie alors la notation Composés Organiques Volatils Non Méthaniques (COVNM).

¹⁷¹⁷ voir l'annexe 6 pour plus de détails sur la pollution atmosphérique et son évolution.

¹⁷¹⁸ comme les émissions de plomb, qui ont chuté avec l'introduction et la généralisation de carburants sans plomb et avec l'équipement des véhicules en pots catalytiques (depuis 1993 pour les voitures à essence et depuis 1997 pour les voitures diesel), ou même comme les émissions de dioxyde de soufre, dans lesquelles les transports routiers n'ont toujours joué qu'un rôle mineur mais qui ont néanmoins bénéficié de la baisse des teneurs en soufre des carburants, notamment du gazole.

		en France
CO <i>Monoxyde de carbone</i>	Il bloque l'oxygénation des tissus et constitue un des éléments les plus directement toxiques pour l'homme	34%
COVNM <i>Composés organiques volatils non méthaniques</i>	Ils irritent les yeux et les muqueuses, certains comme le benzène sont même cancérigènes	24%
HAP <i>Hydrocarbures Aromatique Polycyclique</i>	Certains composés de cette famille, comme le benzo-a-pyrène, ont un caractère cancérigène reconnu	32%
Particules	Les plus petites sont soupçonnées d'être à l'origine d'atteintes respiratoires, d'accidents cardio-vasculaires voire de cancers	8% du total 13% des PM10 23% des PM1,0
Nox <i>Oxydes d'azote</i>	Ils provoquent des troubles respiratoires, accroissent la sensibilité aux infections microbiennes et contribuent aux pluies acides et à la formation du smog	48%
SO2 <i>Dioxyde de soufre</i>	Les composés sulfureux attaquent les poumons, altèrent la fonction respiratoire et se combinent avec les oxydes d'azote pour produire des pluies acides	4%
HFC <i>Hydrofluorocarbures</i>	Ils contribuent à l'effet de serre	24%
CO2 <i>Dioxyde de carbone</i>	Il est le principal responsable de l'effet de serre	26% du total brut

Source : CITEPA / CORALIE format SECTEN – février 2004

Les perspectives apparaissent cependant moins préoccupantes que pour les "polluants globaux" que sont les gaz à effet de serre. Accusés de contribuer au changement climatique de la planète, ces gaz ne parviennent pas pour l'instant à infléchir significativement à la baisse la courbe de leurs émissions et enregistrent même pour certains d'entre eux de sensibles augmentations auxquelles les transports routiers sont rarement étrangers. En France, en 2002, les émissions brutes de dioxyde de carbone – premier responsable de l'effet de serre – sont sensiblement à leur niveau de 1990 et le doivent essentiellement aux transports routiers, dont les rejets n'ont cessé d'augmenter au cours de la dernière décennie et, au-delà, depuis plus de quarante ans.¹⁷¹⁹ Ce secteur est aujourd'hui le premier vecteur de cette forme globale de pollution, si bien qu'on peut estimer qu'« à terme, c'est l'effet de serre qui fait peser la plus grande hypothèque sur la croissance du trafic routier : si l'on peut attendre des progrès conséquents en matière de

¹⁷¹⁹ La permanence des rejets de CO2 dans l'atmosphère a cependant été compensée par les baisses enregistrées pour d'autres gaz, si bien que les émissions totales de gaz à effet de serre exprimées en terme de pouvoir de réchauffement global (PRG) se situent pour l'année 2002 à environ 3% au-dessous de celles de 1990. Si les tendances observées pour le dioxyde de carbone se confirment, l'objectif de stabilité des rejets de gaz à effet de serre direct fixé dans le cadre du protocole de Kyoto devra compter sur les réductions acquises sur les autres gaz. Néanmoins, certains comme les HFC ont connu une augmentation importante (+180% entre 1990 et 2002), dont les transports routiers sont en partie responsables.

réduction des émissions des polluants classiques, il n'en est rien pour les émissions de CO₂ qui sont indissociables du fonctionnement des moteurs à explosion. »¹⁷²⁰ Certes, « les consommations unitaires des véhicules (auxquelles sont directement liées les émissions de CO₂) ont baissé en France depuis une vingtaine d'années mais elles n'ont pas suffi pour compenser les effets de la hausse continue des circulations. »¹⁷²¹ De plus, l'équipement de plus en plus répandu des véhicules en climatisation tend à générer une surconsommation de l'ordre de 25 à 35% en ville. L'ADEME estime alors à 5% les rejets supplémentaires de CO₂ qui en découlent, auxquels s'ajoute l'émission d'autres gaz à effet de serre comme les hydrofluorocarbures (HFC).

En raison de cette diversité d'échelle dans les atteintes à l'environnement, la question de la spécification urbaine de la pollution atmosphérique peut être abordée de deux façons différentes, selon que l'on s'intéresse à l'origine spatiale des émissions nocives ou aux conséquences sur l'environnement urbain de la teneur de l'air en polluants de toute sorte.

La première approche a fait l'objet d'estimations statistiques assez précises quant à la part des émissions polluantes d'origine urbaine. « Globalement, la pollution due aux transports routiers est à 40% émise en milieu urbain. Pour ce qui est des voitures particulières, la pollution urbaine représente environ 50% des émissions contre 25% pour les véhicules utilitaires. »¹⁷²² Pour la France, des travaux de l'INRETS¹⁷²³ donnent pour 1990 une première clef de répartition spatiale en ce qui concerne les émissions de différents polluants (tableau 27) : s'il apparaît que les hydrocarbures et le monoxyde de carbone sont d'origine essentiellement urbaine, et dans des proportions bien supérieures à ce que la distribution des trafics ne le laisse prévoir, c'est que pour ces substances et au contraire des oxydes d'azote, les quantités émises sont une fonction décroissante de la vitesse¹⁷²⁴ ; les proportions calculées pour le dioxyde de carbone (40%) confirment, mais

¹⁷²⁰ Y. CROZET (dir.), A. ARABEYRE, L. GUIHERY, M. PEREZ, J.P. NICOLAS, G. SANTI, *Les effets externes en milieu urbain : de la valorisation à l'internalisation*, LET, Recherche réalisée pour le compte de la SNCF Direction de la Stratégie et du Plan, novembre 1993, p.17.

¹⁷²¹ *Parc automobile et effet de serre*, op.cit., p.11. Ajoutons également que les véhicules mis sur le marché apparaissent de plus en plus puissants et de mieux en mieux équipés et que ces données, si elles n'ont pas empêché une baisse des émissions unitaires de CO₂, ont inévitablement « limité les progrès envisageables dans ce domaine » (ibid., p.31). Par ailleurs, des équipements comme la climatisation des véhicules sont directement responsables du rejet d'hydrofluorocarbures (HFC) dans l'atmosphère. Or, ces composés, qui n'avaient pas d'applications importantes avant l'adoption du protocole de Montréal interdisant les CFC, participent également à l'effet de serre et ont vu leurs émissions croître de manière spectaculaire depuis 1993. Ces remarques incitent à mettre plus particulièrement les voitures particulières – dont les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté de 20% entre 1990 et 1998, pour représenter aujourd'hui plus de la moitié de la part du transport routier – et leurs équipements de confort et de sécurité au cœur des problématiques de lutte contre l'effet de serre (cf. IFEN, *La voiture particulière et le chauffage contribuent de façon croissante à l'effet de serre*, Les données de l'environnement n° 61, décembre 2000).

¹⁷²² Y. CROZET et al., 1993, op.cit., p.124.

¹⁷²³ INRETS, *Evolution des émissions de polluants par les transports en France de 1970 à 2010*, Rapport INRETS n°143, seconde édition, juillet 1991.

sans amplification, l'intérêt premier de la circulation urbaine dans l'optique d'une maîtrise de ces rejets dans l'atmosphère. « Une autre étude permet de préciser la situation urbaine et le rôle de l'automobile. Elle montre que la ville concentre la pollution des moteurs thermiques : sur l'ensemble des émissions de CO, 66% sont dues aux véhicules légers en ville, les valeurs correspondantes étant de 74% pour les hydrocarbures et 36% pour les NOx. »¹⁷²⁵ En outre, que ce soit pour des raisons qui lui sont extérieures – « la tertiairisation des activités urbaines, [les] mesures antipollution dans l'industrie et pour le chauffage »¹⁷²⁶ – ou qui lui sont proches – l'accroissement de la motorisation et de la mobilité –, la responsabilité de l'automobile dans la pollution atmosphérique d'origine urbaine tend à apparaître à la hausse, alors même que les rejets unitaires des véhicules ont été réduits. En dépit d'indéniables progrès, la voiture particulière reste ainsi le mode de transport urbain le plus polluant, sachant que globalement, par rapport au nombre moyen de personnes qu'il transporte, un bus pollue nettement moins qu'une voiture.¹⁷²⁷

Tableau 27 - Contribution des voiries routières, autoroutières et urbaines aux émissions des transports routiers en France en 1990

Polluants	sur route	sur autoroute	sur voie urbaine
CO	26%	10%	64%
CO2	35%	25%	40%
Hydrocarbures	18%	10%	72%
NOx	41%	36%	23%
Particules	32%	40%	28%
Consommation	33%	23%	44%
Trafic	45%	19%	36%

Source : INRETS

Si elle ne bouleverse pas cette hiérarchie des responsabilités, l'étude de la qualité de l'air urbain permet d'affiner l'observation des lieux et des modes d'action des différents polluants. A cet effet, il est utile de distinguer deux niveaux de pollution : un niveau primaire émanant d'une pollution locale, sensible ou non, que l'on rencontre au voisinage des sources de rejets, avec des pics périodiques ou ponctuels et dont la dispersion finit par soumettre les zones urbaines à un fond de pollution quasi permanent, en se mêlant à d'autres émissions plus diffuses¹⁷²⁸ ; un niveau secondaire, consécutif aux réactions chimiques portant sur certains polluants primaires et transformant la pollution locale en

¹⁷²⁴ La faiblesse relative de l'origine urbaine des particules tient en revanche davantage au fait que ces émissions demeurent prioritairement attachées aux véhicules utilitaires et que les responsabilités de ces derniers en matière de pollution n'apparaissent que minoritairement urbaines.

¹⁷²⁵ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.48.

¹⁷²⁶ G. DUPUY, 1995a, op.cit., p.45.

¹⁷²⁷ Pour une comparaison plus détaillée des modes de transports urbains et de leur responsabilité en matière de pollution, voir A. MORCHEOINE, "Transports, énergie, environnement. Quels enjeux ?", in *TEC*, n°157, janvier-février 2000.

une pollution régionale dont les nuisances n'affectent pas exclusivement les espaces urbains. Pour ajouter à la complexité, rappelons également que l'atmosphère est composée de centaines de substances d'origine et de nature chimique très variées et qu'il s'avèrerait à la fois impossible et vain de mesurer en routine tous les polluants présents. Seuls quelques uns d'entre eux font donc l'objet d'une surveillance, avec l'ambition de servir d'indicateurs de pollution atmosphérique. Actuellement, en France, les quatre polluants les plus traqués – qui servent d'ailleurs dans les agglomérations urbaines au calcul de l'indice Atmo¹⁷²⁹ – sont le dioxyde de soufre, le dioxyde d'azote, l'ozone et les particules fines en suspension. Or, dans ce panel, la pollution soufrée est la seule à ne pas mettre significativement en cause l'automobile : le dioxyde de soufre est essentiellement produit par les industries et les installations de chauffage domestique, d'où des pics hivernaux aggravés par la fréquence en cette saison de mauvaises conditions de dispersion des polluants.¹⁷³⁰ Pour le reste, la circulation automobile demeure au cœur des questions de pollution de l'air, telles qu'elles sont auscultées dans nos villes. Elle est au moins pour les trois-quarts à l'origine de la pollution urbaine au dioxyde d'azote, dont les pics souvent hivernaux peuvent être amoindris par une réduction du trafic et de la vitesse. Elle n'est responsable que du tiers environ des rejets de particules en zone urbaine mais occupe néanmoins une place spécifique du fait de l'implication des véhicules diesel dans l'émission des particules les plus fines, particulièrement nocives pour la santé.¹⁷³¹ Elle représente enfin la source essentielle de la principale pollution urbaine estivale, la pollution à l'ozone, qui a atteint durant l'été 2003 des niveaux records : l'ozone est en effet produit par l'action du soleil sur plusieurs précurseurs d'origine essentiellement automobile, dont les oxydes d'azote, les hydrocarbures ou encore le monoxyde de carbone ; et, si les recherches en cours tendent à souligner que la formation comme la résorption d'ozone troposphérique restent

¹⁷²⁸ qui proviennent notamment de vastes zones résidentielles ou commerciales (chauffages individuels, trafics d'accès, etc.).

¹⁷²⁹ L'indice Atmoa été conçu à l'initiative du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement afin de qualifier la qualité de l'air d'une unité urbaine homogène. Construit à partir des quatre polluants susmentionnés, cet indice se veut représentatif de la pollution atmosphérique urbaine de fond d'une agglomération. Il est calculé à la journée et est présenté sous forme d'un chiffre synthétique de l'état de l'air associé à un qualificatif, de 1 « très bon » à 10 « très mauvais ».

¹⁷³⁰ En effet, une fois émis, les polluants se dispersent plus ou moins facilement dans l'air en fonction des conditions météorologiques. Le vent assure leur dispersion horizontale et le profil de température de l'atmosphère facilite ou non leur diffusion verticale. Or, l'hiver est une saison propice au phénomène d'inversion de température : en situation normale, dans les basses couches de l'atmosphère, la température décroît régulièrement avec l'altitude, ce qui permet aux polluants émis de s'élever naturellement avec l'air chaud et de se mélanger avec l'air ambiant ; mais, si l'air est plus froid au sol qu'en altitude, il a tendance à stagner en y maintenant les polluants ; ce phénomène d'inversion, qui se produit naturellement la nuit, peut persister plusieurs jours, surtout en hiver où l'ensoleillement est faible, les nuits longues et le sol très froid, et la situation devient alors préoccupante du fait de l'accumulation des polluants, bloqués sous un véritable couvercle d'air chaud.

¹⁷³¹ Plus les particules sont fines, plus elles pénètrent profondément dans l'appareil respiratoire et plus leur temps de séjour y est important. Elles ont alors une double action liée aux particules proprement dites et aux polluants qu'elles transportent (métaux, hydrocarbures, dioxyde de soufre, etc.) : elles irritent le système respiratoire humain et peuvent contribuer au déclenchement de troubles et de maladies aigus.

fortement dépendantes des facteurs météorologiques ¹⁷³², cela n'évacue aucunement la responsabilité de ces polluants primaires. Ces données sur la pollution urbaine appellent deux observations complémentaires. D'abord, au-delà du débat sur le choix des indicateurs de qualité de l'air, il ne faut pas s'arrêter à l'étude de chaque polluant pris séparément mais s'intéresser aux effets synergiques inhérents à la combinaison des différentes substances. Ensuite, l'artificialisation des espaces urbains ne doit pas faire oublier le rôle des paramètres physiques et des conditions naturelles dans des phénomènes de pollution atmosphérique qui, par exemple, sont aussi sensibles aux données topographiques ¹⁷³³ et ignorent les découpages territoriaux. Cependant, l'essentiel demeure la primauté de la contribution de l'automobile à la pollution de l'air urbain, qui fait de ce moyen de transport la cible prioritaire des politiques environnementales.

L'accord sur la cible n'amène pas pour autant un consensus sur les moyens de ces politiques. En fait, afin de lutter contre les atteintes de l'automobile à la qualité de l'air, deux types de solutions se dégagent, selon que l'on estime que le remède sera avant tout technologique ou que l'on considère qu'une réorganisation plus profonde des déplacements s'avère nécessaire.

Les tenants de la voie technologique s'appuient sur les progrès déjà réalisés sur les véhicules et les carburants ¹⁷³⁴ pour arguer qu'elle constitue le moyen le plus rapide et le plus efficace permettant d'améliorer encore l'efficacité environnementale et énergétique de l'automobile. Ces améliorations, généralement suscitées par l'évolution de la

¹⁷³² L'ozone, qui est salubre dans les hautes couches de l'atmosphère en jouant un rôle filtrant des rayons ultraviolets émis par le soleil (couche d'ozone stratosphérique), est un polluant très toxique pour l'homme, vecteur d'irritation des yeux, de la gorge et des bronches, quand il est au ras du sol, dans les couches basses de l'atmosphère (ozone troposphérique). Dans sa formation, l'ensoleillement sert de déclencheur, la température intervient comme accélérateur des réactions chimiques et le vent comme facteur de dispersion mais également de transport de cette pollution. La survenue d'épisodes de pollution photochimique à l'ozone, qui touche souvent une grande aire géographique, n'en est pas moins révélatrice de l'état chronique de la pollution de fond des basses couches de l'atmosphère. Leur résorption apparaît alors comme un problème complexe et la réduction des sources polluantes automobiles n'a pas forcément d'influence immédiate sur la concentration en ozone, dans la mesure où celle-ci est souvent due en grande partie aux masses d'air atmosphériques chargées de ce polluant qui arrivent sur les agglomérations.

¹⁷³³ Les effets des reliefs locaux, combinés avec l'influence des vents, peuvent engendrer de nombreuses situations particulières, favorisant la stagnation des polluants ou leur rabattement au sol et créant ainsi des zones à fort potentiel local de pollution. En influant sur les conditions de dispersion des polluants, certains sites contribuent à rendre les espaces urbains qu'ils accueillent atmosphériquement sensibles. C'est le cas de Lyon et de Stuttgart qui, contrairement à Lille, sont deux villes au relief contraignant et sujettes en hiver à des phénomènes d'inversion de température. La capitale souabe dispose pourtant depuis la seconde guerre mondiale de données sur les flux d'air circulant à basse altitude dans la cuvette qui abrite son centre-ville, ce qui l'a conduit à prendre en compte la circulation de l'air dans son plan de reconstruction en aménageant des couloirs de passage des vents préservés de toute construction et qui améliorent sensiblement la dispersion des polluants.

¹⁷³⁴ Pour répondre aux nouvelles normes de pollution, les constructeurs automobiles et les pétroliers ont investi massivement dans la recherche et ont déjà apporté de nombreuses améliorations techniques aux véhicules comme aux carburants : l'injection directe, le pot catalytique, le filtre à particules pour les véhicules diesel, le carburant sans plomb ou encore le gazole désulfuré apparaissent comme autant de progrès vers une automobile moins polluante.

réglementation ¹⁷³⁵, ne résistent toutefois pas toujours aux tendances d'un marché qui voit les consommateurs exprimer davantage une exigence de performance, d'équipement ou de confort que le souci d'investir dans un véhicule "propre". ¹⁷³⁶ Surtout, outre les carences de ce champ d'action, ce sont ses limites intrinsèques qui sont à mettre en exergue. En effet, « on constate en France des réductions de consommation (plus de 25% depuis 1974) obtenues sur les nouveaux modèles. Une voiture neuve vendue en 1997 produit 15 fois moins de monoxyde de carbone et 7 fois moins d'hydrocarbures et d'oxyde d'azote qu'une voiture vendue en 1971. Mais ces progrès sur les véhicules vendus s'évanouissent lorsque l'on mesure la consommation de carburant et les pollutions à l'échelle nationale. (...) Comment donc réduire les problèmes énergétiques et écologiques si l'on ne maîtrise pas la croissance de la demande automobile qui les amplifient sans cesse ? » ¹⁷³⁷ Or, jusqu'à présent, les gains techniques réalisés sur les nouveaux véhicules se sont trouvés largement gommés par la progression de la circulation automobile, consécutive à la croissance du parc et de la mobilité. C'est pourquoi, si les progrès technologiques apparaissent nécessaires et utiles à la résorption de la pollution atmosphérique, ils restent aussi clairement insuffisants et ne peuvent prétendre faire de la gestion des déplacements urbains une question subalterne. ¹⁷³⁸

En France, le premier véritable rapprochement entre les préoccupations relatives à la

¹⁷³⁵ Cette évolution réglementaire, pilotée à l'échelon nationale, est aussi encadrée par les engagements internationaux de chaque pays. Les autorités françaises se sont ainsi engagées dans le cadre de plusieurs conventions et protocoles relatifs à la pollution atmosphérique à réduire, selon différents échéanciers, les quantités de certains polluants rejetés dans l'air : un premier protocole soufre signé à Helsinki en 1985, un protocole relatif aux NOx signé à Sofia en 1988, un protocole relatif aux COV signé à Genève en 1991, un second protocole soufre signé à Oslo en 1994 ou encore un protocole relatif à la réduction de l'acidification, de l'eutrophisation et de l'ozone troposphérique signé à Göteborg en 1999 fixent alors pour la France des plafonds d'émissions à ne pas dépasser. En matière de gaz à effet de serre, un des premiers actes significatifs de la lutte mondiale contre le changement climatique a été la convention-cadre signée en 1992 à Rio lors du Sommet de la Terre. Les pays développés, les pays en transition et l'Union européenne s'y sont engagés à stabiliser d'ici à l'an 2000 leurs émissions de gaz à effet de serre au niveau de 1990. Le protocole de Kyoto, adopté en 1997, prévoit une nouvelle réduction des émissions à l'horizon 2008-2012 : l'Union Européenne s'engage alors sur une diminution de 8% par rapport à 1990 et la France sur une stabilisation de ses émissions. La mise en œuvre de ce protocole, si elle n'est pas sans difficultés (les différends concernant le crédit qui peut être tiré des puits de carbone ou les modalités du système international d'échanges de crédit d'émissions conduisent en 2000 à l'échec de la conférence de La Haye, avant que le nouveau président des Etats-Unis ne retire finalement l'adhésion de son pays à l'ensemble du protocole en mars 2001), est finalement scellée en juillet et novembre 2001 par les accords de Bonn et de Marrakech, qui en fixent les modalités d'application pour les Etats signataires. Néanmoins, avant même la ratification du protocole de Kyoto par l'Union Européenne en 2002, la France a déjà commencé à transcrire quelques unes de ses orientations dans un Programme National de Lutte contre le Changement Climatique (cf. A. CORFDIR, "Le programme national de lutte contre l'effet de serre et les transports", in *TEC*, n°161, septembre-octobre 2000, p.2-6).

¹⁷³⁶ Or, tant que les performances en matière de pollution atmosphérique n'entreront pas véritablement dans les paramètres de choix des consommateurs, il est vraisemblable que les constructeurs ne feront pas porter tous leurs efforts sur cette dimension. Ainsi, comme nous l'avons déjà indiqué plus haut, l'augmentation de la puissance des véhicules ou encore le développement de la climatisation sont à l'heure actuelle des tendances du marché qui nuisent à la réduction des émissions polluantes des automobiles.

¹⁷³⁷ G. DUPUY, 1999, op.cit., p.4.

qualité de l'air et les instruments de régulation des déplacements urbains s'est effectué en 1996 par l'intermédiaire de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.¹⁷³⁹ Ce texte, dont le préambule résonne comme une forme de déclaration des droits de l'homme à la qualité de l'air¹⁷⁴⁰, vise à améliorer les dispositifs de surveillance de la pollution et d'information des populations¹⁷⁴¹ et institue des procédures de planification spécifiques destinées à réduire les rejets de polluants atmosphériques.¹⁷⁴² Mais il réactive surtout les *plans de déplacements urbains*, dont la vocation à intervenir en amont sur la demande de déplacements et à agir sur la répartition modale est instrumentalisée à des fins environnementales : la loi sur l'air rend obligatoire l'élaboration d'un PDU dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants et cherche ainsi à inscrire l'organisation des déplacements urbains dans une perspective de développement durable qui passe par une

¹⁷³⁸ D'autant plus que « la pollution est aggravée par le type de conduite en milieu urbain (surconsommations liées aux accélérations et aux freinages, moteurs froids avec starters, inefficacité de la catalyse pour moteurs froids, trajets courts). Les effets positifs de la réglementation se voient ainsi limités par ces caractéristiques de conduite, l'accroissement de la mobilité, la croissance globale du parc et la lenteur de son renouvellement (treize ans) » (in SYTRAL, *Rapport final du groupe de travail Environnement, Cadre de vie et Déplacements du Plan de Déplacements Urbains de Lyon*, mai 96, p.3).

¹⁷³⁹ En Allemagne, la législation nationale apparaît moins contraignante mais sans que cela ne nuise à la vitalité du rapprochement entre la problématique environnementale et celle des déplacements. Certes, une loi fédérale sur l'ozone a été adoptée en juillet 1995 pour unifier les réglementations régionales disparates en matière d'alerte atmosphérique. Elle a notamment conduit certains Länder, dont celui du Bade-Wurtemberg, à décider à l'été 1998 de restrictions de circulation pour lutter contre les pics de pollution à l'ozone : à cette occasion, seuls les véhicules non polluants munis d'un pot catalytique et de la "pastille verte" allemande ont été autorisés à circuler. Mais, hors de ces procédures d'alerte, ce sont d'abord les réglementations régionales qui encadrent le rapprochement entre la régulation des déplacements urbains et la lutte contre la pollution atmosphérique. Le plan pour la qualité de l'air (*Luftreinhalteplan*) élaboré par le Land du Bade-Wurtemberg – qui apparaît comme un des précurseurs en la matière – se fixe ainsi un objectif de réduction de 25% des émissions de NOx et préconise donc une diminution des émissions automobiles. Pour cela, un catalogue global de mesures associé à un échéancier de mise en œuvre est défini : il prévoit l'instauration de nouvelles limitations de vitesse sur les axes de circulation, la protection de certains espaces par des zones Tempo-30, la mise en place d'une réglementation spécifique pour le stationnement résidentiel dans le centre-ville de Stuttgart et de nouvelles améliorations concernant les transports collectifs.

¹⁷⁴⁰ L'article premier de la loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie indique en effet que « L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. »

¹⁷⁴¹ La loi sur l'air entreprend d'opérer un renforcement des contrôles assorti d'une obligation d'information du public sur la qualité de l'air qu'il respire. Ainsi, le texte de loi spécifie qu'un « dispositif de surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement sera mis en place au plus tard pour le 1^{er} janvier 1997 dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, pour le 1^{er} janvier 1998 dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et pour le 1^{er} janvier 2000 pour l'ensemble du territoire national. » De même, elle stipule que, « lorsque les objectifs de qualité de l'air ne sont pas atteints ou lorsque les seuils d'alerte et valeurs limites mentionnés à l'article 3 sont dépassés ou risquent de l'être, le public en est immédiatement informé par l'autorité administrative compétente. Cette information porte également sur les valeurs mesurées, les conseils aux populations concernées et les dispositions réglementaires arrêtées. »

diminution du trafic automobile. L'impact de cette politique sur le fond des problèmes atmosphériques est encore difficile à évaluer, d'autant que ses effets devraient porter principalement sur le moyen et le long terme. Il serait néanmoins injuste de ne pas mettre dès à présent au crédit d'une loi sur l'air, certes moins ambitieuse que prévue¹⁷⁴³ et instigatrice de PDU au contenu encore inégal et souvent bien timide¹⁷⁴⁴, des avancées réelles au niveau des mesures d'urgence : la plus spectaculaire réside dans l'autorisation donnée au préfet de mettre en place « un dispositif de restriction ou de suspension des activités concourant aux pointes de pollution, y compris le cas échéant de la circulation des véhicules »¹⁷⁴⁵, lorsque, pour certains polluants, les seuils d'alerte sont atteints ou risquent de l'être.

Pour lutter contre les problèmes de pollution atmosphérique, la combinaison des deux champs d'intervention apparaît donc indispensable. En effet, si les progrès à

¹⁷⁴² Ces procédures tiennent dans l'adoption de deux documents d'orientation : les plans régionaux pour la qualité de l'air (PRQA) et les plans de protection de l'atmosphère (PPA). Les PRQA sont élaborés par les préfets de région et sont adoptés après consultation du public, des collectivités locales et après avis des conseils régionaux. Ils fixent les orientations devant permettre d'atteindre les objectifs de qualité de l'air arrêtés au plan national. Dans toutes les agglomérations de plus de 250.000 habitants ainsi que dans les zones où les valeurs limites sont dépassées ou risquent de l'être, les préfets élaborent un plan de protection de l'atmosphère, qui doit être compatible avec les orientations du PRQA. Ces PPA, qui engagent l'action des autorités compétentes en matière de police, ont pour objet, dans un délai qu'ils fixent, de ramener à l'intérieur de la zone concernée la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux valeurs limites et de définir les modalités de la procédure d'alerte.

¹⁷⁴³ Le texte de loi a été en effet dépouillé de quelques-unes de ses mesures les plus ambitieuses. Ainsi, contrairement aux propositions initiales, il n'a pas été possible d'imposer des liens plus forts entre transport et urbanisme et, surtout, l'essentiel des mesures fiscales destinées à financer les dispositions de la loi a été supprimé : l'abandon des projets de taxes additionnelles, prélevées sur la TIPP et sur les immatriculations, a marqué le renoncement à une dotation en moyens autonomes et en recettes pérennes pour atteindre les objectifs visés par la loi et a donc contribué à soumettre la mise en œuvre des mesures préconisées au bon vouloir des exercices budgétaires successifs.

¹⁷⁴⁴ Le GART et le CERTU ont publié en novembre 2000 une étude très critique sur la teneur des PDU adoptés dans les agglomérations françaises, étude dont les conclusions n'ont pas été démenties lors du bilan de la loi sur l'air établi en février 2001 par le président du conseil national de l'air (organisme consultatif créé en 1998). Ce dernier a été jusqu'à évoquer à cette occasion un « détournement de l'esprit de la loi sur les PDU » ("Les maires de grandes villes ont tardé à lutter contre la pollution atmosphérique", in *Le Monde*, jeudi 1^{er} mars 2001, p.9), en dénonçant la vacuité de certains documents, manifestes électoraux, PDU-croupions ou simples gadgets qui ne s'attaquent pas véritablement aux problèmes environnementaux. Ainsi, rares sont les plans qui avancent une évaluation environnementale de leur choix et la plupart ne proposent d'ailleurs pas d'engagements de nature à servir de base à une estimation sérieuse de leur impact sur la pollution atmosphérique. En ce qui concerne nos terrains, le PDU de Lyon se fixe toutefois des objectifs de qualité pour les rejets de NO₂ et de particules dans l'agglomération, avec comme objectif à dix ans de contenir ces polluants particulièrement caractéristiques de la circulation automobile en dessous des valeurs guides suivantes : pas de concentration de dioxyde d'azote supérieure à 135 microgrammes/m³ plus de 175 heures par an et pas de dépassement d'une concentration de 50 microgrammes/m³ pour les particules. Quant au PDU de l'agglomération lilloise, il se borne à reprendre à son compte, par anticipation, les objectifs du PPA à venir en promettant de respecter, « dans les plus brefs délais », les normes définies pour le dioxyde de soufre, les oxydes d'azote, les particules en suspension et le plomb mais il est vrai aussi que, compte tenu des différences de contraintes géographiques, la question de la pollution atmosphérique ne se pose tout à fait dans les mêmes termes dans la métropole du Nord.

attendre des actions portant sur la réduction des émissions unitaires ont leurs limites, la voie technologique peut encore conduire à des améliorations substantielles. En jouant notamment sur le développement de nouveaux carburants ¹⁷⁴⁶, elle doit également permettre de répondre efficacement à des problèmes globaux, comme les émissions de gaz à effet de serre ou la question énergétique, pour lesquels les actions publiques locales souffrent à leur échelle du manque de visibilité de leurs effets. Parallèlement, les mesures de régulation des déplacements urbains peuvent certes peiner à s'imposer aux organisations spatiales et aux comportements de mobilité mais elles n'en conservent pas moins une importance cruciale en s'attaquant à l'agrégation des pratiques et des données individuelles. En cela, elles s'appuient d'ailleurs sur les enjeux atmosphériques pour s'efforcer d'améliorer les conditions globales de mobilité urbaine et agir sur les autres nuisances de l'automobile.

Bruit, accidents, congestion : les autres grandes nuisances de l'automobile

Le bruit constitue la seconde catégorie de nuisance environnementale pour laquelle la responsabilité de l'automobile est engagée. En raison de son caractère particulièrement sensible, cette nuisance apparaît depuis longtemps comme une des préoccupations majeures des citoyens. Outre la dépréciation immobilière qu'elle peut engendrer, elle est en effet facteur de gênes multiples, fonctionnelle ¹⁷⁴⁷, physiologique ou psychologique, à l'origine d'une perturbation de la vie quotidienne.

Or, « en ville, 80 % de l'énergie acoustique sont émis par les véhicules en circulation, et l'on estime que 10 millions de personnes sont soumises, en France, à un niveau sonore

¹⁷⁴⁵ article 12 de la loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. Les polluants en question sont aujourd'hui le dioxyde d'azote et l'ozone, pour lesquels des seuils d'alerte de niveau 1, 2 et 3 sont définis. Le dispositif obligatoire relevant du niveau 2 (niveau de recommandation) concerne uniquement l'information du public et des personnes à risques ainsi que des consignes de limitation de vitesse. En revanche, la procédure applicable en cas de niveau 3 (niveau d'alerte) permet, en plus de la gratuité du stationnement résidentiel et des transports publics, le recours à la circulation alternée : à cette occasion, seuls les véhicules dont la plaque d'immatriculation correspond au jour d'alerte et ceux munis de la pastille verte sont autorisés à circuler – on peut estimer que cela revient tout de même à laisser rouler plus de 85% du parc automobile. Jusqu'à présent, cette procédure de restriction de circulation n'a été déclenchée qu'une seule fois, le 1^{er} octobre 1997 à Paris, mais des débats portent sur les seuils choisis pour le niveau d'alerte : en ce qui concerne l'ozone, ce seuil a d'abord été fixé par la loi sur l'air à 360 microgrammes par m3, avant d'être abaissé tardivement à 240 microgrammes par m3 pour respecter une directive européenne ; ce seuil de 240 microgrammes par m3 correspond d'ailleurs à un niveau encore deux fois supérieur à la norme préconisée par l'OMS.

¹⁷⁴⁶ Au-delà de l'amélioration des performances environnementales des carburants classiques et outre l'énergie électrique, plusieurs types de carburants alternatifs – comme le gaz naturel pour véhicules (GNV), le gaz de pétrole liquéfié (GPL), le diester (fabriqué à partir de colza), l'éthanol (issu de la betterave et du blé), l'aquazole (consistant en une adjonction d'eau au gazole) – semblent en effet riches de promesses mais restent encore confidentiels à ce jour. Il faut dire que le champ énergétique apparaît fortement structuré par les rapports de pouvoir établis et que cela le prédispose assez peu à des bouleversements rapides : alors que les découvertes et les nouveautés y sont potentiellement nombreuses, le jeu qui l'anime demeure largement verrouillé par les grands groupes industriels qui, compte tenu des enjeux et des intérêts en jeu, cherchent à garder la maîtrise des innovations.

¹⁷⁴⁷ quand le bruit interfère avec les activités humaines, comme le sommeil ou le travail.

supérieur à 65 décibels, seuil au-delà duquel le bruit est considéré comme gênant, notamment pour le sommeil. »¹⁷⁴⁸ En la matière, le sentiment d'une fatalité face à ce que l'on a longtemps considéré comme une contrepartie du progrès économique a progressivement fait place à une perception du bruit comme une pollution qu'il faut combattre. En France, le vote en décembre 1992 d'une loi contre le bruit est venu sanctionner cette évolution¹⁷⁴⁹ : elle prescrit une obligation de prévention imposant d'étudier les répercussions sonores de toute nouvelle voie ; elle fixe ensuite, par un arrêté de mai 1995, le seuil de gêne sonore à 60 décibels pour les transports terrestres et considère toute situation où les habitants sont soumis à des niveaux supérieurs plus de huit heures par jour comme un point noir à traiter.¹⁷⁵⁰ Mais, des décrets d'application qui se font attendre et des moyens insuffisants pour financer les mesures prescrites ont contribué à minimiser la portée de cette loi et à maintenir la lutte contre le bruit dans un statut de parent pauvre des politiques environnementales. En 1998, deux rapports viennent conforter cette analyse : celui du Conseil Economique et Social sur *Le bruit dans la ville*, qui estime que les dépenses publiques destinées à résorber les points noirs demeurent cinq fois inférieures à l'investissement nécessaire ; et celui rédigé par Claude Lamure sur *La résorption des "points noirs" routiers et ferroviaires*, qui établit un constat alourdi en évaluant à 3.000 le nombre de points noirs – et à 520 le nombre de "supers points noirs", où le niveau de bruit nocturne dépasse les 70 décibels – et qui relève qu'à peine 10% des points recensés ont été traités en dix ans. Ce double, et peu flatteur, état des lieux stigmatise une certaine inaction des pouvoirs publics, alors même que les moyens d'action ne manquent pas.

Comme pour la pollution atmosphérique, il est d'abord possible d'agir à la source en misant sur le progrès technologique. Les normes imposées aux constructeurs ont déjà conduit à diminuer les émissions sonores des véhicules et des marges de progression existent encore par rapport au bruit d'origine mécanique. En revanche, le bruit de roulement, qui devient à partir de 60 km/h la principale source d'émission pour les voitures particulières, ne peut espérer être réduit par cette voie et doit compter sur un traitement adapté de la chaussée pour être atténué.¹⁷⁵¹ Plus globalement, les gains unitaires retirés des améliorations technologiques sont contrariés là encore par l'accroissement du parc et de la circulation automobiles. S'« il n'est pas possible de s'en remettre au mythe du véhicule silencieux, pour attendre des lendemains plus calmes »¹⁷⁵², il ne reste plus alors qu'à investir dans des solutions relevant des politiques d'aménagement. Parmi les pistes

¹⁷⁴⁸ I. BOURBOULON, "Des villes asphyxiées par l'automobile", in *Le Monde Diplomatique*, décembre 1997, p.18. On estime plus fréquemment que le nombre de français exposés à leur domicile à un bruit supérieur à 65 décibels se situe entre 6 et 7 millions.

¹⁷⁴⁹ même si, avant cette loi dite loi Royal, d'autres programmes d'action avaient déjà été élaborés : la ministre de l'environnement Huguette Bouchardeau avait notamment lancé en 1984 un plan national de lutte contre le bruit mais celui-ci était resté pour l'essentiel lettre morte.

¹⁷⁵⁰ En 1995, un rapport parlementaire commandé au député de l'Essonne, Bernard Serrou, recense 2.600 points noirs à traiter et estime à 10 milliards de francs (1,52 milliards d'euros) l'investissement nécessaire pour les résorber.

¹⁷⁵¹ Les revêtements de chaussée les plus efficaces à cet égard sont ceux à forte porosité, comme les enrobés drainants.

les plus efficaces, il y a celles qui consistent à jouer sur l'architecture et la conception des bâtiments afin d'améliorer leur isolation et leur confort phoniques ou encore celles qui reviennent à aménager des protections extérieures, des écrans acoustiques, le long des grandes artères de circulation. Mais il apparaît surtout intéressant d'intégrer plus largement les objectifs de réduction du bruit routier dans les mesures de gestion du trafic, ce qui peut tendre à promouvoir des aménagements visant à réduire la vitesse des véhicules¹⁷⁵³, à réorganiser la circulation automobile¹⁷⁵⁴ ou à agir en faveur des modes de déplacement les moins bruyants : ainsi, à Lyon, le réaménagement de l'avenue Berthelot lié à l'arrivée du tramway a eu pour conséquence d'y faire baisser considérablement le niveau de bruit, grâce à la diminution du trafic automobile mais aussi à la réduction et à l'homogénéisation des vitesses de circulation suscitées sur la voie.¹⁷⁵⁵ Pour l'heure cependant, si les diagnostics se font de plus en plus précis et élaborés, le traitement de la pollution sonore souffre toujours d'un déficit de moyens et d'un manque de partenariat entre les collectivités locales.¹⁷⁵⁶ Or, dans la plupart des agglomérations, « avec la croissance observée et prévisible du trafic, le bruit s'étend dans l'espace (de plus en plus de sites deviennent bruyants) et dans le temps (le trafic devient permanent, il n'y a plus d'heures creuses, même la nuit). L'augmentation du trafic et la lenteur du renouvellement du parc gomment les effets potentiellement positifs des réglementations tendant à diminuer le bruit à la source. »¹⁷⁵⁷ C'est donc en intégrant pleinement, et à tous les échelons, la lutte contre la pollution sonore aux problématiques d'aménagement que l'on réussira à prendre la mesure d'un enjeu, qui répond à un besoin social constamment réaffirmé ; cet aménagement de l'espace sonore, qui s'inscrit dans la perspective d'une meilleure qualité de l'espace urbain, imposant alors inévitablement de questionner le territoire de l'automobile.

¹⁷⁵² P. BAR, "Une des contraintes de l'aménagement urbain", Dossier bruit, in *Diagonal*, n°71, p.14.

¹⁷⁵³ par des ralentisseurs ou des zones 30, toute mesure favorisant un apaisement de la circulation profitable à une réduction des émissions sonores, à condition qu'elle ne nuise pas trop au caractère fluide de l'écoulement des véhicules.

¹⁷⁵⁴ en détournant par exemple certains flux de transit.

¹⁷⁵⁵ Entre 1997 et 2001, le niveau de bruit enregistré durant la journée a diminué d'environ 7 dB(A) (et de 3,3 db(A) la nuit, entre 22h et 6h) sur l'avenue Berthelot (d'après CETE de Lyon, SYTRAL, *Tramway de Lyon. Suivi des changements acoustiques*, octobre 2001). Cette diminution est particulièrement importante sachant que, si c'est à partir de 3 dB(A) qu'une variation de bruit est perceptible par l'oreille humaine, une diminution de 10 dB(A) correspond à une sensation de « deux fois moins fort ». On considère que la division par deux du trafic automobile, qui a été observée entre 1997 et 2001, ne peut générer qu'une baisse du niveau de bruit de 3 db(A). Le reste de la diminution s'explique donc par la suppression des bus mais aussi par la baisse et l'homogénéisation des vitesses pratiquées sur la voie.

¹⁷⁵⁶ Même si les nuisances restent locales, chaque collectivité a en effet vocation à décider des aménagements adéquats sur les voies relevant de sa compétence.

¹⁷⁵⁷ in SYTRAL, *Rapport final du groupe de travail Environnement, Cadre de vie et Déplacements du Plan de Déplacements Urbains de Lyon*, op.cit., p.5.

Les coûts externes de l'automobile ne se réduisent pas à leurs composantes environnementales et l'insécurité routière s'impose comme un autre élément fondamental des externalités négatives engendrées par ce moyen de transport. A ce sujet, il n'est d'ailleurs pas inopportun d'inviter à se montrer « cyniques, mais réalistes : le (vrai) problème de la pollution n'a pas plus de raison de faire réfléchir sur les politiques de transport que n'en ont les 9 ou 10 000 accidents mortels, et annuels, de la route. »¹⁷⁵⁸

Le bilan des accidents de la circulation éclaire en effet d'une lumière crue la question de la place de l'automobile dans nos sociétés, en mettant en relief son coût humain. En France, avec plus de 7.600 morts et 162.000 blessés en 2000, ce bilan restait dramatiquement lourd.¹⁷⁵⁹ En milieu urbain, l'insécurité routière n'est pas une nuisance moins anodine, puisque 67% des 121.000 accidents survenus en 2000 ont eu lieu en agglomération et qu'ils représentent les deux tiers des blessés, même s'ils sont "seulement" responsables d'un peu moins du tiers des victimes de la route. En fait, « le risque d'avoir un accident pour une même distance parcourue est près de trois fois plus fort en agglomération qu'en rase campagne, mais le risque d'être tué est moins élevé en agglomération. La gravité des accidents est généralement moins forte en ville »¹⁷⁶⁰, principalement en raison d'une moindre vitesse. En revanche, l'insécurité routière urbaine affecte, dans des proportions souvent majoritaires et nettement plus élevées qu'hors agglomération, les usagers qui ne circulent pas en voiture particulière. C'est d'abord ces derniers que, porteuse d'un « monopole radical sur l'espace de la ville »¹⁷⁶¹ et d'une « atteinte extrême au milieu urbain, l'automobile blesse et tue. En Allemagne, plus de 56% des accidents de circulation locale concernent des non-automobilistes. »¹⁷⁶² En France, en 2001, les accidents survenus en milieu urbain ont tué 57% de non-automobilistes et en ont blessé gravement 68% : ces victimes sont d'abord des conducteurs de deux-roues motorisés – 28% des tués et 39% des blessés graves – mais aussi des piétons – 24% des tués et des blessés graves – et des cyclistes – 5% des tués et des blessés graves.

La lutte contre l'insécurité routière a pourtant été engagée avec, comme cadre privilégié, de grands programmes nationaux d'action. 1972 marque un tournant en la matière, en raison d'un triste record de 16.000 morts qui amène enfin les autorités françaises à considérer les accidents de la circulation comme un véritable problème de santé publique. Dès l'année suivante, un certain nombre de mesures relatives à la limitation de vitesse, au port de la ceinture et du casque sont prises afin de limiter les

¹⁷⁵⁸ J.M. OFFNER, 1996, op.cit., p.47.

¹⁷⁵⁹ Derrière la Grèce et le Portugal, la France est le pays d'Europe où le nombre de morts sur la route est le plus élevé au regard du trafic. Par ailleurs, rapportées au nombre d'habitants, les routes françaises tuent deux fois plus qu'au Royaume-Uni et une fois et demie plus qu'en Allemagne.

¹⁷⁶⁰ H. FONTAINE, P.E. BARJONET, "L'insécurité routière", in INRETS, 1989, op.cit., p.216.

¹⁷⁶¹ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.51.

¹⁷⁶² G. DUPUY, 1995a, op.cit., p.47.

accidents et leur gravité. D'autres suivront, contribuant régulièrement à une baisse de la mortalité routière, qui se fait pour l'essentiel par paliers au fil du renforcement de l'arsenal répressif. Ainsi peut-on observer l'impact positif de l'introduction en 1992 du permis à points sur la sécurité routière.¹⁷⁶³ Plus récemment, la volonté affichée de faire de la lutte contre la violence routière une grande "cause nationale"¹⁷⁶⁴ – volonté notamment traduite dans la loi de 1998 instaurant un délit de grande vitesse¹⁷⁶⁵ et relayée par des messages de prévention plus réalistes et moins aseptisés – s'est accompagnée une nouvelle fois de progrès sensibles.¹⁷⁶⁶ Enfin, le durcissement des sanctions et de la répression illustré par l'installation de radars automatiques sur les routes françaises ont permis au dernier gouvernement de franchir un nouveau palier dans la réduction de l'insécurité routière.¹⁷⁶⁷ Toujours est-il que la route demeure encore un « domaine de prédilection des incivilités de toute sorte » et constitue surtout « un espace implicitement négocié où, faute d'être véritablement négocié, la réglementation semble appartenir au domaine de l'indicatif. »¹⁷⁶⁸ On touche là sans doute aux limites de ce type d'actions, dont la faiblesse est de n'influencer finalement que secondairement des comportements régis très en amont par des modes originaux de rapport à l'automobile et à la norme.

« L'autre chantier concerne les poids, puissance, et vitesses de pointe des véhicules. (...) Interdire d'un côté ce qu'on autorise de l'autre¹⁷⁶⁹ n'est sans doute pas le meilleur

¹⁷⁶³ Le chiffre des victimes de la route, qui tendait à se stabiliser entre 1985 et 1990 au-dessus de 10.000 morts par an après une diminution relativement régulière, a enregistré une nouvelle baisse au début des années 90 (amorcée il est vrai en 1991, avant l'introduction du permis à points) pour atteindre un nouveau palier à partir de 1994, aux alentours des 8.500 décès annuels. L'évidence de l'influence du permis à points dans cette évolution donne-t-elle raison à Alfred Sauvy prétendant que, pour nombre d'automobilistes, « la peur de perdre le permis est supérieure à la peur de perdre la vie » ("Coûts et avantages de l'automobile pour la nation", in *Chronique sociale de France*, cahier 4/5, octobre 1973, p.64) ? L'efficacité de l'instauration d'un permis probatoire pour les jeunes conducteurs, prévue en 2004, pourrait permettre de souscrire définitivement à cette assertion.

¹⁷⁶⁴ une ambition gouvernementale proclamée notamment par le ministre des transports, Jean-Claude Gayssot, « afin d'atteindre en France un niveau identique à celui d'autres pays européens comparables » (in *Discours au séminaire internationale sur la "civilisation de l'automobile"*, Lyon, octobre 2000).

¹⁷⁶⁵ Ce délit s'applique à un conducteur déjà condamné pour avoir dépassé la vitesse maximale autorisée de plus de 50 km/h et pris à récidiver dans un délai d'un an. Il prévoit une peine pouvant aller jusqu'à trois mois d'emprisonnement et 25.000 francs (3.811 euros) d'amende.

¹⁷⁶⁶ Le nombre de morts sur les routes françaises est ainsi passé de 8.437 en 1998 à 8.029 en 1999, avant de se stabiliser à 7.643 et 7.720 en 2000 et 2001. Le nombre d'accidents corporels et de blessés a également diminué significativement durant ce laps de temps (de 124.387 en 1998 à 116.745 en 2001 pour le premier et de 168.535 à 153.945 pour le second).

¹⁷⁶⁷ Le nombre de tués est alors passé de 7.242 tués en 2002 à 5.732 en 2003, tandis que le nombre d'accidents et de blessés régressait respectivement de 105.470 à 90.220 et de 137.839 à 115.929 entre 2002 et 2003.

¹⁷⁶⁸ J.M. NORMAND, "L'innovation technologique pour le véhicule peut jouer contre la sécurité routière", in *Le Monde*, dimanche 27-lundi 28 janvier 2002, p.21.

¹⁷⁶⁹ c'est-à-dire des véhicules pouvant aller jusqu'à 250 km/h alors que la vitesse maximale autorisée est de 130 km/h.

moyen de donner une image cohérente de l'action publique, surtout quand les problèmes posés par la dérive des puissances sont graves »¹⁷⁷⁰ Or, jusqu'à présent, les pouvoirs publics ont échoué ou plutôt renoncé à imposer un quelconque bridage des automobiles, alors même que cette mesure se justifierait autant par rapport à des objectifs de sécurité routière que de préservation de l'environnement.¹⁷⁷¹ De leur côté, les constructeurs ont développé notamment les équipements de sécurité embarqués à bord de leurs véhicules.¹⁷⁷² Depuis quelques années, les systèmes de protection ont fait d'énormes progrès et les aides à la conduite se sont généralisées, en réponse à une demande réelle des consommateurs. Pour autant, ces améliorations ne sont pas sans effets pervers, puisque l'on a observé que la vigilance des conducteurs pouvait parfois se trouver altérée par ce sentiment accru de confort et de sécurité.¹⁷⁷³ Surtout, elles n'ont pas encore pris le pas sur une course aux performances, qui concourt à maintenir le risque d'accidents au cœur de la conduite automobile.

Il reste alors à compter sur les politiques d'aménagement pour réduire l'insécurité routière. Si une amélioration des infrastructures et un travail sur la conception des ouvrages de circulation ont déjà été réalisés dans cette optique, l'ampleur et la complexité de la tâche rendent nécessaires des interventions élargies, notamment en ville où il s'agit de rapprocher les logiques des ingénieurs de la route de celles des urbanistes.¹⁷⁷⁴ C'est

¹⁷⁷⁰ J.P ORFEUIL, 1994, op.cit., p.71-72.

¹⁷⁷¹ Envisagée un temps dans le cadre du Programme National de Lutte contre l'Effet de Serre, la limitation de la puissance et de la vitesse des automobiles par les pouvoirs publics n'a finalement pas été retenue par le gouvernement français, qui s'est cependant promis d'étudier cette opportunité avec ses partenaires de l'Union Européenne. L'hypothèse d'un bridage des moteurs fut certes évoquée par la France en octobre 1998, lors d'un conseil des ministres européens de l'environnement, mais elle fut aussi rapidement abandonnée devant l'opposition manifestée notamment par l'Allemagne et ses constructeurs automobiles nationaux. A ce jour, aucune mesure concrète visant à obtenir à court terme une réduction de la vitesse maximale des véhicules automobiles n'est donc envisagée : ni bridage de la puissance des moteurs, ni boîte noire embarquée, ni même obligation d'équipement en limiteur ou régulateur de vitesse (qui existent en option sur certains modèles).

¹⁷⁷² alors que pendant longtemps les constructeurs ont préféré occulter le danger, comme l'illustre l'aveu du président de General Motors suite aux remous provoqués par Ralph Nader. « Installer des dispositifs de sécurité, expliqua-t-il, c'est révéler que la voiture présente des dangers. On ne vend pas une voiture en disant qu'elle est dangereuse » (Y. BOUDOISEAU, op.cit., p.59).

¹⁷⁷³ Certaines véhicules offrent un confort et des comportements routiers tellement rassurants qu'ils gommant les sensations liées à leur conduite. Le développement du sentiment de protection peut également inciter le conducteur à rouler plus vite et à réduire son attention. A tel point que l'on envisage aujourd'hui de réintroduire dans les voitures des signaux artificiels (léger mouvement de caisse, vibrations, effets sonores...), fonctionnant comme des marqueurs émotionnels de risques.

¹⁷⁷⁴ Cette appréhension des problèmes de sécurité routière a été popularisée en France par la parution en 1979 du document *En rue libre...*, publié par le CETUR à partir d'études pilotées par Geneviève Dubois-Taine. Cette dernière rappelle d'ailleurs à ce sujet, qu'« à l'époque, (...) prétendre que l'automobiliste conduit en fonction de son environnement passait pour révolutionnaire ! » (in M. GUIAS, "Sécurité routière : la voie du changement", in *Diagonale*, n°62, p.9). Procédant d'une forme de remise en cause du règne sans partage de la voiture, la nouvelle voie à suivre consistait à se démarquer de la simple politique du dos d'âne et à ne plus dissocier par exemple l'aménagement de la circulation automobile de celui des parcours piétons (le second se trouvant d'autant plus à la remorque du premier).

en effet par des actions transversales que la sécurité routière parvient à gagner du terrain. En France, « en 1983, grande première dans l'histoire des routes : la Direction de l'architecture et de l'urbanisme et la Direction de la sécurité et de la circulation routière s'associent et montent sous la houlette du Comité interministériel des villes, le programme "ville plus sûre, quartiers sans accidents". La Direction des routes suit. La coordination est assurée par le CETUR. »¹⁷⁷⁵ A partir de 1991, les politiques locales peuvent aussi s'appuyer sur une nouvelle réglementation nationale en matière de limitation de vitesse en ville¹⁷⁷⁶, pour procéder à une hiérarchisation du réseau de voirie qui soit porteuse d'un aménagement de l'espace urbain plus soucieux de sécurité. Au-delà de l'abaissement des vitesses autorisées, c'est ici notamment la réalisation de zones à trafic modéré qui permet d'espérer une cohabitation plus pacifique entre les différents usagers. D'une commune à l'autre, les progrès se révèlent néanmoins fortement hétérogènes. Cette disparité se retrouve, entre les agglomérations, dans les premiers PDU issus de la loi sur l'air¹⁷⁷⁷ : en s'inscrivant dans la continuité d'expériences locales inégales, ces documents n'affichent pas tous les mêmes ambitions, qu'ils visent à améliorer, à dynamiser ou simplement à initier la prise en compte de la sécurité routière dans les politiques d'aménagement¹⁷⁷⁸ ; évoquant ces questions sans procéder à un diagnostic approfondi, les PDU se contentent bien souvent de promouvoir quelques grands principes comme la hiérarchisation des voies urbaines, la création de zones 30 ou le partage de la voirie. Afin d'inciter les collectivités territoriales à se saisir plus vigoureusement du problème, la loi SRU a renforcé depuis l'exigence de prise en compte de la sécurité routière dans les *plans de déplacements urbains*. Il y a donc, en matière de pratiques comme d'expertise locales, encore beaucoup de progrès à faire pour que l'urbanisme assume pleinement une de ses missions fondamentales, qui est *in fine* de civiliser la ville. Bref, quoi qu'on en dise, face aux multiples facettes de la toute-puissance automobile, la problématique sécuritaire peine encore à quitter totalement les sphères de la fatalité et des incantations collectives pour se glisser dans les habits d'une religion attirant de fervents pratiquants.

Il est enfin des coûts qui méritent d'être intégrés aux coûts sociaux de l'automobile mais dont l'externalité n'est pas toujours aisée à établir ou à circonscrire. C'est le cas de la congestion qui « constitue en milieu urbain à la fois une évidence et un casse-tête. (...) L'incertitude des analyses est aussi évidente que la congestion elle-même. Ainsi, le coût de la congestion doit être ignoré pour certains alors que pour d'autres, il représente des

¹⁷⁷⁵ M. GUIAS, op.cit., p.10.

¹⁷⁷⁶ La nouvelle réglementation introduit, pour la circulation en milieu urbain, trois grandes catégories de voies définies par des vitesses maximales autorisées de 30, 50 et 70 km/h.

¹⁷⁷⁷ « La sécurité routière n'est pourtant pas explicite dans la LAURE. En effet, le lien entre la sécurité routière, économie d'énergie et diminution de la pollution n'est pas directe, l'ambiguïté ne sera levée que par la loi "solidarité et renouvellement urbains" (SRU) en 2000. (...) les responsables des futurs PDU de la loi SRU devront obligatoirement prendre en compte l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements. Le législateur ayant explicitement retenu cet objectif pour les PDU notamment par la mise en place d'un observatoire des accidents » (in J. YERPEZ, "Quelle place pour la sécurité routière dans l'élaboration des plans de déplacements urbains ?", in *TEC*, n°168, novembre-décembre 2001, p.2).

sommes élevées. En réalité, les uns et les autres sont généralement d'accord pour constater l'existence des effets négatifs des embouteillages (temps perdu, hausse du coût de fonctionnement des véhicules, stress...) mais reconnaissent qu'il ne s'agit pas d'un effet externe au sens habituel du terme. »¹⁷⁷⁹ En effet, la congestion touche d'abord les automobilistes eux-mêmes, soit des usagers de la voiture « qui ne restent usagers que dans la mesure où ils y trouvent un avantage. Il en est différemment lorsque la congestion affecte les non-usagers comme les usagers des transports collectifs, notamment de surface »¹⁷⁸⁰. Il ne s'agit pas de nier les conséquences pour la société du temps perdu par les automobilistes dans les embouteillages, ainsi que de la fatigue et du stress qui l'accompagnent. Mais il convient de souligner que la souscription au principe d'externalité impose de ne retenir des effets de la congestion automobile que les pertes de temps des autres utilisateurs de la voirie, les surcoûts d'exploitation dont sont victimes les transports collectifs¹⁷⁸¹, la surconsommation d'énergie et la surémission de polluants atmosphériques dues à l'altération des vitesses des véhicules¹⁷⁸² ou encore l'étalement

¹⁷⁷⁸ Les PDU de Lyon et de Lille sont d'ailleurs assez exemplaires des différences qui peuvent exister en matière de prise en compte de la sécurité routière. Les objectifs affichés ne sont pas particulièrement dissemblables : à Lyon en 1997, « les partenaires du plan se donnent pour objectif d'aboutir, à un horizon de dix ans, à une baisse de 40% des statistiques actuelles pour les tués et les blessés graves » (in SYTRAL, 1997, op.cit., p.20) ; tandis qu'à Lille, « l'objectif du PDU est de réduire de 30% en 5 ans le nombre d'accidents corporels de la circulation sur la métropole » (in Communauté Urbaine de Lille, Direction Générale des Services Opérationnels, op.cit., p.8), sachant qu'une prolongation des dernières tendances conduirait à une baisse d'environ 20%. En revanche, l'examen des mesures spécifiques préconisées pour atteindre ces objectifs est édifiant quant à l'écart entre ces deux procédures. L'agglomération lyonnaise, qui présente une situation particulièrement dégradée, n'a jamais véritablement développé de culture d'aménagement soucieuse de sécurité routière. Outre les mesures générales attachées à la réduction de la place de l'automobile et à une gestion plus équilibrée de l'espace de voirie, son PDU ne propose donc guère d'actions ciblées sur ce problème. Il se contente de prôner l'élaboration d'un programme d'actions destinées à résorber les points les plus accidentogènes ainsi que d'un plan d'interventions visant à réduire physiquement les vitesses excessives pratiquées. Et les changements intervenus depuis dans le mode local de recueil de données en matière d'accidentologie interdisent désormais toute évaluation correcte de la politique mise en œuvre depuis 1997. Ces formes d'externalisation de la lutte contre l'insécurité routière traduisent bien à la fois l'inexpérience et la pusillanimité des collectivités en la matière. Dans l'agglomération lilloise, des efforts importants ont déjà été engagés et l'on a pris l'habitude de considérer que « l'insécurité routière constitue le premier problème de santé publique lié aux transports » (ibid., p.35). Les services techniques de la communauté urbaine ont développé très tôt des outils avancés de traitement des données d'accidents et de gestion du trafic (fichier accidents, cartographie automatique, système d'information géographique, logiciel PACTOL, système informatisé de gestion des feux), qui ont connu dans le champ de l'ingénierie routière une renommée dépassant les frontières de l'hexagone. Faisant preuve d'une bonne maîtrise de ces questions, son PDU peut alors proposer un inventaire détaillé et complet de moyens d'action à renforcer et à propager : il impose ainsi la réalisation systématique d'audits de sécurité pour tout projet routier, la mise en place d'un protocole d'évaluation de l'influence des aménagements sur la sécurité routière, la création d'une ligne budgétaire spécifique "sécurité routière" afin de pouvoir effectuer en urgence de petits aménagements ponctuels, l'organisation d'actions de formation aux principes de sécurité routière pour les cadres et techniciens locaux ainsi que d'actions de sensibilisation auprès des élus locaux et de la population, la diffusion annuelle des bilans d'accidents de la circulation... etc.

¹⁷⁷⁹ Y. CROZET et al., 1993, op.cit., p.84.

¹⁷⁸⁰ M. FRYBOURG, R. PRUD'HOMME, op.cit., p.44.

des nuisances inhérent à la redistribution temporelle et spatiale du trafic des grands axes vers l'ensemble du réseau.

Outre les indéniables inconvénients pour les migrants et les riverains, ces effets externes permettent de dévoiler les transferts cachés dont la congestion est porteuse au sein du champ des transports : transferts de clientèle entre les modes, lorsque les atteintes à la régularité des fréquences et à la rapidité des bus conduisent les usagers à se détourner des transports en commun, mais aussi transferts financiers plus larges des transports collectifs vers l'automobile.¹⁷⁸³ Bien sûr, les difficultés de circulation peuvent également dissuader certains automobilistes et les inciter à se rabattre vers les modes de transport collectifs. Pour autant, la congestion ne peut être considérée comme un adversaire indéfectible de l'automobile, même si elle est à l'origine de sérieux désagréments pour ses utilisateurs. « Au fond, ce que l'on nomme la congestion n'est-elle pas la forme librement consentie de l'affluence, dont aucun commerçant, industriel, artisan, organisateur de spectacle ne songerait pour sa part à se plaindre ? La route joue parfois à guichets fermés, c'est la conséquence de son importance et de son succès. »¹⁷⁸⁴ Cette ambiguïté fondamentale se retrouve au niveau des politiques destinées à la résorber. En la matière, la large palette de moyens d'action dont disposent les pouvoirs publics est en mesure d'appuyer des logiques fort différentes. Car, dans la mesure où il participe déjà d'une forme de régulation des déplacements, il n'est pas anodin de remettre en cause l'équilibre non optimal de la congestion. Lutter contre cette dernière nécessite donc de se montrer avant tout soucieux des équilibres internes au système de transport. En effet, ce n'est qu'à volume de trafic égal ou inférieur, qu'une plus grande fluidité de la

¹⁷⁸¹ Selon Yves Crozet, la congestion explique pour le quart la croissance des charges d'exploitation des transports collectifs. Il évoque à ce sujet une étude SYTRAL-SLTC de 1990, concluant ainsi : « Les TCL avancent que la perte d'un kilomètre-heure sur l'ensemble du réseau de surface induit une augmentation de 35 millions par an du budget de fonctionnement de l'ensemble des TC de l'agglomération » (in Y. CROZET et al., 1993, op.cit., p.74).

¹⁷⁸² Les hydrocarbures et le monoxyde de carbone sont très affectés par le niveau de congestion, tandis que les particules, le SO₂ et le CO₂ y sont sensibles. A volume de trafic égal, décongestionner la circulation tendrait donc à réduire la pollution locale. En revanche, la vitesse peut faire augmenter certaines émissions comme celles d'oxydes d'azote. Au final, les enjeux de la congestion « se situent essentiellement à un niveau local, sur le cadre de vie des résidents du territoire considéré, tant pour la pollution atmosphérique que pour le bruit. Les niveaux régionaux et globaux, même s'ils sont également concernés, restent d'abord et avant tout affectés par le niveau de trafic, quel que soit l'état de la circulation » (ibid., p.105).

¹⁷⁸³ « C'est par la médiation d'effets externes que s'exercent ces transferts (...). Ces effets externes se tiennent exclusivement en période de saturation du système d'offre de transport. On peut considérer que les transferts se manifestent presque exclusivement des déplacements en mode collectif vers les déplacements individuels. Ce sont donc toujours les automobilistes qui sont les bénéficiaires de transferts ayant une origine double : les surcoûts que la congestion impose à l'exploitation des transports collectifs ; les avantages que l'amélioration de l'offre TC apporte aux déplacements individuels. Les surcoûts d'exploitation des TC du fait de la congestion peut être estimée à 1,77 francs par déplacement VP en situation de congestion. Quant au surplus dégagé par l'amélioration de la circulation due au développement de l'offre TC, il représente un transfert TC vers VP de l'ordre de 0,20 franc par déplacement en situation de congestion » (in Y. CROZET et al., 1993, op.cit., p.69).

¹⁷⁸⁴ F. PREVOST, "Que ferait-on sans la route ?", in *Autoactualité*, n°48, février 2004, p.8.

circulation automobile peut entraîner une réelle amélioration de la qualité de vie urbaine. A l'inverse, toutes les mesures qui, comme la construction de nouvelles infrastructures, ne visent pas d'abord à réduire le trafic automobile tendent à entretenir un cercle vicieux de la congestion et de la dégradation du cadre de vie. Car les conditions de circulation ainsi produites participent à une dynamique territoriale plus globale, dont elles sont à la fois un reflet et un support. En définitive, « les coûts de la congestion peuvent être interprétés comme des coûts sacrifiés d'un commun accord par les individus et la collectivité au profit de la poursuite d'une logique urbaine qui satisfait le plus grand nombre. »¹⁷⁸⁵ Seulement, en dépit d'investissements importants en faveur de l'automobile, ce problème tend à s'aggraver de manière quasi générale dans les grandes agglomérations, où il provoque des nuisances qui s'étendent dans l'espace comme dans le temps. C'est pourquoi, tout en inscrivant son extension dans le sillage du règne urbain de l'automobile, la congestion s'affirme parallèlement comme un important levier de contestation.

Ainsi que nous venons de l'observer, la prise en compte des externalités négatives engendrées par la mobilité automobile s'inscrit depuis une dizaine d'années dans un contexte nouveau. En effet, « si la préférence pour la mobilité a été prépondérante jusqu'à aujourd'hui, elle entre désormais en conflit avec la montée des préférences pour un meilleur environnement. »¹⁷⁸⁶ La résolution de ce conflit passe alors incontestablement par la remise en question d'un certain nombre de pratiques en vigueur dans le champ des déplacements comme dans le champ urbain. Mais cette évolution se révèle d'autant plus difficile à concrétiser qu'elle repose également sur un bouleversement profond des valeurs inscrites dans le champ social.

Dans ces conditions, il apparaît clairement que des pays comme la France ou l'Allemagne ne peuvent « profiter de "la liberté" que procure l'absence d'industrie automobile nationale pour être un élément moteur dans l'évolution réglementaire »¹⁷⁸⁷ en matière de régulation des déplacements urbains. Néanmoins, même les activités liées à la production de voitures particulières intègrent de plus en plus le fait « que les effets induits des transports affectent leur propre efficacité et remettent également en cause l'équilibre écologique du milieu urbain, par le poids des nuisances, la consommation effrénée d'énergie, de temps, d'air et d'espace qu'ils occasionnent. »¹⁷⁸⁸ Face à ces maux, certains constructeurs ne s'opposent d'ailleurs plus à l'introduction d'éléments de contestation du règne urbain de l'automobile, ne serait-ce que par fidélité à une philosophie « selon laquelle les voitures doivent être vendues en tant qu'"autos mobiles" et non en tant qu'"autos immobiles pour cause d'embouteillage" »¹⁷⁸⁹. Engager des actions de contestation peut donc permettre de répondre aussi bien à la montée dans le

¹⁷⁸⁵ Y. CROZET et al., 1993, op.cit., p.3.

¹⁷⁸⁶ *ibid.*, p.14.

¹⁷⁸⁷ J.P. ORFEUIL, 1994, op.cit., p.30.

¹⁷⁸⁸ B. ARCHER, "Ville, transports et environnement", in *Les cahiers du génie urbain*, n°4, mars 1992, p.9.

¹⁷⁸⁹ D. LUDWIG, "Transports publics urbains et régionaux en Allemagne", in *Transport Public International*, 2/1997, p.71.

champ social des préoccupations relatives à des nuisances comme la pollution ou la congestion, qu'au souci de préserver l'image de ce moyen de transport.

Pour autant, les freins à l'affirmation de cette dynamique nouvelle ne manquent pas. Pour n'en citer que deux, situés aux deux extrémités du processus de décision, il s'agit d'abord d'arriver à traduire cette orientation globale dans les comportements quotidiens des automobilistes. Or, il subsiste au niveau de ces usagers une forte contradiction entre des désirs exprimés de réduction des nuisances et des pratiques individuelles de mobilité, souvent vécues comme contraintes ou déconnectées de leur agrégation collective.¹⁷⁹⁰

« Cette ambiguïté est aussi présente dans le discours de la classe politique française. Celle-ci a conscience des dangers liés à la pollution et à la voiture, mais a du mal à proposer des actions coordonnées et cohérentes face aux problèmes de mobilité urbaine et de stationnement. Les discours s'inscrivent plus dans une logique "d'effet d'annonce" ou d'information qu'ils n'annoncent des actions concrètes. Il est plus facile pour les élus d'informer et de sensibiliser que de prendre des mesures qui pourraient s'avérer impopulaires ou aller à l'encontre de tel ou tel lobby professionnel. »¹⁷⁹¹ Que ce soit pour les agents privés ou publics, il reste donc encore à trouver les voies permettant de relever concrètement les défis posés par la perspective d'une contestation urbaine de l'automobile. Avant de voir ce que cela exige en matière de production territoriale, il convient de balayer le champ des moyens et des opportunités de contestation qui peuvent alors s'offrir aux politiques de déplacements.

9.2. Solutions pour de nouvelles régulations

« Nous ne savons pas si l'initiative viendra de Bruxelles, de Rio, du Moyen-Orient ou du citoyen redevenu acteur collectif, nous ne savons ni le jour ni l'heure, mais nous n'échapperons probablement pas (...) au passage d'une logique de satisfaction de la mobilité à une logique de gestion de cette mobilité. »¹⁷⁹²

Nous avons déjà été amenés, au fil de nos développements, à évoquer ou à présenter différentes solutions touchant aux déplacements urbains et aptes à s'inscrire dans une contestation du règne de l'automobile. Il s'agit maintenant de compléter ces éléments afin de proposer une synthèse rapide des perspectives offertes par les techniques et les politiques de déplacements pour répondre, en milieu urbain, aux enjeux de réduction des nuisances de la voiture particulière et de promotion d'un développement durable.

Pour ce faire, les moyens d'action sont nombreux et présentent une diversité que l'on peut tenter d'ordonner en dégagant plusieurs dichotomies : dichotomie quant à des

¹⁷⁹⁰ Une enquête réalisée par le CREDOC au milieu des années 90 (in ADEME, *Les Français et l'environnement : attitudes et comportements. Données et références*, Paris, Editions de l'ADEME, 1997, p.7) témoigne bien de la forte progression des enjeux environnementaux dans les préoccupations des Français mais elle montre aussi leur réticence à modifier dans les faits leur comportement quotidien vis-à-vis de la voiture, même si près des deux tiers des automobilistes se disent prêts à faire le sacrifice occasionnel de leur véhicule lors de pics de pollution.

¹⁷⁹¹ V. CATHERIN, J.M. JARRIGE, J. LEGAIGNOUX, E. LE VAN, op.cit., p.122.

¹⁷⁹² J.P. ORFEUIL, 1994, op.cit., p.84.

responsabilités et à des impulsions qui procèdent d'agents et de facteurs locaux ou plus globaux ; dichotomie entre des stratégies incitatives et dissuasives, réactivant le débat classique entre la carotte et le bâton ; dichotomie entre des modalités d'action faisant appel aux mécanismes du marché et des voies d'intervention réglementaires ; dichotomie opposant enfin des formes de régulation soucieuses d'intervenir prioritairement sur l'offre ou la demande de déplacements. C'est en se fondant sur cette dernière alternative que nous ordonnerons notre présentation, tout en cherchant à jeter plusieurs passerelles vers une proposition territoriale qui établit la production sociale de conditions spatiales autant associées à la constitution de l'offre qu'à la génération de la demande de mobilité automobile. Nous aurons cependant l'occasion de souligner l'inégale participation de ces solutions à une pratique de la contestation. Et il en ira de même quant à leur inégale application car, si le traitement des nuisances urbaines de l'automobile « fait apparaître des différences dans les approches dominantes de chaque partie du monde »¹⁷⁹³, l'homogénéité n'est pas plus de mise au sein des différents sous-ensembles géographiques, confirmant une nouvelle fois l'importance de l'ancrage territorial des politiques de déplacements urbains.

9.2.1. De nouvelles solutions pour optimiser l'offre de déplacements automobiles

Du côté de l'offre, de nombreuses solutions existent pour améliorer les performances et réduire les nuisances des systèmes de déplacements automobiles existants. Ces solutions passent par des évolutions au niveau des véhicules, des réseaux ou encore de l'organisation de la mobilité. Mais, quelles qu'elles soient, elles adhèrent, à travers la diffusion de progrès techniques ou la mise en place de politiques incitatives, à une même stratégie d'optimisation de l'offre de déplacements automobiles, avec pour principale ambition de répondre de manière plus adaptée à la spécificité de la demande urbaine.

La recherche d'une hypothétique voiture urbaine

Il est ainsi possible d'engager une première action sur l'offre qui repose sur une évolution du véhicule automobile. En renversant les termes du problème tel qu'il fut initialement posé pour résoudre les problèmes de circulation urbaine, il s'agit de concevoir et de diffuser des voitures adaptées à la ville.

Cet objectif impose une remise en cause de la notion de polyvalence, attachée à l'automobile depuis sa création. En fait de polyvalence d'ailleurs, les choix technologiques, qui ont soutenu le développement de ce moyen de transport et distillé les ingrédients de son succès, se sont montrés particulièrement insensibles à toute considération urbaine. « De ce point de vue, la ville n'apparaît que comme un cas particulier, comme un sous-problème d'un problème plus général. Qui peut le plus peut le moins. Qui va vite peut aller plus lentement. Qui peut aller loin peut toujours s'arrêter. Qui transporte cinq personnes et leurs bagages peut se transporter lui-même, seul avec sa valise. »¹⁷⁹⁴ Ce pacte de développement a eu pour effet d'ancrer des habitudes de

¹⁷⁹³ J.P. ORFEUIL, 1994, op.cit., p.62.

production et de consommation qui ont façonné durablement le système automobile. Il constitue notamment le creuset d'une conception résolument routière de la voiture particulière et, plus globalement, d'une dépendance consentie à l'égard des approvisionnements pétroliers. Ce concept originel n'a pas été par la suite fondamentalement remis en cause par les progrès de la technologie automobile. Si des améliorations sécuritaires et écologiques ont été réalisées – le plus souvent en réponse aux normes imposées par les pouvoirs publics –, en ce qui concerne les externalités négatives pour la ville « l'évolution actuelle d'une technologie automobile qui n'a pas encore fait le choix de respecter les particularités urbaines apporte à la fois des éléments positifs et des éléments négatifs. »¹⁷⁹⁵ Il reste donc de ce côté des défis à relever.

Force est d'abord de reconnaître que « l'inadaptation à la ville des véhicules thermiques classiques est manifeste : ils polluent même à très faible vitesse, même à l'arrêt au ralenti, et cela fait tout l'intérêt du véhicule électrique dont l'actualité [durant les] années 90 est très forte. Mais la voiture peut-elle présenter des espèces très différenciées selon ses biotopes urbains, périurbains, ruraux ou interurbains ? On a toujours estimé que seules les automobiles aptes à de bonnes performances routières pouvaient être vendues. »¹⁷⁹⁶ Depuis quelques années néanmoins, les constructeurs s'affirment prêts à remettre en cause ce principe d'unicité du marché, en proposant des véhicules spécifiques pour la ville. Dans ce contexte, la voiture électrique refait parler d'elle pour ses vertus écologiques. Remise au goût du jour suite aux chocs pétroliers des années 70¹⁷⁹⁷, cette idée vieille comme l'automobile¹⁷⁹⁸ est réellement relancée deux décennies plus tard, par souci de répondre aux problèmes de pollution urbaine. Elle connaît alors un développement sans véritable percée technique, dans lequel plusieurs partenaires publics et privés sont associés mais dont l'utilisateur reste pour l'instant le grand absent.¹⁷⁹⁹ Les quelques 5.000 voitures électriques en circulation en France à l'annonce de l'an 2000 sont en effet, en quasi-totalité, la propriété des administrations, des collectivités locales et de quelques entreprises.¹⁸⁰⁰ Les achats des particuliers demeurent quant à eux bloqués par des questions de prix et de performances. Bien peu de ménages se révèlent prêts à investir dans un véhicule qui non seulement n'offre pas d'avantage en termes de coût,

¹⁷⁹⁴ G. DUPUY, 1995a, op.cit., p.53.

¹⁷⁹⁵ *ibid.*, p.58.

¹⁷⁹⁶ C. LAMURE, *Quelle automobile dans la ville ?*, Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées, 1995, p.316.

¹⁷⁹⁷ En France, un groupe interministériel "Véhicules Electriques" est créé dès janvier 1975.

¹⁷⁹⁸ commercialisée dès la fin du XVIII^e siècle mais rapidement supplantée par des véhicules thermiques moins limités en termes d'autonomie.

¹⁸⁰⁰ Ce chiffre, donné par le Comité Interministériel pour les Véhicules Propres, est celui du parc de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers en décembre 1999. Si ce parc électrique est alors supérieur à celui de l'Allemagne par exemple (2.700), on reste très loin des quantités prévues par l'accord-cadre de 1995 (100.000). Il faut également noter qu'à lui seul, EDF détient le quart de ce parc.

mais présente des contraintes d'utilisation importantes.¹⁸⁰¹ C'est notamment l'autonomie des batteries, encore inférieure à 100 kilomètres, qui apparaît comme un facteur limitant pour l'utilisateur. « Pourtant, dans la majorité des ménages multimotorisés, une des voitures n'effectue pas, en moyenne, un kilométrage quotidien supérieur au niveau d'autonomie proposé. »¹⁸⁰² Mais, penser que le véhicule électrique a vocation à s'inscrire dans une stricte logique de substitution à un des véhicules thermiques des ménages urbains ou périurbains, revient à nier la remise en cause plus profonde dont il est porteur dans le rapport des automobilistes à leur outil et à leurs habitudes de déplacement.¹⁸⁰³ En fait, « laisser croire que le véhicule électrique est une vraie voiture, un véhicule ordinaire, reste

¹⁷⁹⁹ « En France, EDF, gros producteur d'électricité nucléaire, peu polluante et à faible coût, est un acteur puissant » (in G. DUPUY, 1995, op.cit., p.164), qui a sans aucun doute « constitué le promoteur le plus continu et le plus assidu de ce mode de transport » (in M. QUERE, *Le véhicule électrique en France : entre grand programme et éléphant blanc...*, CNRS/LATAPSES/IDEFI, juin 1998, p.4). Les grands constructeurs ont de leur côté évolué sur ce point au tournant des années 90, avec l'espoir de diffuser par ce biais l'image d'une automobile plus respectueuse de l'environnement. Quant aux pouvoirs publics, ils apparaissent comme les grands ordonnateurs du développement du véhicule électrique, qu'ils ont encouragé au cours de la décennie par des dispositions budgétaires et fiscales, des mesures réglementaires et des actions de soutien à la recherche-développement. En 1992, un premier accord-cadre est signé entre l'Etat, EDF, PSA et Renault. « Aux termes de cet accord, l'Etat s'engage à établir une infrastructure permettant de "sécuriser" une offre minimale de telle sorte que les constructeurs puissent s'engager véritablement sur ce marché. Cet accord vise à établir un certain nombre d'agglomérations pilotes pour lesquelles une infrastructure spécifique est planifiée afin de leur permettre de se doter d'une flotte significative de véhicules électriques » (ibid., p.5) : 22 villes (dont Lyon) sont sélectionnées pour participer à cette première phase d'expérimentation. En 1995, un nouvel accord-cadre sur le développement du système "véhicules électriques" est signé entre les mêmes acteurs. Ses objectifs sont plus ambitieux. Il prévoit notamment que 100.000 véhicules électriques soient mis en circulation avant 2000, que leur part dans les véhicules neufs immatriculés en 1999 atteigne 5% et que l'électrification de la flotte urbaine de chacun des partenaires soit alors de 10%. Au niveau des moyens, le principe d'équivalence des prix entre véhicule électrique et véhicule thermique est établi et, pour cela, « l'Etat met en place d'une part les premières incitations financières directes pour l'acquisition de véhicules électriques par les particuliers, d'autre part des avantages fiscaux envers les entreprises » (ibid.). Au final, ces coopérations soutiennent le développement d'un « marché du véhicule électrique qui s'appuie avant tout sur la constitution d'une flotte publique locale, de telle sorte que ce marché constitue une amorce suffisante pour sécuriser les constructeurs et leur permettre d'assurer une rentabilité minimale de leurs investissements. On retrouve toujours derrière ces accords-cadres la logique des grands programmes technologiques » (ibid., p.6), même si son caractère largement décentralisé le spécifie.

¹⁸⁰¹ Le surcoût d'un véhicule électrique léger, du fait de sa production en petite série, a été évalué en 1995 à 40.000 francs (6.098 euros), « hors batteries de traction ». Pour gommer cette différence rédhibitoire, il a été convenu dans l'accord-cadre signé en France la même année que les constructeurs prendraient 25.000 francs (3.811 euros) à leur charge et que les derniers 15.000 francs (2.287 euros) seraient couverts par une prime de 5.000 francs (762 euros) de l'Etat et par une prime de 10.000 francs (1.524 euros) d'EDF (à partir de 1998, l'Etat prend seul en charge ce reliquat de 15.000 francs ou 2.287 euros). Il est admis par ailleurs que, « pour 10.000 km/an et sur 8 ans, le coût d'utilisation d'un véhicule électrique léger est similaire à celui de son équivalent thermique » (in Comité Interministériel pour les Véhicules Propres, *Véhicules propres fonctionnant au GPL, GNV et à l'électricité : état des filières et propositions de politiques publiques d'accompagnement*, juin 2000, p.28). Enfin, au niveau des contraintes d'utilisation, la technologie actuelle autorise généralement une autonomie de moins de 100 km par charge, avec un temps de rechargement de 4 à 5 heures sur une prise normale.

¹⁸⁰² B. FAIVRE D'ARCIER, "La voiture électrique est-elle porteuse d'un autre rapport à l'automobile ?", in INRETS, *Environnement, véhicules et mobilité urbaine*, Actes du colloque du 25 juin 1996, actes n°59, juin 1997, p.97.

à nos yeux le moyen le plus sûr pour ne pas en permettre le développement auprès des ménages, pour le condamner à ne pas pénétrer le marché d'un usage privatif »¹⁸⁰⁴, tant s'instaure alors une comparaison et une concurrence qui, à l'heure actuelle, ne sont pas à son avantage. Or les constructeurs français ont adopté jusqu'à présent une approche très traditionnelle, « en n'assumant pas d'emblée les coûts de développement d'un véhicule spécifiquement adapté à une motorisation électrique et en incluant cette dernière à titre optionnel au sein de leur gamme. »¹⁸⁰⁵ Tous ces éléments font que la voiture électrique, théoriquement promise à un avenir radieux en tant que véhicule urbain non polluant, reste aujourd'hui confinée dans un rôle d'« excellent objet de communication médiatique »¹⁸⁰⁶, sans parvenir à élargir un marché primaire dont l'émergence doit beaucoup à l'action des pouvoirs publics.¹⁸⁰⁷

L'incertitude demeure donc quant à l'audience que peuvent connaître des voitures spécifiquement conçues pour la ville, d'autant plus que les perspectives de

¹⁸⁰³ Comme tend à le démontrer plusieurs études, et notamment une recherche exploratoire sur un panel de quinze utilisateurs potentiels choisis au sein de ménages multimotorisés et soumis à un jeu de simulation de situations virtuelles, « alors que la liberté et la disponibilité de l'automobile autorisent une gestion des schémas d'activité quotidiens sur la base d'une maîtrise du temps, la contrainte d'autonomie impose la gestion d'un budget-distance. Cette restriction éventuelle du territoire de la mobilité est perçue comme une remise en cause d'un certain mode de vie, voire d'un choix de localisation périphérique. Contourner cette contrainte passe par une gestion "commune" du parc familial de voitures, et nécessite un certain niveau de planification des déplacements, vécu comme un retour en arrière par certains ménages. Cependant, l'observation de l'utilisation des voitures au sein d'un ménage multimotorisé met en évidence une tendance à des usages plus ou moins dédiés de chaque véhicule, qui font penser que la voiture électrique peut satisfaire certains besoins de déplacement. Elle ne s'inscrit pas alors dans une logique de substitution à une des voitures thermiques, mais plus de complémentarité (la voiture de proximité). Plus que l'usage d'une "voiture alternative", c'est bien la recherche des "usages alternatifs" de la voiture qui peut faire émerger une certaine demande pour ce nouveau produit » (ibid.). En ce sens, « le Véhicule Electrique peut introduire des bouleversements plus importants que prévus. Il peut être porteur d'une "mobilité durable", mais les ménages sont-ils prêts à cette remise en cause ? » (ibid., p.102-103).

¹⁸⁰⁴ M. QUERE, op.cit., p.7.

¹⁸⁰⁵ ibid. Les perspectives de développement technologique ne semblent d'ailleurs pas aller dans le sens de la reconnaissance de la spécificité de la voiture électrique et de ses usages, puisque les constructeurs travaillent sur deux options qui jouent la carte de la polyvalence : la conception de véhicules hybrides et l'accroissement de l'autonomie des moteurs électriques. En ce qui concerne l'hybridation, il s'agit de combiner une motorisation électrique et une motorisation thermique sur un même véhicule. La première voiture de ce type, commercialisée après du grand public japonais dès 1998, est la Toyota Prius : elle est dotée d'un moteur à essence et d'un groupe électrique, dont les batteries sont rechargées par la puissance thermique non directement consommée ; les deux éléments peuvent fonctionner successivement ou simultanément et, selon ses concepteurs, le tout forme « une voiture capable de consommer la moitié de ce que consomme une voiture traditionnelle ayant les mêmes performances, mais avec des émissions d'oxyde de carbone divisées par deux, les autres polluants étant réduits de 90% » (in *Le Monde*, 31 mai 1998, p.20), et avec une autonomie pouvant atteindre 1.400 km. Pour ce qui est des véhicules à propulsion exclusivement électrique, l'avenir semble appartenir aux batteries au lithium, qui devraient proposer une autonomie supérieure à 200 km et, à plus long terme, aux piles à combustible, qui assureraient une production embarquée d'électricité grâce à une réaction froide entre hydrogène (stocké ou produit à partir de méthanol) et oxygène.

¹⁸⁰⁶ C. LAMURE, 1995, p.203.

développement d'un tel marché ne sont pas récentes. En fait, si dans les pays d'Europe du Sud notamment un attrait certain s'est manifesté à l'égard de "petites" automobiles, celles-ci n'ont pas développé pour autant d'adéquation profonde avec un milieu géographique précis et sont restées des véhicules polyvalents, dont les qualités ne sont pas évaluées à l'aune de leur adaptation à la ville. Fidèles à cette philosophie, les voitures aux allures de citadines produites dans les années 90 se sont montrées tout aussi peu respectueuses des exigences et spécificités d'une utilisation urbaine.¹⁸⁰⁸ Pourtant, « posé en termes urbanistiques le problème s'accommoderait bien, à la pollution près, d'une solution plus fruste que le véhicule électrique. »¹⁸⁰⁹ En France comme dans d'autres pays, de telles solutions sont proposées depuis de nombreuses années mais les voitures sans permis, qui incarnent pour l'essentiel cette proposition, pâtissent d'une image exécrationnelle qui les confine aux marges du marché automobile. Depuis 1998, une nouvelle venue tente cependant de redonner ses lettres de noblesse au concept de petite voiture spécifiquement urbaine : après des débuts difficiles, la très chic Smart a commencé à s'installer dans le paysage des grandes villes européennes, en présentant un profil taillé pour ces espaces et en se faisant le chantre d'un nouveau rapport à l'automobile.¹⁸¹⁰ Pour autant, si l'image d'une "voiture de ville" s'en est trouvée restaurée, son succès est resté limité, ce qui, ajouté aux difficultés rencontrées par la voiture électrique, entretient le scepticisme quant aux perspectives actuelles de diffusion d'une automobile typiquement urbaine. Surtout que se développe par ailleurs un réel engouement, qui n'épargne pas les citadins, pour des 4x4 reconvertis en dévoreurs de bitume plutôt qu'en explorateurs de chemins de terre ou de routes forestières.

Finalement, en dépit des problèmes que cela pose, l'automobile apparaît toujours prisonnière de ses représentations et de ses mythes. Elle préserve jalousement une ubiquité censée offrir plus que jamais à ses possesseurs une possibilité d'évasion, notamment par rapport à la vie urbaine, et contribuant à bloquer la percée de voitures spécifiquement urbaines, qu'elles soient électriques ou de petite taille. Face à l'irréalisme d'un tel blocage symbolique, d'autres véhicules parviennent à tirer leur épingle du jeu, comme les deux-roues motorisés qui permettent aujourd'hui bien souvent de répondre « mieux que l'automobile à l'impératif d'automobilité urbaine. »¹⁸¹¹

¹⁸⁰⁷ L'interventionnisme public s'est concrétisé ici à différents niveaux : soutien aux efforts de recherche et de développement, aides à l'acquisition de véhicules, investissements propres avec l'équipement des flottes des collectivités locales et des administrations circulant en milieu urbain ou encore dépenses d'infrastructures nécessaires à la recharge des batteries, par un aménagement de l'espace urbain qui demeure néanmoins confronté aux difficultés qu'il peut y avoir à « développer un équipement coûteux avant même qu'une clientèle ne se développe et pour lui permettre de se développer... » (in M. EIFLER, *Le développement du système Véhicule électriques. Pour une approche en sciences sociales*, Rapport final DRAST, avril 1997, p.22).

¹⁸⁰⁸ Une voiture comme la Twingo de Renault, dont l'image est celle d'une citadine, en constitue un parfait exemple. Avec ses quatre places, des motorisations thermiques développant entre 60 et 75 ch et une conception qui reste finalement classique, elle n'apporte aucune solution originale aux problèmes de circulation et de stationnement en ville, ne propose pas de remède particulier aux nuisances ordinaires de l'automobile et ne tient absolument pas compte des spécificités d'un parcours urbain, composé de trajets relativement courts, effectué à vitesse limitée, le plus souvent seul ou à deux, et ponctué d'arrêts plus ou moins longs.

¹⁸⁰⁹ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.162.

Des techniques de régulation de la circulation à la voiture intelligente

L'action sur l'offre de déplacements automobiles et sur les conditions urbaines de circulation proposées peut également mobiliser des moyens destinés à optimiser l'utilisation du réseau d'infrastructures existant. Des solutions sont ainsi mises en place pour améliorer la gestion du trafic automobile, grâce à des régulations techniques du réseau de voirie. Au-delà, il s'agit de développer l'intégration des nouvelles technologies à l'automobile, afin de proposer des voitures "intelligentes" ou "communicantes" en connexion permanente avec les principales composantes de leur territoire urbain.

« Le niveau d'efficacité et la capacité d'écoulement des infrastructures physiques – voies routières en particulier – dépendent étroitement de la qualité de leur gestion. »¹⁸¹²
C'est donc assez naturellement que s'est imposé sur le réseau urbain le principe de carrefours intelligents, utilisant les feux tricolores comme autant de vannes commandant à l'écoulement des flux de circulation. Progressivement perfectionnée et étendue, cette régulation technique peut aussi bien générer des points de blocage stratégiques qu'une certaine fluidité, idéalement représentée par « l'onde verte » qui permet, en ne dépassant pas une certaine vitesse, d'enchaîner une série de feux sans s'arrêter. Sur le réseau de grandes infrastructures urbaines, un autre type de gestion du trafic apparaît aujourd'hui en plein développement : l'information en temps réel des automobilistes sur l'état de la

¹⁸¹⁰ Depuis sa commercialisation, cette petite voiture faiblement motorisée (les motorisations proposées vont de 41 à 61 ch), à l'appétit d'oiseau (l'estimation de sa consommation moyenne oscille entre 3,4 et 4,9 litres aux 100 km) et offrant seulement deux places, a ainsi vu ses ventes augmenter ostensiblement en France, pour passer de 4.000 unités en 1999 à 8.000 en 2001. Elle a trouvé un public, dont le profil se révèle presque caricatural : diplômé, sans enfant dans 85% des cas, appartenant à un milieu aisé, résidant en région parisienne ou dans les grandes villes du Sud-Est et travaillant dans le secteur tertiaire. Sans proposer de prix de vente particulièrement avantageux (en 2002, ils s'établissent entre 8.380 euros, soit 54.969 francs, et 13.600 euros, soit 89.210 francs), la Smart est, dans plus de 70% des cas, la deuxième voire la troisième voiture du foyer. Il faut dire que des formules originales de financement ont su séduire les acheteurs, puisque la moitié d'entre eux louent leur Smart, assurance comprise, contre une redevance mensuelle fixe pour une période de trente-six mois au terme de laquelle ils pourront soit l'acquérir, soit en louer une autre. Par ailleurs, un service automobile plus large commence à se mettre en place : par exemple, pour une trentaine d'euros par mois, une formule *Mobility* élaborée avec Avis permet désormais à l'utilisateur d'une Smart de disposer, trois fois par an et pour une durée de trois jours, d'une Mercedes Classe A. Enfin, des accords ont été conclus avec certains exploitants de parcs de stationnement, où sont aménagés des emplacements réservés aux véhicules de moins de 3 mètres, pour accorder le demi-tarif à la Smart, qui ne mesure que 2,50 mètres. Il reste à savoir si cela suffira à élargir une audience encore très limitée et élitiste, alors que les premières entorses à l'identité urbaine et à l'anti-conformisme revendiqué de la Smart se développent : fin 2002, la gamme s'est enrichie de deux modèles plus longs et dotés de motorisations sensiblement plus musclées, avant de voir apparaître en 2004 une Smart quatre places.

¹⁸¹¹ M. GUILLAUME, "Paradoxes", in Les Cahiers de médiologie, *Automobile*, Gallimard, n°12, 2001, p.17. Depuis quelques années, le marché des deux-roues à moteur apparaît en effet en forte expansion, que ce soit pour les scooters (classiques ou maintenant carrossés, comme le C1 de BMW qui améliore le confort et la sécurité de ce type de véhicule) ou, depuis 1996 (année à partir de laquelle les titulaires du permis automobile ont été autorisés à conduire ces motos), pour les 125 cc.

¹⁸¹² J.P. ORFEUIL, "La dynamique de la mobilité quotidienne et l'évolution des réponses techniques et institutionnelles", in *Transports*, n°437, mai-juin 1991, p.170.

circulation, par des panneaux à message variable. En situation de congestion, ces systèmes sont susceptibles, au minimum d'apporter un plus grand confort psychologique aux usagers pris dans les embouteillages – dans la mesure où « connaître la durée d'un parcours est un remède anti-stress bien connu »¹⁸¹³ –, au mieux d'agir sur la répartition des flux en suscitant des changements d'itinéraires. Il convient néanmoins de souligner l'inégal développement de ces instruments selon les agglomérations. Ainsi Coraly, le système de régulation du trafic de l'agglomération lyonnaise, constitue un outil éprouvé qui, sans atteindre encore le degré de sophistication de Sirius en Ile-de-France, conserve sur le terrain une longueur d'avance sur Allegro, son homologue lillois. Quant au système d'information et de gestion du trafic de la région de Stuttgart, son développement a bénéficié d'un investissement local fort dans les solutions technologiques aux problèmes de déplacements urbains. Son perfectionnement a d'abord été soutenu par les recherches réalisées au début des années 90 dans le cadre du projet STORM¹⁸¹⁴ : en établissant une coopération entre partenaires publics et privés, ce projet a développé des innovations technologiques destinées à promouvoir une nouvelle qualité de régulation fondée sur une meilleure intégration des données et des systèmes de transport ; sur ces questions couvrant un champ élargi, STORMa fait de Stuttgart une agglomération-pilote, amenée à « tester concrètement de nombreuses applications télématiques, comme par exemple les recommandations de trajet, adaptées en fonction du trafic, d'après les données combinées du transport public et du transport individuel, ou encore les informations Park&Ride »¹⁸¹⁵. La sophistication du système stuttgartois de gestion du trafic s'est ensuite poursuivie avec l'aide d'un programme fédéral, dans lequel la ville s'est impliquée par le biais du projet *Mobilist*¹⁸¹⁶ : elle s'est ainsi dotée d'une base centrale d'information sur les flux de trafic de l'agglomération (*Verkehrsinformationszentrale*), destinée à assurer une gestion optimisée et en temps réel du réseau routier¹⁸¹⁷ ; mais cette gestion doit également s'orienter vers une organisation prévisionnelle de la mobilité urbaine, grâce à la mise en place d'une base de données multimodale accessible aux usagers. En soutenant de la sorte le développement de ce type d'outils, les agents publics et privés de la région de Stuttgart entendent perpétuer le rôle que leur territoire a joué par

¹⁸¹³ D. AUGELLO, "La machine qui a changé la machine", in *Les Cahiers de médiologie*, op.cit., p.221.

¹⁸¹⁴ développé au sein du programme européen *Prometheus*.

¹⁸¹⁵ H. SCHAUFLEER (ministre de l'environnement et des transports du Land du Bade-Wurtemberg), "Les transports publics régionaux en tant qu'instruments politiques", in *Transport Public International*, 2/1997, p.77.

¹⁸¹⁶ Ce projet s'inscrit dans le cadre du programme fédéral destiné à aider les agglomérations urbaines à développer des outils de gestion du trafic et d'organisation des déplacements (*Mobilität in Ballungsräumen*). A Stuttgart, 42 millions de Marks (21,5 millions d'euros) ont ainsi été investis dans le projet *Mobilist*, dont 25 millions (12,8 millions d'euros) par le ministère de la recherche fédéral (*Bundesforschungsministerium*).

¹⁸¹⁷ Cette gestion repose sur la centralisation des perturbations sur le réseau de voirie, dues à d'éventuels accidents, travaux ou chantiers. Ces informations envoyées à l'ordinateur central permettent alors d'évaluer les conditions de circulation et de proposer si nécessaire des itinéraires de déviation, en assurant la diffusion des informations routières et une modification adéquate de la régulation des feux.

le passé dans l'histoire de la technologie automobile. Dans le même temps, les efforts de décloisonnement modal entrepris dans la capitale souabe soulignent bien les limites plus globales des régulations techniques du réseau de voirie. « La régulation de la circulation, les "ondes vertes", les plans généraux de circulation ont des résultats favorables à court terme, mais on peut douter de leur effet à long terme car les gains immédiats peuvent être annihilés par l'encouragement ainsi donné à une extension supplémentaire de la circulation automobile. »¹⁸¹⁸ D'où l'utilité d'aller vers des outils beaucoup plus multimodaux de "management" de la mobilité.

Parallèlement, pour gérer au mieux l'omniprésence automobile, « la voiture intelligente ou communicante est annoncée : bourrée d'écrans et d'ordinateurs à commande vocale, elle ne se bornera pas à surveiller la nervosité du conducteur ou à empêcher son assoupissement, elle l'assistera dans la gestion de son trajet, lui proposera le meilleur itinéraire, dialoguera avec les capteurs ou plots magnétiques fixés le long des routes et se coordonnera avec le véhicule qui précède. »¹⁸¹⁹ Le glissement d'outils publics de régulation de la voirie vers des systèmes individuels de navigation embarquée suppose l'existence d'un marché pour de tels équipements. Or, si ce marché se dessine aujourd'hui avec la commercialisation des premiers systèmes de guidage¹⁸²⁰, il n'est encore que balbutiant. Plusieurs facteurs semblent toutefois plaider en faveur de son développement futur : l'intérêt des automobilistes pour de nouveaux services, dont ceux que peuvent offrir les outils de navigation autonome ; la faculté de l'électronique embarquée à inventer de nouveaux plaisirs automobiles¹⁸²¹ ; enfin, et peut-être surtout, l'émergence d'un véritable marché de la congestion automobile pour des usagers urbains en proie à des difficultés de circulation croissantes. Une partie importante du succès de ces systèmes de guidage dépendra donc vraisemblablement de leur capacité à fonctionner de manière aussi dynamique que possible, à ne pas se contenter d'établir un état de la circulation en temps réel mais à organiser l'interactivité des automobilistes afin

¹⁸¹⁸ C. LAMURE, 1995, op.cit., p.105.

¹⁸¹⁹ J. REILLER, "Une dynamique de l'ambivalence", in Les Cahiers de médiologie, op.cit., p.161.

¹⁸²⁰ « On trouve aujourd'hui en Europe, au Japon et aux USA des systèmes de navigation et de guidage, aides à l'automobiliste pour le mener à bon port. De plus, au Japon, en France et au royaume Uni, existent des systèmes d'information trafic, qui renseignent en temps réel les automobilistes sur l'état des charges des infrastructures et les temps de parcours (Carminat navigation et Infotrafic). A court terme, la diminution du coût de ces équipements permettra d'envisager leur diffusion sur toute la gamme automobile » (D. AUGELLO, S. FEITLER, "Les futurs de l'automobile en ville", in *TEC*, n°151, janvier-février 1999, p.9). En effet, les ordinateurs de bord, fonctionnant avec des systèmes de guidage par satellite, sont encore assez onéreux. A la fin des années 90, les constructeurs français ont donc commencé à commercialiser deux produits plus grands publics fonctionnant sur la région parisienne : Visionaute qui, moyennant un abonnement mensuel, élabore des itinéraires et compare les temps de parcours ; et Skipper, système plus dépouillé qui se substitue au pare-soleil et propose une carte des points chauds, mise à jour en temps réel et constellée de petites diodes qui s'allument en cas de saturation. Au-delà de ces deux exemples nationaux, le marché de la navigation intelligente ne laisse aujourd'hui aucun constructeur indifférent : au Japon, Toyota équipe certaines de ses voitures avec le système *Monet*, grâce auquel le conducteur peut accéder à une multitude d'informations, du taux d'occupation des parcs de stationnement aux conditions météorologiques ; Mercedes a développé de son côté le *Floating Car Data*, constituant un réseau entre les véhicules de la marque qui sont en circulation et qui échangent des informations sur l'état des routes... etc.

d'offrir un service fiable et d'éviter l'effet "Bison Futé".¹⁸²² Au-delà des difficultés techniques que cela soulève, la collaboration instituée autour de ces projets entre partenaires publics et privés apparaît comme une chance supplémentaire sinon comme un gage de réussite. Les collectivités espèrent ainsi optimiser la "productivité" de leur réseau de voirie et diminuer la pression en faveur de nouvelles réalisations. Les industriels de l'automobile, de l'électronique, de l'informatique et des télécommunications attendent pour leur part des retombées en termes de marché mais s'en servent aussi comme d'une vitrine technologique. Cette coalition d'intérêts n'est toutefois pas sans paradoxe ni effet pervers. Car la voiture intelligente représente également l'accomplissement d'un rêve partagé par les constructeurs et les automobilistes, celui de voir se desserrer l'étau des contraintes collectives en se jouant des encombrements... au risque de favoriser une dissémination dans l'espace urbain de véhicules à la recherche de l'itinéraire le moins chargé, dissémination porteuse d'une remise en cause des principes de hiérarchisation de la voirie et donc d'un nouvel envahissement des zones résidentielles.

Cette façon de mobiliser les réserves territoriales de l'automobile pour optimiser l'offre de déplacements ne peut alors prétendre s'inscrire dans une optique de réduction globale des nuisances. Pour aller dans ce sens, la voiture intelligente devra être en mesure de proposer à ses utilisateurs une plus forte connexion avec les autres possibilités de déplacements urbains. De toute évidence, c'est en s'ouvrant à des logiques multimodales, dans l'esprit par exemple des expérimentations menées à Stuttgart ou dans d'autres villes allemandes¹⁸²³, que ces nouveaux attributs de la

¹⁸²¹ « Le pilote des origines prenait son plaisir dans le bruit, les vibrations et les odeurs fortes de sa machine, dans une certaine réalité rugueuse à étreindre, alors que le nouveau conducteur veut être relié en permanence avec le monde extérieur par son électronique embarquée, par Internet, par ses systèmes de repérages dans l'espace, d'une manière abstraite, bien isolé dans la sphère confortable de sa bulle communicante » (G. MARCON, "Vers un degré zéro du frisson ?", in *Les Cahiers de médiologie*, op.cit., p.272), à tel point qu'il y a aujourd'hui « plus d'électronique dans la Volvo S80 que dans le chasseur F15 » (D. GRIOT, cité in *Le Monde*, samedi 22 janvier 2000, p.15).

¹⁸²² Pratiquement, cela revient à répondre à la question suivante : comment diffuser une information sur l'encombrement sans déplacer la saturation vers un autre axe ? Car résoudre les problèmes de gestion collective de telles informations impose d'engager un véritable dialogue virtuel entre les utilisateurs de ces systèmes de navigation et constitue sans doute le principal défi technologique auquel ils sont confrontés.

¹⁸²³ A Stuttgart, toujours dans le cadre du programme STORM (dans lequel les pouvoirs publics sont associés à un consortium privé comprenant entre autres Mercedes-Benz), plusieurs projets ont cherché à développer l'intégration des systèmes d'information et de gestion des transports publics et privés. Cette préoccupation s'est retrouvée dans l'expérimentation d'un système collectif d'information des automobilistes par des panneaux à message variable situés à proximité des parcs-relais (panneaux par lesquels l'automobiliste est informé à la fois de l'état du trafic sur les voies conduisant au centre-ville, de l'occupation des parcs de stationnement dans l'hypercentre, du nombre d'emplacements disponibles dans le parc-relais voisin et de la fréquence moyenne des rames de transport collectif desservant celui-ci) mais s'est également prolongée dans des recherches effectuées sur la transmission de ces données aux systèmes individuels de guidage automobiles. Plusieurs villes allemandes se sont également dotées de centrales de mobilité, mettant à la disposition des usagers des informations plus ou moins perfectionnées mais toujours multimodales pour les aider à organiser leur mobilité dans l'espace urbain.

technologie automobile se révéleront finalement le plus à même de promouvoir des formes réellement innovantes et moins orthodoxes¹⁸²⁴ de régulation collective.

Des solutions de partage de la voiture pour une nouvelle mobilité automobile

Une autre forme d'innovation touchant à l'organisation de l'offre dans les systèmes de déplacements consiste à déconnecter l'utilisation de l'automobile de sa possession et à rompre avec un usage privatif ou une appartenance exclusive du véhicule, grâce à des solutions de partage de la voiture. Cette évolution dans l'offre automobile, qui va dans le sens d'une diversification censée profiter à chacun autant qu'à tous, est portée par la promotion du covoiturage ainsi que par le développement de formules de "multivoiturage"¹⁸²⁵. Sous ces différentes formes, les services de voiture partagée « reposent sur des concepts ou idées nés lors de la crise pétrolière des années 70 ; [ils] se développent aujourd'hui dans un contexte technique, social, économique différents. »¹⁸²⁶

Pratique populaire en Amérique du Nord, le covoiturage (*car-pooling* ou *vanpooling*) désigne l'usage d'une seule voiture par plusieurs personnes qui effectuent ensemble un même trajet. Il constitue à ce titre un mode de déplacement privé, qui occupe une position intermédiaire entre le transport strictement individuel et le transport collectif. Parmi les nombreuses réalités qu'il recouvre¹⁸²⁷, c'est le covoiturage régulier des pendulaires qui nous intéresse plus particulièrement ici. Car, outre le fait de représenter une solution efficace pour organiser la desserte des zones d'habitat à faible densité, cette pratique contribue à accroître le taux d'occupation des véhicules particuliers, à diminuer la consommation unitaire d'espace des utilisateurs d'automobile et à réduire le nombre de voitures en circulation, aux heures de pointe où ces questions sont les plus cruciales. Malgré ses atouts évidents pour la collectivité et son caractère parfois spontané, cette forme de covoiturage nécessite toutefois d'être organisée pour imprégner les comportements individuels et se diffuser de manière significative.

Or la France a encore peu développé de tels services.¹⁸²⁸ En fait, les entreprises, qui sont des partenaires clés en la matière, ne semblent guère portées à s'immiscer dans la

¹⁸²⁴ orthodoxie entendue dans le sens que lui donne Pierre Bourdieu dans sa théorie des champs, c'est-à-dire relevant d'une stratégie qui vise à la conservation de la structure du champ, qu'il s'agisse ici du champ des déplacements ou du champ urbain, tous deux organisés autour de la domination de l'automobile.

¹⁸²⁵ C'est le terme provisoire proposé par la commission de terminologie et de néologie du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement pour désigner le *car-sharing*, notion qui recouvre l'utilisation d'une même voiture par différentes personnes à des moments différents.

¹⁸²⁶ M.H MASSOT, "Les services de voiture partagée : pratiques actuelles et mise en perspective", in *L'avenir des déplacements en ville*, Communications aux 11èmes Entretiens Jacques Cartier, Lyon, 7-9 Décembre 1998, p.103.

¹⁸²⁷ Le fait de se regrouper entre amis ou parents dans une même voiture pour effectuer un déplacement particulier, la pratique de l'auto-stop ou encore, plus quotidiennement, le convoyage des enfants de ses voisins à l'école sont en effet des formes banales de covoiturage.

mobilité de leurs employés et l'institution récente des *plans de déplacements d'entreprise* ne les y invite que timidement.¹⁸²⁹ Les pouvoirs publics français peinent également à se départir d'une attitude pusillanime, notamment en n'investissant pas dans des aménagements susceptibles de compenser les contraintes liées à la pratique régulière du covoiturage : qu'il s'agisse d'aires de stationnement destinées à faciliter le regroupement des automobilistes à des points stratégiques du réseau routier, à l'instar des places P+M (*Park und Mitnehmen*) disséminées dans l'aire métropolitaine de Stuttgart, ou de voies réservées aux véhicules transportant plusieurs passagers, solution éprouvée sur les autoroutes américaines.¹⁸³⁰ Les agents efficaces au sein du champ des déplacements doivent donc prendre conscience que, s'il est nécessaire de renforcer les avantages du covoiturage pour assurer son développement¹⁸³¹, ces contributions se révèlent *in fine* utiles dans l'optique d'une organisation optimisée des déplacements urbains. Tout en s'affirmant moins comme une alternative à l'automobile que comme une pratique alternative à l'usage individuel de l'automobile, cette forme de partage de la voiture apparaît en effet « comme un moyen réaliste de lutter contre la congestion et la pollution »¹⁸³², qui permet de soulager les flux aux heures de pointe et peut aussi favoriser l'intermodalité en organisant un covoiturage de rabattement.

L'autre piste menant à une utilisation non appropriative de l'automobile passe par le recours à des véhicules dévolus à un usage partagé (*car-sharing*). Une telle offre s'est installée à partir des années 80 dans les villes allemandes.¹⁸³³ Elle s'y est développée par l'intermédiaire de coopératives d'entraide assurant la gestion en copropriété d'un parc de véhicules en usage partagé, puis autour d'entreprises proposant à leur abonnés un

¹⁸²⁸ Si, de manière générale, ces pratiques apparaissent encore peu répandues en Europe, certains pays du continent ont néanmoins développé des services de covoiturage plus importants que d'autres. L'Allemagne compte indéniablement parmi ceux-ci et nombre de ses villes disposent aujourd'hui d'offres de ce type. Stuttgart ne fait pas exception à la règle et peut compter sur deux organismes de covoiturage dont un, *ADM MitfahrBuro*, est présent dans plusieurs villes allemandes. La France apparaît à cet égard nettement moins bien dotée. Jusqu'à présent, seules quelques agglomérations disposent de tels services, généralement issus d'initiatives locales structurées en association : Auto-Partage a ainsi été créé à Lyon en 1997 et Autopass à Lille en 1989 (mais cette dernière s'occupe quasi-exclusivement de covoiturage occasionnel pour des trajets de longue distance).

¹⁸²⁹ L'Etat français s'est certes engagé dans la promotion de ces plans de déplacements d'entreprise, qui constituent un outil idéal pour organiser le covoiturage et qui ont acquis une véritable reconnaissance légale dans le cadre de la *loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie*, confirmée dans la loi SRU. Mais encourager ne signifie pas concrétiser.

¹⁸³⁰ C'est en effet sur les autoroutes urbaines et périurbaines américaines que la formule des voies réservées aux véhicules fortement occupés (*HOV – pour High Occupancy Vehicles – Lanes*) s'est le plus largement développée, offrant des avantages de circulation significatifs aux pendulaires qui pratiquent le covoiturage. En Europe, il semblerait qu'un seul aménagement de ce type existe, à Madrid.

¹⁸³¹ Cela peut aussi prendre la forme d'incitations financières. Une expérience a été menée dans ce sens en Ile-de-France sur l'autoroute A.14 : toute voiture circulant avec trois personnes à bord se voit accorder en semaine la gratuité de passage pour un aller-retour quotidien.

¹⁸³² G. DUPUY, 1995, op.cit., p.190.

service de location de voitures – ce service se distingue des formules de location classiques par des conditions d'organisation, d'utilisation et de tarification plus souples et mieux adaptées à la demande urbaine.¹⁸³⁴ En apportant ainsi sur le terrain la preuve de leur viabilité économique, ces organismes de multivoiturage ont fait florès dans plusieurs pays européens. Que ce soit aux Pays-Bas, en Suisse ou en Allemagne, ils dessinent aujourd'hui les prémices de ce que l'on peut considérer comme une niche de marché. Certaines estimations considèrent qu'à terme, ils pourraient attirer autour de 5% des détenteurs de permis de conduire. Ce réservoir de clientèle se situe essentiellement dans les zones urbaines denses, où une alternative modale performante vient compléter l'offre de mobilité et où les stations de multivoiturage sont à même d'assurer un niveau et une qualité de service suffisants aux habitants. L'un des grands mérites d'une telle perspective est de satisfaire aussi bien des intérêts particuliers que généraux. En effet, cette alternative à la possession d'une voiture particulière recèle pour un certain nombre de migrants d'indéniables avantages économiques et pratiques.¹⁸³⁵ Dans le même temps, elle participe à une modération du parc automobile global¹⁸³⁶, ce qui tend à alléger les charges de circulation et à réduire les besoins de stationnement résidentiel, puisqu'un véhicule en usage partagé prend la place de plusieurs véhicules privés. Au-delà, l'intérêt de la voiture en temps partagé tient à sa faculté à susciter de nouveaux comportements

¹⁸³³ De premières expériences concrètes de *car-sharing* ont vu le jour au cours des années 70 en Suisse et en Allemagne mais elles se sont pratiquement toutes soldées par un échec. Elles ont néanmoins préparé le terrain aux entreprises de *car-sharing* de seconde génération, qui ont fleuri dans les villes allemandes dans le sillage de l'implantation réussie de *Statt Auto* à Berlin en 1988. Ces services se sont alors répandus dans d'autres pays, notamment en Suisse et aux Pays-Bas.

¹⁸³⁴ L'accès à ce service est généralement conditionné par la souscription d'un abonnement annuel ou mensuel. Pour le reste, la tarification se fait en fonction du nombre de kilomètres parcourus et du temps d'utilisation. Cette formule se démarque alors des systèmes traditionnels de location par sa flexibilité : les véhicules peuvent être empruntés – et ramenés – 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 ; ils peuvent être loués pour une durée allant d'une heure à plusieurs jours ; ils ne sont pas regroupés en un seul lieu mais attendent les usagers dans plusieurs stations disséminées dans la ville ; la réservation peut se faire à la dernière minute... etc. Au final, ce système répond parfaitement aux exigences du conducteur urbain occasionnel, en lui offrant notamment des plages d'utilisation plus courtes et moins rigides qui rendent le service plus économique que les formules habituelles de location.

¹⁸³⁵ Être propriétaire d'une automobile reste une démarche coûteuse et les services de multivoiturage permettent souvent un accès moins onéreux à ce mode de déplacement : le seuil en-dessous duquel on estime que le choix d'un véhicule en usage partagé se révèle plus économique se situe généralement autour de 10.000 km parcourus par an. Cette option supprime également pour l'automobiliste des contraintes inhérentes à la possession d'une voiture particulière, comme son entretien, les réparations, les questions d'assurance, d'achat et de revente ou même son nettoyage. Elle résout enfin un problème qui peut constituer un élément de perturbation non négligeable dans la vie des habitants des zones urbaines denses, celui du stationnement du véhicule à domicile.

¹⁸³⁶ Cette modération du parc automobile tient au fait qu'une large majorité des abonnés aux services de multivoiturage sont soit des automobilistes qui renoncent à la possession d'une voiture particulière (un gros tiers, selon la plupart des études), soit des usagers qui renoncent à un achat programmé (environ un gros tiers également). Seul un tout petit tiers de ces abonnés (toujours selon la plupart des enquêtes réalisées sur les services de multivoiturage existants) trouvent là l'occasion d'exprimer de nouveaux besoins, en intégrant pour les ménages motorisés un véhicule supplémentaire dans leurs pratiques de mobilité ou en utilisant ces services comme une opportunité nouvelle d'accéder à l'automobile.

de mobilité. Ainsi, les abonnés à ce service tendent en général non seulement à diminuer leur nombre annuel de kilomètres parcourus¹⁸³⁷ mais également à rationaliser leurs déplacements, en réorganisant au besoin leur programme d'activités et en échappant à toute monomodalité automobile.¹⁸³⁸ Promotrice d'un accès à la voiture sans dépendance, cette offre de service se révèle donc à la fois individuellement attrayante, sur les segments de clientèle qui constituent sa niche de marché, et collectivement intéressante, en raison de sa participation à une modération de l'automobilité urbaine.

Elle reste cependant étrangement absente de certains pays, dont la France où le multivoiturage est toujours un concept balbutiant.¹⁸³⁹ En vérité, ce n'est pas que l'idée soit totalement rejetée. Mais elle a surtout fait l'objet jusqu'à présent d'expérimentations qui cherchent à ajouter l'innovation technologique à l'innovation sociale, en proposant un service de voitures électriques en libre-service.¹⁸⁴⁰ Cette sophistication est autant destinée à accroître la portée environnementale des solutions d'auto-partage qu'à développer « l'orientation stratégique retenue par les constructeurs pour affirmer une présence du véhicule électrique »¹⁸⁴¹ en ville. On peut d'ailleurs penser que c'est moins l'énergie électrique qui se révèle adaptée à une utilisation non appropriative de l'automobile que l'inverse. Cela ne constituerait pas un problème si cette voie plus ambitieuse, d'un véhicule individuel public à propulsion électrique, ne contribuait pas à

¹⁸³⁷ sachant que la baisse du kilométrage automobile des anciens possesseurs d'un véhicule particulier fait en général plus que compenser la hausse du kilométrage des nouveaux automobilistes utilisant ce service. Cette incidence de la désaccoutumance à la voiture individuelle semble d'ailleurs se renforcer dans le temps. Plusieurs études observent en effet que les abonnés aux services de voiture en usage partagé tendent chaque année à utiliser un peu moins l'automobile.

¹⁸³⁸ En effet, que ce soit par réflexe, par confort ou par calcul afin d'amortir les coûts fixes liés à la motorisation, la possession d'une automobile incite à son utilisation et tend à rendre ses propriétaires monomodaux. Parce qu'ils ont gommé ce lien de dépendance et qu'ils sont confrontés à une vision plus claire et plus directe du coût des différents modes de transport, les abonnés aux services de multivoiturage tendent davantage à étudier l'opportunité de chaque déplacement, à organiser leur enchaînement pour réduire les kilomètres et la durée d'utilisation du véhicule qu'ils louent et à s'ouvrir à des modes alternatifs lorsque ceux-ci apparaissent mieux adaptés. Dans cette optique, certains organismes de multivoiturage (comme *Statt Auto* en Allemagne) ont d'ailleurs négocié avec les transporteurs publics des rabais qu'ils offrent à leurs abonnés.

¹⁸³⁹ peu de villes françaises disposent encore de tels services. Paris avec la société „Caisse Commune„ (une association créée en 1998 pour promouvoir le concept de véhicule partagé et qui s'est ensuite développée avec le partenariat de l'ADEME, du PREDIT et de Renault), et Strasbourg avec l'agence d'auto-partage „Auto'trement„ née en 2000, font figure de précurseurs en la matière. A Lyon, un service d'auto-partage a vu le jour en 2003 avec l'association "La voiture autrement", qui a mis six véhicules à la disposition de ses adhérents dans les parcs de stationnement de la République et des Terreaux. Début 2004, ils étaient une trentaine à en profiter. Si aucune offre urbaine de multivoiturage n'est présente pour l'instant à Lille, la société *StadtMobil CarSharing* propose depuis plus de dix ans à Stuttgart un service dont bénéficient aujourd'hui, par le biais de plusieurs opérateurs, plus de 200 communes allemandes (dans lesquelles certaines régies immobilières intègrent d'ailleurs à leurs charges locatives un abonnement à un service d'auto-partage). Fin 2003, *StadtMobil* comptait ainsi dans le capitale souabe plus de 2.000 adhérents qui se partageaient 90 véhicules de toute sorte, de la Smart au mini-bus en passant également par des voitures à réserver « *just for fun* » (cabriolets ou voitures de sport).

¹⁸⁴¹ M. EIFLER, op.cit., p.8.

retarder l'apparition d'offres urbaines de multivoiturage intégrées aux réseaux d'échanges commerciaux. Et s'il était certain que la proposition d'un véhicule plus spécifiquement urbain représente un atout plutôt qu'un handicap pour ces solutions de partage de la voiture. « Les difficultés de mise en œuvre que rencontrent les projets "technologistes" des grands groupes industriels français suggèrent que "trop d'innovations freinent l'innovation" »¹⁸⁴² et que, pour développer le transport public individuel, les villes françaises auraient tort de miser prioritairement sur une sophistication qui n'est déjà que trop l'apanage des transports collectifs urbains. « Quiconque est allé en Allemagne constate que le tramway n'est peut-être pas le plus "design", mais qu'il y en a de nombreuses lignes, qui vont loin en banlieue, que toute la ville est quadrillée (...). On ne fait pas dans le lyrique et le sensationnel, on fait dans le quotidien et l'efficace »¹⁸⁴³ ; une ligne de conduite qui est aussi celle des formules classiques d'auto-partage.

Du soutien qui leur sera apporté, de la qualité de leur organisation ainsi que de leur capacité à contester la prégnance du modèle de l'automobile particulière dépendra l'avenir de ces solutions de partage de la voiture. Mais, en soi, leur intérêt ne peut guère être remis en cause. Sortes de maillon manquant entre les modes urbains collectifs et privés, elles enrichissent le service public de transport tout en préservant une exigence de liberté et de diversité dans les déplacements. Par rapport aux formes habituelles d'utilisation de la voiture particulière, elles sont également porteuses d'une réduction des encombrements et de la pollution. Au final, elles concourent à redonner à l'automobile une valeur d'usage pleinement fondée sur son utilité, tout en intégrant ce mode dans une architecture globale des déplacements adaptée au contexte urbain.

Dans leur recherche d'optimum, les nouvelles orientations de l'offre automobile de déplacements urbains participent, chacune à leur manière et à leur niveau, à une

¹⁸⁴⁰ Praxitèle et Liselec constituent les deux grands projets français de transport individuel public, fondés sur la mise à disposition de véhicules électriques en libre-service. Soutenus respectivement par Renault et PSA, ils ont fait l'objet d'expérimentations locales, à Saint-Quentin-en-Yvelines pour le premier et à la Rochelle pour le second, ces tests en grandeur nature ayant pour but de vérifier la faisabilité et la viabilité d'une telle offre et de valider les innovations technologiques qu'elle intègre. Ces expériences ont confirmé que « le concept de voitures partagées est aujourd'hui mature pour des usages locaux et des types de clients fortement différenciés, y compris pour des individus motorisés » (M.H. MASSOT, J.M. BLOSSEVILLE, M. MANGEAS, "PRAXITELE, un concept, un service, une expérimentation : bilan d'un prototype", in *TEC*, n°161, septembre-octobre 2000, p.24). Néanmoins, la question de l'équilibre économique de ces services reste source de grande incertitude et semble leur promettre une adolescence difficile. Le développement d'une véritable offre commerciale, adaptée aux besoins des utilisateurs et susceptible de conquérir durablement les villes françaises, est d'ailleurs une perspective qui n'est envisagée qu'à moyen terme.

¹⁸⁴² M. FLAMM, "Les transports urbains publics individuels : l'émergence de solutions collectives aux problèmes engendrés par l'automobilité individuelle", in INRETS, *Les systèmes de voitures à usage partagé : libre service, multipropriété, car pool*, Actes du colloque du 2 juin 1997, Actes n°61, août 1997, p.48. « Il semble donc que la bonne approche soit de commencer par un système relativement simple sur le plan technologique et en particulier ne demandant pas d'investissements lourds, mais offrant un service réel en terme de disponibilité (même si la population concernée doit être restreinte). Ce système simple doit ensuite pouvoir être extensible en terme d'offre et en terme de technologies, éventuellement en acceptant de lourds investissements d'infrastructures quand la demande le justifiera » (M. PARENT, "Le transport en libre-service : passé, présent et avenir", in INRETS, *ibid.*, p.151).

¹⁸⁴³ J.M. GUIDEZ, "Europe des douze : la France à la traîne", in *Transport public*, n°904, mai 1992, p.52.

meilleure adaptation de ce moyen de transport aux spécificités et contraintes du milieu urbain. Partagées entre des gains en termes de liberté ou de souplesse d'utilisation et une réduction des nuisances dues à la voiture particulière, les perspectives qu'offrent ces solutions en devenir apparaissent néanmoins relativement inégales. Beaucoup tendent à pérenniser la propension à la domination de l'automobile, en en atténuant au moins pour un temps les aspects négatifs les plus directement porteurs d'une contestation. Peu jouent réellement le jeu des complémentarités modales, en se plaçant dans une optique d'émergence d'un service global de mobilité. Enfin, plusieurs peuvent finalement « ne pas modifier sensiblement les comportements de déplacement si les usagers virtuels ne les perçoivent pas comme une "aubaine" à saisir, susceptible de s'intégrer dans un projet individuel ou familial en cours. »¹⁸⁴⁴

En définitive, au-delà des interrogations qui subsistent sur la capacité de ces nouvelles offres à se faire une place sur le marché des déplacements urbains, c'est surtout leur aptitude à modifier les pratiques et à orienter la demande qui semble poser question. A elle seule, cette perplexité suffit à expliquer l'intérêt qu'il peut y avoir à agir plus directement sur la demande de déplacements, au besoin par des mesures dissuasives voire coercitives qui œuvrent à contester réellement le règne urbain de l'automobile.

9.2.2. Des solutions pour une nouvelle limitation de la demande urbaine de déplacements automobiles

Plusieurs dispositions permettant d'encadrer ou de restreindre la demande de déplacements automobiles sont susceptibles de servir l'ambition régulatrice des politiques publiques. Certaines innovations technologiques ou sociales peuvent ainsi influencer sur les pratiques de mobilité mais cela résulte le plus souvent d'effets induits qui ne constituent pas la motivation première de ces évolutions. De manière plus explicite, ce sont les politiques tarifaires et les mesures de restriction physique ou réglementaire imposées à l'automobile qui s'attachent surtout à modifier le comportement de ses utilisateurs. Suscitées par les nuisances et les embarras de la circulation, ces orientations ne se contentent plus d'accompagner la croissance du trafic pour tenter d'engager, dans certains espaces de l'archipel urbain, une véritable contestation territoriale.

L'influence incertaine des nouvelles technologies et formes d'organisation sociale sur la mobilité automobile

Les pratiques de mobilité ne sont en rien insensibles aux évolutions qui agitent la société dans son ensemble. Cette conviction si souvent réaffirmée conduit ici à prendre en compte les effets des progrès technologiques ainsi que les conséquences des nouvelles formes d'organisation sociale, et notamment celles touchant au travail, sur le comportement des automobilistes. Peut-on considérer pour autant qu'il s'agit là de ressources qui, en agissant à la source, sur la demande de déplacements, permettront à court ou moyen terme de diminuer ou d'étaler la mobilité automobile ? Là est toute la

¹⁸⁴⁴ J.M. OFFNER, 1993, op.cit., p.238.

question.

Il a d'abord beaucoup été dit que l'usage des télétechnologies avait vocation à se substituer à un certain nombre de déplacements physiques et prédit que les réseaux virtuels des autoroutes de l'information rendraient moins indispensable la mobilité. Or, cette appréciation n'est pas sans rappeler celle qui, en son temps, avait accompagné la diffusion du téléphone ; avec la suite que l'on connaît, à savoir que « la substitution partielle opérée par le téléphone en économisant certains déplacements a été plus que compensée par les déplacements qu'il a rendu possibles, voire qu'il a engendrés. Ainsi, même dans la vie quotidienne, le téléphone est apparu comme une incitation au déplacement, en permettant aux abonnés de développer ou de conserver des réseaux de relations générateurs de contacts directs »¹⁸⁴⁵, et non comme un substitut. Aujourd'hui, le même scénario semble s'attacher au développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication. Ces dernières ne peuvent en effet prétendre remplacer la nécessité de rencontre et d'échange, et tendent de plus à susciter de nouvelles mises en relation, si bien que les « déplacements induits *surcompensent* les déplacements évités »¹⁸⁴⁶. De ce fait, l'essor des télécommunications « a, jusqu'à présent, été plus complémentaire que concurrent de celui des transports »¹⁸⁴⁷ et l'on constate qu'en amenant à davantage de mobilité et à une valorisation indirecte de tout ce qui n'est pas télécommunicable, « les réseaux virtuels renforcent l'importance de *l'accessibilité spatiale*. »¹⁸⁴⁸ Au niveau des organisations urbaines, cela signifie que les nouvelles technologies s'inscrivent plus dans une logique d'avènement d'« "hypervilles" denses et articulées entre elles, dans lesquelles se déploient les différentes fonctions de commutation, que de "télévilles" en partie libérées de l'entassement et du transport. »¹⁸⁴⁹ Dans ce cadre, ces évolutions technologiques apparaissent au mieux comme des outils de gestion par les citoyens de leur environnement urbain. Mais elles ne semblent pas pouvoir s'opposer suffisamment aux dynamiques préexistantes pour s'imposer comme un instrument de régulation globale de la mobilité urbaine.

Au cœur de ces considérations d'ordre général, les déplacements liés au travail occupent toujours, même si leur importance relative tend à décliner, une place stratégique de premier plan. D'ailleurs, une des grandes perspectives dégagée par les nouvelles technologies de l'information et de la communication réside dans l'avènement du télétravail. En permettant de supprimer les déplacements quotidiens entre le lieu de résidence et le lieu de travail, que ce soit intégralement ou sur quelques journées ou demi-journées, cette forme de travail flexible est apparue d'emblée comme une aubaine pour les problèmes de mobilité. Dans son principe, « le développement de cette

¹⁸⁴⁵ F. ASCHER, 1995, op.cit., p. 57.

¹⁸⁴⁶ M. GUILLAUME, 2001, op.cit., p.17.

¹⁸⁴⁷ J.M. OFFNER, 1996, op.cit., p.48.

¹⁸⁴⁸ M. GUILLAUME, 2001, op.cit., p.17.

¹⁸⁴⁹ M. GUILLAUME, "La ville commutante, cyber ou hypercité...", in *Urbanisme*, septembre-octobre 1996, n°290, p.33.

souplesse télématique peut effectivement aider à dégonfler les heures de pointe et à diminuer de quelques pour cent les déplacements urbains. Ce qui est loin d'être négligeable. »¹⁸⁵⁰ Mais, dans les faits, la proportion de "télépendulaires" n'a pas encore atteint un niveau suffisant pour être suivie d'effets remarquables. Si le télétravail n'a pas connu pour l'heure le succès escompté par certains, c'est notamment en raison de l'attachement des organisations sociales à une certaine matérialité du lieu de travail, qui tend à impliquer davantage les évolutions technologiques dans l'émergence de télécentres par exemple. Or, du point de vue de l'organisation de l'espace et des déplacements, cette propension n'a pas du tout les mêmes implications, puisqu'elle ne s'oppose pas fondamentalement au maintien de l'activité professionnelle et à la concentration des flux dans les métropoles.

Une autre forme de flexibilité ne manque pas d'intérêt dans l'optique d'une régulation des déplacements urbains : elle réside dans l'aménagement du temps de travail qui, en permettant de moduler les horaires des salariés, contribue à une redistribution temporelle de la mobilité. En cela, « la désynchronisation des rythmes quotidiens des habitants des grandes villes (...) apparaît d'ailleurs aux responsables de la circulation urbaine comme un des moyens de la lutte contre les encombrements des heures de pointe, l'étalement des trafics permettant d'accroître les capacités de transport et les densités urbaines sans investissements supplémentaires »¹⁸⁵¹ et de « repenser l'hypothèse d'une congestion paralysante »¹⁸⁵². Sans être nouvelle en soi, cette flexibilité temporelle tend aujourd'hui à se développer dans le sillage d'évolutions socio-économiques comme la réduction du temps de travail. Ce-faisant, elle s'inscrit dans des contextes qui ne sont pas forcément favorables à une plus grande maîtrise des déplacements automobiles. Autant que l'on puisse en juger pour l'instant, le mouvement de réduction du temps de travail semble en effet amoindrir la sensibilité à la distance entre domicile et lieu de travail et favoriser la périurbanisation. Il paraît également s'accompagner d'un éclatement supérieur, dans l'espace et dans le temps, de la mobilité et, ce faisant, d'un étalement des phénomènes de congestion. En France, avec les 35 heures, on a ainsi vu poindre de nouveaux bouchons le vendredi matin et le lundi soir, sans toujours noter par ailleurs d'améliorations tangibles des conditions de circulation. Plus largement, la diversité des rythmes temporels au sein de l'espace urbain concourt, selon de nombreux spécialistes, à favoriser un éclatement spatial des fonctions et un recul de la mixité fonctionnelle, deux phénomènes qui ne vont guère dans le sens d'une réduction de la mobilité automobile.

Finalement, l'évolution contemporaine des formes d'organisation du travail comme l'émergence plus générale des technologies de l'information et de la communication ne semblent pas avoir œuvré à une quelconque limitation de la demande de déplacements automobiles. Elles n'en avaient d'ailleurs guère l'ambition, dans la mesure où il s'agit là d'effets induits pas toujours bien maîtrisés et qui ne constituent généralement pas le souci premier de leurs promoteurs. Des interventions plus spécifiques et des moyens d'action

¹⁸⁵⁰ F. ASHER, 1995, op.cit., p.65.

¹⁸⁵¹ *ibid.*, p.44.

¹⁸⁵² J.P. ORFEUIL, 1996, op.cit., p.54.

plus directs sont donc indispensables à un contrôle plus étroit de la genèse des déplacements automobiles.

Des tentations de régulation par les prix

« il y a parfois une bien grande distance entre la coupe des économistes et les lèvres de la réalité »¹⁸⁵³

En situation de pénurie, un des outils classiques de régulation de la demande, susceptible d'optimiser l'équilibre avec l'offre existante, est le prix. Dans le champ des déplacements urbains, cette loi économique a donné naissance à la notion de péage urbain. Cependant, ce concept volontiers polysémique, régulièrement élevé au rang de solution miracle, peine encore à s'extraire de la virtualité de la théorie économique pour s'imposer sur le terrain face aux difficultés attachées à sa mise en œuvre et aux incertitudes relatives à son efficacité.

L'intervention des prix dans la mobilité automobile peut se faire à travers trois grands types d'instruments permettant de prélever des taxes sur l'usage. Ce sont d'abord les taxes sur les carburants, qui constituent l'instrument le plus généralisé. Seulement, leur renforcement, s'il peut apparaître légitime dans une optique d'internalisation des coûts urbains de l'automobile et adapté à un objectif de réduction de l'usage de ce mode de transport, se heurte à plusieurs difficultés. Alors qu'un enchérissement rapide du prix des carburants pose des problèmes d'acceptation de la part d'usagers qui le ressentent comme une atteinte directe à leur pouvoir d'achat, une augmentation progressive et lente tend à réduire la portée de cette mesure en introduisant une accoutumance. Par ailleurs, ce levier censé contraindre les automobilistes à des renoncements souffre d'un défaut regrettable de ciblage spatial : ainsi, « *it makes no sense to penalise a rural motorist driving along empty country roads when the problem lies in cities and on congested motorways.* »¹⁸⁵⁴ Une deuxième modalité de régulation par les prix de la demande de déplacements automobiles est incarnée par la tarification du stationnement. En taxant l'accessibilité à un lieu et en instaurant une forme de redevance d'usage de la voirie, le stationnement payant peut être naturellement envisagé comme une réglementation qui, si elle est respectée, s'avère susceptible de restreindre sur certains espaces la demande de déplacements automobiles. Il présente néanmoins deux inconvénients majeurs, qui sont d'être inopérant sur le trafic de transit et de faire payer l'immobilité du véhicule, ce qui tend à induire une rotation accrue synonyme d'augmentation de l'offre. Il n'en reste pas moins un élément de péage à même d'ouvrir la voie à une troisième catégorie d'instruments, communément dépositaires de l'appellation péage urbain et qui tiennent aux redevances d'usage de la voirie portant directement sur la circulation. Au sein même

¹⁸⁵³ C. ABRAHAM, "Amertume et acceptabilité des péages. 1. Les émeutes du pont d'Arcole", in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°40, 2001, p.66.

¹⁸⁵⁴ "Jam today, road pricing tomorrow", in *The Economist*, December 6th-12th, 1997, p.13. En 1992, la proposition des maires des grandes agglomérations françaises, d'instaurer une taxe supplémentaire de 10 centimes par litre de carburant pour financer le développement des transports collectifs, a ainsi rencontré une vive opposition des élus ruraux, qui considéraient alors non sans raisons qu'il s'agissait d'une mesure pénalisant sans contrepartie leurs territoires soumis à une forte dépendance vis-à-vis de l'automobile.

de cette dernière catégorie, il n'existe toutefois pas un mais des péages, qui diffèrent dans leurs formes, leurs modalités, leurs impacts ou leurs objectifs : péage d'axe, de réseau ou de zone, péage d'accès ou de mobilité, péage environnemental, de financement¹⁸⁵⁵ ou de régulation visant à la décongestion¹⁸⁵⁶ ... En fait, comme le relève Yves Geffrin, « le péage urbain n'est pas un "concept" mais une multitude de pratiques. »¹⁸⁵⁷ Et, derrière cette diversité, c'est toute la richesse des potentialités offertes par ces pratiques qui transparaît.

En effet, « les problèmes de finances publiques, de congestion, de protection de l'environnement, la crise des transports collectifs, tout semble appeler l'instauration d'un péage sur les infrastructures routières urbaines. »¹⁸⁵⁸ Les vertus attachées a priori à ce type de mesures apparaissent multiples et considérables. Elles tiennent à la possibilité de dégager de nouvelles ressources financières pour la collectivité ou encore d'associer le capital privé au financement et à l'exploitation des réseaux. Elles résident dans la possibilité d'internaliser les coûts externes de l'automobile ou dans les opportunités redistributives offertes par de tels prélèvements. Elles s'inscrivent enfin dans la perspective d'un fonctionnement optimal du système de transport et d'une meilleure allocation des ressources, notamment des ressources limitées que sont l'énergie ou l'espace urbain, dès lors que la tarification est envisagée comme un outil de maîtrise de la demande urbaine de déplacements automobiles, pouvant conduire à la réduire ou à l'étaler. Ce-faisant, le péage urbain n'a pas que des vertus multiples, il est également porteur d'ambitions différentes. Celle qui nous paraît la plus forte est celle qui consiste à faire payer l'usage des voies urbaines, non pour aider à leur financement mais pour favoriser leur décongestion. Ainsi, pour de nombreux économistes, « le péage urbain se présente comme l'outil économique par excellence capable de lutter contre la congestion. Le prix est un signal qui dissuade l'automobiliste d'emprunter la voirie saturée. Celui qui persévère paie pour les autres. »¹⁸⁵⁹ Cette utilisation du signal prix présente alors l'avantage de pouvoir être ciblée dans le temps et de pouvoir infléchir efficacement la répartition modale. Dans sa forme la plus aboutie, le péage urbain apparaît donc susceptible de « créer "artificiellement" un marché [des déplacements] censé être le régulateur "naturel" de l'offre et de la demande. »¹⁸⁶⁰ Cette régulation par les prix, tout à fait conforme aux principes généraux de fonctionnement des économies libérales, se révèle virtuellement en mesure de lutter contre le cercle vicieux de la domination automobile, en combinant une action de décongestion de la voirie urbaine avec le

¹⁸⁵⁵ le *toll road* anglais.

¹⁸⁵⁶ le *road pricing* anglo-saxon.

¹⁸⁵⁷ "Péages urbains, doux rêves, dures réalités", in *TEC*, n°113, juillet-août 1992, p.15.

¹⁸⁵⁸ G. DUPUY, "Préface", in P.H. DERYCKE, *Le péage urbain*, Economica, 1997, p.V.

¹⁸⁵⁹ *ibid.*, p.VI.

¹⁸⁶⁰ Y. GEFFRIN, *op.cit.*, p.12.

prélèvement auprès des automobilistes de ressources financières qui pourraient ensuite profiter aux transports collectifs.

Pourtant, comme la quasi-totalité des agglomérations confrontées à des problèmes de déplacement, ni Lyon, ni Lille, ni Stuttgart ne se sont pour l'heure risquées à engager de telles politiques. La capitale rhodanienne et la capitale souabe présentent néanmoins, à différents titres, des éléments d'expériences intéressants dans la perspective de l'éventuelle mise en place d'un péage urbain. Stuttgart a même été pionnière en la matière, puisqu'elle a été la première ville allemande à expérimenter cette forme de régulation : pendant un an, de février 1994 à mars 1995, 400 automobilistes de l'agglomération se sont ainsi vus tarifier l'accès à la ville-centre, dans le cadre d'une recherche sur les effets du péage urbain sur le comportement des usagers.¹⁸⁶¹ Cette expérimentation a mis en évidence plusieurs points : d'abord la réalité d'une sensibilité des automobilistes au prix, dont témoignent les impacts notables du péage sur le trafic¹⁸⁶² ; également, la nature des changements de comportement observés, qui se sont davantage traduits par une réorganisation de la mobilité automobile (à travers une réduction du nombre de déplacements, leur décalage dans le temps, l'organisation de chaînes de déplacements ou encore le recours au covoiturage...) que par un transfert modal ; enfin, le fait que ces évolutions ne se sont pas effectuées aux dépens du centre-ville de Stuttgart, duquel le péage n'a pas détourné les usagers. Localement, cela n'a toutefois pas changé la donne de la politique de déplacements, dans la mesure où cette expérience de péage urbain est restée sans suites. La preuve de la viabilité technologique de cette mesure n'a notamment pas dissipé les doutes relatifs à son acceptabilité par la population et n'a donc pas suffi à convaincre les édiles de l'adopter. L'expérience lyonnaise est toute autre : elle tient à la réalisation du tronçon nord du périphérique et au choix de faire payer l'usage de cette infrastructure initialement concédée. Or, cette décision, conforme dans son esprit à « l'expérience française, assez marquée par l'emprise d'un modèle saint-simonien de péage d'ouvrage dont les objectifs de décongestion sont finalement secondaires par rapport aux impératifs du financement »¹⁸⁶³, va finalement être porteuse d'une réflexion plus globale sur le tarification du système de déplacements de l'agglomération. Suite aux difficultés rencontrées lors de la mise en service de l'infrastructure, le président du Grand Lyon confie d'abord une mission d'expertise à trois hauts fonctionnaires de l'Etat, dont émerge la proposition du CERTU

¹⁸⁶¹ Pour ces 400 automobilistes, un péage a été instauré sur un itinéraire de pénétration dans Stuttgart par le sud, qui offre peu d'alternatives en termes de voirie mais qui est doublé par une offre TC performante structurée autour d'une ligne de métro équipée de plusieurs parcs-relais. Pour leur permettre d'acquitter les frais d'usage de la voirie mais également ceux des transports collectifs, ces migrants se sont vus attribuer une carte électronique prépayée et rechargeable (*MobilPass*). Outre les aspects technologiques relatifs à la perception du péage, la recherche a consisté à tester au cours de l'année différentes grilles tarifaires, dont certaines introduisaient des tarifs variables en fonction de la densité de trafic sur l'infrastructure (des panneaux à message variable informant alors les usagers de ces variations).

¹⁸⁶² L'étude a montré que le péage urbain pouvait générer des baisses de trafic en heure de pointe de l'ordre de 20% en semaine et de plus de 25% le samedi, de quoi supprimer une grande partie des embouteillages existants.

¹⁸⁶³ P.H. DERYCKE, op.cit., p.197.

d'un mode de financement à long terme de la politique des déplacements à Lyon : il « s'agit de mettre en œuvre, sur le réseau de voirie rapide urbaine (V.R.U.) de l'agglomération lyonnaise, un système combinant un péage de décongestion modéré et un péage de financement (Duprez, 1998). L'objectif de cette combinaison est d'assurer simultanément la régulation de la circulation et le financement du système de transport. »¹⁸⁶⁴ Même si elle n'est pas suivie d'effets, cette proposition contribue néanmoins à inscrire la question d'un péage étendu dans les réflexions locales. C'est ainsi que les agglomérations de Lyon, Grenoble et Saint-Etienne lancent en 1999 une étude conjointe sur le financement et la tarification de leurs systèmes de déplacements urbains. Et que l'intérêt d'un péage de cordon et de zone est étudié en 2003 lors de la révision du PDU de l'agglomération lyonnaise. Cependant, deux facteurs principaux viennent encore entraver la patiente marche en avant du péage urbain : le fait que son instauration nécessite une modification du cadre législatif français¹⁸⁶⁵, même si cette évolution pourrait être accélérée par les difficultés de financement des infrastructures, tant au niveau national que local ; et toujours la question de son acceptabilité sociale¹⁸⁶⁶, qui a fait dire à un élu lyonnais que, « le péage, on sait bien qu'il faudra y venir mais le premier qui dégage est mort. »

Quelques exemples sont néanmoins là pour prouver que le péage urbain n'est pas une utopie et que « *politics, not technology, remains the real barrier to the widespread introduction of charging.* »¹⁸⁶⁷ Depuis 1975, Singapour a ainsi instauré un droit d'accès à son centre pour les automobilistes : d'abord par un système de vignette, avant d'évoluer vers un péage entièrement électronique permettant de faire varier le prix selon l'heure de la journée, avec des impacts importants sur la circulation et un succès manifeste en termes de transfert modal. L'État norvégien a également conçu un cadre national incitant les villes de son territoire à mettre en place une tarification des déplacements automobiles, et ce afin de financer leurs projets de transport urbain regroupés en "paquets".¹⁸⁶⁸ C'est dans cet esprit, de recherche de nouvelles sources de financement et

¹⁸⁶⁴ T. DU CREST, F. DUPREZ, "Le péage de décongestion : un outil efficace, une mise en œuvre délicate", in *Annales des Ponts et Chaussées*, n°94, 2000, p.5. Il est proposé de combiner un tarif unique de péage de décongestion (qui s'applique exclusivement aux heures de pointe, aux lieux de déclenchement des bouchons, et qui à ce titre dégage un produit relativement faible) avec des tarifs de péage de financement variables (prélevés dans tous les cas où le péage de décongestion ne s'applique pas, avec un tarif dix à vingt fois plus faible, mais qui génèrent un produit six fois plus important).

¹⁸⁶⁵ Actuellement, seules les autoroutes concédées par l'Etat et certains ouvrages d'art du domaine routier national, départemental ou communal peuvent faire l'objet d'une redevance d'usage (articles L122-4 et L153-1 du Code de la voirie routière).

¹⁸⁶⁶ Un sondage réalisé par le CERTU à Lyon, dans le cadre du projet européen PRIMA, montre que seuls 16% des personnes interrogées se déclarent favorables à un péage cordon, 12% à un péage réseau et 12% à un péage sur les nouvelles infrastructures.

¹⁸⁶⁷ "Jam today, road pricing tomorrow", op.cit., p.13.

¹⁸⁶⁸ En effet, les recettes du péage urbain mis en place sont complétées par des fonds gouvernementaux qui n'auraient pas été obtenus autrement, l'Etat s'engageant à financer les paquets de projets de transport à hauteur des recettes de péage perçues localement.

non de régulation de la circulation automobile, que Bergen en 1986, Oslo en 1990, Trondheim en 1991, puis Stavanger en 2001 ont opté pour le péage urbain. On retrouve alors, dans le "*Trondheim Package*" comme dans l'"*Oslo Package*"¹⁸⁶⁹, la même affectation des recettes du péage, destinées à 80% à de nouvelles infrastructures routières¹⁸⁷⁰, et la même volonté de mener des actions concrètes et visibles, pour favoriser l'adhésion de la population à cette mesure. Pour le reste, les dispositifs en vigueur dans les villes norvégiennes peuvent différer sensiblement, puisque Oslo a mis en place un péage de cordon relativement rustique, tandis que Trondheim a progressivement évolué vers un péage de zone pour lequel on discute aujourd'hui de sa disparition en 2005 ou de l'opportunité d'un passage à un péage de régulation. Enfin, Londres a rejoint depuis février 2003 le club encore très restreint des villes dotés d'un péage urbain, en instaurant sa fameuse "*congestion charge*" : il s'agit d'un péage de cordon au tarif assez élevé (5 livres sterling, soit environ 7,5 euros), auquel sont soumis les automobilistes qui se rendent au centre de la capitale britannique les jours de semaine ; plus ambitieuse que ses homologues norvégiennes, cette tarification doit permettre de décongestionner le centre de l'agglomération¹⁸⁷¹, tout en finançant l'amélioration des transports collectifs urbains.¹⁸⁷² Et, en effet, les premières observations réalisées depuis l'introduction du péage semblent faire état d'une diminution du trafic automobile dans le centre et d'une hausse de la fréquentation des transports collectifs, accompagnée d'une amélioration de la qualité de service offerte par le réseau de surface du fait du désengorgement de la voirie. Le tout, sans émeutes. De quoi faire des émules...

De manière générale, l'introduction d'un péage pour les déplacements automobiles en milieu urbain continue toutefois à se heurter à de nombreuses résistances. La première de ces résistances tient indéniablement aux problèmes d'acceptabilité sociale et politique de cette mesure. Comment faire accepter aux automobilistes l'idée de payer pour un service actuellement gratuit et, notamment en France, « d'acquitter un prix pour ce qui fut naguère une liberté chèrement conquise par les Physiocrates et les Révolutionnaires : celle de circuler sans entraves »¹⁸⁷³ ? La question est d'autant plus sensible que les décideurs comme la population se posent, non sans raisons, des questions sur l'équité d'un tel système. Au sentiment de perte d'un droit acquis s'ajoute alors la crainte de certains d'être exclus de l'accès à certaines parties de la ville et à la mobilité individuelle. Bien sûr, il y a le précédent du stationnement payant, introduit avec succès il y a trente ans malgré des risques d'acceptabilité analogues. Mais, tandis que le

¹⁸⁶⁹ les deux "paquets" de projet que le péage urbain doit permettre de financer.

¹⁸⁷⁰ A ce sujet, on peut cependant relever une évolution sensible puisque, à l'origine, la législation norvégienne restreignait l'usage des ressources collectées par le péage urbain au seul financement de la route.

¹⁸⁷¹ Elle ambitionne de diminuer de près de 15% la circulation automobile dans le centre de Londres et d'opérer un report de 15 % des automobilistes vers les autres modes.

¹⁸⁷² On estime son produit annuel à environ 130 millions de livres, soit quelques 200 millions d'euros.

¹⁸⁷³ P.H. DERYCKE, op.cit., p.195.

paiement du stationnement tendait à accroître l'offre d'accessibilité à destination des automobilistes en favorisant la rotation, l'objectif du péage urbain est inverse puisque, dans sa version la plus ambitieuse, il vise à réduire le nombre d'utilisateurs de la voirie. D'où l'intérêt qu'il y a à se demander non seulement si cette mesure est profitable mais également à qui elle profite. En fait, s'il pénalise naturellement les automobilistes dans leur ensemble, le péage urbain n'est pas forcément préjudiciable à tous les automobilistes : à partir du moment où il se traduit par un transfert modal et par une décongestion de la voirie, il peut aussi être considéré comme un progrès par ceux qui l'envisagent comme le prix à payer pour pouvoir rouler assez rapidement. Pour être efficace, cette sélection supplémentaire par l'argent dont peut se doter le corps social se trouve néanmoins confrontée au risque de « tuer le malade », en plaçant « le péage à un tel niveau que la circulation, mais aussi l'activité économique soient largement dissuadées. »¹⁸⁷⁴ En effet, « les risques de fuite devant le péage urbain sont bien réels, à l'instar de la fuite devant les prix fonciers et immobiliers dans les centres. »¹⁸⁷⁵ En cela, cette forme de régulation des déplacements urbains peut tendre à accentuer les tendances ségrégatives à l'œuvre dans l'espace urbain. Pour atténuer cette division de la ville par des critères d'accessibilité et rendre du même coup le péage urbain plus acceptable socialement, il est nécessaire que le système de tarification mis en place profite finalement aux non-automobilistes, en servant à financer l'amélioration des modes de déplacements alternatifs. Plus que comme une solution miracle, il s'affirme alors comme un élément de la politique globale de déplacements, devant être intégré à une palette de mesures variées et cohérentes visant à améliorer la vie en ville. Cette fonction du péage peut même être renforcée par la mise au point d'une tarification multimodale, intégrant aussi bien les déplacements automobiles et le stationnement que les déplacements en transports collectifs et mettant l'accent sur la possible complémentarité des différents modes.

Même si des solutions existent¹⁸⁷⁶, la gratuité d'usage de la voirie urbaine reste tout de même une illusion sur laquelle il apparaît aujourd'hui encore bien difficile de revenir. Limitée par les « logiques égalitaires des politiques de transport, approuvées de longue date par les électeurs »¹⁸⁷⁷, l'action sur la demande, si utile à la régulation des

¹⁸⁷⁴ D. BOUF, Y. CROZET, "Péage urbain *versus* congestion : l'économiste et les usagers", in C. RAUX, M. LEE-GOSSELIN (dir.), *La mobilité urbaine : de la paralysie au péage ?*, Programme Rhône-Alpes Recherches en Sciences Humaines, 1991, p.141.

¹⁸⁷⁵ G. DUPUY, in P.H. DERYCKE, op.cit., p.VII.

¹⁸⁷⁶ Plutôt que s'adresser à l'automobiliste comme un éventuel financeur d'infrastructure ou comme un acheteur de temps, le péage peut notamment profiter de la légitimité reconnue au principe pollueur-payeur (l'enquête réalisée par le CERTU sur le péage urbain indiquait par exemple que 69% des lyonnais étaient favorables à l'application du principe pollueur-payeur). L'amélioration de l'environnement doit donc certainement être l'un des points forts d'un projet de tarification des déplacements urbains car, quoi qu'on en dise, cet objectif apparaît aujourd'hui comme le plus légitime aux yeux des citoyens. Par ailleurs, certaines modalités peuvent aider à améliorer l'acceptabilité de la mesure, comme par exemple l'introduction d'une ration gratuite correspondant à une utilisation "normale" de l'automobile, que compléterait une charge variable payée en fonction du temps passé ou du niveau d'encombrement (cf. J. VIEGAS, "Acceptability and efficiency of urban road pricing : main ingredients for a successful implementation", in *L'avenir des déplacements en ville*, Communications aux 11èmes Entretiens Jacques Cartier, Lyon, 7-9 Décembre 1998, p.211-220).

déplacements, peut alors prendre d'autres formes. Outre la tarification, il existe en effet deux outils traditionnels permettant de gérer la rareté – en l'occurrence ici la rareté d'espace pour l'automobile en milieu urbain – sans augmenter l'offre : la régulation par le rationnement (ou la réglementation) et la régulation par les files d'attente (ou la congestion).

Des restrictions de circulation imposées aux automobilistes

Il apparaît possible d'imposer aux automobilistes des restrictions à l'usage de leur véhicule particulier, en agissant enfin sur toute une palette de mesures susceptibles de se compléter ou de se recouper : des mesures réglementaires interdisant ou limitant la circulation de certains véhicules ; des mesures de restriction physique s'attaquant plus directement à l'organisation ou à l'aménagement originel du réseau routier ; ou encore des mesures plus diffuses s'attachant à créer volontairement de la congestion ou à ne pas tout mettre en œuvre pour la restreindre.

Les restrictions réglementaires à l'usage de l'automobile s'expriment principalement à travers deux types de mesures déjà éprouvées : les zones à circulation limitée et la circulation alternée. Les premières se sont notamment développées dans de nombreuses villes italiennes. Précédée par des initiatives locales, une loi promulguée en 1989 définit d'ailleurs ce qu'est la *zona a circolazione limitata* (ZCL), à savoir une zone où la circulation est restreinte à des plages horaires déterminées ou à des catégories spécifiques de conducteurs ou de véhicules. Le plus souvent, cette restriction se limite à des espaces très réduits, généralement le cœur du centre-ville, et ne s'applique pas aux voitures des résidents ainsi qu'à un certain nombre d'autres véhicules d'utilité publique. Une réglementation similaire a été instaurée à Lyon, dans le quartier de Saint-Jean désormais fermé au trafic "ordinaire" par des bornes d'accès. Mais, du fait des faibles étendues sur lesquelles elles ont été appliquées, ces mesures n'ont enregistré que des succès très localisés, sans avoir de réel impact en termes de transfert modal, voire en déplaçant la congestion aux abords des zones réglementées. « Au total, on peut se demander si, comme en Allemagne pour les zones Tempo 30, on ne devra pas étendre les ZCL sur des surfaces plus grandes ou bien s'il faudra se résigner à une efficacité limitée. »¹⁸⁷⁷ Le principe de circulation alternée a lui aussi fait l'objet de traductions concrètes. Athènes, Mexico, mais aussi Bari et Palerme, sont « des exemples de villes bien connus où la permission d'utiliser sa voiture dépend du jour et du numéro de la plaque d'immatriculation. »¹⁸⁷⁹ Avec des modalités différentes toutefois, puisque Mexico se contente d'imposer à chaque véhicule privé un jour par semaine où il lui est interdit de circuler (*Hoy no circula*), tandis qu'Athènes a opté pour une circulation réellement alternée, en autorisant d'un jour sur l'autre au cours de la semaine la circulation des

¹⁸⁷⁷ L. GUIHERY, G. MARLOT, "La tarification de la congestion : efficacité versus équité ?", in Symposium international ENPC-IRF-AIPCR du 4, 5, 6 Novembre 1998 à Paris, *Le financement de la route : construction, entretien, exploitation*, Presses de l'Ecole nationale des ponts et chaussées, 1998, p.220.

¹⁸⁷⁸ R. JOUMARD, C. LAMURE, J. LAMBERT, F. TRIPIANA, op.cit., p.78.

¹⁸⁷⁹ R. JOUMARD, C. LAMURE, J. LAMBERT, F. TRIPIANA, op.cit., p.77.

voitures munies d'une plaque d'immatriculation paire puis impaire. Depuis la promulgation de la loi sur l'air, cette seconde forme de circulation alternée est d'ailleurs applicable dans les villes françaises, en cas de niveau 3 de pollution au dioxyde d'azote ou à l'ozone. A cette occasion, seuls les véhicules dont la plaque d'immatriculation correspond au jour d'alerte et ceux munis de la pastille verte peuvent être autorisés à circuler. Jusqu'à présent, cette procédure de restriction de circulation n'a été déclenchée qu'une seule fois en France, le 1^{er} octobre 1997 à Paris, provoquant une diminution de trafic de plus de 20% au lendemain d'un dépassement du seuil d'alerte au dioxyde d'azote. Mais, si l'efficacité ponctuelle de cette mesure apparaît peu discutable, elle n'est pas sans effets pervers à partir du moment où elle devient permanente : en suscitant à Athènes un trafic de plaques d'immatriculation, l'achat d'un deux-roues ou d'une seconde voiture, généralement d'occasion et plus polluante, elle n'a pas permis de régler les problèmes de déplacement de la capitale grecque et, en matière de pollution atmosphérique, le remède s'est même révélé pire que le mal.

Une autre façon d'imposer des restrictions de circulation aux automobilistes consiste à prendre des mesures physiques visant à briser, par coupure ou complexité, l'effet de réseau qui permet à la voiture particulière d'affirmer sa domination dans les déplacements urbains. Cette stratégie est particulièrement adaptée à la problématique et à la morphologie des centres urbains, dans lesquels un certain nombre d'obstacles à la circulation des véhicules privés peut être mis en place. L'objectif est de concevoir un système de cloisonnement à partir d'un découpage du territoire en plusieurs secteurs étanches les uns par rapport aux autres et accessibles uniquement par une voie périphérique. Les flux de transit sont alors reportés sur la rocade extérieure et sont exclus des cellules de circulation autonomes créées dans le centre. C'est le type d'organisation qu'a choisi Stuttgart depuis les années 70 pour son hypercentre : un nouveau plan de circulation a interdit toute traversée de l'espace compris à l'intérieur du city-ring¹⁸⁸⁰, pour n'y conserver que deux voies d'accès à des parcs de stationnement et trois boucles d'irrigation du noyau central qui ne sont pas connectées entre elles ; la réalisation d'une vaste zone piétonne, combinée à un ensemble de sens interdits, constitue autant de coupures physiques qui détournent de cet espace d'environ 1 km² et rabattent sur le city-ring les automobilistes qui n'ont rien à faire dans le centre ; tout en ayant été rendue possible par la construction d'un ring de protection, cette mesure a permis de réduire de manière spectaculaire le trafic automobile dans l'hypercentre, en redonnant la priorité aux autres modes de déplacement. Lyon, en revanche, n'est pas encore parvenu à protéger ainsi son centre-ville des flux indésirables, et ce malgré le nouveau plan de circulation adopté au début des années 90 lors du réaménagement de la Presqu'île : insuffisamment contraignant, ce plan maintient un certain nombre de trafics parasites et ne promeut pas un véritable renversement des priorités modales dans ce secteur hautement symbolique de l'agglomération. En pourtant, il apparaît que les restrictions physiques à la circulation automobile dans les centres, bien qu'apparemment plus brutales que des mesures comme le péage urbain, sont « généralement mieux acceptées car elles discriminent non pas directement entre les individus, mais entre les espaces. »¹⁸⁸¹ Outre ces ruptures dans le réseau qui conduisent finalement à son rétrécissement, on peut également faire

¹⁸⁸⁰ à une exception près... mais l'exception est souterraine.

« un effort délibéré pour rendre certains secteurs de la ville *illisibles*. Les raisons de cette façon paradoxale de procéder sont de tenter d'améliorer le secteur devenu illisible. En transformant le secteur en course à obstacles, on oblige les conducteurs à abandonner leurs raccourcis favoris et à rester sur les routes principales désignées. Au mieux, ils abandonnent leurs voitures et utilisent les systèmes de transport en commun. (...) Le "vous ne pouvez pas vous tromper" devient "vous ne pouvez aller d'ici à là". »¹⁸⁸² Ces différentes gênes, susceptibles de détourner la circulation automobile voire de la réduire en incitant les conducteurs à abandonner leur véhicule, impliquent une hiérarchisation de la voirie selon l'importance relative des fonctions liées à la circulation et à la vie locale. Néanmoins, Gabriel Dupuy estime qu'il faudrait, pour réduire la dépendance automobile, « que les réseaux routiers présentent des configurations moins hiérarchisées, moins arborescentes, plus connectives. (...) Il s'agit de construire plus de routes, moins rapides, de façon à rapprocher le dessin du réseau routier des lignes de désir. Une telle politique doit conduire, en moyenne, à une baisse de la vitesse sur le réseau »¹⁸⁸³. En fait, au-delà des différences de méthode, un point apparaît crucial : l'offre de vitesse dont se révèle porteuse toute mesure concernant la voiture particulière. Les restrictions physiques de circulation, établies jusqu'à présent dans des espaces relativement restreints, ne peuvent présenter un bilan totalement positif en termes de contestation de la domination automobile que si elles s'accompagnent d'une limitation plus générale de la vitesse effective et donc d'un contrôle des modalités du report de la circulation sur les voies périphériques.

Globalement enfin, la congestion tend traditionnellement à apparaître comme un problème, vecteur de pollution supplémentaire et de gaspillage de temps. Mais elle influe également sur la demande de déplacements automobiles, à tel point qu'il « n'est pas interdit de penser d'ailleurs que les congestions jouent un rôle autorégulateur puissant sur le système. »¹⁸⁸⁴ En effet, même si Colin Buchanan estimait en son temps qu'il n'y avait « guère de preuve que les encombrements de la circulation aient jamais empêché les gens d'acheter des automobiles et d'essayer de s'en servir »¹⁸⁸⁵ et si les bouchons quotidiens peuvent finalement apparaître comme des contraintes plutôt bien acceptées par les automobilistes, la dynamique du territoire de l'automobile ne peut rester étrangère aux conditions de mobilité. Les actions destinées à lutter contre la congestion sans chercher à restreindre la demande de déplacements automobiles tendent ainsi à encourager l'utilisation de ce mode de transport voire à allonger les trajets, dans la mesure où les améliorations de vitesse offertes aux automobilistes sont traditionnellement réinvesties dans de nouvelles capacités de projection dans l'espace plutôt que dans des

¹⁸⁸¹ D. BOUF, Y. CROZET, op.cit., p.141.

¹⁸⁸² R.M. DOWNS, B.D. STEA, op.cit., p.203.

¹⁸⁸³ G. DUPUY, 1999, op.cit., p.122-123.

¹⁸⁸⁴ J.P. ORFEUIL, 1994, op.cit., p.42.

¹⁸⁸⁵ C. BUCHANAN et al., op.cit., Rapport du Groupe Pilote, p.2.

gains de temps. Cette tendance pousse logiquement à reconsidérer les politiques de satisfaction de la demande en matière d'infrastructures de circulation. Une translation des pressions exercées par la congestion sur le corps social apparaît alors nécessaire, pour qu'elle cesse de pousser à l'augmentation des capacités de voirie et qu'elle concentre son influence sur la modification des choix modaux. D'autant qu'à travers la limitation de vitesse dont elle est porteuse, la congestion automobile peut s'affirmer dans certaines conditions comme un moyen susceptible d'améliorer les performances relatives des modes de déplacements alternatifs. Pour cela, il faut que les mesures prises ne se contentent pas de rendre les déplacements en voiture particulière plus lents et plus pénibles mais œuvrent parallèlement en faveur des transports collectifs, des deux-roues ou des piétons : toute restriction imposée à la circulation automobile, tout nouveau partage de la voirie doit également libérer de l'espace pour ces modes et accroître leur efficacité ; ceci non seulement parce que « pénaliser l'automobile sans proposer en contrepartie un mode alternatif serait enfreindre la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) qui stipule que tout usager a le droit de se déplacer "*dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix ainsi que de coût pour la collectivité*" »¹⁸⁸⁶ ; mais aussi pour inciter à des transferts modaux, seule solution permettant d'atténuer les impacts négatifs de la congestion grâce à une réduction de l'usage de la voiture.

A priori, les restrictions de circulation imposées aux automobilistes peuvent apparaître, en termes d'efficacité, empreintes d'une certaine modestie dans la lutte contre la domination automobile. Le plus souvent, il s'agit simplement de se contenter de limiter l'usage de ce mode de transport quand et là où il pose le plus de problèmes directs, c'est-à-dire aux heures de pointe et dans le centre ou sur les axes radiaux. Mais cette "simple" ambition implique de prendre des mesures fortes et de procéder, quand et là où c'est le plus nécessaire, à un renversement total des priorités. Dans l'absolu, puisqu'il ne peut à l'évidence y avoir de substitution spontanée des modes alternatifs à l'automobile, « le projet collectif urbain exige que le coût généralisé des déplacements en automobile augmente dans ses deux composantes, le prix et la durée »¹⁸⁸⁷, afin que « la collectivité envoie aux automobilistes un signal clair sur le caractère non soutenable de leurs pratiques »¹⁸⁸⁸. Seulement, le principe d'une régulation par les prix souffre de difficultés d'acceptabilité qui n'apparaissent pas aussi criantes dans le cas de régulations par la réglementation ou la congestion. Ces dernières semblent alors destinées à occuper une place prépondérante dans les politiques de contestation de l'automobile. D'autant que, si elles ne sont pas sans failles et si « ce type de mesures plutôt rigides s'écarte a priori des principes de tarification au coût marginal (...), il est intéressant d'observer a posteriori comment des limitations de capacités d'une pénétrante urbaine peuvent coller bien mieux que ne l'aurait fait un péage à ces principes de tarification : aux heures de pointe, l'effet de dissuasion est maximum et, aux heures creuses, cet effet est nul ! »¹⁸⁸⁹ On mesure

¹⁸⁸⁶ Y. CROZET et al., 1994, op.cit., p.215.

¹⁸⁸⁷ Y. CROZET, G. MARLOT, "Péage urbain et ville « soutenable » : figures de la tarification et avatars de la raison économique", in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°40, 2001, p.103.

¹⁸⁸⁸ *ibid.*, p.111.

ainsi, dans sa plus grande simplicité, tout ce qu'il est possible d'attendre d'une limitation du territoire de circulation mis à la disposition des automobilistes.

Dans la mesure où une régulation plus restrictive de la place de l'automobile dans la ville nécessite une évolution des pratiques de mobilité, on comprend donc facilement l'intérêt des politiques à intervenir en priorité sur la demande de déplacements. Toutefois, certaines représentations demeurent tenaces, comme le fait qu'une « grande majorité de la population ne veut pas fondamentalement remettre en question la valeur sociale que représente la mobilité individuelle par l'automobile. Dans ce contexte, toute velléité de mettre en vigueur des mesures contraignantes, les seules qui semblent être à même de réduire le trafic automobile dans les villes, se heurte à d'importantes résistances et échoue généralement très tôt dans les processus de décisions politiques. »¹⁸⁹⁰ Soumises à la prégnance structurelle des choix antérieurs et embarrassées par les comportements adoptés par leur population, les collectivités publiques peinent à mettre en œuvre une stratégie cohérente de contestation du mode de transport dominant qu'est devenue l'automobile : en dépit du caractère mobilisateur acquis aujourd'hui par les questions de mobilité urbaine, « depuis le début des années 1990, l'on ressent un certain désenchantement qui met en porte-à-faux l'action politique dans la plupart des pays fortement automobilisés. (...) D'une part, on craint que les efforts tendant à civiliser l'automobile ne soient vains (...). D'autre part, les responsables ressentent une sorte de désarroi face à la difficulté de mettre en œuvre des politiques limitatives. »¹⁸⁹¹

Pourtant, les villes, qui ont mené sur le long terme des politiques fondées sur des objectifs clairement définis et sur un ensemble cohérent de mesures pour les atteindre, se distinguent généralement par les résultats qu'elles obtiennent. Si l'on considère la diversité des solutions qu'elle a testées, Stuttgart conserve une longueur d'avance sur nos agglomérations françaises. Sa politique de déplacements souffre néanmoins d'un manque de clarté dans la définition de ses objectifs, comme en témoigne encore l'ambiguïté entourant son investissement dans le développement d'outils technologiques pour remédier aux problèmes de mobilité. Sans recourir forcément à des solutions technologiques sophistiquées ou coûteuses, plusieurs autres agglomérations sont ainsi parvenues à contrecarrer la progression de la part de marché de l'automobile dans les déplacements effectués par leurs habitants, et ce en dépit le plus souvent de l'augmentation de la motorisation. Pour cela, elles se sont surtout attachées à développer une approche intégrée mettant en cohérence les différents éléments de la politique de déplacements. Elles se sont notamment appliquées à combiner des mesures dissuasives à l'égard de l'automobile avec des mesures incitatives à l'usage des modes alternatifs. Relativisant les difficultés qu'il peut y avoir à imposer de telles mesures, « plusieurs sondages ont montré que les maires – et plus généralement les décideurs et les leaders d'opinion – sous-estiment fortement l'adhésion des populations à des politiques de modération de la circulation automobile et favorisant l'usage des transports publics, de la

¹⁸⁸⁹ Y. CROZET et al., 1993, op.cit., p.165.

¹⁸⁹⁰ M. FLAMM, op.cit., p.41.

¹⁸⁹¹ G. DUPUY, 1999, op.cit., p.3.

bicyclette et de la marche. (...) Ainsi, non seulement les élus français se trompent fortement, mais ils se trompent avec constance et comme dans les autres pays européens. »¹⁸⁹² En fait, comme l'illustre une enquête d'opinion réalisée en France en 1996 auprès d'un double échantillon (tableau 28), « maires et citoyens ont la même forte propension à déclarer vouloir la limitation de la voiture en ville. Mais les maires prêtent à leurs administrés un point de vue bien plus timoré et les imaginent plus pro-voiture. »¹⁸⁹³ Si les édiles ont parfaitement pris conscience de la demande sociale qui s'exprime en faveur de nouvelles interventions dans le domaine des déplacements, devenu un champ prépondérant de l'action politique locale, ils n'en demeurent pas moins peu convaincus de la volonté réelle des citoyens de modifier leurs comportements individuels. Plusieurs explications à ce défaut de conviction peuvent être avancées, dont notamment : le fait qu'eux-mêmes appartiennent généralement à des catégories fortement utilisatrices de l'automobile et qu'ils s'imaginent mal changer leurs habitudes modales ; ou encore l'influence non négligeable des grands acteurs de la vie économique locale, qui souscrivent rarement à la perspective d'une limitation de la voiture en ville. Dans un champ urbain où les principaux détenteurs du capital poussent normalement à une conservation de la structure du champ et où le succès d'une trajectoire hérétique reste obéré par l'inertie apparente des pratiques de la « majorité silencieuse »¹⁸⁹⁴, la représentation politique se trouve finalement peu portée à orchestrer une véritable contestation de la place de l'automobile. On peut néanmoins penser qu'une politique ouvertement subversive, dans le sens où elle introduirait une limitation résolue de l'usage de la voiture, produirait non seulement des évolutions favorables en termes d'efficacité collective mais serait également susceptible de trouver un écho favorable parmi la grande majorité des agents engagés dans le champ.

Tableau 28 - Sondage réalisé en 1996 auprès des maires et de la population française sur la limitation de l'automobile en ville

¹⁸⁹² F. HERAN, "Déplacements urbains : pourquoi les maires se trompent sur l'opinion de leurs administrés", in *Transports Urbains*, n°102, janvier-mars 2000, p.13-14.

¹⁸⁹³ J.M. GUIDEZ, A. MEYER, *Les transports urbains en province. Citadins-maires : le décalage*, ADEME, CERTU, GART, UTP, 1999, p.8.

¹⁸⁹⁴ *ibid.*

	Grand public	Grand public vu par les maires	Maires
A votre avis, faut-il limiter l'usage de la voiture afin d'améliorer la circulation en ville ?	72%	27%	68%
Êtes-vous plutôt d'accord pour : - limiter fortement la circulation automobile dans le centre-ville ?	80%	51%	84%
- limiter fortement le stationnement dans le centre-ville ?	65%	36%	75%
- créer plus de zones piétonnes ?	84%	71%	89%
- développer les transports publics ?	93%	86%	95%

Source : J.M. GUIDEZ, A. MEYER, 1999, op.cit.

Pour cela, il apparaît nécessaire de trouver des modèles positifs de changement socio-écologique, desquels tous les agents urbains peuvent tirer un bénéfice. Ce qui signifie entre autres que ces changements doivent produire des améliorations directement palpables, notamment en termes de qualité et de cadre de vie urbains, afin de faciliter l'acceptation des contraintes parfaitement concrètes imposées pour en arriver là. Enfin, il s'agit, pour contrarier efficacement la domination de l'automobile, d'intervenir sur un de ses ressorts essentiels, à savoir l'ancrage territorial des pratiques de mobilité. Car le champ des déplacements est loin d'être autonome et s'inscrit au contraire dans un champ urbain qui lui impose des contraintes déterminantes. Dans ces conditions, le rapprochement entre les opinions et les comportements des citoyens est aussi une question de capacité et de possibilité concrète, tant « le choix modal résulte rarement d'une volonté individuelle, applicable rapidement et sans contraintes. Au contraire, le choix modal dépend souvent de décisions collectives (familiales, liées à des représentations sociales, etc.), de décisions passées irréversibles (choix d'habiter en périphérie), ou de décisions publiques en matière d'urbanisme (par exemple implantation de centres commerciaux en grande périphérie). »¹⁸⁹⁵ C'est donc en interrogeant les fondements mêmes des organisations socio-spatiales que se dessineront les réponses les plus efficaces aux problèmes posés par les pratiques de mobilité. Engager une politique de contestation de l'automobile nécessite alors d'intervenir sur les bases territoriales qui, en milieu urbain, assurent et entretiennent la domination de ce mode, ce qui étend les ambitions régulatrices aux configurations urbaines et au modèle de ville qui est finalement proposé à la population.

9.3. L'action territoriale comme impératif

S'il ne fait guère de doute que la lutte contre l'omniprésence de l'automobile et les nuisances qui en résultent passe par des actions portant sur les structures urbaines, cette perspective soulève toutefois plusieurs questions. Ainsi peut-on se demander si l'urbanisme peut encore constituer un réel outil de contestation de l'automobile et quels

¹⁸⁹⁵ F. HERAN, 2000, op.cit., p.19.

sont les stratégies et principes territoriaux susceptibles de porter cette ambition. Dans cette optique, il est intéressant de questionner plus particulièrement les espaces urbains hérités de la période antérieure à l'automobile de masse, porteurs d'un certain nombre de résistances mais aussi objets de soins particuliers, pour chercher à savoir dans quelle mesure ils constituent un modèle territorial promouvant une mobilité plus diversifiée en termes d'usage modal et, si tel est le cas, quelle est la portée de ce modèle. Ces considérations nous amèneront finalement à nous interroger sur l'éventualité et la vigueur d'une nouvelle production territoriale traçant la voie d'une logique de l'automobile-contestée : l'action territoriale est-elle alors vouée à se limiter à des politiques restreintes et symboliques ou peut-elle engager des évolutions plus larges au sein des champs urbains ? Ou, plus concrètement, sur quels espaces et à quelles conditions est-il aujourd'hui possible de lutter contre la dépendance automobile à laquelle sont de plus en plus soumises les organisations urbaines ?

9.3.1. Modèles de ville et territoire de l'automobile

Le champ urbain a été soumis au cours du siècle dernier à des bouleversements considérables dont on ne peut guère faire endosser l'entière responsabilité à l'automobile, autant parce que ces bouleversements ont été initiés bien avant la démocratisation voire même l'invention de ce mode de transport que parce ce dernier a ensuite constitué un outil au service de dynamiques socio-spatiales surdéterminantes. L'automobile a cependant joué un rôle incontestable dans l'évolution des structures et des organisations urbaines, au point d'être associée à l'émergence de certains modèles de ville. Cette association marque notamment les travaux de Peter Newman et Jeffrey Kenworthy, décrivant l'évolution des formes urbaines de la *Walking City* à l'*Auto City*, ou la proposition théorique de Marc Wiel, évoquant à travers le concept de transition urbaine le passage d'une ville pédestre à une ville de l'automobile. Après nous être intéressés à la façon dont ce mode de transport pouvait être intégré à cette approche des nouveaux états de la ville, nous nous interrogerons sur l'existence et la pertinence de modèles contestataires et plus particulièrement sur l'ambition visant à réorganiser une ville des courtes distances, ambition qui questionne *in fine* la capacité de l'urbanisme à animer un système de pensée et d'action sur les organisations urbaines actuelles qui soit porteur d'une contestation de l'automobile.

L'urbain dans tous ses états : la transition en cours de la ville pédestre vers la ville de l'automobile

En se plaçant au sein d'un « système interactif où le plus permanent – le construit – et le plus éphémère – la mobilité – se modèlent en permanence l'un l'autre, suivant un processus évolutif à la fois global (tout interagit sur tout) et continu (inscrit dans la durée) »¹⁸⁹⁶, Marc Wiel propose de nommer transition urbaine la « mutation de la ville sous l'impact de la mobilité facilitée – évidemment liée à la diffusion de l'automobile –, ceci par analogie avec la transition démographique chère aux démographes. »¹⁸⁹⁷ Ce concept suggère donc que l'évolution urbaine observée dans la longue durée dessine le

¹⁸⁹⁶ M. WIEL, 2002, op.cit., p.24.

passage d'un état de la ville relativement stable à un autre, d'une ville traditionnelle à une ville en émergence fondée sur des aptitudes différentes à se déplacer : la première correspond à une ville compacte pedestre fondée sur une mobilité restreinte, tandis que la seconde, vers laquelle nous tendons actuellement au fil d'un processus qui n'apparaît pas encore achevé, se présente comme la ville étalée de l'automobile induite par une mobilité facilitée. En se concrétisant par des phénomènes de recomposition qui reposent sur la détente spatiale de la ville traditionnelle et sur son redéploiement sous la forme d'un espace urbain généralisé, cette transition se traduit par une profonde transformation morphologique.

Cette transition donne ainsi un sens à l'évolution des formes urbaines observées et déjà théorisées par Peter Newman et Jeffrey Kenworthy¹⁸⁹⁸ en se fondant sur les phases successives du processus d'urbanisation en Europe. En effet, jusqu'au milieu du XIX^{ème} siècle, la ville traditionnelle, longtemps entourée de murailles, continue à se représenter selon la figure du village et à se concevoir comme un ensemble isolé, séparé de l'extérieur par des limites plus ou moins matérielles qui l'enferment et la protègent. Dans la mesure où elle ne dispose que de formes de déplacements lents, cette ville historique se présente alors comme la *ville du piéton* et, pour préserver l'accessibilité des différents espaces qui la composent, elle se doit de conserver une taille limitée qui tend en revanche à s'accompagner d'une forte densité et d'une mixité fonctionnelle importante. Puis la révolution industrielle entraîne le dépassement de cette forme urbaine, qui est remise en cause par la pression de la croissance démographique et les nouvelles possibilités de transport. La rapidité de déplacements permise par le développement du tramway et du chemin de fer autorise une croissance spatiale des villes qui se fait néanmoins en préservant une certaine densité d'utilisation des sols, une large répartition des mixités et une polarisation illustrée notamment par la conservation d'une forte centralité. La *ville du transit* qui se dessine alors demeure fortement liée aux transports collectifs et développe dans ce cadre une suburbanisation en doigts de gant. Enfin, avec la diffusion massive de l'automobile, la ville prend définitivement ses aises et les agglomérations connaissent une nouvelle vague de suburbanisation qui consacre un modèle urbain centrifuge associant un développement périurbain discontinu à la création de nouvelles centralités articulées aux grandes infrastructures routières. La *ville de l'automobile* se construit ici en produisant des espaces urbains marqués par de faibles densités et par une forte ségrégation fonctionnelle et sociale.

Ces approches contribuent autant à replacer la question des déplacements au sein des préoccupations relatives à la morphologie des villes qu'à intégrer la forme urbaine au cœur des problématiques de déplacements. Mais surtout elles interrogent l'agencement urbain à travers la façon dont il répond aux impératifs sociétaux et s'adapte aux conditions de mobilité. Il apparaît alors que ce qui est au cœur du processus de transition urbaine, ce qui en constitue le moteur profond, est bien lié aux dynamiques socio-spatiales et aux enjeux que ces dynamiques expriment ou font émerger dans les différents champs dans lesquels elles s'inscrivent. Comme une spécification du jeu qui anime le champ urbain,

¹⁸⁹⁷ M. WIEL, "Comment gérer la transition urbaine", in *Recherche Transports Sécurité*, n°58, janvier-mars 1998, p.13.

¹⁸⁹⁸ cf. "Formes de la ville et transports : vers un nouvel urbanisme", in *Les cahiers de l'IAURIF*, n°114-115, mai 1996.

Marc Wiel rappelle ainsi que « le propre de la ville, sa finalité, n'est pas la minimisation des déplacements mais la maximisation des interactions sociales (Rémy, 1970) ; c'est-à-dire que la ville est d'abord la possibilité de saisir des opportunités, de réaliser l'interaction sociale de son choix »¹⁸⁹⁹, possibilité qui a une contrepartie en termes de mobilité. La ville reste l'organisation spatiale à même d'offrir la plus grande variété d'échanges et cette capacité découle de la tendance naturelle de l'agencement urbain à maximiser le potentiel d'interactions sociales en fonction des conditions socio-historiques de mobilité. Dans cette perspective, la production de formes urbaines aux densités élevées apparaît historiquement liée à une offre de mobilité présentant un coût élevé, que ce soit en temps ou en effort physique, et à un contexte dans lequel cette densité permet à une ville d'accroître « son potentiel d'interaction par habitant »¹⁹⁰⁰. »¹⁹⁰¹ Au contraire, avec la diffusion de l'automobile et l'organisation des conditions d'une mobilité facilitée à un moindre coût, la ville tend à se libérer de l'exigence de proximité spatiale et de densité qui allait avec, pour maximiser le potentiel d'interactions dont elle reste garante. En ce sens, l'accroissement du potentiel d'interactions sociales « fut à la fois cause et conséquence de la croissance urbaine, dans le passé grâce à la densité, et l'est toujours aujourd'hui, grâce à la mobilité et au développement des communications par les télétechnologies. »¹⁹⁰² Même si elle en constitue un élément organisateur fondamental, la mobilité facilitée permise par l'automobile ne régule donc pas l'ensemble du champ urbain, au sein duquel les dynamiques liées à l'habitat et à l'emploi et plus largement le marché foncier et immobilier conservent un rôle influent, mais elle permet « à des logiques sociales ou économiques latentes de prendre toute leur importance selon des arbitrages qui ne se font plus à l'intérieur du marché des déplacements. »¹⁹⁰³

La *production d'un territoire pour l'automobile* n'en reste pas moins un passage obligé de la transition urbaine. L'émergence de la ville de l'automobile ne peut en effet se passer de ce *produit territoire*, qui concrétise les promesses de ce mode de transport en termes de vitesse et d'accessibilité. On aurait simplement pu s'attendre a priori à ce que l'offre de vitesse ainsi produite soit investie dans des gains de temps. Mais nous avons vu que les arbitrages des usagers ne se faisaient pas tous dans le marché des déplacements et les recompositions spatiales qui affectent la ville en transition vont progressivement venir grignoter les gains de temps dégagés par l'automobile et faire gagner à ses usagers et à ses promoteurs autre chose que du temps. Ainsi, « l'opportunité de mieux satisfaire les

¹⁸⁹⁹ M. WIEL, 2002, op.cit., p.33.

¹⁹⁰⁰ Par conséquent, historiquement, la densité est moins une donnée résultant d'une préférence culturelle qu'une nécessité liée à la pénurie de temps mobilisable pour effectuer les interactions sociales caractéristiques de la vie urbaine, dès que le nombre d'habitants devient important.

¹⁹⁰¹ *ibid.*, p.23.

¹⁹⁰² *ibid.*, p.32.

¹⁹⁰³ M. WIEL, *La transition urbaine est-elle réversible ?*, Contribution aux seizièmes entretiens Jacques Cartier, décembre 2003, p.5.

attentes en matière d'habitat ou de mieux organiser ou développer les entreprises (gain de productivité) aura de fait pris le pas (surtout à partir des arbitrages de localisation des acteurs) sur l'optimisation du temps de déplacement (à l'occasion des choix quotidiens de mobilité) qu'autorisait le gain de vitesse. »¹⁹⁰⁴ Et c'est finalement sur un « réinvestissement du temps gagné par l'élévation de la vitesse dans de la distance supplémentaire que repose la périurbanisation, processus d'accession quasiment généralisé à la propriété. »¹⁹⁰⁵ De cette manière, la vitesse et ses instruments, la voiture particulière et ses réseaux, se sont profondément inscrits dans les structures et les organisations urbaines. Cette évolution dessine alors un glissement entre l'offre initiale de vitesse attachée à la production d'un territoire pour l'automobile et l'intégration de cette nouvelle donne dans des formes urbaines qui en deviennent dépendantes et pour lesquelles la dynamique endogène du territoire de l'automobile s'affirme d'abord comme une condition nécessaire à la continuité du fonctionnement des organisations socio-spatiales. La notion de dépendance automobile, popularisée par Newman et Kenworthy, décrit bien cette situation dans laquelle la ville développe quelque chose qui s'apparente fortement à une dépendance physique à ce mode de déplacement. S'annonce ainsi le stade ultime de la transition urbaine, celui qui doit voir se généraliser des formes urbaines dans lesquelles la disposition d'une automobile devient une nécessité et son usage une sorte d'addiction.

Pour l'heure, deux modèles urbains coexistent encore dans les cités européennes, celui de la ville compacte et lente – qui trouve son expression la plus forte dans les centres historiques – et celui de la ville rapide et dispersée – qui marque plus particulièrement les espaces périurbains. En fait, « la ville empile et stratifie des organisations de l'espace successives qui gardent en mémoire ce que furent les activités mais aussi les possibilités de déplacements des sociétés urbaines antérieures. Ce décalage contraint à "recycler" en permanence les formes anciennes d'organisation. »¹⁹⁰⁶ Cela amène à penser que la transition urbaine est aujourd'hui loin d'être achevée – à supposer qu'elle puisse l'être un jour tant son moteur paraît parfois inépuisable. Dans ces conditions, on peut légitimement s'interroger sur la capacité de la ville pedestre à survivre dans des organisations urbaines où la ville de l'automobile pèse de plus en plus lourd et est soutenue par une dynamique qui semble impossible à stopper. Néanmoins, même si le concept de transition urbaine repose sur une approche en continuité, personne ne conteste, y compris son inventeur, qu'il existe des possibilités de freiner ce processus sinon d'en renverser le cours. En s'interrogeant sur ce que la transition urbaine a d'irréversible, Marc Wiel souligne autant la difficulté des retours en arrière que la possibilité de gérer cette transition. Francis Beaucire estime quant à lui qu'on ne peut exclure des inversions de tendance, qu'elles soient liées à des facteurs « internes au système lui-même, ou agissant de l'extérieur sur la pérennité du système dans son état présent. »¹⁹⁰⁷ A l'évidence, la transition urbaine constitue un processus qui n'est pas

¹⁹⁰⁴ M. WIEL, 2002, op.cit., p.30.

¹⁹⁰⁵ F. BEAUCIRE, "Sur la relation transports/urbanisme", in PREDIT, *Mobilités, Territoires*, DRAST, 2001, p.24.

¹⁹⁰⁶ M. WIEL, 2002, op.cit., p.22.

aussi naturel qu'il n'y paraît et qui a besoin d'être alimenté pour se poursuivre. C'est pourquoi Peter Nemwan et Jeffrey Kenworthy proclament leur foi en une possible inflexion des tendances actuelles en assurant : « *it is feasible to re-create Walking City areas within modern cities.* »¹⁹⁰⁸ D'autant que : « *we are now entering a period in which the Auto City is perceived to be unsustainable. It is perhaps not too much of a leap to suggest that the profound problems that faced the Walking City in the Industrial Revolution are at least equaled by the plethora of factors that today challenge the viability of the Auto City.* »¹⁹⁰⁹

Une proposition à contre-courant : la ville des courtes distances

La ville pédestre était déjà organisée autour de la mobilité mais sur des courtes distances et à de faibles vitesses. L'émergence de la ville de l'automobile s'est ensuite faite en s'appuyant sur un processus opposé, parfaitement retranscrit par Ivan Illich lorsqu'il observe que « l'automobile va créer des distances qu'elle sera seule à combler. »¹⁹¹⁰ En réaction à cette évolution, un nouveau concept urbanistique voit alors le jour à la fin des années 80 en Europe du Nord, celui de ville des courtes distances.

Ce concept, qui rejoint celui de ville de proximité ou de ville à portée de main, vise à développer un urbanisme des courtes distances susceptible de limiter la portée spatiale des déplacements et de réduire la part de marché de l'automobile. Il repose sur la recherche de nouvelles proximités spatiales dans l'agencement et l'aménagement urbains, afin d'agir sur les besoins de déplacements en diminuant les mobilités contraintes et les distances parcourues. En entendant promouvoir un urbanisme qui lutte contre la dépendance automobile et réintroduise davantage de choix modal, il constitue également une façon de réconcilier les formes urbaines produites avec les préoccupations de développement durable. C'est ainsi que la Commission européenne préconise en 1990, dans son livre vert sur l'environnement urbain¹⁹¹¹, de façonner des villes plus compactes en implantant l'essentiel des services quotidiens à moins de 800 mètres des logements, des pôles d'échanges ou des parcs relais. Mais, dans le contexte urbain actuel, la recomposition d'une ville des courtes distances nécessite une action plus complexe, reposant sur l'association de trois éléments qui permettraient d'augmenter la possibilité d'effectuer de petits déplacements, de rendre les transports collectifs plus attractifs et de promouvoir l'usage des modes doux : la mixité des fonctions urbaines, une certaine densification urbaine et la qualité des espaces publics et des territoires de proximité.

Première de ces perspectives d'action, le souci de mixité urbaine se fonde sur le constat, établi notamment par Robert Cervero, que la spécialisation fonctionnelle des

¹⁹⁰⁷ F. BEAUCIRE, 2001, op.cit., p.25.

¹⁹⁰⁸ P. NEWMAN, J. KENWORTHY, 1999, op.cit., p.28.

¹⁹⁰⁹ *ibid.*, p.304.

¹⁹¹⁰ *op.cit.*, p.81.

¹⁹¹¹ Commission des Communautés Européennes, *Livre vert sur l'environnement urbain*, Luxembourg, CEE, 1990.

espaces urbains accroît les besoins de mobilité motorisée en même temps que la dispersion des destinations : « *Bernick and Cervero (1997) show that density is by far the biggest factor in determining the level of transit use in a city, but that mixed land use adds the extra component of encouraging walking.* »¹⁹¹² La mixité d'utilisation des sols urbains apparaît alors comme un levier efficace pour réduire les besoins de déplacements sur de grandes distances et encourager l'usage de modes à faible portée spatiale comme la marche ou le vélo. Dans cette optique, la ville des courtes distances cherche à promouvoir une doctrine planificatrice qui travaille à une plus grande mixité spatiale de l'habitat, des lieux de travail, d'achats et de loisirs. En Allemagne, les efforts visant à redévelopper la fonction résidentielle dans des centres-villes investis par les activités tertiaires s'inscrivent par exemple dans cette perspective. Plus généralement, un élément crucial de cette politique tient au maintien dans l'espace de proximité de services de première nécessité. Cette préservation d'activités de proximité, notamment commerciales, répond à des besoins qui peuvent être exprimés par tous mais qui sont particulièrement importants pour ceux qui n'ont pas accès à l'automobile. En cela, elle s'inscrit donc, au-delà des questions de gestion des déplacements proprement dites, dans une perspective d'équité mise à mal par les formes urbaines soumises à une forte dépendance de l'automobile. En outre, proximité et mixité fonctionnelles sont aussi des facteurs de proximité et de mixité sociales, dans la mesure où elles créent des espaces de visibilité mutuelle, favorisent des rencontres moins anonymes et participent finalement à l'affirmation d'une certaine forme de vie collective.

¹⁹¹² P. NEWMAN, J. KENWORTHY, 1999, op.cit., p.164.

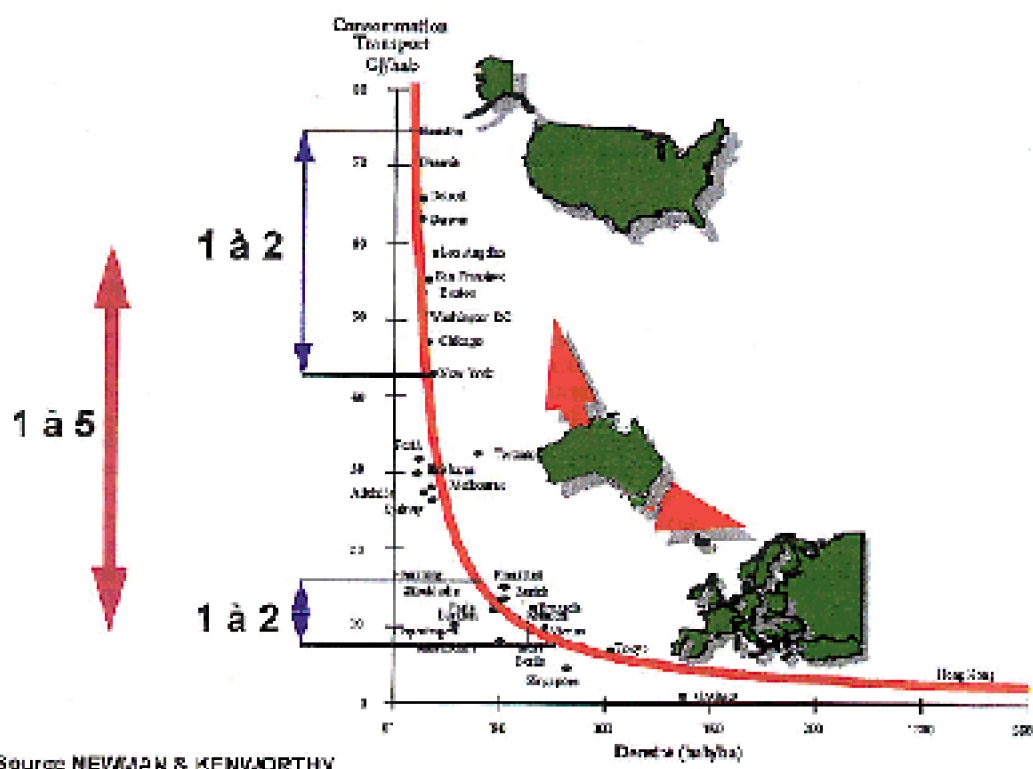


Figure 75 - Consommation de carburant et densité humaine

La densité constitue ensuite un facteur prépondérant dans l'organisation d'une ville des courtes distances. Non seulement parce qu'elle apparaît étroitement liée à la mixité fonctionnelle, dans la mesure où elle contribue au maintien d'un tissu de proximité en offrant notamment au commerce de proximité une réserve de clientèle adaptée à son aire de chalandise. Mais aussi et surtout parce qu'elle agit plus globalement sur l'offre et les choix modaux des urbains. Parmi les travaux les plus connus cherchant à étudier ce processus, ceux de Newman et Kenworthy ont mis en évidence dans les villes au niveau mondial une relation entre la densité urbaine et la consommation d'énergie pour le transport. De leurs recherches est né un graphique qui a fait florès en montrant que la consommation de carburant par habitant croissait quand la densité des agglomérations diminuait (figure 75) : à une extrémité de la courbe, les villes américaines, et à un degré moindre les villes australiennes, présentent de faibles densités mais apparaissent comme de grandes consommatrices d'énergie ; tandis qu'à l'autre extrémité, les villes asiatiques, suivies par les villes européennes, associent des densités élevées à des consommations

de carburant nettement plus modérées. L'hyperbole dessinée par cette relation non linéaire fait apparaître, autour de 30 à 40 habitants à l'hectare, un seuil en dessous duquel la consommation énergétique explose. Newman et Kenworthy extrapolent alors à partir de ce seuil et estiment qu'en « dessous de 30 habitants à l'hectare (...) les déplacements non automobiles deviennent impossibles en raison du manque de voyageurs proches d'une ligne de transport et du temps que prendraient les déplacements à pied ou à vélo. »¹⁹¹³ Les préconisations qu'ils en retirent sont tout aussi implacables : « pour surmonter la dépendance automobile, il faut densifier les villes les plus dépendantes »¹⁹¹⁴ ; ainsi, si les agglomérations dont les densités de population avoisinent les 10 habitants à l'hectare pouvaient se densifier et atteindre ne serait-ce que 30 habitants à l'hectare, leurs consommations de carburant pour les transports pourraient être divisées par trois environ. Ces conclusions ont évidemment fait débat et de nombreux chercheurs se sont demandés s'ils se trouvaient ici face à un artefact statistique, confrontés à une interprétation simpliste de processus complexes ou bien en prise avec une réalité essentielle pour les questions de déplacements. Plusieurs études ultérieures ont alors produit sur différents territoires des résultats similaires.¹⁹¹⁵ Surtout, plusieurs éléments permettent d'expliquer en quoi de fortes densités favorisent l'usage de modes de déplacements alternatifs à l'automobile. Les modes doux peuvent par exemple profiter de la réduction des distances permises par une densité qui concentre davantage de personnes et d'activités sur un même territoire. Quant aux transports collectifs, ils voient leur avantage comparatif par rapport à l'automobile accru par de fortes densités urbaines. En effet, un espace urbain dense constitue à la fois un milieu défavorable à l'automobile, en s'affirmant comme un facteur de congestion, et un élément de plus grande efficacité pour les modes collectifs. D'abord, « il est plus facile d'avoir un réseau de transport publics de qualité dans une agglomération de grande taille et de forte densité : c'est là que la demande potentielle est la plus élevée et permet donc un meilleur équilibre financier du réseau. L'analyse des données SESAME le confirme : plus la densité urbaine de l'agglomération est élevée, plus l'offre de transports publics est importante. »¹⁹¹⁶ Puis, « pour une politique d'offre donnée, plus une agglomération est dense, plus le pourcentage d'espace desservi sera élevé »¹⁹¹⁷ et plus le remplissage des véhicules sera assuré. En organisant la convergence et la massification des flux, les densités urbaines favorisent donc les dessertes en transports collectifs et assurent à ces derniers une compétitivité qui pourra être ensuite renforcée par des mesures de promotion ou de

¹⁹¹³ P. NEWMAN, J. KENWORTHY, 1996, op.cit., p.106.

¹⁹¹⁴ G. DUPUY, 1999, op.cit. p.10.

¹⁹¹⁵ cf. P.NAESS, *Urban form and energy use for transport. A nordic experience*, Oslo, N.T.H., 1996 ou V. FOUCHIER, *Des fortes densités urbaines. Les villes nouvelles dans l'espace métropolitain*, Thèse d'Etat en Urbanisme, sous la direction de Pierre Merlin, Université de Paris VIII, 1997.

¹⁹¹⁶ CERTU, CETE NORD-PICARDIE, *Liens entre forme urbaine et pratiques de mobilité : les résultats du projet SESAME*, Rapports d'étude du CERTU, 1999, p.7.

¹⁹¹⁷ P.H. EMANGARD, "L'(in)efficacité des réseaux urbains en régions", in *Urbanisme*, Juillet/août 1996, n°289, p.62.

protection. Il n'en reste pas moins que la voie de la densification n'est pas exempte de critiques et d'embûches. Ainsi, les promoteurs d'une redensification des villes se voient parfois taxer de passéisme, de dogmatisme ou d'utopie et des auteurs comme Gordon, Richardson ou Brothie s'opposent à Newman et Kenworthy en arguant que la réduction de la mobilité motorisée se fera plus sûrement par la poursuite de la déconcentration urbaine, qui tend naturellement à organiser un rapprochement des activités urbaines.¹⁹¹⁸ Par ailleurs, le concept de densité est lui-même parfois empreint d'une connotation négative : il cumule des défiances liées aux problèmes de congestion et de pollution qu'il peut directement entraîner ou au sentiment d'entassement qu'il véhicule pour certains ; de plus, il pâtit de l'image négative associée aujourd'hui à la politique de grands ensembles, dont on a fait souvent à tort un symbole de densification.¹⁹¹⁹ Même si elle est aussi affaire de perception, la densité urbaine ne se réduit toutefois pas à une opposition entre habitat collectif et habitat individuel, et il existe des formes urbaines de densité intermédiaire, qui peuvent être appréciées pour leur qualité de vie tout en préservant la diversité des modes de déplacements. Il apparaît d'ailleurs que « toute densité qui ne trouve pas sa justification dans la valorisation d'une proximité désirée par un grand nombre de postulants est condamnée à connaître un processus de dévalorisation. Fondamentalement, l'amélioration des conditions de la mobilité nous fait redécouvrir ce truisme : la densité n'est acceptable que pour autant qu'un assez grand nombre de personnes veuillent partager l'avantage auquel elle ouvre. Dans le cas contraire, elle est vécue comme une contrainte. »¹⁹²⁰ C'est pourquoi les villes ont sans doute à se montrer aujourd'hui plus créatives en matière de production de formes urbaines denses. D'autant que, comme la mixité, la densité a un rôle à jouer en matière d'organisation de la coprésence et de la rencontre, et s'affirme, quant elle est bien vécue et librement consentie, comme un facteur de sociabilité et de cohésion sociale.

Enfin, la qualité des espaces publics constitue le troisième pilier sur lequel cherche à s'appuyer la ville des courtes distances. Par ce biais, il s'agit bien évidemment de travailler à rendre la ville attractive, en soignant et en embellissant le cadre de vie des citoyens. En s'inscrivant dans ce souci des aménités urbaines, de ce qui participe à l'agrément des lieux de la ville, les opérations de requalification des espaces publics entendent aussi influencer sur l'évolution du bâti et s'affirmer comme un vecteur de régénération urbaine. En matière de mobilité, ce volet cherche à réduire les avantages acquis par l'automobile sur le marché des déplacements urbains de courte distance, où les modes non motorisés se présentent pourtant comme des alternatives naturelles. En effet, « le système automobile n'a pu s'étendre qu'en utilisant un espace public, progressivement fonctionnalisé et banalisé. »¹⁹²¹ La constitution du territoire urbain de

¹⁹¹⁸ cf. P. GORDON, H.W. RICHARDSON, "Gasoline consumption and cities – a reply", in *Journal of the American Planning Association*, 55/3, 1989 ou J.F. BROTHIE, P.G. GIPPS, P.W. NEWTON, *Cities in transition: changing economic and technological processes and Australia's settlement system*, State of the environment technical paper series, Commonwealth of Australia, 1997.

¹⁹¹⁹ Bien souvent en effet, les densités de population des grands ensembles se révèlent bien inférieures à celles de beaucoup de quartiers urbains anciens, traduisant l'écart qui peut se dessiner entre densité réelle et densité perçue.

¹⁹²⁰ M. WIEL, 1996, op.cit., p.82.

l'automobile s'est donc bien souvent accompagnée d'une médiocre qualité des espaces publics, gangrenés par les appropriations privatives des habitants motorisés. La ville apparaît alors de moins en moins conçue pour tous et de plus en plus conçue pour chacun, surtout si ce chacun est automobiliste. Ce travail dévastateur de l'automobile sur l'environnement et sur la ville de proximité s'inscrit dans la lignée du « monopole radical » décrit par Ivan Illich et dont une des dimensions essentielles est la destruction d'un écosystème de proximité dans lequel piétons et cyclistes étaient chez eux. Comment s'étonner ensuite que, forte de cette emprise territoriale, l'automobile devienne le mode préférentiel, y compris pour les déplacements de courte distance ? Dès lors qu'ils possèdent une voiture, les urbains développent une tendance à l'utiliser pour une partie croissante de leurs activités, même pour aller acheter leur pain ou pour emmener leurs enfants à l'école du quartier. D'ailleurs, on observe généralement que, « plus le nombre moyen de voitures par ménages est élevé, plus la part des déplacements effectués en voiture en tant que conducteur augmente, au détriment des déplacements à pied ou en vélo. »¹⁹²² La requalification des espaces publics devient alors une obligation stratégique, qui permet de rendre plus hospitaliers les espaces de vie de proximité et d'inciter à leur fréquentation et à leur usage par des modes non motorisés. Par ce biais, « il s'agit aussi bien d'atténuer l'assujettissement de la ville à l'automobile que celle de l'usager à son engin. »¹⁹²³ Cela suppose à la fois d'aider au fonctionnement local des espaces d'urbanisation et d'engager une contestation des principes d'organisation du territoire de l'automobile, en réduisant les vitesses, les capacités ou les itinéraires qu'il peut offrir aux voitures des particuliers. Dans cette entreprise, s'affirme « toute une nouvelle éthique de l'aménagement des espaces publics [qui] se situe clairement dans la perspective d'une domestication, voire d'une résistance à l'automobile. »¹⁹²⁴ Dans la mesure où elles constituent également des opérations d'urbanisme, certaines opérations de transport peuvent d'ailleurs conforter cette éthique. Le retour du tramway dans les villes françaises en constitue sans doute le meilleur exemple. Outre l'amélioration de l'offre en transports collectifs qu'il apporte, le tramway a en effet l'immense mérite de s'affirmer comme un accélérateur de qualification pour l'espace public : que ce soit par les aménagements qui l'accompagnent, par le nouveau partage de la voirie qu'il impose ou encore par le spectacle qu'il propose aux usagers, d'où découle une nouvelle conscience et exigence de qualité du décor urbain, pour les espaces publics comme pour les espaces privés. Au final, le soin apporté au traitement des espaces publics dans la ville permet de répondre à des besoins de proximité qui continuent d'exister mais qui sont apparus de plus en plus délaissés dans la ville de l'automobile. Un défi supérieur consiste sans doute à passer de la satisfaction des besoins de proximité à la restauration d'un désir de proximité, avec toujours cette même ambition qui revient à estimer que restaurer une certaine proximité spatiale ne suffit peut-être pas à renforcer la proximité sociale mais y contribue sûrement.

¹⁹²¹ G. DUPUY, 1995, p.163.

¹⁹²² CERTU, CETE NORD-PICARDIE, op.cit., p.7.

¹⁹²³ F. LAISNEY, "Espaces publics : une culture de résistance à l'automobile", in *Géocarrefour*, volume 76/1, 2001, p.43.

¹⁹²⁴ *ibid.*, p.39.

Au-delà de ces trois dimensions nécessaires à l'organisation d'une ville des courtes distances, l'essence de cette proposition se trouve bien dans la mise en œuvre d'une contestation du territoire urbain de l'automobile et de la dépendance qu'il suscite. Cette contestation n'apparaît pas utopique ou déraisonnée dans la mesure où elle entend préserver les opportunités d'accessibilité automobile. Simplement, elle vise à organiser l'espace de manière à préserver la possibilité d'offrir des alternatives crédibles à la voiture particulière et à favoriser l'usage de ces modes alternatifs. A cet égard, le fait que l'automobile soit aujourd'hui utilisée pour de nombreux déplacements de courte distance illustre bien les excès qui existent, en même temps que les marges de manœuvre qui demeurent : sur la moitié des trajets automobiles en ville qui font moins de trois kilomètres et sur le quart environ qui couvre des distances de moins de un kilomètre¹⁹²⁵, il ne fait guère de doute qu'il soit possible d'infléchir les pratiques des usagers, même en tenant compte des phénomènes de pérégrination. Pour traiter ce symptôme flagrant de la dépendance automobile, le levier urbanistique apparaît alors prépondérant. Plus compliquée à atteindre, l'ambition consistant à aménager l'espace pour réduire les distances de déplacements et diminuer les mobilités contraintes ne semble pas pour autant irréaliste. Elle nécessite certes un certain nombre d'interventions publiques fortes, pour influencer les localisations ou s'assurer une meilleure maîtrise du foncier par exemple. Mais elle repose également plus simplement sur l'attachement à des principes fondamentaux qui serviront de boussole à l'action. Le plus fondamental de ces principes est sans doute la modération des vitesses automobiles. Plus qu'une ville des temps maîtrisés, la ville des courtes distances apparaît en effet comme une ville des moindres vitesses. En effet, la modération des vitesses automobiles contribue non seulement à rapprocher les performances des différents modes de déplacements et à faciliter leur cohabitation, mais également à modifier les logiques de développement et d'agencement urbains. Cela revient à remettre en cause les avantages considérables assurés par la constitution d'un territoire pour l'automobile ainsi que les dynamiques endogènes à la constitution de ce territoire, en faisant en sorte que l'automobile ne soit plus systématiquement au cœur des dynamiques de recomposition urbaine. On sait que « densité résidentielle et vitesse forment un couple étroitement dépendant où l'un croît quand l'autre décroît et réciproquement. »¹⁹²⁶ Compte tenu de la façon dont la ville tend à s'organiser et à se développer, restreindre l'offre de vitesse automobile apparaît alors comme une condition indispensable pour restaurer l'impératif de proximité.

Par bien des aspects, la ville des courtes distances apparaît donc comme le négatif de la ville de l'automobile en émergence. Elle s'en distingue d'ailleurs par une ultime spécificité : la foi qu'elle place dans l'urbanisme pour traiter des questions de déplacements. Cette foi est notamment exprimée par les tenants de l'école de pensée du *New Urbanism*.¹⁹²⁷ Ce mouvement, qui a pris corps aux Etats-Unis, met l'accent sur le rôle de la forme urbaine dans le traitement de la dépendance automobile et émet l'hypothèse – forte dans les villes américaines – que même les villes modelées par

¹⁹²⁵ Ces chiffres proviennent d'une étude sur les trajets quotidiens parcourus par un échantillon de conducteurs français et européens, étude réalisée dans le cadre du programme européen DRIVE (citée in C. LAMURE, 1995, op.cit., p.21).

¹⁹²⁶ M. WIEL, 2002, op.cit., p.29.

l'automobile peuvent être réaménagées sur la base des principes propres à la ville des courtes distances. Ces interventions urbanistiques, dont la force et la faiblesse sont de produire leur plein effet à long terme, souscrivent en tout cas pleinement à l'idée que « l'urbanisme est bien une pensée et une attitude essentiellement réformatrices. Par définition en effet, l'urbanisme prétend ne pas laisser la ville se construire spontanément, et en cela il se distingue d'un libéralisme radical. Mais par définition aussi, l'urbanisme prétend intervenir dans le cadre de la société telle qu'elle existe et conçoit l'aménagement comme un moyen de la faire mieux "fonctionner", voire de la réformer. »¹⁹²⁸ En Europe, on retrouve les signes les plus marquants de cette ambition et de la volonté de réorganiser une ville des courtes distances dans les politiques menées dans les noyaux urbains fortement urbanisés. Il s'agit alors d'étudier le type d'actions conduites et leurs impacts mais aussi de se demander si ces morceaux de ville que sont les centres d'agglomération sont réellement « le terrain sur lequel peut être maîtrisée la dépendance. »¹⁹²⁹

9.3.2. Les centres d'agglomération amorcent-ils une réelle contestation de l'automobile ?

Loin de constituer des espaces figés au sein des organisations urbaines, les centres d'agglomération – cette ville héritée riche de son patrimoine, de son histoire et de ses équipements – ont subi nombre de transformations depuis l'avènement de l'automobile comme moyen de transport urbain de masse. Tout en donnant parfois le sentiment d'être victime de cette évolution, ces lieux emblématiques de la ville européenne ont néanmoins développé des stratégies originales au sein du champ urbain. Que ce soit en matière de politique de déplacements ou plus largement de politiques urbaines, ils ont affirmé une réelle spécificité faite de résistances et d'attentions particulières de la part des pouvoirs publics. D'où notre intérêt pour l'articulation qui a pu être réalisée à cette occasion entre les actions d'urbanisme et de déplacements.

L'originalité de ces "espèces d'espaces" se forge d'abord dans leur rapport aux structures bâties et fonctionnelles dont ils héritent : entre tentation de modernité et de rénovation, et volonté de conservation et de réhabilitation, les politiques de renouvellement urbain qui animent l'évolution des centres d'agglomération semblent chercher à résister à la constitution de la ville de l'automobile, qui s'effectue de manière discontinue à ses franges et au-delà, même si cela ne se fait pas sans concession. Plus largement, ces "espèces d'espaces" se distinguent par un souci des aménités urbaines qui s'articule de manière spécifique avec la question de déplacements : dans l'occupation des pleins, ce souci revient à préserver dans le centre une offre urbaine de services notamment commerciaux qui ne s'adresse plus vraiment à l'automobiliste quotidien et qui

¹⁹²⁷ cf. P. KATZ, *The New Urbanism : Toward an Architecture of Community*, McGraw Hill, New York, 1994 ou P. CALTHORPE, *The Next American Metropolis : Ecology, Community and the American Dream*, Harper&Row, New York, 1993.

¹⁹²⁸ F. ASHER, 1995, op.cit., p.204-5.

¹⁹²⁹ G. DUPUY, 1999, op.cit., p.148.

s'organise autour de la flânerie piétonnière ; mais un soin particulier est également accordé au traitement des creux, et donc des espaces publics qui participent indubitablement à la spécificité exprimée par la ville héritée en matière de déplacements et plus globalement au rôle qu'elle tient finalement dans le champ urbain. Tentés par la remise au goût du jour d'un « urbanisme du passé articulé avec des pratiques sociales »¹⁹³⁰, le centre-ville traditionnel et les quartiers denses qui l'entourent semblent alors se balader entre mythe et réalité. La proposition de densité, de mixité fonctionnelle et sociale, de proximité voire d'unité qu'ils paraissent porter mérite donc d'être étudiée de plus près, afin de savoir dans quelle mesure elle se heurte réellement à l'avènement en marche de la ville de l'automobile et d'approcher quels pourraient être la nature exacte et l'intérêt de ce modèle territorial.

Un renouvellement urbain porteur d'une contestation de l'automobile ?

Sans refaire toute l'histoire de ce que l'on a pris l'habitude de nommer la ville héritée, force est de constater qu'au-delà de l'apparente pérennité de ses structures urbaines et de ses principes d'organisation, elle s'est montrée et demeure un espace en constante régénération. Les politiques de renouvellement urbain, en vogue actuellement, ne sont donc pas aussi novatrices qu'elles tentent de l'indiquer. Simplement, cette dénomination entend marquer le caractère stratégique et volontaire des actions visant à refaire la ville sur elle-même. Au-delà de cet affichage, il apparaît toutefois que les politiques publiques menées dans les centres d'agglomération cherchent à répondre à diverses sollicitations inscrites dans la structure globale du champ urbain et à satisfaire des enjeux relatifs à l'investissement stratégique dont ces centres font l'objet. Ainsi, à partir des forces et des faiblesses qui sont attachées à ces espaces urbains constitués, on assiste au développement de stratégies qui visent à tirer le meilleur parti possible de cette forme de capital accumulé, représentée par les centres d'agglomération au sein du champ urbain. C'est, il nous semble, à cette aune qu'il est intéressant d'apprécier les politiques de renouvellement urbain et les orientations qui les accompagnent en matière d'organisation des déplacements et notamment de place accordée à l'automobile.

On a pu croire un moment que l'expansion spatiale des organisations urbaines et la place prise par l'automobile dans leur fonctionnement étaient inéluctablement porteuses d'un déclin des centres d'agglomération, tant ces derniers apparaissaient inadaptés à la nouvelle donne urbaine. Leur résistance à une adaptation complète tout autant que les dénaturations consécutives aux efforts d'adaptation consentis soulignaient les limites intrinsèques de ces espaces par rapport aux impératifs d'accessibilité automobile. D'autant qu'entre embouteillages et nuisances de toute sorte, ils n'étaient guère épargnés par les effets néfastes du développement de la motorisation et de la circulation. L'extension du territoire de l'automobile apparaissait alors porteuse d'une perte de valeur soulignée par « la diffusion d'une représentation "urbaphobe" des villes-centres. »¹⁹³¹

¹⁹³⁰ C. MONTES, 1992, op.cit., p.287.

¹⁹³¹ V. KAUFMANN, "Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche", in *2001 Plus*, Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques du Ministère de l'Équipement, juin 1999, n°48, p.18.

Quoi que l'on fasse, les centres d'agglomération semblaient donc condamnés à offrir une accessibilité automobile médiocre et une qualité de vie dégradée qui les entraînaient dans une spirale de dépopulation et de paupérisation.

Pourtant, en dépit de ces menaces et de ces évolutions, le cœur reste bien le cœur. « Il demeure un espace géométriquement central, marqué par un bâti serré, des densités de population, des fonctions civiques, culturelles, économiques, des formes d'interactions sociales, qui contribuent toujours à en faire l'originalité et à lui donner une place particulière dans chaque agglomération. Certes, il a subi des transformations qui l'ont recomposé dans son étendue, ses paysages, ses fonctions, son peuplement. Ces transformations ne sont pas pour autant uniquement la face négative des mécanismes ayant concouru au développement des périphéries. »¹⁹³² Elles procèdent aussi en effet d'une mobilisation de ressources parfois insoupçonnées. Ainsi, en tant que support d'accumulation de toute sorte, les centres d'agglomération disposent de réserves constitutives de valeur. Grâce à la tradition de forte intervention des pouvoirs publics attachée à ces espaces, des mécanismes d'exploitation de ces réserves ont donc pu être instaurés et s'établir à travers des politiques urbaines dont les déplacements ne sont qu'un des axes.

La préservation de la position préférentielle des centres dans des agglomérations en expansion semble d'abord se jouer au niveau de l'activité économique. Elle se fait d'ailleurs selon des processus similaires à Lyon, Lille ou Stuttgart. Dans nos trois agglomérations en effet, même si l'emploi tend à se développer dans des périphéries de plus en plus lointaines, « le gradient des densités d'emplois demeure toujours aussi marqué »¹⁹³³, et ce en dépit de structures urbaines fort différentes¹⁹³⁴. L'hypercentre connaît certes une sensible décroissance du nombre d'emplois qu'il accueille mais, en dépit de la dispersion qui se développe, les équilibres généraux demeurent encore nettement à son avantage et « la centralité urbaine, loin de s'étioler, semble également perdurer »¹⁹³⁵ – même quand, comme à Lille, elle est multipolaire (figure 76). Surtout, il apparaît que les espaces centraux ont su s'inscrire dans les cycles économiques dominants en se plaçant à l'avant-garde du passage de la ville industrielle à la ville tertiaire. Les pertes d'emploi constatées tiennent ainsi pour une large part à un processus d'affinage de la fonction économique des centres. En effet, « le constat est sans appel quant à l'évolution du statut social de l'emploi en "ville-centre", qualifiée ici d'"embourgeoisement". Cette dernière ne s'est en effet maintenue au rang de premier

¹⁹³² J. CHEVALIER, in J. CHEVALIER, J.P. PEYON (dir.), *Au centre des villes. Dynamiques et recompositions*, L'Harmattan, Paris, 1994, p.11.

¹⁹³³ P. BOINO, L'intégration fonctionnelle des centres urbains périphériques dans la métropole lyonnaise à travers l'exemple de la diffusion des modes de garde, Thèse de géographie, aménagement et urbanisme, sous la direction de Marc Bonneville, Université Lyon 2, 1997, p.108.

¹⁹³⁴ La croissance périphérique de l'emploi se fait simplement de manière plus ou moins concentrée selon les cas. Ainsi, Stuttgart tend à présenter une concentration périphérique dans des pôles secondaires plus affirmée.

¹⁹³⁵ *ibid* p.116.

employeur des ZPIU (elle n'a perdu que 5% de l'emploi entre 1975 et 1990) qu'en aspirant une large part de la création d'emplois de cadres (35%) et des métiers dits "intellectuels" (45%) constitués de professions libérales, d'enseignants du secondaire et du supérieur (...). La ville-centre a ainsi renforcé son pouvoir de commandement, son prestige par rapport aux autres espaces. »¹⁹³⁶ Derrière des données globales d'évolution qui pourraient paraître préoccupantes pour les centres d'agglomération pointe donc une croissance en positif, soutenue par des actions destinées à gérer la concentration de valeur et à la faire fructifier.

L'intensification des fonctions directrices des villes-centres requiert cependant des lieux à même d'accueillir cette centralité métropolitaine. Confrontés en la matière à une crise de croissance et à des problèmes d'adaptation fonctionnelle, les centres d'agglomération ont d'abord bien souvent fait l'objet d'opérations d'envergure consistant à créer un nouveau centre directionnel. Ce dernier est traditionnellement venu doubler le centre traditionnel, pour constituer à ses abords un véritable quartier d'affaires véhiculant une image de modernité. A Lyon, la réalisation dans les années 70 du quartier de la Part-Dieu a permis d'accueillir plus de 40.000 emplois publics et privés – près du double en comptant sa proche périphérie – et le quart environ des surfaces de bureaux de l'agglomération lyonnaise.¹⁹³⁷ La ville de Lille s'est également dotée au cours des années 90 de cet attribut de centralité métropolitaine, en lançant la construction d'Euralille. Cette opération qualifiée de « turbine tertiaire » par Pierre Mauroy a attiré plus de 6.000 emplois – plus 2.500 à ses franges¹⁹³⁸ – et, forte de son succès, continue aujourd'hui son développement avec le lancement d'une nouvelle phase qui espère à terme parvenir à tripler ce chiffre. Pour mener à bien ces projets, l'intervention de la puissance publique, qu'il s'agisse de l'État ou des collectivités locales, apparaît décisive, ne serait-ce que pour dégager les terrains sur lesquels les promoteurs privés s'engagent ensuite.

¹⁹³⁶ M.H. MASSOT, J.P. ORFEUIL, "La mobilité, une alternative à la densification du centre", in *Les annales de la recherche urbaine*, n°67, p.26.

¹⁹³⁷ cf. Agence d'urbanisme de Lyon, ADERLY, CCI de Lyon, *Le marché de bureau dans l'agglomération lyonnaise*, avril 1995.

¹⁹³⁸ 4.000 en comptant les 1.500 emplois de la Communauté urbaine de Lille, qui étaient cependant déjà présents avant le lancement de l'opération.

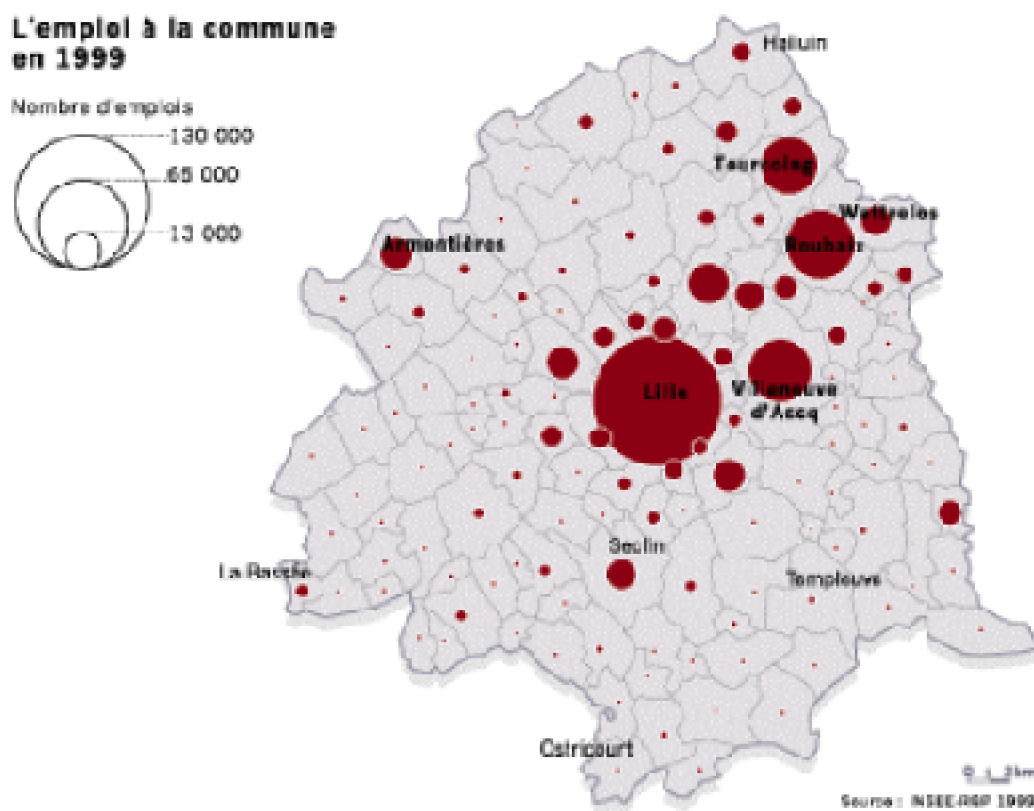
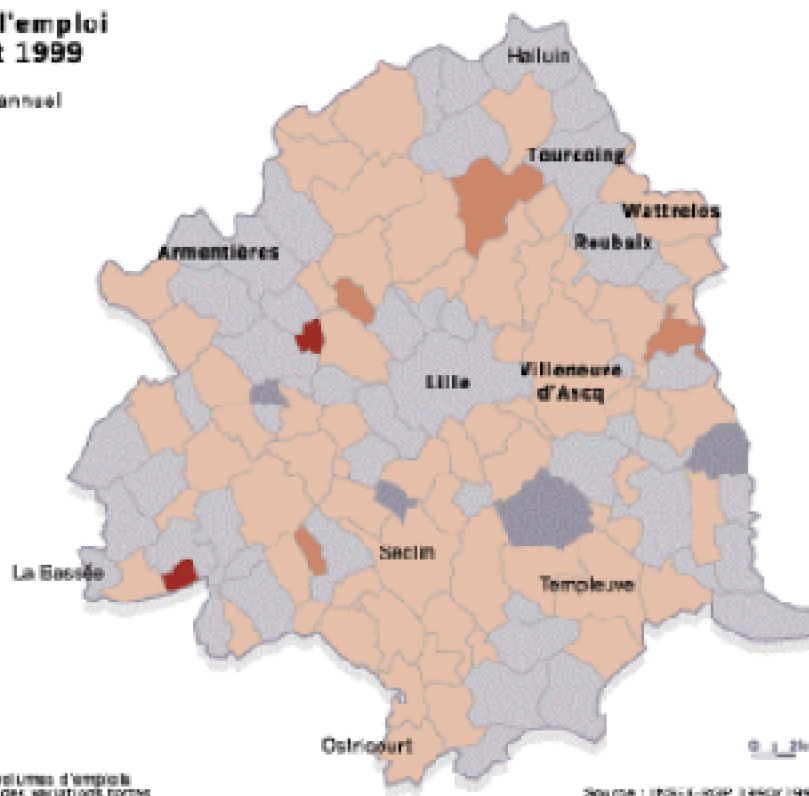
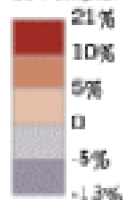


Figure 76 - L'emploi dans l'arrondissement de Lille dans les années 90

Evolution de l'emploi entre 1990 et 1999

Taux de variation annuel
de l'emploi (1)



(1) L'évolution sur des volumes d'emploi
faibles entraîne parfois des variations fortes

Source : IFEU-IGP 1990/1999

Source : Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, Schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 2002

Nécessaire, l'investissement des acteurs économiques privés nécessite aussi que soient réunies les conditions permettant de rendre attractives les perspectives de développement tertiaire dans la zone centrale. La transformation des centres d'agglomération s'intègre alors dans une approche plus large des dynamiques urbaines et accorde une attention particulière à certains sites avantagés par leur situation, comme les quartiers de gare. Ces derniers, généralement appréciés pour leur position dans la ville et les terrains à reconverter dont ils disposent fréquemment, le sont aussi pour leur accessibilité hors normes. C'est ainsi que « la création de morceaux de ville comme la Part-Dieu ou Euralille, s'est appuyée sur l'arrivée du T.G.V. et sur l'interconnexion entre plusieurs modes de transport. Ces centres d'affaires deviennent alors des lieux communicants de première importance, lieux de maximisation des profits et de minimisation des risques pour l'ensemble des intervenants. (...) Ces lieux communicants contrastent fortement avec le reste de la ville par leurs nombreuses activités de commandement, leur organisation, leur modernité et leur rythme de vie. »¹⁹³⁹ Ils peuvent alors s'appuyer sur des éléments localisés à plus grande distance et fonctionner en réseau, pour s'affirmer comme la figure de proue d'une modernité articulant quelques sites privilégiés au sein des espaces métropolitains.

1939

A. GOYER, "L'immobilier d'entreprise et la régénération urbaine", Contribution au colloque *Renouveler la ville : les enjeux de la régénération urbaine*, 16-17 Mars 2000, Lille, p.5.

Le dynamisme qui anime les centres d'agglomération ne se résume cependant pas à la réalisation de grandes opérations économiques destinées à développer les activités tertiaires autour des gares ; d'ailleurs, même l'édification des centres directionnels ne s'est pas complètement départie d'une proposition de mixité, en intégrant des opérations d'urbanisme commercial et de logements. La métropolisation s'est ainsi accompagnée d'une requalification plus globale des anciens secteurs centraux et péricentraux. Ce processus a connu plusieurs périodes et s'est fait selon différentes modalités. Après les grandes opérations de rénovation urbaine des années 60-70 visant à donner à la ville un visage moderne, duquel l'automobile ne pouvait être absente, se sont développées des interventions plus douces, plus qualitatives, proposant des formes d'urbanisation mieux intégrées au tissu existant. Tout en s'intéressant aux opportunités de développement intérieur offertes notamment par les friches ou les terrains libérés dans les quartiers péricentraux, ces interventions se sont portées vers des opérations de réhabilitation du bâti ou de protection du patrimoine, avec l'idée d'œuvrer à la mise en valeur des espaces urbains hérités. Ce qu'il est convenu d'appeler aujourd'hui renouvellement urbain s'est alors développé sur plusieurs fronts.

Sans négliger l'automobile mais sans en faire forcément l'alpha et l'oméga des opérations d'aménagement, ces fronts ont en commun de revaloriser la ville pré-automobile et de l'envisager comme une priorité par rapport à la constitution de la ville de l'automobile qui se poursuit en périphérie. L'ambition est bien de faire de ces espaces des phares dans l'archipel urbain en misant sur des logiques d'accumulation, de surinvestissement et de concentration générant des effets de masse, des synergies ainsi qu'une visibilité élargie. Cette visibilité est autant fonctionnelle que morphologique et se retranscrit notamment dans la propension du centre d'agglomération à sublimer « son rôle figuratif par la concentration d'immeubles de prestige qui remplacent les îlots obsolètes, parfois même des édifices fonctionnels de la période précédente. (...) La croissance en hauteur résout temporairement le problème de surcharge d'activités et de personnel, mais elle s'accompagne d'un engorgement sans mesure des accès. »¹⁹⁴⁰ En effet, la densité qui caractérise traditionnellement ces lieux de concentration et d'accumulation rend naturellement difficile l'organisation de son accessibilité par l'automobile. C'est pourquoi elle s'accompagne d'investissements dans de nouvelles dessertes en transports collectifs, qu'elles soient urbaines, périurbaines ou interurbaines. De cette façon, la création d'un réseau hiérarchisé de transports collectifs est « en train de devenir la condition du rôle métropolitain d'une ville »¹⁹⁴¹, tandis que pour la partie terminale des déplacements, on pourrait presque considérer que c'est l'ascenseur qui s'affirme comme le mode le plus courant. Pour satisfaire leurs besoins de connexion, les centres d'agglomération se doivent alors d'optimiser l'ensemble des ressources de déplacements dont ils peuvent disposer et, dans ce cadre, l'enjeu consiste manifestement moins à offrir une accessibilité automobile maximale qu'à garantir une accessibilité généralisée optimale. Même si c'est à des degrés variables selon les cas, l'usage de l'automobile tend donc à y être soumis à des contraintes de plus en plus fortes, tandis que celui des autres modes de

¹⁹⁴⁰ P. GEORGE, *Les hommes sur la terre*, Editions Seghers, Paris, 1989, p.126.

¹⁹⁴¹ M. WIEL, "La ville, l'espace et le temps", in *Diagonal*, n°115, octobre 1995, p.27.

déplacements apparaît au contraire revalorisé.

Néanmoins, même modérée, la présence de l'automobile perdure et sa contestation demeure généralement limitée. Ainsi, à Lyon comme à Stuttgart, les futurs quartiers emblématiques de l'hypercentre pourraient très bien être aujourd'hui envisagés comme des quartiers sans voitures – proposition originale développée notamment à Freiburg, Hambourg ou Edimbourg. Qu'il s'agisse de Lyon Confluence ou de Stuttgart 21, leur localisation aux abords d'une gare centrale et leur philosophie d'aménagement, alliant mixité fonctionnelle et qualité de la desserte en transports collectifs, en feraient des sites idéaux pour lancer des programmes de ce type. Or, pour l'heure, sur les 150 hectares de renouvellement urbain du secteur du Confluent, les édiles et les promoteurs lyonnais sont surtout apparus préoccupés par la fixation de normes de stationnement qui ne soient pas trop restrictives. Quant aux élus de Stuttgart, confrontés à une sévère pénurie de terrains à bâtir dans l'hypercentre, ils entendent certes mettre à profit le réaménagement programmé de leur gare pour développer un projet urbain d'envergure sur les emprises ferroviaires libérées par la *Deutsche Bahn*¹⁹⁴² : la reconfiguration du nœud ferroviaire stuttgartois, menée dans le cadre de la réalisation du réseau à grande vitesse allemand, doit en effet permettre à la ville de récupérer 100 hectares d'un seul tenant à proximité immédiate du centre-ville (figure 77). Mais le projet retenu, s'il souscrit dans ses principes d'aménagement à l'édification d'une ville des courtes distances et s'il bénéficie d'une liaison optimale avec les réseaux de transports collectifs urbains, régionaux et à grande distance, fait encore la part belle à l'automobile : le premier volet de cette opération immobilière (figure 78) prévoit ainsi la réalisation de voies souterraines pour écouler le trafic automobile attendu et la construction de 5.000 places de stationnement également souterraines, disséminées sous l'ensemble des îlots du site. Ces deux exemples révèlent alors bien les tendances qui s'expriment plus généralement dans les centres d'agglomération. Marqués par des opérations de renouvellement urbain, qui favorisent l'extension spatiale de la centralité métropolitaine tout en sélectionnant quelques sites privilégiés destinés à devenir la vitrine de l'agglomération, ces espaces se révèlent porteurs d'une exigence d'accessibilité optimale mais également de mise en réseau des lieux constitutifs de l'hypercentre. Seulement, ces enjeux, tout en accentuant l'importance des investissements en matière de desserte en transports collectifs, semblent encore bien loin d'amener à considérer l'automobile comme superflue.

La régénération des espaces urbains qui a commencé à s'opérer peut enfin égratigner certains objectifs des politiques de renouvellement urbain, comme par exemple de promouvoir un développement solidaire de la ville existante. Car, pour l'heure, c'est bien souvent davantage la perspective d'un hypercentre "musclé" et sélectif qui paraît s'imposer. Et, si les politiques publiques semblent parvenues à préserver une certaine mixité fonctionnelle des centres d'agglomération, cela tend à se faire au détriment d'une mixité sociale, dont le maintien apparaît aujourd'hui beaucoup plus compromis.

¹⁹⁴² Les seize quais de la gare actuelle en cul-de-sac doivent en effet être remplacés par une gare de passage souterraine réduite à huit quais. Cela permettra de récupérer des terrains sur lesquels on s'attend aujourd'hui à ce que quelques 24.000 emplois et 11.000 habitants soit accueillis à un horizon d'environ trente ans.



Figure 77– Stuttgart 21 : des terrains libres et des emprises ferroviaires à reconvertir en centre-ville

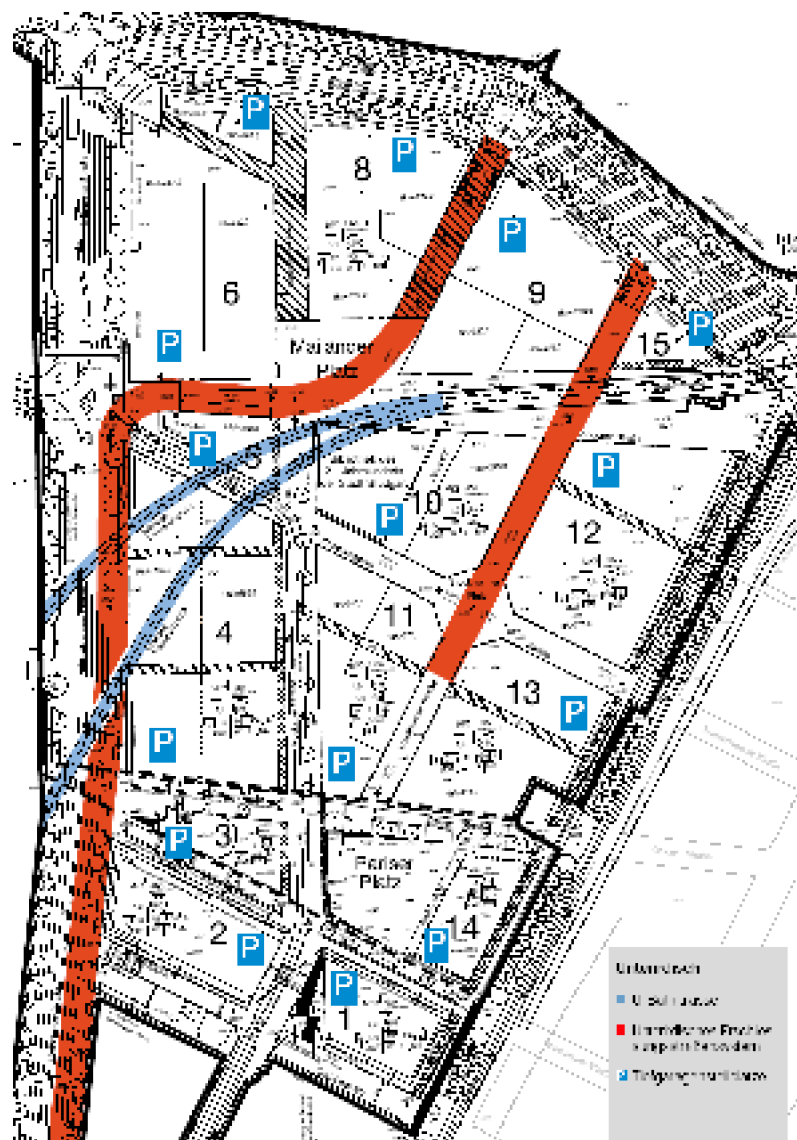


Figure 78- Le projet d'aménagement du premier secteur (A1) de Stuttgart 21



Figure 78- Le projet d'aménagement du premier secteur (A1) de Stuttgart 21
(en rouge : le réseau routier souterrain du secteur A1)

Dans la concurrence parfois farouche pour l'occupation de l'espace central que se sont livrés habitat et emploi, « les logements n'ont cessé de faire place à des activités de service mieux dotés que les ménages pour assurer les coûts immobiliers. »¹⁹⁴³ Il est vrai qu'en termes de rentabilité, les opérations résidentielles sont longtemps apparues comme un sous-produit par rapport aux programmes immobiliers de bureaux. Pourtant, depuis maintenant quelques années, « un réinvestissement de la fonction résidentielle se manifeste, associant, selon des dosages variables, collectivités, investisseurs privés, particuliers. Tout ceci est rendu possible par l'existence de disponibilités foncières et immobilières, à leur remobilisation dans des projets collectifs et individuels, publics et privés, très souvent dispersés à la fois dans les parties les plus centrales du cœur et dans les quartiers proches du centre. »¹⁹⁴⁴ Mais surtout, la parade à la déflation résidentielle du centre a été trouvée en produisant de la valeur en matière d'habitat. Cet apport de valeur, qui s'est effectué à travers des opérations de rénovation ou de réhabilitation de qualité et qui s'est traduit dans la montée des prix de l'immobilier, a concouru à modifier sociologiquement la population des centres. Rien qu'entre 1975 et 1990, « la ville-centre a perdu 15% d'actifs résidents employés de bureau, 40% d'ouvriers et 16% des métiers du commerce et des services locaux, et a accueilli 7% de cadres et 25% de professions libérales supplémentaires ; ainsi aujourd'hui 30% des actifs résidents en villes-centres sont cadres ou exercent un métier "intellectuel" (ils étaient à peine 20% en 1975), 24% sont des ouvriers (33% en 1975), la part des métiers locaux et des employés de bureau étant stable sur la période. L'embourgeoisement de la ville centre est donc tout aussi

¹⁹⁴³ A. BONNAFOUS, "Entre expansion et congestion", in Les Cahiers de médiologie, op.cit., p.173.

¹⁹⁴⁴ J. CHEVALIER, op.cit., p.12.

clairement apprécié en tant que lieu de résidence. »¹⁹⁴⁵ Et la redynamisation résidentielle des centres observée durant la dernière décennie a continué à s'établir sur l'attraction d'une population plus solvable pour les produits d'habitat offerts sur le marché.

Dans ce processus global de renouvellement du bâti et de la population, l'automobile joue un rôle en étant porteuse d'une double logique : d'une part, les transformations du tissu urbain qui permettent aux résidents de disposer d'une voiture, et notamment de la stationner dans de bonnes conditions, favorisent le renouvellement de la population ; d'autre part, le coût qui reste attaché à la possession d'une automobile dans les centres, à travers le stationnement particulièrement, participe au processus de sélection sociale des habitants. Il n'en reste pas moins que la voiture n'est ici qu'un élément s'inscrivant dans un contexte économique et social qui la dépasse. En outre, si les évolutions des centres d'agglomération semblent intégrer la motorisation des résidents comme une norme, elles adoptent une position plus équilibrée par rapport aux questions de mobilité. En même temps que la possibilité de posséder une voiture, ces espaces cherchent à offrir l'opportunité de ne pas s'en servir. A cet égard, la préservation des densités, qui procède d'ailleurs elle aussi d'une logique économique en favorisant l'amortissement du coût élevé des terrains, permet aux centres d'agglomération de continuer à assurer une offre de déplacements diversifiée. C'est alors fort logiquement que l'on relève que, « dans la France d'aujourd'hui, densité rime souvent avec moindre mobilité automobile, mais aussi avec revenu plus élevé (Orfeuill, 1994). »¹⁹⁴⁶

Ce processus de création de valeur, qui s'est attaché aux centres d'agglomération pour séduire entreprises et ménages, n'a cependant pas que le bâti, et plus particulièrement l'immobilier de bureau et l'habitat, comme terrains d'expression. Il englobe d'autres champs de l'aménagement en s'attachant à ce que l'on nomme les aménités urbaines, c'est-à-dire à l'ensemble des caractéristiques et des qualités d'un lieu qui contribuent à son agrément. Ce souci des aménités urbaines apparaît en effet comme un élément indissociable des stratégies visant à établir au sein du champ urbain un différentiel de valeur en faveur des centres d'agglomération.

Un souci des aménités urbaines qui s'oppose à la logique territoriale de l'automobile-reine ?

En concourant à leur attractivité et à leur fréquentation, les aménités offertes par les espaces urbains ne peuvent être sans rapport avec cet instrument de mobilité qu'est l'automobile. S'il nous apparaît que la nature des aménités attachées aux centres d'agglomération concourt indéniablement à l'affirmation d'un modèle urbain spécifique, il s'agit alors d'essayer d'approcher encore une fois la place occupée par l'automobile dans ce modèle. Cela constitue une ultime façon d'apprécier la logique territoriale dont les

¹⁹⁴⁵ M.H. MASSOT, J.P. ORFEUIL, op.cit., p.26.

¹⁹⁴⁶ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.185. Pierre Merlin note également que, « dans la ville de type latin, les riches, dans leur majorité, cherchent à s'implanter dans le centre, dans un lieu à forte densité où ils payent très cher un espace limité », et qu'il « y a donc indiscutablement une cohérence entre un choix de société favorisant les valeurs collectives, une urbanisation dense, une ré-urbanisation si j'ose dire, et donnant la priorité aux transports collectifs » (in *Transport public*, mars 1994, p.33).

centres d'agglomération sont porteurs par rapport à la voiture particulière ou encore la forme d'intégration du territoire de l'automobile que ces espaces peuvent proposer, en même temps que l'évolution de la fonction même de cette centralité au sein du champ urbain.

L'attention portée aux aménités urbaines dans les centres d'agglomération nous semble d'abord devoir être abordée par rapport à un facteur essentiel qui est l'activité commerciale.

Depuis une quarantaine d'années, l'évolution de la structure commerciale des villes n'a pas échappé pas à la logique de développement de la ville de l'automobile. De l'hypermarché, qui a révolutionné le commerce dans les villes françaises, on sait en effet « que sa conception (taille, localisation, parking, chariots) (Liebs, 1985) résulte d'un pari audacieux tenté dès 1963 par Marcel Fournier sur l'automobilisation massive des ménages français (Villermet, 1991). (...) Après avoir expérimenté et perçu la difficulté de l'implantation d'un supermarché en pleine ville, surtout en ce qui concerne les problèmes d'accessibilité et de stationnement, Marcel Fournier voit autrement et ailleurs l'avenir de la distribution commerciale. »¹⁹⁴⁷ L'implantation périphérique constitue alors une stratégie poursuivie par les enseignes de la grande distribution dès la fin des années 60 en France. Incitées indirectement à suivre cette voie par la loi Royer, les grandes surfaces commerciales recherchent des localisations offrant une bonne accessibilité automobile, avec comme cible privilégiée une clientèle motorisée préoccupée par les difficultés de stationnement et sensible aux gains de temps et d'argent que procurent le groupement des achats et le discount. Elles épousent ainsi les transformations du champ urbain, en se présentant comme des aubaines de consommation à moindre prix notamment pour des classes moyennes qui ont déjà trouvé dans la périurbanisation résidentielle une aubaine d'accession à la propriété. Le modèle concurrent de grande distribution, le Centre Commercial Régional proposé par exemple à la Part-Dieu ou à Euralille, a bien tenté « de concevoir la concentration commerciale de grande distribution comme un lieu urbain, susceptible de trouver sa place dans la ville dense, ou près d'elle. »¹⁹⁴⁸ Mais, même en proposant une alternative plus proche des résidents de la zone dense et accessible par des moyens de déplacements plus diversifiés, il n'est pas parvenu à empêcher le développement plus facile et à plus faible coût des grandes surfaces périphériques, comme le montre le cas de la région lyonnaise (figure 79). Enfin, cette évolution s'est accompagnée d'un déclin très marqué du petit commerce, déclin dont une des composantes essentielles est la forte régression des commerces de proximité consécutive notamment aux transformations apportées par l'automobile aux organisations urbaines. Ainsi, avec la concentration de l'appareil commercial, « plus de la moitié du chiffre d'affaires du commerce alimentaire est [désormais] réalisé par les grandes surfaces »¹⁹⁴⁹ ; mais, comme l'évolution observée dans la région lyonnaise l'illustre (figure 80), la chute des emprises du petit commerce (moins de 400 m²) au profit des grandes surfaces (plus

¹⁹⁴⁷ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.77.

¹⁹⁴⁸ M. VANIER et al., *Urbanisation et emploi. Suburbains au travail autour de Lyon*, L'Harmattan, 1999, p.44.

¹⁹⁴⁹ J.P. ORFEUIL, 1994, op.cit., p.40.

de 400 m²) se révèle aussi spectaculaire sur le marché non alimentaire que sur le marché alimentaire.

Si des tendances de fond exercent donc en matière d'urbanisme commercial un effet centrifuge favorable aux périphéries urbaines, des forces centripètes s'expriment également au bénéfice des centres d'agglomération. Néanmoins, si un certain nombre de facteurs semblent pouvoir se conjuguer pour mettre fin au déclin du commerce de centre-ville, ils ne souscrivent pas forcément tous à la même logique.

Plusieurs facteurs tendent à participer au maintien voire au redéploiement de commerces de proximité dans les centres d'agglomération. On sait notamment ce type d'équipements particulièrement sensible à des paramètres comme la densité de population ou le pouvoir d'achat des habitants. Autant des centres dépeuplés et paupérisés portent en eux les germes de la déshérence commerciale, autant le réinvestissement résidentiel des espaces centraux par des ménages aisés favorise donc la dynamique inverse. Il y a en effet des conditions à réunir, voire un prix à payer, pour assurer le maintien de magasins notamment alimentaires dans l'espace de proximité. Quelles que soient les formules de proximité proposées, du supermarché au petit magasin de secours, « la qualité du maillage constitué par ces établissements dépend de la densité de l'habitat, de la solvabilité des populations, enfin des choix effectués par les agglomérations au cours des différentes phases de la restructuration. »¹⁹⁵⁰ A cet égard, les villes allemandes ont d'ailleurs mieux su préserver cette offre qui participe tant aux aménités proposées aux habitants de la cité. Elles l'ont fait en jouant sur un haut niveau de concentration urbaine mais également sur un contrôle plus strict des implantations commerciales, qui s'est évertué sur le modèle de la place centrale à maintenir un lien entre l'évolution de l'offre commerciale et le niveau hiérarchique des communes dans la planification des Länder. En s'attachant ainsi à placer en quelque sorte *the right shop at the right place*, Stuttgart et ses congénères ont concouru à pérenniser un certain mode de fonctionnement des organisations urbaines constituées. Or, ce traitement de l'espace commercial apparaît d'autant plus important qu'il fait « partie de la panoplie des opérations qui en lien avec la réhabilitation des logements et la requalification des espaces sont susceptibles de rejaillir sur la représentation que l'on se fait du quartier, que s'en font d'abord les habitants eux-mêmes. »¹⁹⁵¹

¹⁹⁵⁰ R. PERON, "L'urbanisme commercial à la française", in *Les annales de la recherche urbaine*, n°78, 1998, p.9.

¹⁹⁵¹ R. PERON, op.cit., p.9.

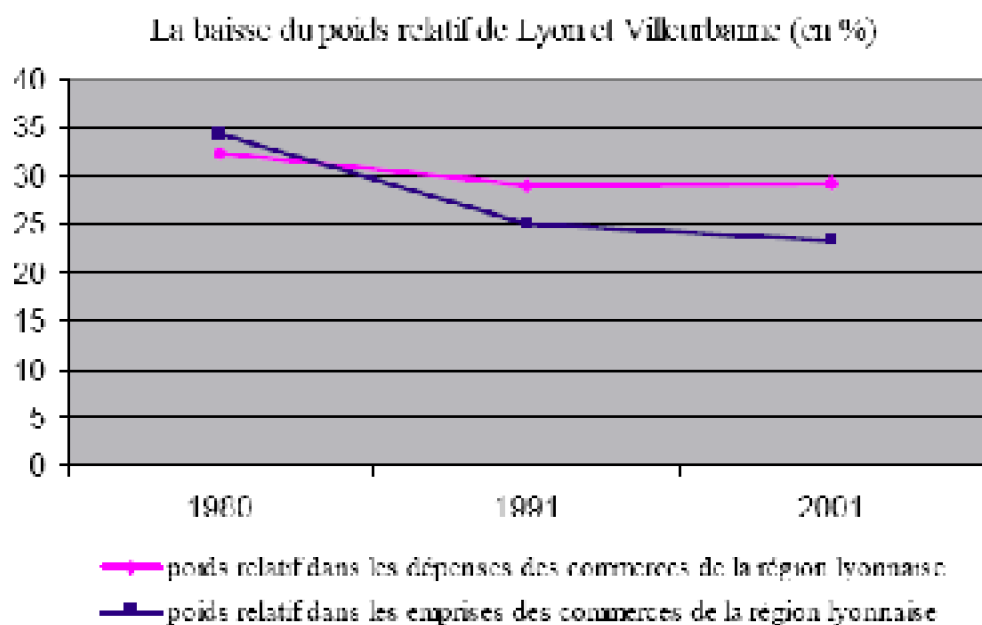
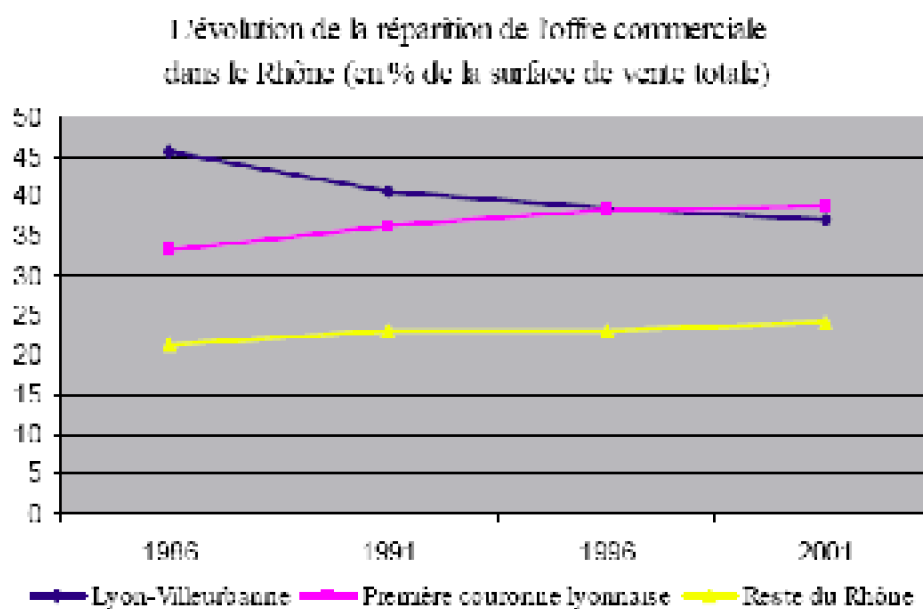


Figure 79– Le développement périphérique de l'offre commerciale dans la région lyonnaise



Source : Enquête sur les comportements d'achats des ménages de la région lyonnaise, 2001

Figure 80- Le déclin du petit commerce dans la région lyonnaise

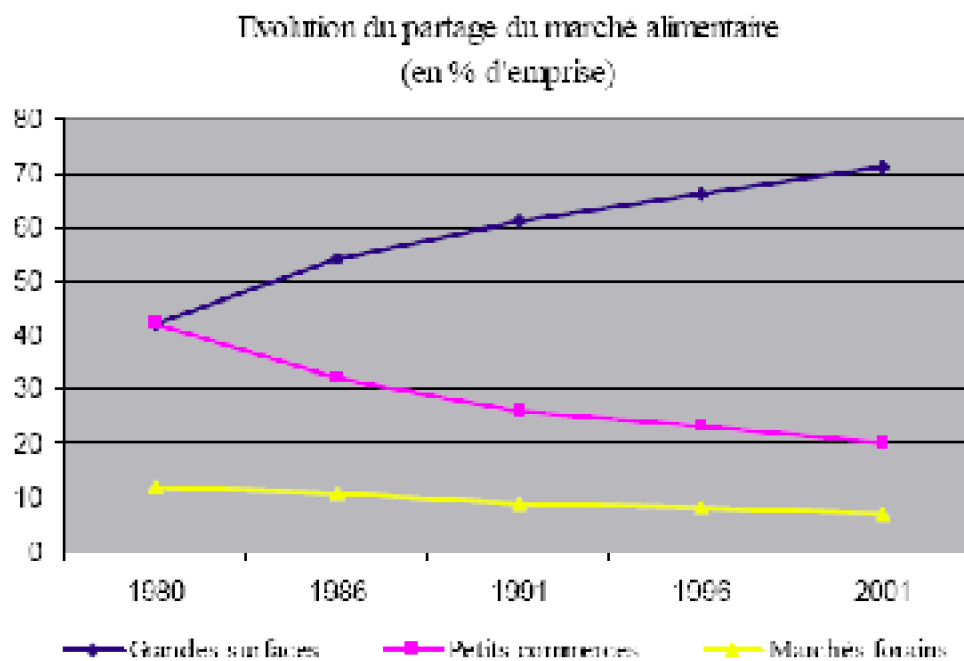
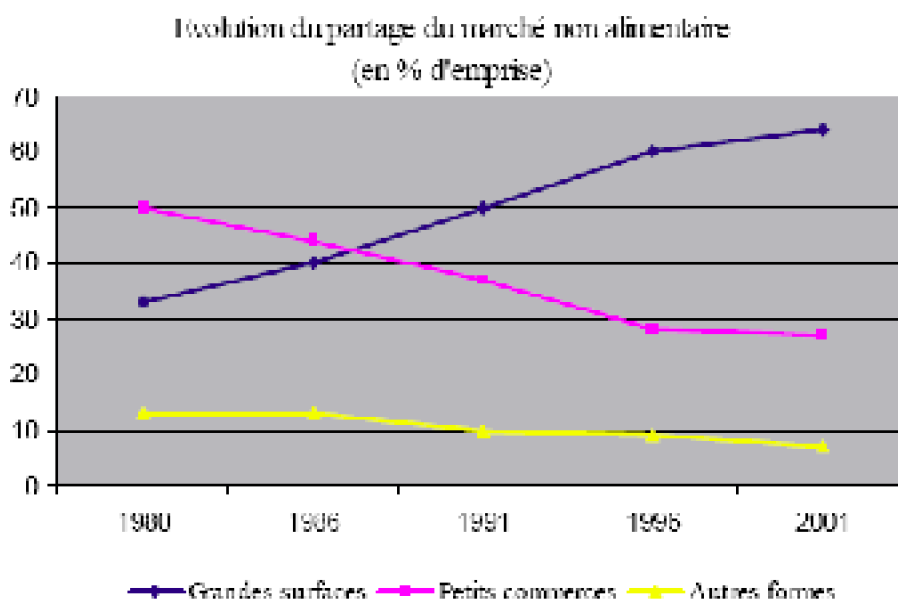


Figure 80- Le déclin du petit commerce dans la région lyonnaise



Source : Enquête sur les comportements d'achats des ménages de la région lyonnaise, 2001

Une autre tendance se dessine en matière de redynamisation du commerce central. Elle consiste en une forme d'affinage de la fonction commerciale, dans laquelle l'offre de biens courants pour les résidents s'amenuise au profit d'une spécialisation vers un commerce de luxe, d'équipement de la personne ou encore de "culture-loisir". Traditionnellement, la préférence des commerces de standing et de luxe pour le centre ne se dément pas. Mais elle coexiste, ou plutôt se juxtapose, avec de nouvelles offres proposées par des agents économiques disposant « de ressources financières qui leur permettent de payer plus cher les emplacements "numéro un", notamment dans les rues piétonnes. Au nombre de ces opérateurs, figurent par exemple les grandes enseignes de restauration rapide et celles qui, dans l'habillement, au même titre que les "griffes" de créateurs ou les "marques" de fabricants, ou encore, à un niveau plus modeste, les "enseignes" des chaînes de distribution, confèrent distinction aux acheteurs jeunes des classes moyennes et populaires. »¹⁹⁵² Là encore, le commerce central développe pour se

¹⁹⁵² ibid., p.8.

maintenir un processus de valorisation, dans lequel capital et valeur s'attirent et se renforcent mutuellement. De cette manière, la Presqu'île lyonnaise a enrayeré son déclin, en maintenant son volume d'activité non alimentaire entre 1991 et 1996 et en l'augmentant légèrement entre 1996 et 2001. Elle se maintient ainsi sur le podium de la géographie commerciale lyonnaise, en se plaçant en termes de volume d'activité globale – alimentaire et non alimentaire – à la troisième place des pôles commerciaux de la région lyonnaise ¹⁹⁵³, derrière celui de Porte des Alpes ¹⁹⁵⁴ et de la Part-Dieu ¹⁹⁵⁵. Ce dernier confirme par ailleurs la place qu'il a acquise dans l'hypercentre lyonnais, en développant pour sa part une offre commerciale intégrée qui n'a peut-être pas l'éclat de celle du centre ancien mais qui a été conçue comme une opération immobilière de qualité apte à rayonner sur une aire régionale. ¹⁹⁵⁶ Aujourd'hui, nombre d'activités prospèrent donc dans les centres en s'adressant aux clientèles les plus solvables d'une aire de chalandise élargie à un département voire au-delà. L'implantation à Roubaix du centre de magasin d'usines Mac Arthur Glen nous semble à cet égard édifiante, même si par certains aspects elle peut paraître confiner à la caricature. Confrontée au dépérissement de son commerce de centre-ville qui renvoyait à la dégradation du tissu social et urbain, l'ancienne capitale du textile a parié sur la venue d'une locomotive commerciale pour changer la donne. Après la longue suite d'échecs qui a couronné les précédentes tentatives de redynamisation commerciale du centre, le spécialiste américain des magasins d'usine s'est donc engagé en 1999, avec ses 80 magasins de fabricants alignés de part et d'autre d'une rue piétonne de 300 mètres de long. Mais cet engagement ne s'est pas fait dans n'importe quelles conditions et à n'importe quel prix. Il s'est fait en partenariat avec les collectivités publiques qui se sont fortement investies dans l'aménagement d'un environnement favorable : outre la mise à disposition d'un parc de stationnement de 1.800 places, la localisation des boutiques à proximité du point de convergence des lignes de bus et de tramway a été renforcée par la mise en service concomitante de la ligne de VAL raccordant Roubaix au centre de Lille ; un vaste réaménagement des espaces publics a également été réalisé, avec comme point d'orgue celui de la Grand Place, cœur institutionnel de la ville. Bref, entre équipements publics et aménagements cosmétiques, l'arrivée de Mac Arthur Glen n'a pas été conçue comme une opération isolée mais s'est inscrite dans une volonté plus profonde de transformation du centre-ville, destinée autant à assurer le succès de cette nouvelle offre que ses effets d'entraînement sur la dynamique locale. Si l'opération de marketing urbain semble avoir réussi, elle illustre cependant les ambiguïtés voire les dérives dont peuvent être porteuses les stratégies commerciales à l'œuvre dans les espaces centraux. En s'appuyant clairement sur un rayonnement élargi ¹⁹⁵⁷, Mac Arthur Glen n'a sans doute guère

¹⁹⁵³ avec 436 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2001.

¹⁹⁵⁴ 506 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2001.

¹⁹⁵⁵ 463 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2001.

¹⁹⁵⁶ En termes d'emprises non alimentaires, la Part-Dieu est désormais l'équivalent de la Presqu'île. Avec quelques grands magasins comme locomotives, cette opération a d'ailleurs été menée non par les distributeurs eux mêmes mais par des promoteurs immobiliers.

révolutionné les pratiques d'achats des roubaisiens.¹⁹⁵⁸ Et, si elle a indéniablement participé à une revalorisation de la ville, elle l'a fait en occultant tout un environnement proche. Désireuse d'offrir à ses clients « un dépaysement total dans un cadre enchanteur »¹⁹⁵⁹, l'enseigne américaine a reconstitué un espace largement déconnecté des réalités locales, une sorte de parc d'attraction urbain : le mail de Lannoy, l'artère centrale le long de laquelle s'est développé Mac Arthur Glen¹⁹⁶⁰, tend d'ailleurs à s'affirmer dans Roubaix comme un espace extraterritorial ; les barrières, interdisant l'accès au mail hors des horaires d'ouverture des magasins, et les "agents d'ambiance" du complexe commercial, chargés d'assurer la tranquillité jusque dans la rue, apparaissent comme des symboles d'une fragmentation sociale et spatiale, qui se traduit dans une mise à distance de l'espace proche et une privatisation de l'espace public. Néanmoins, le processus d'affinage commercial auquel se soumettent actuellement les centres d'agglomération n'obéit pas forcément à des logiques sécessionnistes ou de fréquentation sélective. Il peut s'inscrire plus simplement dans une logique de masse, qui voit le centre originel « devenir un lieu de promenade et de commerce de luxe, organisé par le cheminement et la flânerie des piétons, une sorte de vitrine d'exposition des créations nationales ou régionales »¹⁹⁶¹ dotée d'autres vertus.

On comprend qu'en matière de déplacements, ces deux formes de regain commercial – fondées sur la proximité ou sur la spécialisation – observables dans les centres d'agglomération ne soient pas forcément porteuses des mêmes logiques. Il n'en reste pas moins que ces espaces tendent globalement à afficher une réelle singularité en ce qui concerne les modes de déplacements utilisés pour les pratiques d'achats. Dans l'agglomération lyonnaise en l'occurrence, c'est le cas pour l'ensemble des achats effectués dans le centre d'agglomération, qu'ils soient le fait de résidents ou de non-résidents de l'hypercentre (figure 81) : pour les habitants de Lyon ou de Villeurbanne, les achats effectués sur leur territoire se font majoritairement à pied et la voiture n'est utilisée que pour 30% des montants dépensés ; et si l'utilisation de l'automobile s'élève à 70% pour les habitants des communes périphériques du Grand Lyon, ce sont cette fois-ci les transports collectifs qui y trouvent leur segment de marché le plus favorable, en assurant 25% du montant total des achats des ménages. Ces chiffres montrent à quel point ce sont bien l'ensemble des modes et non pas uniquement l'automobile qui

¹⁹⁵⁷ Les premières données de fréquentation faisaient état de 3 millions de visiteurs par an, dont 1 million venant de Belgique (il est vrai toute proche).

¹⁹⁵⁸ Il est vrai qu'à l'image des politiques consistant à construire des terrains de golf dans les villes en reconversion industrielle, cette implantation ne cherchait pas à coller à une réalité qu'elle désirait au contraire dépasser. La réalité actuelle des pratiques d'achats des roubaisiens se trouve sans doute davantage attachée au magasin Babou qui s'est implanté dans le centre-ville à quelques pas de Mac Arthur Glen.

¹⁹⁵⁹ citation tirée du fascicule de présentation de Mac Arthur Glen Roubaix centre.

¹⁹⁶⁰ en fait, la rue de Lannoy qui est la plus vieille rue commerçante de Roubaix.

¹⁹⁶¹ P. GEORGE, 1989, op.cit., p.128.

participent à l'accessibilité des commerces de l'hypercentre.

Figure 81- Les singularités de l'hypercentre lyonnais concernant les modes de déplacements utilisés lors des pratiques d'achats (selon le montant des achats effectués)

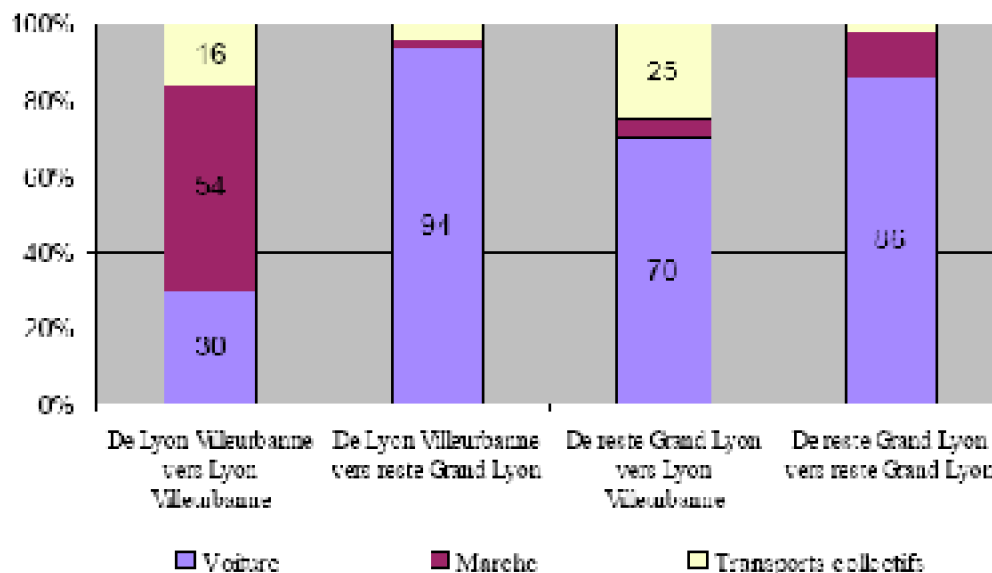


Figure 81- Les singularités de l'hypercentre lyonnais concernant les modes de déplacements utilisés lors des pratiques d'achats (selon le montant des achats effectués)

Source : Enquête sur les comportements d'achats des ménages de la région lyonnaise, 2001

Or, si cette idée n'est guère contestée quand on s'intéresse au centre en tant que lieu de prédilection du commerce de proximité, il n'en va pas forcément de même concernant sa fonction de zone de concentration d'équipements commerciaux d'agglomération. En la matière, « toutes les villes ont essayé de maintenir cette centralité contre la concurrence de la périphérie (grandes surfaces et galeries commerciales, parcs d'activité, centres secondaires ou de communes périphériques), en se penchant sur les conditions d'accès [automobile] mais aussi de stationnement. »¹⁹⁶² L'évolution récente du commerce central s'est alors accompagnée de la construction abondante de parcs souterrains, ouvrages coûteux mais apparaissant indispensables pour attirer les clients recherchés par les nouveaux commerces du centre d'agglomération. Les grands distributeurs venus s'installer dans le centre ancien mais peu habitués aux contraintes patrimoniales ont d'ailleurs souvent fait de ces équipements pour les automobilistes une de leurs principales exigences ; et l'on sait que le capital qu'ils détiennent et leur position dans les rapports de force qui structurent le champ commercial leur confèrent une certaine capacité à faire valoir leurs intérêts. Dans le même temps, le jeu qui anime le champ urbain a pu favoriser l'émergence de stratégies plus hérétiques en matière d'accessibilité des centres d'agglomération. Ainsi, il est sans doute « plus facile pour un maire de bannir le stationnement en centre-ville lorsque les commerçants sont devenus des franchisés qui

¹⁹⁶² F. MARGAIL, 1996, op.cit., p.92.

habitent et votent hors de la commune, de même que leurs employés, voire leur clients. »¹⁹⁶³ A condition bien sûr de proposer parallèlement des formes alternatives d'accessibilité et d'autres facteurs d'attractivité. En matière d'accessibilité, les infrastructures lourdes de transports collectifs constituent alors des solutions particulièrement adaptées, dont le développement a pu progressivement séduire les usagers des nouveaux centres d'agglomération. Mais, en elles-mêmes, elles ne sont pas suffisantes et doivent s'inscrire dans une nouvelle proposition territoriale, où l'urbanité reprend le dessus sur l'accessibilité automobile maximale et où l'espace urbain et ses aménités surpassent le souci de constitution d'un territoire pour l'automobile. Il n'apparaît en effet ni souhaitable ni nécessaire que soit généralisé un mode d'accès automobile aux centres d'agglomération, alors que dans ces espaces « l'activité commerciale peut au contraire être stimulée par l'amélioration de l'environnement résultant de la reconquête des espaces publics. »¹⁹⁶⁴ C'est sans doute à cette subtile alchimie que l'on doit l'inflexion observée depuis 1991 des pratiques de déplacements attachées aux achats effectués dans la Presqu'île lyonnaise (figure 82) : il nous semble en effet que c'est en grande partie grâce aux politiques de requalification de l'espace public, engagées au début des années 90 dans le cadre du plan Presqu'île et venues soutenir la mutation de l'infrastructure commerciale du centre, que le développement significatif des transports collectifs, avec la mise en service de la ligne D du métro, a pu contrecarrer la construction de nouveaux parcs de stationnement souterrains, pour susciter une évolution des pratiques d'achats défavorable à l'automobile. Il se dessine ainsi une nouvelle logique d'attractivité au sein du champ urbain, dans laquelle les centres d'agglomération apparaissent davantage régis par des exigences d'ordre qualitatif. Ce qui devient alors stratégique pour les commerces centraux, c'est que « leur appartenance à l'univers de consommations et de pratiques urbaines qui s'épanouit dans le cadre architectural légué par l'histoire, dans l'environnement d'offres marchandes ou publiques, denses et variées, [permette] la consommation de la ville elle-même, de ses lieux et de ses ambiances, à l'intérieur d'espaces publics qui se prêtent au plaisir de la promenade, de la déambulation, de la rencontre. »¹⁹⁶⁵

Figure 82- Évolution des modes utilisés pour les achats effectués dans la Presqu'île lyonnaise

¹⁹⁶³ G. DUPUY, 1995a, p.66.

¹⁹⁶⁴ J. VIVIER, op.cit., p.8.

¹⁹⁶⁵ R. PERON, op.cit., p.8.

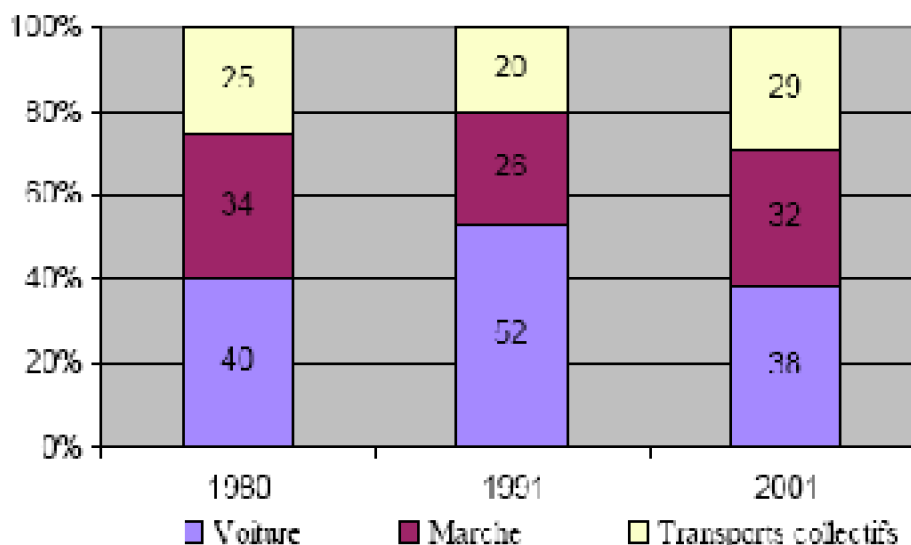


Figure 82- Évolution des modes utilisés pour les achats effectués dans la Presqu'île lyonnaise

Source : Enquête sur les comportements d'achats des ménages de la région lyonnaise, 2001

Car, même si les fonctions commerciales ont toujours été mal distinguées de la distraction, le consommateur d'aujourd'hui apparaît plus que jamais à la recherche de lieux de consommation et de divertissement complets. D'une certaine manière, il n'entend plus dépenser par obligation mais consommer par plaisir. Dans ce contexte, « la fréquentation du centre-ville devient une activité par elle-même, sur laquelle viennent s'en greffer d'autres. »¹⁹⁶⁶ Au-delà de la dimension purement commerciale, les centres d'agglomération peuvent alors se distinguer au sein du champ urbain par la primauté qu'ils accordent plus généralement aux aménités urbaines.

Depuis plusieurs années, cette primauté se concrétise particulièrement dans des opérations de réaménagement, de requalification et d'embellissement des espaces publics. Consentant pour cela d'importants investissements, les collectivités locales interviennent ici pour réaménager les places de la ville héritée ou restaurer l'agrément de réseaux ou de lieux piétonniers, là pour redonner à la voirie une multiplicité d'usage ou encore remettre en valeur la qualité du bâti. Ces interventions se rejoignent souvent sur la volonté d'engager une réappropriation de l'espace public au détriment de l'automobile. Comme pour le plan mené dans la Presqu'île lyonnaise entre 1990 et 1995, elles interfèrent alors avec l'organisation de la circulation et du stationnement et s'articulent normalement avec une politique globale des déplacements : à Lyon, les actions du plan Presqu'île se sont efforcées de lutter de concert contre l'envahissement de l'espace public par l'automobile, que ce soit en restreignant le stationnement de surface ou en hiérarchisant mieux la vocation des voies dans un sens dissuasif pour le transit, tout en cherchant à promouvoir de nouvelles formes de desserte et d'irrigation du centre,

¹⁹⁶⁶ M. WIEL, 2002, op.cit., p.61.

incarnées notamment par les investissements destinés à renforcer son accessibilité en transports collectifs. Mais, de manière plus générale, à travers cette attention portée à l'espace public et à son utilisation, les centres d'agglomération affirment finalement dans le champ des déplacements une ambition particulière, qui consiste à installer le plaisir de la flânerie, à redonner à toutes les catégories de population une faculté d'usage des lieux et à façonner une ville des vitesses variables qui ne soit pas vivable que par les seuls usagers motorisés. « Pour cela il faut créer des espaces (parcs lieux invitant au séjour) où prédominent lenteur, calme et "qualité de séjour" et trouver les moyens de les faire coexister avec les lieux caractérisés par la vitesse et le mouvement.»¹⁹⁶⁷ Il faut également rétablir au sein de la ville une offre de cheminements agréables et continus pour les piétons et les cyclistes notamment. Ce que les centres d'agglomération cherchent ainsi à restaurer, c'est leur attractivité en même temps que la faculté des circulations douces à parcourir et à irriguer le tissu urbain. Or, cette volonté, qui s'incarne dans l'aménagement d'espaces publics plus amènes pour les non-automobilistes, oblige naturellement à circonscrire le développement du territoire de la voiture particulière.

Cette attention portée à l'ouverture de l'espace public au plus grand nombre et à la non-discrimination dans son usage apparaît d'autant plus importante que Marc Wiel souligne avec justesse qu'il « n'y a pas de citoyenneté sans espace public fédérateur. »¹⁹⁶⁸ Car, s'il y a finalement une valeur essentielle à accoler aux centres d'agglomération et aux espaces publics qui les composent, c'est sans doute ce dont ils sont porteurs en termes de rencontre, d'échange, de communication, de coprésence. Y compris dans les comportements de flânerie commerciale, la fréquentation et l'appropriation des cœurs d'agglomération apparaissent liées à des formes spécifiques de sociabilité, faites d'adhésion commune à l'air du temps mais aussi de représentation mythifiée des formes anciennes d'urbanité. En ce sens, il existe indéniablement une « dimension symbolique et identitaire de la centralité et de l'espace public comme lieu de rencontre et de mise en relation avec le monde »¹⁹⁶⁹. D'une manière générale, tous les espaces urbains qui favorisent la rencontre de l'autre et des autres participent à « une représentation du corps social – et de son insertion dans l'univers – permettant à chacun d'en saisir l'unité, et ainsi, de s'intégrer dans celui-ci. »¹⁹⁷⁰ Mais la spécificité des centres d'agglomération est que « de la densité du tissu urbain, de l'animation naît le sentiment d'appartenance à une communauté qui définit chacun de ses membres et que symbolisent les monuments publics. »¹⁹⁷¹ Les espaces de sociabilité centraux se révèlent alors fortement identitaires. Cette fonction identitaire renvoie à l'importance des centres en tant que lieux de mémoire, une mémoire sociale présente dans les repères patrimoniaux, symboliques et qui apparaît

¹⁹⁶⁷ U. MUCKENBERGER, "Les temps de la ville en Allemagne", in *Territoires 2020*, DATAR, septembre 2002, n°6, p.66.

¹⁹⁶⁸ M. WIEL, 1996, op.cit., p.84.

¹⁹⁶⁹ C. GHORRA-GOBIN, 1997, op.cit., p.180.

¹⁹⁷⁰ M. WIEL, 1996, op.cit., p.83.

¹⁹⁷¹ M.J. BERTRAND, op.cit., p.171.

« comme un élément indispensable de l'identité d'une collectivité. »¹⁹⁷²

Pour autant, cette mémoire territorialisée demeure la fruit d'un processus de production sociale, nécessairement sélectif voire volontiers manipulateur. « Élargissant quelque peu cette proposition, le sociologue Maurice Halbwachs a inventé le concept devenu célèbre de "mémoire collective" (M. Halbwachs), 1925). Il la définit comme une reconstruction du passé en fonction des besoins du présent. »¹⁹⁷³ C'est ainsi que les édiles lyonnais ont progressivement abandonné, à propos du centre ancien, la référence à un "super centre commercial" pour insister sur sa fonction de "melting-pot" ; qu'ils ont compris la nécessité d'entreprendre des actions de sauvegarde du patrimoine, illustrées notamment par la destinée du Vieux Lyon, sauvegardé en 1964 des ravages de la modernité par la loi Malraux avant d'être classé en 1998 par l'UNESCO au patrimoine mondial de l'humanité grâce à l'initiative d'un maire en quête de reconnaissance internationale pour sa cité ; ou qu'ils ont œuvré, à travers par exemple le plan Lumière initié en 1989 par Michel Noir, à la mise en valeur de ce patrimoine. Les enjeux de ces orientations stratégiques sont multiples. Ils peuvent consister à justifier le fait que le centre demeure un destinataire privilégié des investissements communautaires, à favoriser le réinvestissement d'espaces urbains désormais recherchés pour leur valeur ou encore à valoriser à une plus large échelle des espaces devenus emblématiques d'une identité métropolitaine. En jouant avec les éléments et les symboles patrimoniaux, cette mémoire territorialisée va donc au-delà de son simple rôle de pourvoyeur d'une identité collective et l'attention portée au patrimoine urbain peut alors recouvrir des préoccupations qui n'ont pas directement à voir avec la mémoire ou avec l'identité. Ainsi, comme le rapporte Régis Neyret, « engagez avec un Lyonnais la conversation sur la loi Malraux, grâce à laquelle le Vieux-Lyon a été le premier secteur sauvegardé créé en France en 1964 : il vous interrogera sur les facilités fiscales accordées aux investisseurs désireux de placer leur argent dans la réhabilitation d'un immeuble ancien. »¹⁹⁷⁴ Derrière la mise en valeur d'un patrimoine commun, il s'agit aussi de parer le centre de ses plus beaux atours. Derrière l'intérêt porté aux espaces publics et à leur qualité revient avec insistance le souci de l'image et d'un embellissement envisagé comme un critère d'attractivité. Il s'agit finalement de doter l'espace urbain de lieux à forte valorisation socio-culturelle et à forte charge symbolique. Les aménités urbaines de la ville-centre tendent ici à conforter des dynamiques de réinvestissement fondées sur une logique d'exploitation des valeurs patrimoniales inscrites dans le champ urbain. Elles contribuent alors à structurer les localisations résidentielles en fonction du capital détenu par les prétendants à la propriété immobilière.¹⁹⁷⁵ « Les groupes sociaux dominants ont ainsi tendance à se localiser dans les territoires à forte charge patrimoniale »¹⁹⁷⁶, pour ce qu'ils offrent mais aussi pour ce

¹⁹⁷² M.C. GROSHENS, cité in G. DI MEO, 1998, op.cit., p.56.

¹⁹⁷³ G. DI MEO, 1998, op.cit., p.55.

¹⁹⁷⁴ R. NEYRET, op.cit., p.156.

¹⁹⁷⁶ J. VIARD, "L'impact de la réduction du temps de travail et du vieillissement de la population sur l'aménagement de l'espace et les déplacements", in *L'articulation des politiques de déplacements et d'urbanisme*, Congrès GART-FNAU, Paris, octobre 2002, p.7.

qu'ils signifient : à leur yeux, l'investissement dans des lieux symboliquement attachés aux valeurs du passé, de l'ancienneté, de la permanence, du patrimoine rassure et apparaît comme la meilleure garantie de préserver ou de faire fructifier leur propre capital, économique, social ou symbolique. Pour les autres, la dynamique de revalorisation des centres d'agglomération préserve certes la fonction de ces espaces en tant que hauts lieux de sociabilité urbaine mais, paradoxalement, elle les en éloigne aussi : « les groupes défavorisés se sentent unanimement rejetés même s'ils restent fiers de leur cité, ils ne participent ni au rôle ni aux fonctions de la centralité dont les composants sont très typés. Pour eux, la définition mythique prédomine, monumentale elle coïncide avec l'espace touristique dont l'image (externe) se substitue à l'insuffisance de la pratique. »

1977

Les politiques de renouvellement urbain et le souci des aménités urbaines se conjuguent finalement pour susciter une double logique dans les centres d'agglomération.

Il y a celle qui se fonde sur le fait d'habiter la ville. Véhiculant des préoccupations de qualité urbaine, elle peut tendre assez naturellement à s'accompagner d'une contestation de l'automobile. Tout en restant présente, la voiture est domestiquée et les autres modes de déplacements ont alors voix au chapitre. La préservation des formes urbaines héritées permet de rêver à une ville des courtes distances et c'est plus particulièrement le souci des aménités urbaines qui pousse à limiter la place de l'automobile ou tout du moins à penser son usage. Il ne s'agit pas réellement, comme peuvent le penser certains, d'œuvrer à la sauvegarde du dernier village peuplé d'irréductibles citadins qui résisteraient dans un univers urbain envahi par l'automobile. Car les citadins en question – et en perpétuel renouvellement eux aussi – apparaissent de moins en moins comme d'irréductibles ennemis de la motorisation. Simplement, ils tendent à échapper à la dépendance qui pousse à l'utilisation de l'automobile pour se déplacer dans la ville. En cela, cette logique territoriale apparaît comme une réelle proposition alternative qui, par la distinction qu'elle propose au sein du champ urbain, se révèle aujourd'hui créatrice de valeur.

La seconde logique revient à "fréquenter" la ville – un peu comme on "fréquente" une fille ou un garçon, pas très sérieusement, sans cohabiter. Le centre d'agglomération n'est pas ici un espace parcouru quotidiennement et s'apparente davantage à une ville des cohabitations occasionnelles, à un territoire de sociabilité éphémère. La contestation du territoire de l'automobile consiste alors davantage en une politique d'image, à portée avant tout symbolique, même si elle peut parfois s'affirmer avec force. Les limites posées à l'accessibilité automobile apparaissent dictées par l'existence de contraintes socio-spatiales insurpassables et par l'intérêt de préserver les espaces du centre d'agglomération. Mais elles s'intègrent aussi à une stratégie métropolitaine organisant la

1975

Il apparaît ainsi que les aménités liées aux centres historiques contribuent à rendre compte des disparités de structures résidentielles entre les villes européennes et les villes américaines, en termes de niveau de revenus des ménages (cf. J.K. BRUECKNER, J.F. THISSE, Y. ZENOU, "Why is Central Paris Rich and Downtown Detroit Poor ? An Amenity-Based Theory", in *European Economic Review*, n°43, 1999, pp.91-107).

1977

M.J. BERTRAND, op.cit., p.170.

fréquentation des cœurs de ville. Le plus souvent, elles tendent néanmoins à demeurer raisonnables, et ce en dépit même des offres alternatives d'accessibilité de masse qui peuvent être proposées ; il est vrai qu'il faut d'abord se sentir fort pour déroger aux principes généraux d'accessibilité qui structurent aujourd'hui le champ urbain autour de l'automobile.

D'essences largement différentes, ces deux logiques peuvent néanmoins se concilier : certains habitent, d'autres fréquentent. « L'appropriation du cœur des villes fonctionne donc avec une nouvelle intensité et dans des dimensions géographiques élargies. Elle est symbolique pour ceux qui, simples usagers du cœur de la ville, ne font que parcourir certains itinéraires, n'en fréquentent que certains lieux ou équipement, s'y constituent des micro-territoires de rencontre et de sociabilité éphémère. Elle est réelle pour tous ceux qui investissent ou deviennent occupants des logements anciens ou nouveaux »¹⁹⁷⁸ au terme d'un processus largement sélectif. Dans les deux cas, de véritables possibilités de contestation de l'automobile comme mode de déplacement "roi" s'affirment. Cependant, elles épargnent généralement la voiture lorsqu'elle apparaît comme un outil à forte valeur ajoutée, à savoir plus particulièrement celle des résidents tentés par l'investissement dans le centre et celle des visiteurs qui viennent y chercher une consommation de prestige. De cette manière, les centres d'agglomération parviennent à rester au cœur des dynamiques de recomposition qui agitent les organisations urbaines, même si pour une part de plus en plus grande c'est au travers de fréquentations occasionnelles, consacrant d'une certaine façon le grand succès des journées du patrimoine.

9.3.3. Les genèses locales d'un territoire de l'automobile-contestée

Conclusion "exemplaire" sur l'importance de l'action territoriale pour contester le statut dominant acquis par l'automobile dans les déplacements urbains, cette ultime appréciation de la façon dont les résistances à l'automobile-reine s'inscrivent aujourd'hui dans les organisations urbaines locales nous conduit à dessiner les contours de ce que l'on peut considérer dans les champs urbains comme le territoire de l'automobile-contestée. Au-delà des modèles de villes plus ou moins théoriques et de la dynamique spécifique portée par les centres d'agglomération, il s'agit de synthétiser en quoi, avec quelle vigueur et selon quelles modalités, les agglomérations de Lyon, Lille et Stuttgart tendent à engager une contestation d'un territoire de l'automobile-reine qui les a fortement marquées de son empreinte ; et de se demander si nos trois agglomérations sont aujourd'hui à même de proposer des formes alternatives d'intégration de l'automobile aux espaces urbains, des formes échappant à la dépendance.

Le grand Lyon au cœur du Grand Lyon

Nous avons d'abord observé, dans l'espace urbain lyonnais, que la zone dense héritée n'axait plus prioritairement sa stratégie de développement sur une volonté de modernité à tout crin mais souscrivait davantage à une approche soucieuse de qualité des territoires. « Renouant avec une tradition quelque peu délaissée au cours des années 1960-1980, la

¹⁹⁷⁸ J. CHEVALIER, op.cit., p.13.

Communauté Urbaine et les communes ont beaucoup investi dans des opérations visant à améliorer le cadre de vie. Les effets de ces efforts sont particulièrement visibles dans le centre de Lyon, qui a été en quelque sorte mis en scène d'une façon quasi unanimement appréciée. »¹⁹⁷⁹ Cette politique qualitative s'est traduite dans la réhabilitation du bâti existant, dans l'animation culturelle et commerciale de la ville, dans le réaménagement des espaces publics ou encore dans quelques réalisations spectaculaires recherchant la paternité de grands noms de l'architecture¹⁹⁸⁰. Plus que tout, elle a constitué le signe et le signal du réinvestissement du centre de l'agglomération, en s'affirmant comme une proposition forte contribuant à rendre les formes urbaines denses plus attrayantes – plus "sexy" serait-on presque tenté de dire. La politique de déplacements n'a pas été tenue à l'écart de ce processus et a servi en quelque sorte de « fil rouge »¹⁹⁸¹ à la restructuration des quartiers existants : cette fonction a été illustrée par l'omniprésence des préoccupations relatives aux déplacements dans les orientations du Plan Presqu'île ; elle a été symbolisée par la renaissance d'un tramway conçu comme une véritable opération d'urbanisme ; elle s'est manifestée plus largement dans divers réaménagements de la voirie urbaine et d'espaces de mobilité moins organisés en fonction des automobilistes ; et même si elle ne s'est pas accompagnée d'une diminution de l'offre de stationnement automobile, elle a intégré la poussée de l'importance des préoccupations riveraines dans la différenciation des usages que cette offre de stationnement pouvait opérer. Ce faisant, les espaces centraux et péri-centraux de l'agglomération lyonnaise tendent aujourd'hui à présenter une distinction spatiale porteuse, à l'égard de l'automobile, d'une logique territoriale spécifique qui façonne une ville des vitesses variables s'efforçant de préserver la diversité de ses accessibilités.

Seulement, la circonscription spatiale de la contestation de l'automobile hypothèque pour l'instant les perspectives de développement plus large d'un territoire urbain porteur de cette logique. A cet égard, l'évolution de la première couronne d'urbanisation, cette zone intermédiaire intégrée à la zone agglomérée, apparaît comme un des enjeux majeurs pour l'avenir. Car, tandis que le développement urbain récent s'est fait « à saute-mouton par dessus les proches banlieues selon un processus de différenciation sociale de plus en plus complexe »¹⁹⁸², cette proche périphérie se révèle la plus à même d'offrir à un certain nombre de ménages une alternative à des capacités foncières plus lointaines porteuses d'une dépendance à l'automobile. « Une inflexion à la dynamique urbaine actuelle n'aura en effet lieu ni dans les villes centres, qui n'offrent que des potentiels de développement limités, ni dans le périurbain. Il est urgent de développer une troisième voie. »¹⁹⁸³ Pour ce faire, il s'agit de lutter contre la relégation sociale qui frappe une partie de la première couronne mais aussi contre sa déshérence et une structuration

¹⁹⁷⁹ M. BONNEVILLE, 1997, op.cit., p.155.

¹⁹⁸⁰ Daniel Buren pour le réaménagement de la place des Terreaux, Jean Nouvel pour la transformation de l'opéra, Renzo Piano pour la construction de la Cité Internationale...

¹⁹⁸¹ L'expression est de Marc Wiel.

¹⁹⁸² M. BONNEVILLE, 1997, op.cit., p.193.

territoriale associant une offre de traversée rapide par les flux automobiles à une desserte de seconde zone en transports collectifs. A l'inverse, il s'agit de faire de ces espaces d'urbanisation dense et continue une offre de localisation attractive, proposant une qualité résidentielle à un coût raisonnable et bénéficiant de bonnes conditions d'accessibilité en même temps que de possibilités de desserte concurrentielle par les transports collectifs. Or, si des axes lourds, notamment de tramway, commencent à desservir cette zone auparavant reliée de manière plutôt fruste au centre, on s'interroge encore sur la portée des dynamiques de renouvellement urbain qui y sont engagées et sur la capacité de cette ville suburbaine à s'affirmer concrètement comme « le lieu où les recommandations des PDU [prendront] tout leur sens. »¹⁹⁸⁴ Le Plan d'Occupation des Sols (POS) de l'agglomération lyonnaise révisé en 2001¹⁹⁸⁵ a certes cherché à s'inscrire dans cette logique de requalification de la première couronne, en affichant sa volonté de maîtriser l'étalement urbain, de privilégier la reconquête des sites déjà urbanisés et d'organiser un développement urbain offrant des espaces bâtis de qualité. Dans cette optique, il a procédé à une limitation des terrains constructibles là où il était en mesure de le faire, c'est-à-dire sur le territoire de la communauté urbaine.¹⁹⁸⁶ Seulement, à cette échelle, une telle restriction réglementaire peut se révéler contre-productive si elle ne s'accompagne par d'une intervention complémentaire des pouvoirs publics sur le marché foncier. Car, pour maîtriser le degré d'éparpillement de la périurbanisation, « il ne faut pas raréfier l'offre foncière disponible (par la planification) mais au contraire accroître sa disponibilité réelle en pesant sur les prix là où les collectivités veulent canaliser la périurbanisation. »¹⁹⁸⁷ A partir du moment où le POS organise une plus grande pénurie foncière sur le territoire du Grand Lyon, il devient encore plus capital d'agir sur les capacités d'accueil restantes, qu'elles procèdent d'une extension ou d'un renouvellement urbains, pour assurer leur mise sur le marché à un prix abordable. Faute de quoi, il y a fort à parier que la diffusion de l'urbanisation se poursuivra en dehors du périmètre communautaire, dans les espaces périurbains. L'objectif de compacité urbaine, qui sous-tend à Lyon le développement d'une contestation élargie du territoire de l'automobile-reine, implique donc pour être atteint une certaine maîtrise foncière de la part des collectivités. Or, la faiblesse de la politique foncière du Grand Lyon vient ici s'ajouter au « rôle du libéralisme qui place loin des collectivités l'un des éléments essentiels de toute politique : le sol. »¹⁹⁸⁸

¹⁹⁸³ V. KAUFMANN, C. JEMELIN, J.M. GUIDEZ, *Vers de nouvelles dynamiques urbaines écomobiles ? Paris, Lyon, Strasbourg, Aix-en-Provence*, Rapport de recherche 148, mars 2000, p.158.

¹⁹⁸⁴ *ibid.*, p.159.

¹⁹⁸⁵ même s'il a été annulé depuis à deux reprises par le tribunal administratif, ce qui a entraîné un retour au précédent POS en attendant l'adoption du futur Plan Local d'Urbanisme.

¹⁹⁸⁶ Pour maîtriser l'étalement urbain et préserver l'environnement naturel dans le Grand Lyon, le POS de 2001 prévoyait le rétrozonage de quelques 1.000 hectares de friches et terres agricoles, avec leur classement non plus en secteurs urbanisables mais en zones NC.

¹⁹⁸⁷ M. WIEL, 2002, *op.cit.*, p.54.

Les nouveaux instruments de relance de la planification urbaine, que sont le Schéma de COhérence Territoriale (SCOT) et le Plan Local d'Urbanisme (PLU), seront alors jugés en partie par rapport à leur capacité à répondre à cet enjeu. Le SCOT notamment fait aujourd'hui l'objet de multiples curiosités à cet égard. Sera-t-il capable de mieux articuler urbanisme et déplacements, en favorisant une urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs et en assurant plus particulièrement le développement urbain d'une première couronne qui tend à voir sa desserte en transports publics s'améliorer sensiblement ? Son territoire d'action est-il suffisamment étendu dans l'aire urbaine lyonnaise pour contrôler les dynamiques d'urbanisation et faire valoir les avantages des espaces de régénération urbaine au détriment de nouvelles extensions périurbaines ? Et saura-t-il échapper à la prégnance du modèle monocentrique lyonnais pour promouvoir une structuration du développement périphérique autour de centralités secondaires structurées et offrant moins de prise à l'automobile ? De la réponse positive à ces questions dépendra certainement la portée future d'une dynamique territoriale moins favorable à la voiture. A défaut, Lyon devra se contenter d'une contestation axée sur un espace restreint et distinctif, une contestation fortement chargée symboliquement mais encore limitée, qui maintient du fait des dynamiques urbaines de plus en plus de ménages en situation de dépendance automobile.

La conurbation lilloise et ses beffrois

De toute évidence, il apparaît que l'agglomération lilloise n'a pas développé de territoire de contestation de l'automobile qui dispose du même dynamisme et du même impact qu'à Lyon. Une des raisons essentielles à cela peut être trouvée dans une structure urbaine offrant une moindre concentration spatiale, de moindres densités et une plus grande dispersion du pouvoir attractif des zones centrales. D'une certaine façon, l'automobile a ainsi déniché dans la conurbation lilloise un terrain de jeu à sa main, un peu à l'image du règne qu'elle a assis dans certaines agglomérations plus petites. D'autant que la métropole du Nord présente la particularité de n'avoir pas accompagné sa croissance démographique, économique et spatiale d'une expansion et d'une densification de son centre. Compte tenu de la taille de l'agglomération qu'il polarise, le centre lillois demeure donc un centre exigü, support d'accumulations qui ne suscitent pas de contraintes territoriales aussi fortes qu'à Lyon par exemple : non seulement l'automobile n'a pas à irriguer des espaces centraux aux fortes concentrations verticales mais elle dispose souvent pour cela de place au sol qui ne lui est pas trop comptée ; d'ailleurs, le centre lillois, néanmoins soucieux d'affirmer sa force d'attraction sur son agglomération, n'hésite guère à renforcer son accessibilité automobile vis-à-vis des territoires extérieurs. Outre l'éparpillement des densités, l'héritage urbain de la conurbation est enfin caractérisé par des organisations industrielles de proximité constituées sur le modèle de la ville-usine. Or, la pertinence de ce modèle d'organisation de l'espace a volé en éclats avec la crise économique et la désindustrialisation. Dans la lutte de succession qui s'est engagée, l'attractivité économique de la métropole s'est rapidement imposée comme un enjeu prioritaire et a suscité le façonnage d'un espace métropolitain structuré par la mobilité, d'une conurbation où les échanges deviennent déterminants parce que potentiellement

¹⁹⁸⁸ C. MONTES, *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon*, Lyon, Géocarrefour, 2003, p.224.

créateurs de consistances territoriales. Du défaut de "synapses" a émergé le souci de désenclavement des espaces hérités et de développement d'espaces iso-accessibles. Pour assurer la mise en relation des espaces métropolitains, l'automobile s'est alors imposée comme une évidence, comme une aubaine autant que comme une dépendance contre laquelle il apparaissait vain de lutter. L'entrée symbolique dans la modernité économique s'est donc accompagnée de l'inscription territoriale de nouvelles offres de vitesse, supplétives aux anciennes proximités devenues obsolètes : offre de vitesse en transports collectifs entre les centralités de l'agglomération mais également offre de vitesse automobile pour irriguer l'ensemble des espaces métropolitains ; la première assurant davantage une symbolique d'unité de la métropole et la seconde sa concrétisation. C'est pourquoi, dans cette ville des densités éclatées qui est aussi une ville des vitesses diffuses, la contestation de l'automobile apparaît encore comme une logique territoriale presque anachronique. Si elle n'en est pas moins parfois amorcée, les enjeux qui la sous-tendent apparaissent souvent insuffisants pour la soutenir véritablement.

Pour autant, d'autres modèles d'organisation de l'espace tendent à s'affirmer dans l'agglomération lilloise : des modèles de métropole solidaire et durable. Ils s'articulent d'abord autour de la politique de ville renouvelée. Notion apparue précocement à Lille, en 1991 au cours des débats sur la révision du schéma directeur¹⁹⁸⁹, la ville renouvelée est une forme de géographie prioritaire, qui entend favoriser les investissements et concentrer les interventions publiques dans les territoires les plus pénalisés, pour apporter des réponses concrètes à leur dégradation économique, sociale et urbaine. Elle concerne aujourd'hui plus de vingt communes regroupant un tiers de la population de l'agglomération et vise à redonner de la valeur à divers quartiers, qu'il s'agisse de quartiers d'habitat social, de quartiers anciens dégradés ou encore de quartiers mêlant habitat ouvrier et friches industrielles. Porteuse d'une restauration de l'attractivité des territoires urbanisés dans une perspective de développement solidaire de l'agglomération, cette politique a ensuite été intégrée dans la dernière mouture du schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, adopté en 2002. Parallèlement à une « gestion économe » de l'extension de l'agglomération en périphérie, ce schéma directeur prévoit désormais d'orienter les deux tiers de l'effort de construction dans le tissu urbain existant et notamment dans les territoires de la ville renouvelée. Établissant dans le même temps un « bilan en demi-teinte » de la politique des déplacements de ces trente dernières années, il imagine « un nouveau scénario pour les déplacements en 2015 » moins favorable à l'automobile.

Malgré l'émergence de ces modèles alternatifs et les bonnes volontés affichées, il demeure que l'on peine à voir poindre, au niveau de la dynamique du territoire de l'automobile, les logiques et les sites contestataires. Ces doutes persistants poussent à formuler des questions aux réponses forcément embarrassantes : comment imprégner le tissu urbain d'éléments territoriaux de contestation de l'automobile quand les enjeux d'agglomération demeurent au quotidien un peu lointains pour des espaces habitués à une certaine autonomie de fonctionnement ; quand l'accessibilité des centres n'est pas réellement mise en péril par des orientations mettant l'accent sur leur desserte massive

¹⁹⁸⁹ Le terme est alors choisi par analogie avec celui de ville nouvelle.

par l'automobile ; quand la forte proportion de maisons individuelles dans l'agglomération s'affirme comme une constante des centres aux périphéries, avec une diversité des cadres de vie et un éclatement de l'offre résidentielle « que peu de métropoles possèdent »¹⁹⁹⁰ ; et quand l'agglomération lilloise continue à essayer sa périurbanisation pour engendrer un éparpillement périurbain qui, à l'image d'un morcellement communal spécifique, apparaît selon Marc Wiel comme une singularité française en Europe ?

Stuttgart, une ville allemande

Stuttgart reprend enfin à son compte nombre d'éléments de contestation propres aux agglomérations allemandes. Elle s'affirme ainsi comme une ville particulièrement dense, ce qu'elle doit pour partie au développement de formes variées d'habitat, notamment de types intermédiaires d'habitat individuel dense ou semi-collectif appréciés de la population.¹⁹⁹¹ Outre cette mise en valeur de la densité urbaine, elle se caractérise par la préservation d'équipements de proximité et d'une certaine mixité au sein des quartiers, avec l'ambition que ces derniers puissent constituer de petites unités de vie fonctionnelles et de voisinage au sein de l'espace urbain. Enfin, elle accorde une attention et un soin particulier à ses espaces publics, dont l'aménagement et la qualité apparaissent comme une offre de confort urbain à l'origine d'une « atmosphère d'usage (...) déstressée »¹⁹⁹². Ces différents éléments, qui participent tous à l'organisation d'une ville des courtes distances, apparaissent d'abord importants sur le plan de la qualité de vie. Ils constituent à ce titre autant de facteurs contribuant à faire des zones urbaines denses des lieux de résidence recherchés, y compris pour des ménages avec enfants. Mais l'attrait qu'ils exercent est également relatif à une proposition territoriale qui permet par exemple de dispenser ces ménages d'acheter une seconde voiture ou d'effectuer de longs trajets pour emmener leurs enfants à l'école. Ces tendances suscitent des besoins de proximité, qui contribuent à la diffusion d'une philosophie d'aménagement tendant à contester le statut dominant de l'automobile. Il en ressort notamment une hiérarchisation du réseau de voirie qui est envisagée comme une mesure d'environnement urbain ou encore une modération de la circulation qui cherche à conforter la valeur résidentielle des espaces urbains. Cette dynamique territoriale présente alors l'intérêt de ne pas s'attacher exclusivement au centre d'agglomération mais de pouvoir se diffuser dans différents quartiers. De plus, la contestation dont elle se révèle porteuse vise non seulement à organiser la diversification des modes de déplacements mais également leur cohabitation. Dès lors, l'élargissement tous azimuts de cette contestation stimule le développement d'un modèle urbain qui s'éloigne de la ville de l'automobile pour se rapprocher d'une ville des moindres vitesses.

¹⁹⁹⁰ Syndicat Mixte du Schéma Directeur de Lille Métropole, 2002, op.cit., p.179.

¹⁹⁹¹ En Allemagne, « plus de 60% de la population allemande habite en effet dans un bâtiment comprenant plusieurs logements, contre seulement 40% en France » (in M. WIEL, *La transition urbaine*, Mardaga, Sprimont, 1999, p.34). De plus, Stuttgart constitue la première des grandes villes allemandes en termes de densité de population rapportée à la surface bâtie.

¹⁹⁹² F. LAISNEY, op.cit., p.44.

La réputation de Stuttgart, en tant que ville de la construction automobile devenue ville de l'automobile, est-elle donc usurpée ? Certainement pas si l'on considère l'importance persistante accordée à l'accessibilité automobile et l'empreinte laissée par ses infrastructures dans le paysage urbain : avec 29% de la surface communale bâtie dédiée aux déplacements, dont les deux tiers à l'automobile¹⁹⁹³, Stuttgart apparaît en effet comme une des grandes villes allemandes présentant les taux les plus élevés¹⁹⁹⁴. De même, l'évolution de la motorisation des ménages ainsi que le processus de suburbanisation à l'œuvre dans l'agglomération stuttgartoise, où la ville-centre voit progressivement se restreindre son poids relatif en termes de population et d'emploi, ne laissent *a priori* pas augurer d'une dynamique territoriale défavorable à l'automobile. En revanche, outre les éléments précités, plusieurs facteurs contribuent à esquisser une dépendance automobile maîtrisée. Ces facteurs sont liés à l'organisation spatiale de la métropole souabe. Ils tiennent d'abord à une croissance de l'agglomération qui se fait en s'efforçant de brider l'éparpillement de l'urbanisation : dans un contexte national de faible potentiel d'expansion urbaine, l'émiettement périurbain reste limité par un faible morcellement communal et par un contrôle de l'occupation de l'espace par les collectivités tendant à canaliser l'urbanisation, à considérer dérogatoire toute nouvelle construction sur des espaces non urbanisés et à protéger les espaces naturels et agricoles ; donnant l'exemple, la commune de Stuttgart, dont la moitié de la surface n'est pas urbanisée, cherche d'ailleurs à privilégier sa compacité urbaine et a pour cela fusionné symboliquement ses services de planification et de renouvellement urbains. Ces facteurs relèvent ensuite de la volonté d'organiser une concentration urbaine décentralisée, qui se manifeste ici de manière assez exceptionnelle¹⁹⁹⁵ : le Land du Bade Wurtemberg joue un rôle modérateur de la puissance de Stuttgart et de sa centralité, en maintenant une concurrence entre les villes et en soutenant l'affirmation de centres secondaires destinés à maintenir l'équilibre de l'armature urbaine, selon des principes d'aménagement du territoire à la fois hiérarchique et polynucléaire. Pour beaucoup, ce modèle de villes compactes et fonctionnelles intégrés dans une région polycentrique est paré de nombreuses vertus : « *a "multicentered" approach to the design of cities can encourage growth without overburdening the infrastructure in one small portion of an urban area, increase densities without sacrificing neighborhoods, and promote alternate transportation systems without sacrificing personal mobility* »¹⁹⁹⁶ ; il apparaît aussi naturellement complémentaire de la volonté de polariser la croissance urbaine et de structurer le développement urbain périphérique.

En fin de compte, si l'organisation spatiale de l'agglomération stuttgartoise offre de

¹⁹⁹³ Ce décompte intègre les infrastructures routières et le stationnement de surface.

¹⁹⁹⁴ simplement précédée par Francfort et Nuremberg.

¹⁹⁹⁵ contrairement à ce qui se passe par exemple chez sa voisine d'Allemagne du sud, Munich.

¹⁹⁹⁶ B. MYERS, J. DALE, "Designing in car-oriented cities : an argument for episodic urban congestion", in M. Wachs, M. Crawford (Ed.), *The car and the city, The automobile, the built environment and daily urban life*, Ann Arbor, Mich. The University of Michigan Press, 1992, p.254.

réelles opportunités de contestation de l'automobile, celles-ci ne se concrétisent pas sans peine. En effet, le modèle polycentrique d'urbanisation demeure un modèle exigeant en matière de transports. L'intensité des échanges qu'il suscite fait des conditions de mobilité de centre à centre un élément stratégique de son efficacité et s'accompagne de besoins en liaisons fortes et rapides. Les lieux centraux tendent alors à développer des stratégies d'accroissement global de leur accessibilité, qui reposent sur une offre performante de transports publics mais aussi sur la poursuite des progrès de desserte automobile ; d'où la prégnance toujours patente du territoire de l'automobile dans un centre d'agglomération concentré sur ses fonctions métropolitaines.¹⁹⁹⁷ La concurrence spatiale, qui règne en maître dans l'aire métropolitaine multipolarisée, induit donc des préoccupations fonctionnelles, relatives notamment aux activités commerciales et économiques, qui freinent la concrétisation d'un territoire de l'automobile-contestée. Pour pallier aux effets néfastes de cette compétition spatiale, une nouvelle institution de régulation a vu le jour. Le *Verband Region Stuttgart* doit permettre de mieux coordonner les dynamiques locales à l'échelle de la région urbaine. Il doit également établir un « nouvel ordre régional qui permette de développer des infrastructures de qualité. »¹⁹⁹⁸ Mais sa capacité à amplifier la contestation de l'automobile dépendra avant tout de sa faculté à faire émerger des modèles de référence communs à l'urbanisme et aux déplacements, favorisant l'intégration de ces deux champs et le ralliement à des logiques d'action qui puissent se décliner à toutes les échelles.

□

Même si elle n'a rien d'évident, la nécessité d'une action territoriale pour lutter contre le règne incontestable de l'automobile dans les agglomérations urbaines nous paraît indéniable. La nécessité d'intervenir sur l'espace urbain, ses structures, ses organisations pour limiter les phénomènes de dépendance automobile ressortent en effet nettement de nos analyses portant sur les modèles d'urbanisation théoriques, sur les centres d'agglomération et sur les configurations générales proposées à Lyon, Lille ou Stuttgart. C'est pourquoi l'engagement d'une logique territoriale alternative à celle de l'automobile-reine nous semble un passage obligé pour promouvoir une contestation porteuse d'une offre de déplacements diversifiée mais aussi d'une urbanité spécifique.

Derrière la production d'un territoire urbain de l'automobile-contestée se cache néanmoins divers enjeux, qui ne sont pas forcément convergents. Cela nous invite encore une fois à sortir d'une vision simpliste, qui conférerait aux techniques un rôle autonome. Avant toute chose, les techniques sont des objets sociaux qui ne se développent ou ne s'altèrent « que parce qu'elles sont en phase [ou non] avec des dynamiques sociétales et

¹⁹⁹⁷ Il faut néanmoins relativiser le côté spectaculaire des infrastructures dédiés à l'automobile dans le centre-ville en tenant compte de leur concentration. En effet, si on élargit le champ d'observation à l'ensemble de la commune de Stuttgart, on constate que les surfaces affectées aux déplacements demeurent raisonnables pour le nombre d'habitants qu'elles desservent : avec 51 m² par personne, Stuttgart se situe même parmi les grandes villes allemandes qui présentent les consommations d'espace pour les déplacements les plus faibles.

¹⁹⁹⁸ S. BIAREZ, "Politiques publiques et transports urbains : comparaison européennes", in J.C. Nemery, S. Wachter (dir.), op.cit., p.181.

avec des jeux et enjeux d'acteurs. »¹⁹⁹⁹ Leur action et leur efficacité dépendent donc de leur adhérence aux évolutions sociétales. Or, il apparaît aujourd'hui que certains enjeux purement économiques poussent à la persistance de la domination de l'automobile, tandis que des enjeux environnementaux invitent à une contestation de la place de la voiture dans les comportements de mobilité. A chacun de ces enjeux correspond une structure d'intérêts qui cherche à se faire valoir dans le champ des déplacements. Mais surtout, les rapports de force ainsi instaurés, en se manifestant plus largement dans le champ urbain, apparaissent porteurs d'un véritable choix de société. « Encore convient-il d'être prudent quand on parle de choix social. En effet, rien ne prouve qu'une société localisée décide en toute connaissance de cause (qui ? quoi ? comment ?), à un moment quelconque de son histoire, de s'engager dans telle ou telle voie de développement. La double construction conjointe de l'économie et de l'espace social résulte sans doute d'une lente accumulation de concours de circonstances. Au cours d'une longue durée, sujette à de fiévreuses accélérations, la combinaison de facteurs idéologiques et culturels, d'événements politiques, d'effets géographiques, de rapports sociaux variés, forge un système socio-spatial plus ou moins efficace, en regard du légitime désir de bien-être des groupes qui le façonnent. »²⁰⁰⁰ Tout en conservant donc au champ urbain son statut d'espace de jeu et d'espace en jeu, la contestation de l'automobile constitue cependant une question qui traite des valeurs qu'une société a la volonté d'exprimer ainsi que des préférences sociales qu'elle désire affirmer dans ses politiques. En France comme en Allemagne d'ailleurs, elle s'inscrit résolument dans des préoccupations écologiques, de défense de l'environnement et de qualité de vie. Pour autant, au niveau des politiques publiques, elle n'a pas rompu avec un autre registre, contradictoire, maintenant qu'il n'est pas « question de brider le fer de lance exportateur de l'économie nationale, qui plus est vitrine sociale et technologique du pays, pas plus que de se mettre en travers de l'envie de voiture, la mieux partagée qui soit. »²⁰⁰¹ Bref, par le biais de cette dialectique émergente, « l'automobile est devenue, depuis environ trente ans, progressivement, insidieusement, ce que l'on pourrait appeler avec Loren Lomaski, un *mal public* – en anglais cette expression serait plus claire car elle s'oppose plus nettement à "bien public" »²⁰⁰² – ; mais un « mal public » qui continue de se répandre et qui rend extraordinairement complexe toute action visant à limiter son usage.

Dans ce contexte, la question des moyens à la disposition des politiques de contestation n'a rien de subalterne et apparaît au contraire essentielle. D'autant qu'elle s'avère étroitement liée à la portée des politiques menées. Ce qui ressort de notre analyse est d'abord l'intérêt de développer des logiques de réponses à des demandes de déplacements, pas forcément automobiles, plutôt que des logiques d'offre. Les moyens les plus contestataires consistent alors à combiner, vis-à-vis de l'automobile, restriction et

¹⁹⁹⁹ F. ASCHER, "Une hospitalité signifiante", in Les Cahiers de médiologie, op.cit., p.187.

²⁰⁰⁰ G. DI MEO, 1998, op.cit., p.28.

²⁰⁰¹ J. REILLER, "Une dynamique de l'ambivalence", in Les Cahiers de médiologie, op.cit., p.156.

²⁰⁰² M. GUILLAUME, "Paradoxes", in Les Cahiers de médiologie, op.cit., p.20.

dissuasion pour réguler des systèmes de déplacements donnant la priorité aux territorialités sur les circulations. Ensuite, du fait de l'absence d'autonomie du marché des déplacements par rapport au fait urbain, les réponses aux problèmes de mobilité doivent, pour être porteuses d'une réelle contestation de l'automobile, s'inscrire dans une action territoriale plus globale. Alors que le territoire de l'automobile-reine procède d'un jeu des organisations socio-spatiales sur la mobilité pour susciter une demande automobile, il apparaît nécessaire de lutter avec les mêmes armes pour dessiner un territoire de l'automobile-contestée. Les principes d'une telle politique n'ont rien de bien original et sont des plus connus : densité, usage économe des sols, mixité, qualité des espaces de proximité... Ils obligent toutefois à considérer l'utilisation des sols comme l'instrument d'une politique plutôt que comme une fatalité. Ce faisant, ils vont à l'encontre d'orientations sociétales favorables à des organisations urbaines combinant liberté de circulation et libéralisation du secteur foncier. Or, à l'évidence, remettre en cause ces orientations libérales du système social, préférant réguler la croissance urbaine en facilitant les déplacements plutôt qu'en maîtrisant le foncier, ne peut aujourd'hui se faire sans mal, surtout en France où le manque de maîtrise foncière des collectivités est patent. D'autant qu'avec l'éclatement des organisations urbaines consécutif à la diffusion de l'automobilité, cette remise en cause doit désormais s'opérer à une échelle géographique élargie, si elle souhaite s'assurer une maîtrise franche de la dépendance automobile. A défaut, la contestation semble destinée à demeurer limitée dans son ampleur comme dans sa portée : un peu « comme dans l'histoire du fou qui cherche ses clés sous le lampadaire, parce que là seulement on y voit clair »²⁰⁰³, l'essentiel des politiques privilégiera des interventions au centre des villes, alors que l'essentiel des problèmes trouve ses origines bien au-delà.

Conclusion de troisième partie

Dans nos cités européennes, il ne fait guère de doute que *la domination de l'automobile demeure aujourd'hui encore contestée* par plusieurs aspects. Au-delà de cette évidence qu'il n'est jamais inutile de rappeler, il était alors intéressant d'apprécier les logiques de cette contestation apparente, en même temps que les dynamiques dont elle se révèle réellement porteuse.

A cet égard, il apparaît que la contestation découle d'abord des abus de pouvoir de l'automobile devenue reine. Ainsi, « dans des pays comme la France, l'Allemagne, la Grande-Bretagne, l'opposition la plus virulente apparaît à la fin des années 60, lorsque la motorisation devient majoritaire. »²⁰⁰⁴ Même si ce mode de transport n'a jamais été épargné par les critiques, ces dernières se cristallisent au cours des décennies suivantes autour de diverses thématiques : disponibilité des réserves énergétiques, sécurité des déplacements, défense de l'environnement voire questionnement naissant sur la

²⁰⁰³ J.M. OFFNER, 1996, op.cit., p.48.

²⁰⁰⁴ G. DUPUY, 1995a, op.cit., p.43.

durabilité de notre mode de développement. Mais, devant les prétentions omnipotentes de l'automobile, il s'agit également de savoir très prosaïquement quelle place relative accorder aux différents moyens de déplacement. En cela, la contestation de l'automobile s'accroche à des préoccupations multimodales qui demeurent communes à l'ensemble de la population – tout le monde est au moins piéton à certains moments, y compris l'automobiliste le plus exclusif... alors même que tout le monde n'est pas automobiliste. Elle s'attache donc à la persistance d'une demande de déplacements alternative pour engager des actions concrètes permettant de la satisfaire au moins partiellement. Cela vaut pour des modes menacés, à la recherche d'une amélioration de leurs conditions d'utilisation ou d'un renforcement de la possibilité de les pratiquer ; la marche nous semble faire partie de ceux-là. Cela vaut pour des modes en voie d'extinction, à la survie desquels des aménagements territoriaux paraissent nécessaires ; le vélo peut rentrer dans cette catégorie. Cela vaut même pour des modes qu'on croyait classés dans les espèces disparus mais qui présentent le mérite de disposer d'une faculté naturelle à résister à la submersion territoriale de l'automobile ; c'est le cas du tramway, qui a retrouvé une seconde jeunesse en réapparaissant dans les villes françaises pour les mêmes raisons qu'il avait disparu. Cette ultime tendance est d'autant plus étonnante que la théorie des champs nous porte à croire que plus un mode conserve une présence dans le champ des déplacements, plus l'attention qu'on lui accorde est vivace : de sa position initiale dans le champ dépend normalement l'intérêt qu'il suscite aux yeux des agents. Simplement, si ce n'est pas toujours le cas, c'est moins par dérogation aux lois générales de fonctionnement des champs que parce que le champ des déplacements apparaît fortement soumis à des enjeux extérieurs qui le dépassent. Ainsi, « en peuplant les espaces économiques métropolitains, la métropolisation développe la demande de transports publics, d'autant plus que le transport public n'est plus seulement un objet à usage interne, mais également un outil de valorisation externe et une vitrine dans la concurrence mondiale. »²⁰⁰⁵ Or, à l'évidence, ce processus a constitué un des moteurs de la renaissance du tramway. Quoi qu'il en soit, dans l'optique proprement dite de la contestation de l'automobile, l'important demeure que cette renaissance s'inscrive finalement dans *une nouvelle proposition territoriale*, où l'urbanité et les aménités urbaines reprennent le dessus sur une accessibilité automobile généralisée portée par la constitution d'un territoire spécialisé.

Il s'ensuit que la logique de contestation procède également d'une volonté de *rompre avec la généralisation de l'accessibilité automobile à tout prix et à toute vitesse*. Pour autant, cette volonté ne s'applique pas à tous les espaces. Elle se manifeste en priorité là où la massification des flux automobiles pose des problèmes inextricables, là où elle ne se justifie pas, comme dans les espaces à vocation purement résidentielle par exemple, ou encore là où la qualité de l'espace urbain peut primer et pousser à d'autres traitements. Dans l'affirmation de cette logique contestataire, le stationnement joue un rôle clé dans la mesure où il constitue un des éléments prépondérants de l'accessibilité automobile. En effet, en assurant des dessertes de porte à porte, il participe à la position de force acquise par l'automobile dans le champ des déplacements et à un choix modal qui découle souvent tout simplement de la possibilité d'utiliser sa voiture. L'enquête

²⁰⁰⁵ G.F. DUMONT, "Transports urbains et espace économique", in *Nouveaux espaces et systèmes urbains*, op.cit., p.388.

transports réalisée en France en 1994 a ainsi mis en évidence l'importance spécifique du stationnement au lieu de travail dans la mobilité des pendulaires : dans les grandes agglomérations, 75% des actifs qui disposent d'une place de stationnement privé à leur destination utilisent leur voiture pour aller travailler alors que, dans le cas contraire, ils ne sont plus que 40%. D'ailleurs, comme le rappellent non sans humour Jean-Marie Guidez et Vincent Kaufmann, « même en Suisse, lorsque les places de stationnement sur le lieu de travail sont gratuites, tout le monde prend sa voiture. »²⁰⁰⁶ Dans ces conditions, il est logique que le stationnement tende à être utilisé comme un instrument de contestation de l'automobile. D'autant qu'il permet de réguler l'accessibilité non pas de manière indifférenciée, sans souci pour les fonctions urbaines auxquelles il s'accroche, mais en distinguant les usagers de la voiture de même que les usages de l'espace. Outil privilégié de régulation des déplacements motorisés, à condition d'être investi comme tel par les collectivités, il confère alors à la contestation un contenu plus explicitement sélectif, qui la rend susceptible de décourager certains automobilistes mais aussi d'assurer de meilleures conditions d'accueil à d'autres usagers de la voiture. Pour l'heure, le stationnement, quand il a accédé à cette fonction de régulation, l'a uniquement fait dans les centres urbains, là où les conflits d'usages sont le plus exacerbés. Il tend généralement à y dessiner des politiques contestataires qui s'attachent prioritairement, mais pas forcément exclusivement, à la défense des intérêts riverains des résidents et des commerçants. Il doit désormais faire la preuve de sa capacité à renforcer et à élargir cette contestation, ainsi que de sa faculté à se détourner du pacte contradictoire qu'il assure encore entre deux niveaux de politique : « l'un macro-spatial et favorable à l'automobile, l'autre micro-spatial et favorable aux transports collectifs. »²⁰⁰⁷ Cela ne peut passer que par un renforcement de son action dissuasive et par un élargissement spatial de la modération qu'il est capable de susciter en matière d'accessibilité automobile.

Car, pour l'heure, le *territoire de l'automobile-contestée* s'incarne prioritairement, si ce n'est exclusivement, dans quelques parties distinctives de l'espace urbain. Ces parties, ce sont celles qui ont gardé une mémoire de la structure du champ urbain antérieure à l'ère de l'automobile de masse. Ce sont des espaces qui ont offert une résistance à l'extension spatiale du territoire de l'automobile-reine, même s'ils se sont partiellement adaptés ou s'ils ont été "bricolés" pour l'accueillir. Ce sont des espaces hérités, denses, associant diverses fonctions urbaines et qui se placent aujourd'hui au centre des organisations métropolitaines. Ils se distinguent par un cadre urbain ancien, aux transformations lentes et support d'accumulations de toutes sortes, sociales, économiques, culturelles et symboliques. Les héritages qu'ils accumulent assurent alors une forte présence du passé de la relation structurale du champ urbain, suscitant diverses formes d'inertie et empêchant l'affirmation d'une dynamique territoriale endogène favorable à l'automobile. A première vue, la contestation de l'automobile revient donc surtout à « préserver un espace de centralité auquel on reconnaît toutes les valeurs »²⁰⁰⁸, d'autant qu'il assume

²⁰⁰⁶ M.A. MAIRE, "Politiques urbaines et automobilité : le regard des chercheurs", in *Urbanisme*, Hors série n°12, avril 1999, p.58.

²⁰⁰⁷ A. BIEBER, M.H. MASSOT, 1991, op.cit., p.3.

²⁰⁰⁸ G. DUPUY, 1995, op.cit., p.55.

également une fonction identitaire. Mais elle ne procède pas uniquement d'une survivance et supporte une dynamique territoriale qui développe des stratégies pas toujours orthodoxes au sein du champ des déplacements ainsi qu'un *processus de distinction au sein du champ urbain*.

Contrairement à ce que l'on aurait pu croire à l'origine de la constitution d'un territoire urbain pour l'automobile, le processus qui anime aujourd'hui la dynamique territoriale de l'automobile-contestée repose largement sur des mécanismes distinctifs de valorisation. Quant elles s'engagent effectivement, les politiques de contestation apparaissent ainsi étroitement liées à une production de valeur et à son inscription dans l'espace. C'est d'ailleurs en grande partie en cela qu'elles s'attachent à un centre, dépositaire d'un capital accumulé en constante recomposition. En effet, des formes urbaines héritées a commencé à émerger un lieu théorique de centralité « désormais plus soucieux de la "qualité" de ses activités et de ses habitants que de leur seule quantité. »²⁰⁰⁹ En demeurant « le lieu fort des pouvoirs, des pressions foncières et économiques, des spéculations multiples »²⁰¹⁰ ainsi que d'une certaine concentration de flux par nature créatrice de richesses, le centre d'agglomération continue de s'affirmer dans l'archipel urbain comme un espace de valorisation : valorisation liée à une rareté foncière qui, dans un univers de concurrence, pousse à des logiques d'accumulation, dès lors que les agents les mieux pourvus en capital trouvent intérêt à valoriser ce qui est le plus rare et auquel seuls ils peuvent accéder grâce à leur dotation en capital²⁰¹¹ ; valorisation également liée à une logique patrimoniale, qui cherche à protéger les possessions immobilières héritées en même temps qu'un patrimoine urbain symbolique commun. Du point de vue des déplacements, ces processus de valorisation contribuent à l'affirmation d'une dynamique territoriale spécifique. Cette dernière se concrétise notamment par des investissements en transports collectifs, qui agissent « puissamment, dans un deuxième temps, pour maintenir les fortes rentes foncières des zones centrales. »²⁰¹² En combinant des aménagements de qualité à une certaine sélection des flux automobiles, elle concourt également à limiter les menaces directes qu'un envahissement incontrôlé de l'automobile fait peser sur les valeurs spatiales du centre. Derrière la volonté de préserver le cœur des agglomérations des dynamiques territoriales propres à l'automobile-reine, il s'agit bien de « donner un coup de main au marché foncier dans sa défense des patrimoines immobiliers centraux ou, si l'on préfère une vision plus humaniste, de défendre la civilisation urbaine. »²⁰¹³ D'ailleurs, l'essence même de la contestation de l'automobile ne

²⁰⁰⁹ A. REYNAUD, "Centre et périphérie", in A. BAILLY, R. FERRAS, D. PUMAIN (dir.), *Encyclopédie de géographie*, op.cit., p.591.

²⁰¹⁰ J.P. PEYON, in J. CHEVALIER, J.P. PEYON (dir.), op.cit., p.261.

²⁰¹¹ processus que François Asher décrit bien, en rappelant plus généralement que « la hausse des prix autour des nœuds d'interconnexion n'est pas, dans la moyenne et la longue durée, un facteur de déconcentration métropolitaine, mais est au contraire un facteur d'attraction des agents économiques et sociaux les plus puissants » (in F. ASHER, 1995, op.cit., p.75).

²⁰¹² A BIEBER, M.H. MASSOT, J.P. ORFEUIL, 1992, op.cit., p.62.

²⁰¹³ J.M. OFFNER, 1996, op.cit., p.47.

se révèle guère éloignée des principes d'une gestion patrimoniale : prise en compte du long terme, multiplicité des usages potentiels d'un même milieu, conflits d'acteurs et importance des valeurs non marchandes... Mais elle s'inscrit également dans une logique de gestion stratégique de la rareté : alors que l'automobile est devenue un bien largement répandu, l'accès automobile aux espaces centraux tend à demeurer un bien rare, invitant à l'engagement d'un processus d'accessibilité sélectif favorable aux éléments de plus-value et touchant autant les pratiques de mobilité que les ménages, les entreprises et les commerces. Au fil de ce processus de valorisation d'espaces somme toute restreints, les possibilités sociales d'accès à ces territoires de la contestation devraient donc apparaître beaucoup moins différenciées. Et, pour cela, il n'est pas nécessaire de recourir au péage urbain. La première tarification du droit à la ville est celle qui consiste à payer pour s'installer à travers le loyer ou le prix du sol – ce qu'Alain Lipietz a nommé, d'un terme plus générique, le « tribut foncier urbain »²⁰¹⁴. Dans un champ foncier régulé par le marché, les prix du sol constituent un élément déterminant de la logique sélective portée par la montée de la contestation de l'automobile. Ce sont eux qui organisent en périphérie la constitution de secteurs résidentiels socialement homogènes et ce sont également eux qui attisent l'appropriation des espaces centraux par les activités tertiaires les plus rentables et par les classes les plus aisées. C'est ainsi que s'est faite jusqu'à présent la résistance de certains espaces hérités au développement de la ville de l'automobile, en trouvant *des parades fondées sur une distinction spatiale mais aussi sociale*. Quant aux quartiers de la ville agglomérée qui ne s'engageront pas dans une dynamique de valorisation ou qui « tomberont en panne »²⁰¹⁵ de renouvellement urbain, ils s'exposeront à une dépréciation, qui les destina à être progressivement désertés ou relégués.

Apparemment hérétique au sein du champ urbain, la distinction proposée par les espaces centraux ne semble pas pour autant remettre formellement en cause les grands principes d'une *orthodoxie globale fondée sur l'automobile*, cet instrument de mobilité devenu vecteur d'abondance foncière et donc d'une nouvelle distribution des valeurs spatiales. D'ailleurs, c'est vraisemblablement aussi parce qu'elle autorise un desserrement des hommes et des activités que la diffusion massive de l'automobile permet d'organiser parallèlement la réservation de certains sols urbains. Ce faisant, il est possible de considérer le présent et d'envisager l'avenir selon deux angles différents. On peut penser que les centres d'agglomération tendent à développer un modèle territorial de lutte contre la dépendance automobile restreint et symbolique, qui tire avantage à l'être et qui, tout en gagnant en visibilité, demeure foncièrement impuissant à remettre en question l'extension de la ville invisible, territoire naturel de l'automobile. Mais on peut aussi estimer que les politiques menées dans les centres d'agglomération témoignent des possibilités de limiter l'extension du territoire de l'automobile-reine et que, s'il y a des doutes à exprimer, c'est avant tout sur l'intérêt qu'il y a à concentrer les actions de contestation de l'automobile dans une portion de l'archipel urbain aussi restreinte et symbolique, ce qui a pour effet d'accentuer la différenciation socio-spatiale résultant de telles actions.

²⁰¹⁴ cf. A. LIPIETZ, *Le tribut foncier urbain*, Maspero, Paris, 1979.

²⁰¹⁵ M. WIEL, 2002, op.cit., p.127.

Encore faudrait-il, pour que cette seconde hypothèse se confirme, que la dynamique qui anime le territoire de l'automobile-contestée ne se contente plus de stratégies de conciliation qui « n'amènent qu'à creuser un peu plus les contradictions entre l'attrait de l'automobile comme moyen de transport et la volonté de limiter son utilisation. »²⁰¹⁶ Par principe, le territoire de l'automobile développe une offre de vitesse et d'accessibilité dans l'espace urbain. Or, sa contestation se traduit souvent *a minima*, par l'organisation d'une ville des vitesses variables et par une offre d'accessibilités alternatives. Elle ne se résout encore qu'exceptionnellement à entreprendre une limitation de la vitesse à coût modéré et de l'accessibilité automobile de masse, c'est-à-dire une véritable lutte contre les tendances de fond présidant au développement du territoire de l'automobile-reine. Pour cela, une subversion plus vigoureuse des structures de plusieurs champs se révélerait en effet nécessaire. Elle obligerait à une augmentation substantielle du prix de l'essence. Elle exigerait de procéder à une large remise en cause de la vitesse des voitures particulières en milieu urbain. Elle imposerait des engagements visant à maîtriser le foncier plutôt qu'à faciliter les déplacements. Elle nécessiterait un meilleur contrôle des extensions urbaines et des formes urbaines produites. Elle réclamerait également des aménagements de l'espace offrant aux populations non motorisées des avantages similaires aux autres.²⁰¹⁷ Le tout envisagé, non pas comme autant de mesures distinctes les unes des autres, mais de manière coordonnée. A défaut, le risque est sans doute de voir les espaces agglomérés ballottés entre *Celebration* et le *Bronx*, tandis que parallèlement se poursuivra l'expansion périurbaine de la « *barbecue city* »²⁰¹⁸.

²⁰¹⁶ V. KAUFMANN, "Quand l'opinion publique révèle les limites de l'action publique", in *Transports Urbains*, n°104, juillet-septembre 2003, p.7.

²⁰¹⁷ Des chercheurs anglo-saxons ont ainsi développé le principe EANO (*Equal Advantage for Non-Ownership* ou Avantages Égaux pour les Non-Propriétaires), qui vise à ce que la planification et l'organisation des régions urbaines prêtent attention à offrir des avantages égaux aux populations qui ne possèdent pas de voiture par rapport aux ménages motorisés.

²⁰¹⁸ L'expression est de Marc Wiel.

Conclusion

« L'automobile dans la ville est un sujet qui fâche. Faites une réflexion lors d'une soirée, ou intervenez dans un colloque sur ce thème, et vous pouvez être sûr qu'une vive discussion sera lancée, que certains vous suivront au-delà de ce que vous pensez vous-même, tandis que d'autres vous mettront en cause avec vigueur, ayant perçu dans vos propos bien autre chose que ce que vous aviez cru exprimer. »²⁰¹⁹

Dans cette entreprise difficile, à laquelle de nombreux chercheurs se sont attelés et qui consiste à chercher à comprendre la place prise par l'automobile dans les pratiques de mobilité urbaine, nous nous sommes efforcés pour notre part de mettre en évidence toute l'importance de l'organisation spatiale des ensembles urbains. En travaillant à l'interface des pratiques socio-spatiales, des offres de mobilité et des formes de développement urbain, nous nous sommes alors attachés à étudier les caractéristiques et les dynamiques d'un espace socialisé favorable à l'usage de l'automobile. Cet espace socialisé, tel qu'il est approprié mais également tel qu'il est produit, renvoie à une notion qui fait florès depuis quelques années dans les sciences sociales, celle de territoire. A partir d'analyses appuyées sur l'étude des agglomérations de Lyon, Lille et Stuttgart, la thèse que nous avons voulu développer entendait donc *expliquer la place et le rôle de l'automobile dans les villes par la production au sein de l'espace ou du champ urbain d'un territoire pour ce moyen de transport*, c'est-à-dire d'un espace qui lui soit dévolu et qu'elle s'est appropriée.

La première hypothèse visant à étayer cette thèse consistait à postuler que les

²⁰¹⁹ F. ASCHER, "Une hospitalité signifiante", in *Les Cahiers de médiologie*, op.cit., p.185.

comportements des individus, aussi stratégiques et essentiels soient-ils, ne pouvaient être à eux seuls tenus responsables de l'emprise grandissante de l'automobile dans la mobilité urbaine. Pour mieux concevoir *comment l'automobile a pénétré dans la "cité" des individus* – c'est-à-dire dans la ville autant que dans la société –, il nous semblait important de souligner en quoi les choix individuels, de déplacement comme de localisation, découlaient de décisions ou de déterminants plus généraux. Ces influences, relatives notamment à la production d'un territoire urbain de l'automobile, nous paraissaient alors inviter les "usagers de la ville" à effectuer des choix de mobilité placés sous contraintes.

De cette première hypothèse découlait une deuxième, orientant l'approche du territoire urbain de l'automobile vers les mécanismes de sa production plutôt que vers sa dimension perçue par les citadins et vécue par les automobilistes. Il s'agissait avant tout d'établir *l'authenticité d'une production sociale d'un territoire de l'automobile, poussant à la domination de ce mode de transport et à son inscription durable en milieu urbain*. Générateur de facilités mais aussi de contraintes, ce territoire aurait vocation à s'adresser en priorité aux automobilistes mais il tendrait également à peser sur la vie des usagers des autres modes de déplacements. Il participerait ainsi à installer, dans la plus grande partie de l'espace urbain, un règne de l'automobile presque sans partage, au point même d'interroger sur les modalités de contrôle social auxquelles il resterait soumis.

Enfin, la troisième et dernière hypothèse venait nuancer la précédente. Elle visait en effet à introduire, dans une logique de production territoriale moins monolithique que présumée, une différenciation découlant de certaines résistances à l'avènement en cours d'un territoire de l'automobile-reine. Elle revenait plus particulièrement à conjecturer que ces résistances étaient porteuses d'*une proposition territoriale alternative, parvenant à contester la domination de l'automobile*. Attachée pour l'instant de manière relativement limitée à certains types d'espaces urbains, cette contestation se distinguerait par sa faculté à susciter des pratiques de mobilité moins favorables à l'automobile ou en tout cas à les rendre possibles. Elle tendrait alors à confirmer l'existence d'opportunités de modération de la place de l'automobile dans la mobilité et l'agencement urbains, susceptibles d'être diffusées à une échelle élargie ; la question du caractère réaliste ou utopique d'une telle perspective devant finalement permettre d'évaluer son aptitude à lutter, en milieu urbain, contre la dépendance automobile dont nos organisations socio-spatiales sont aujourd'hui largement porteuses.

L'automobile dans la cité des individus

Concernant notre première hypothèse, nos analyses ont confirmé à la fois la prégnance et la relativité des représentations individuelles – dont on connaît l'importance en matière de formation des comportements – dans la préférence accordée à l'automobile comme mode de déplacement urbain. Cela nous a amené à souligner le rôle déterminant joué par les structures extérieures aux individus dans la genèse des phénomènes de prédilection automobile : que ce soit par les structures sociales qui, en pesant sur les schèmes de

perception, les systèmes de préférences et les pratiques des agents sociaux²⁰²⁰, tendent à véhiculer une attirance collective des individus pour l'automobile ; ou que ce soit par les structures spatiales qui, en plaçant l'automobile au cœur des processus d'organisation et de recompositions urbaines, influent fortement sur les pratiques individuelles de mobilité. Cette double action des structures collectives permet alors d'accréditer l'idée d'un territoire urbain de l'automobile socialement produit avant d'être un objet d'appropriation pour les agents qui font le choix de ce mode de déplacement.

Bien sûr, de même qu'il est incontestable que l'automobile constitue un bien de plus en plus répandu, on ne peut qu'observer sa propension à s'affirmer de plus en plus comme un bien individuel plutôt que comme un équipement de la famille. La forte poussée de la multimotorisation des ménages en témoigne d'ailleurs. Surtout, « les années 50 ou 60 où la voiture était un moyen de se situer dans la hiérarchie sociale sont révolues. A ces valeurs se sont substituées d'autres valeurs comme la recherche d'autonomie ou la recherche d'un mode d'expression individuel... »²⁰²¹ L'indéniable intérêt exprimé pour ce moyen de transport tient ainsi clairement à ce qu'il représente et à ce qu'il autorise dans ce qui est devenu la société des individus. « En un mot, le cheminement de l'automobile permet de suivre à la trace la progression de l'individualisme de masse au cours de ce siècle. »²⁰²² Offrant flexibilité d'utilisation, indépendance et possibilité de mouvement autonome, l'automobile a accompagné l'émergence de l'individualité dans le social, en même temps qu'elle a accédé au rang de symbole de liberté individuelle. Sans en être à l'origine, elle est devenue une incarnation du processus historique d'individuation, qui a conduit les individus à se penser et à se représenter de plus en plus comme tels. En donnant à chacun le sentiment de pouvoir se fabriquer un mode de vie, elle s'est résolument affirmée comme un élément d'émancipation et d'affirmation de soi. Pourtant, au même titre que pour le processus d'individuation, le caractère objectif et collectif du mouvement de motorisation donne à voir toute l'ambivalence d'un phénomène que l'on se contente bien souvent d'expliquer par des raisons inhérentes à des préférences subjectives et individuelles.

De même, dans une société des individus où la réalité sociale paraît s'exprimer à travers des chaînes d'interdépendances individuelles de plus en plus complexes, la voiture particulière apparaît communément comme un outil nécessaire à l'organisation de territoires de vie particuliers. C'est particulièrement le cas dans un milieu urbain riche en opportunités auxquelles il semble capital de pouvoir accéder. En procurant potentiellement une capacité individuelle à saisir et à articuler ces opportunités, même lorsqu'elles sont offertes dans des sites divers et disjointes, l'automobile distille alors un sentiment de maîtrise de ce milieu urbain. Elle facilite également la constitution d'un réseau individué de relations personnelles, débarrassée des contraintes de proximité.

²⁰²⁰ En cela, nous souscrivons à la définition de Pierre Bourdieu, à savoir que « l'agent social, en tant qu'il est doté d'un habitus, est un *individuel collectif* ou un *collectif individualisé* » (in P. Bourdieu, 2000, op.cit., p.260).

²⁰²¹ D. LECOMTE, F. Enel, in , p. 23.

²⁰²² P. YONNET, in F. Enel, op.cit., p.46. L'ouvrage de Paul Yonnet, *Jeux, modes et masses*, comporte par ailleurs un chapitre entier consacré à la voiture.

Ainsi, elle paraît répondre moins à des besoins de mobilité qu'à des besoins particuliers et différenciés de mobilité. Avec l'automobile, « la liberté gagnée ou retrouvée de relier des lieux séparés se traduit concrètement pour telle personne, pour tel groupe, par une latitude de composer autrement des espaces de vie et de se les approprier (Führer *et al.*, 1994). C'est, comme l'écrit Marcel Roncayolo, la faculté donnée de remplacer le "menu" par la "carte", en matière de pratiques territoriales. »²⁰²³ En principe, cette différenciation des pratiques "à la carte" doit favoriser une plus grande expression des convenances personnelles ainsi qu'une extension de l'horizon spatial, social, culturel des individus. « Mais si les choix augmentent, les éléments à choisir deviennent, eux, identiques pour tous. En effet, dans le même temps où les objets se multiplient, l'industrialisation et la standardisation semblent gagner de nombreux domaines et uniformiser les villes et la vie quotidienne progressivement mais irrémédiablement. »²⁰²⁴ Même – surtout ? – avec l'outil automobile à la portée du plus grand nombre, les limites aux logiques d'individuation et de différenciation demeurent donc, qu'elles soient sociales ou territoriales.

Sous l'influence de ces facteurs structurels se façonnent finalement des organisations socio-spatiales dont l'automobile tend à devenir le grand ordonnateur. Notre proposition de territoire de l'automobile s'inscrit ainsi avec assurance dans un milieu urbain en perpétuel recomposition. Ce territoire, c'est un espace collectif de transport offert aux individus²⁰²⁵ pour leur permettre d'accéder aux opportunités urbaines qui leur sont proposées. Mais c'est aussi un ensemble de sols qui se distribuent entre les agents qui ont misé sur l'automobile comme mode de déplacement ou d'accès dans l'univers urbain. Ce faisant, il implique nécessairement un processus de production sociale préexistant à son appropriation par les possesseurs et utilisateurs d'une voiture particulière.

Le territoire urbain de l'automobile apparaît alors comme le garant d'une certaine individualisation des pratiques socio-spatiales avant d'en être le fruit. Il permet d'accueillir et d'écouler la masse de déplacements autonomes devenue nécessaire au fonctionnement quotidien de nos sociétés, tendant à soumettre les agents urbains à une injonction globale de mobilité. En cela, l'automobile se détourne de son statut d'instrument de liberté pour dévoiler un autre visage, générateur d'une forme d'aliénation pour les individus. Plusieurs auteurs ont d'ailleurs développé des analyses dans ce sens. Ainsi, pour Ronald J. Horvath²⁰²⁶, l'aliénation de l'homme va de pair avec la croissance d'un espace-machine, qu'il appelle « territoire aliéné » et qui, dans l'utilisation de l'espace, exacerbe les contradictions entre les exigences de l'homme et celles de la machine. Quant à Ivan Illich, il estime que « l'appauvrissement des liens qui unissent l'homme à lui-même, aux autres et au monde devient un puissant générateur de demande de

²⁰²³ G. DUPUY, 1995a, op.cit., p.116.

²⁰²⁴ F. ASHER, 1995, op.cit., p.123.

²⁰²⁵ mais contrairement aux transports collectifs, l'automobile procure aux individus un accès privé et personnalisé à la mobilité dans l'espace urbain.

²⁰²⁶ "Machine space and Regions of the Future", in Janelle, Belanger, *Les régions qu'il faudrait faire*, Notes et documents de recherche n°6, Université Laval, Québec, 1975.

substituts hétéronomes qui permettent de survivre dans un monde de plus en plus aliénant, tout en renforçant les conditions qui les rendent nécessaires »²⁰²⁷ ; ce faisant, il trouve là une explication rationnelle à la propension des individus à adorer ce qui leur est en fin de compte nuisible. En posant l'intéressante question de l'asservissement des individus à l'automobile, ces analyses ne doivent cependant pas masquer ce qu'a de plus essentiel, à nos yeux, la mise en évidence en milieu urbain d'un territoire pour ce moyen de transport : le fait que le développement de la mobilité de sociabilité qu'il autorise ait pour corollaire la disparition progressive des sociabilités de proximité ; que « ceux qui ne sont pas motorisés dépendent des automobilistes qui orientent les nouvelles localisations, distordant l'espace de telle sorte que l'automobile devienne indispensable »²⁰²⁸ ; et finalement que ces évolutions occasionnent, pour les personnes qui n'ont pas de voiture particulière, une perte d'accessibilité et de mobilité.²⁰²⁹ Car il nous apparaît qu'il s'agit là de l'essence même de cette logique territoriale, qui installe la domination d'un moyen de transport sur les autres en invitant à l'automobilisation de la "cité des individus".

« Nous, on n'a pas d'automobile mais on a l'autoroute »²⁰³⁰

L'existence d'un territoire urbain de l'automobile, socialement produit pour offrir des conditions favorables à ce mode de déplacement, nous semble donc confirmée par nos analyses. Elle se manifeste évidemment à travers le réseau de circulation hiérarchisé qui irrigue l'espace, mais également dans les caractéristiques physiques et organisationnelles de certains tissus urbains. En cela, elle tend à s'imposer à tous, y compris à ceux qui ne sont pas motorisés. En outre, par les choix qu'il autorise et les faveurs qu'il dispense, ce territoire se montre porteur d'une préférence pour l'automobile traversée par de puissantes tendances monopolistiques. Forte de son ancrage spatial, cette préférence n'en reste pas moins une préférence d'ordre social. La combinaison de ces deux dynamiques, spatiale et sociale, réduit alors d'autant plus les possibilités de voir l'existence de ce territoire de l'automobile-reine ainsi que son expansion être contestées.

Ce territoire de l'automobile se caractérise d'abord par une imbrication des

²⁰²⁷ J.P. DUPUY, "Ivan Illich ou la bonne nouvelle", in *Le Monde*, Vendredi 27 décembre 2002, p.11.

²⁰²⁸ G. DUPUY, 1999, op.cit., p.9.

²⁰²⁹ Pour certains, il s'agit d'ailleurs du problème le plus important et le plus délicat découlant de la diffusion massive de l'automobile : « *by far the most difficult and most important problem attaches to the automobile's negative effects on social equity – to the loss in mobility it has caused for people who don't have cars* » (M. WEBBER, "The joys of automobility", in M. Wachs, M. Crawford, *The car and the city, The automobile, the built environment and daily urban life*, Ann Arbor, Mich. The University of Michigan Press, 1992, p.284).

²⁰³⁰ Parole d'acteur recueillie lors d'un entretien avec un habitant de la ZUP de Bron-Parilly.

infrastructures et des espaces urbains, qui contribue à dépasser l'opposition qui perdure encore souvent entre réseaux et territoires. Dans l'acception que nous avons souhaité lui donner, il associe donc des aires mises en réseau au réseau lui-même ou plutôt aux infrastructures du réseau qui territorialisent autant qu'elles sont elles-mêmes territorialisées. Il entérine ainsi le fait que, « par leur réalité physique, leur emprise au sol et leur inscription dans le paysage, [les grandes infrastructures routières] contribuent à dessiner la ville [mais aussi que] leur fonctionnement, les flux qu'elles génèrent ou qu'elles concentrent, constituent un second aspect à travers lequel les infrastructures donnent sa physionomie au tissu urbain. »²⁰³¹ Ces infrastructures relient alors des fragments d'un espace urbain qu'elles ont contribué à fragmenter. Elles organisent une mise en réseau des aires de l'urbain, qui imprime à celles-ci des valeurs de plus en plus dépendantes de leur accessibilité. De cette manière, le réseau technique du système automobile s'affirme comme un des éléments prépondérants de fonctionnement d'un territoire urbanisé qui, au-delà de l'éclatement incontrôlé auquel il semble se soumettre, obéit à certaines logiques de structuration et d'organisation. L'automobile se voit ainsi conférer un rôle de premier plan dans le fonctionnement des organisations urbaines, au point de faire de ce moyen de déplacement un producteur d'espaces urbains. En effet, en rendant possible l'abondance de terrains urbanisables dans une aire d'influence des villes étendue, l'automobile contribue à orienter le développement urbain vers de nouveaux espaces qui deviennent de fait des territoires de l'automobile. Les formes urbaines ainsi produites présentent alors des spécificités qui entretiennent en retour leur dépendance à l'égard de ce moyen de transport. Et, dans ces espaces discontinus, spécialisés, aux faibles densités et aux fortes valeurs individuelles, il devient bien difficile d'envisager la mobilité sans l'automobilité.

Cependant, on attribue « à tort à l'automobile la responsabilité originelle de la périurbanisation. Or, elle n'en a pas été la cause, mais l'instrument. »²⁰³² En tant que moyen de transport, l'automobile reste avant tout un outil : un outil qui demeure une consommation intermédiaire avant d'avoir d'intérêt par lui-même ; un outil au formidable potentiel mais qui trouve d'abord sa valeur dans ce que l'on en fait ; un outil dont les prédispositions demeurent dépendantes de conditions extérieures pour s'exprimer ; un outil enfin qui a été socialement investi en permettant de façonner des organisations spatiales satisfaisant un certain nombre d'intérêts au sein de la société. Pour ainsi dire, ce dont on a imaginé que l'automobile puisse être porteuse dans les organisations urbaines peut être résumé par analogie avec ce qu'a apporté l'hypermarché en matière de consommation : plus de choix à moindre prix et à la portée du plus grand nombre. C'est, il nous semble, ce que nos sociétés ont finalement attendu du territoire de l'automobile et ce grâce à quoi ce dernier a pu coaliser une grande diversité d'intérêts et d'objectifs autour de sa production. Le rôle donné à l'automobile dans les organisations socio-spatiales a donc été soutenu par une idéologie libératrice, visant notamment à atténuer les contraintes de proximité physique, à introduire davantage de flexibilité sur le

²⁰³¹ O. KLEIN, "Les modifications de l'offre de transport : des effets automatiques à l'innovation socio-technique. L'exemple de la grande vitesse", in *Espaces et sociétés, Infrastructures et formes urbaines*, n°95, L'Harmattan, tome 1, p.95.

²⁰³² F. ASCHER, in *Les Cahiers de médiologie*, op.cit., p.187.

marché du logement et de l'emploi, à organiser une certaine démocratisation de l'accès aux sols et à susciter une moindre concentration des valeurs foncières. Ainsi, lorsqu'il atteint enfin les masses, « le développement de l'automobile est cohérent par rapport à des objectifs de croissance économique et d'accroissement du bien-être individuel. Il l'est d'autant plus que politiquement la démocratisation de l'automobile est perçue comme un vecteur de diminution des inégalités sociales. »²⁰³³

Toutefois, les processus de libéralisation qui ont accompagné cette démocratisation ont attisé des formes de concurrence, qui soulignent bien souvent davantage les inégalités qu'elles n'atténuent l'ensemble des contraintes. Du côté des agents urbains, il en découle des capacités différentes à tirer profit des mutations territoriales liées à l'automobile : il y a ceux qui peuvent faire de la mobilité automobile un élément clé de leurs stratégies socio-spatiales, ceux qui l'intègrent davantage comme un passage obligé et ceux qui n'y ont pas accès ; de même, il y a ceux qui peuvent profiter de la plus grande flexibilité introduite sur le marché du logement et de l'emploi, ceux qui ont tendance à la subir et ceux qui en sont clairement exclus ; enfin, il y a ceux qui disposent des capacités nécessaires pour maîtriser la complexité des organisations urbaines et ceux qui s'efforcent de s'y adapter, avec plus ou moins de chances et de succès. Au final, l'ensemble de ces distinctions dessinent un rapport social à l'espace contemporain qui n'a rien d'univoque. « Il est bien connu qu'il est traversé par des tendances antagoniques d'hyper-mobilité, d'ouverture des horizons, de relation par connexion, pour une fraction de la population, et de marginalisation, de repli, de relégation, pour une autre, avec sans doute bien d'autres positions intermédiaires. »²⁰³⁴ Ces positions intermédiaires sont notamment occupées par les agents qui ont trouvé, dans la démocratisation de l'automobile et dans les mutations urbaines qui l'ont accompagnée, l'occasion d'occuper une meilleure position dans le champ urbain en accédant à la propriété individuelle. Seulement, pour la majorité de ces agents, cette accession ne peut se faire n'importe où et à n'importe quel prix. Elle les oriente généralement vers des localisations périurbaines, dont le coût d'acquisition plus abordable au premier abord se charge ensuite de coûts de transport qui pèsent fortement sur le budget de ces ménages.²⁰³⁵ Si la périurbanisation apparaît comme « la forme caractéristique choisie par les classes moyennes pour tirer leur épingle du jeu à l'intérieur du vaste champ de la compétition pour l'espace entre les ménages »²⁰³⁶, ce choix se trouve singulièrement alourdi par les obligations dont il est porteur en matière de motorisation. Pour reprendre notre métaphore de l'hypermarché, nous serions donc tenté de dire en simplifiant que, dans l'hypermarché des modes de vie associés aux nouvelles organisations urbaines et dont l'automobile est en quelque sorte le "caddy" – et sans "caddy" dans un hypermarché, on sait bien qu'il n'est pas possible de faire de grandes courses et qu'on se trouve souvent réduit à aller à l'essentiel –, il y a les

²⁰³³ V. KAUFMANN, M. BASSAND, "Mobilité quotidienne et pratiques modales : esquisse théorique", in *Revue suisse de sociologie*, 20/2, 1994, p.366.

²⁰³⁴ M. VANIER, "La recomposition territoriale. Un « grand débat » idéal", in *Espaces et sociétés, Infrastructures et formes urbaines*, n°95, tome 2, p.140.

²⁰³⁶ M. WIEL, 2003, op.cit., p.11.

clients "Gold", qui voient leur liberté de choix préservée parmi tous les produits existants, les ménages à faible revenu, qui ne peuvent prétendre qu'aux fins de série déclassés, et les consommateurs moyens qui ont accès à des produits modernes mais standardisés, assortis de crédits souvent très coûteux.

Pour l'heure, cette organisation sociétale apparaît toujours portée par une dynamique territoriale liée à l'automobile-reine, qui lui donne une vigueur parfois déroutante et qui peut même laisser croire qu'elle tend à échapper à tout contrôle social. En effet, cette dynamique territoriale dévoile un caractère auto-entretenu, appuyé sur le rôle moteur joué par l'espace pour conforter la place de l'automobile dans les organisations urbaines et les comportements de mobilité. En inscrivant dans l'espace la priorité à la voiture particulière, le territoire de l'automobile-reine contribue non seulement à la constitution de ce qu'Ivan Illich nomme un monopole radical, à savoir un processus qui institue des conditions rédhibitoires pour l'usage des autres modes de déplacements. Mais surtout, la "ville de l'automobile", que ce territoire porte en son sein, sécrète désormais ses propres besoins de desserte et de mobilité : des besoins qui se traduisent toujours par une demande de routes permettant de rallier rapidement les grandes agglomérations mais qui invitent moins à la création d'axes de pénétration jusqu'aux centres historiques et davantage à la réalisation de grandes voies d'irrigation des espaces périphériques. Si la satisfaction intégrale de ces besoins constitue à l'avenir la priorité des politiques publiques, il ne fait guère de doute que les orientations futures du développement urbain poursuivront voire amplifieront les tendances actuelles. Or, les leçons de l'époque contemporaine nous enseignent que l'intégration dans les organisations urbaines de nouvelles destinations inaccessibles aux autres moyens de déplacements « contribue à créer un espace urbain socialement et spatialement ségrégué (Bassand, 1990), et provoque une dépendance croissante de l'automobile »²⁰³⁷.

Dans ces conditions, on peut donc s'interroger sur le caractère "durable"²⁰³⁸ ou non de la poursuite des dynamiques territoriales engagées. Comme la réponse à cette question dépasse largement le cadre de notre thèse, nous nous contenterons simplement

²⁰³⁵ Une étude réalisée en Ile-de-France, sur les dépenses des ménages pour le logement et le transport (cf. A. POLACCHINI, J.P. ORFEUIL, *Dépenses pour le logement et pour les transports en Ile-de-France*, DREIF-INRETS, 1998), a montré que, si les dépenses de logement constituent une part relativement fixe du revenu (quels que soient la zone et le statut d'occupation, accédant ou locataire du privé), la part du budget des ménages consacrée au transport varie en revanche beaucoup : elle peut aller de 5% à 26% des revenus, en se situant au plus bas en zone centrale et au plus haut en périphérie pour les ménages accédant à la propriété. Alors que les stratégies résidentielles paraissent s'adapter aux contraintes budgétaires et familiales, il apparaît donc que l'accession à la propriété de certains ménages moins aisés dans des zones a priori moins chères tend finalement à leur imposer des coûts totaux, intégrant logement et transport, particulièrement élevés, du fait de l'allongement des distances à parcourir et de la part croissante de l'automobile dans la satisfaction des besoins de déplacements. Ce constat est également valide dans l'agglomération lyonnaise, où la part du revenu consacrée aux déplacements quotidiens n'est que de 6% pour les hauts revenus du centre mais s'élève à plus de 15% pour les ménages motorisés à bas revenus de la deuxième couronne (cf. J.P. NICOLAS, P. POCHET, H. POIMBOEUF, *Indicateurs de mobilité durable sur l'agglomération lyonnaise*, LET-APDD, juillet 2001).

²⁰³⁷ V. KAUFMANN, M. BASSAND, op.cit., p.366.

²⁰³⁸ aux deux sens du terme.

d'apporter ici quelques éléments de réflexion qui nécessiteraient d'être approfondis par ailleurs.

Il nous apparaît de prime abord que la réponse ne peut être qu'affirmative... dès lors que l'on entend durable au sens de vivace. Car il nous semble que la production du territoire de l'automobile-reine tend non seulement à se poursuivre sous l'influence de dynamiques endogènes, mais qu'elle continue aussi à s'appuyer sur une solide structure d'intérêts au sein de la société. Socialement, elle est sans doute moins portée qu'auparavant par une volonté de démocratisation mais elle répond plus que jamais à des désirs de distinction. Or, dans les organisations urbaines contemporaines, les automobilistes jouissent indéniablement plus que les autres d'une liberté de déplacements et de localisation, qui découle autant de la détention d'un capital économique, social ou culturel qu'elle y contribue.²⁰³⁹

En revanche, si on donne au terme durable le sens que lui accorde aujourd'hui la notion de développement durable, il ne fait guère de doute qu'il faille apporter une réponse beaucoup moins positive à la question posée. Pour des raisons environnementales bien entendu, mais pas uniquement. Socialement, en organisant de plus en plus l'environnement urbain autour de l'automobile, ces dynamiques pénalisent les populations ayant peu ou mal²⁰⁴⁰ accès à la voiture particulière et contribuent à dégrader leur situation. En outre, sans contrôle ou régulation publique performante, les différenciations sociales à l'œuvre dans les organisations urbaines en mutation engendrent des phénomènes de ségrégation qui questionnent la durabilité du modèle de développement contemporain.²⁰⁴¹ Economiquement enfin, alors qu'elle a pu apparaître un temps comme la solution la plus intéressante, on s'aperçoit peu à peu que la "ville de l'automobile" génère des coûts qui sont loin d'être anodins : pour ses habitants, soumis à une dépendance automobile qui contrarie parfois la maîtrise de leur budget ; pour les pouvoirs publics, astreints à de lourds impératifs d'entretien et d'extension des réseaux ; et pour la collectivité dans son ensemble, confrontée aux fortes externalités négatives

²⁰³⁹ On retrouve ici les effets de la structure du champ urbain, qui oriente le jeu des agents en fonction du capital qu'ils détiennent mais qui se révèle également distributrice de capital. Ainsi, contrairement à des « groupes sociaux plus défavorisés fondant l'essentiel de leurs valeurs sur la proximité et la stabilité spatiale » (in F. MARGAIL, 1996, op.cit., p.138), il apparaît désormais que « les individus bien pourvus en capital économique et culturel à même de satisfaire leurs préférences ne privilégient pas les proximités dans l'organisation de leur mode de vie. Les déplacements doivent donc être considérés comme des pratiques dont la signification prend racine dans des projets où la mobilité a un caractère stratégique, voire distinctif » (in PLAN URBANISME CONSTRUCTION ARCHITECTURE, 2000, op.cit., p.27). Et c'est dans la possession et l'utilisation d'une automobile que ce caractère stratégique voire distinctif de la mobilité trouve son meilleur vecteur d'expression.

²⁰⁴⁰ On a vu en effet que, pour certains ménages, la motorisation procédait d'une quasi obligation qui les plaçait à la limite de leur capacité financière. En quelque sorte, on pourrait considérer que ces dynamiques territoriales produisent ici les "working poor" de l'économie automobile, à savoir des ménages qui ont accès à l'automobile mais que cette situation maintient dans une certaine précarité financière.

²⁰⁴¹ Ce questionnement porte notamment sur l'avenir de populations pratiquement affectées à résidence et pour lesquelles viennent s'ajouter des difficultés dans l'accès à la mobilité... comme l'habitant de la ZUP de Bron-Parilly cité dans le titre à cette partie, qui ne peut s'acheter une voiture tout en ne pouvant pas échapper à la proximité gênante et dépréciatrice de l'autoroute.

liées au règne de l'automobile. En ce sens, la viabilité de ce modèle de développement socio-spatial se révèle soumise à une exigence de continuité voire d'élargissement dans la distribution de capital aux différents agents urbains, qui n'est plus actuellement garantie par nos économies nationales.

Malgré la vigueur de la dynamique qui le porte, le territoire de l'automobile-reine s'inscrit donc dans un modèle global de développement qui demeure imparfait et fragile : la démocratisation qu'il entend promouvoir ne peut que laisser une partie de la population "sur le bord de la route" et sa capacité à susciter un développement durable est aujourd'hui largement contestée. Il reste néanmoins à un modèle alternatif à faire la preuve de sa faculté à contester effectivement ce modèle devenu dominant.

Une ville sans voitures, slogan pour une opération annuelle de marketing politique ou utopie raisonnable ?

Notre troisième et dernière hypothèse, relative à l'existence d'une dynamique territoriale contestant la domination de l'automobile, nous semble enfin accréditée par le fait que d'autres formes de mobilité ainsi que d'autres modes d'organisation de l'espace demeurent aujourd'hui possibles en milieu urbain. Pour de nombreux usagers et résidents, cette offre territoriale se révèle appréciée, performante, utile voire même parfois nécessaire. Mais son statut dans la société n'en reste pas moins ambigu. Même si elle est de plus en plus clamée sur tous les toits, la volonté de limiter l'usage de l'automobile en ville et de promouvoir celui d'autres modes de déplacements ne se traduit le plus souvent concrètement que dans certains espaces restreints de l'archipel urbain. La capacité de ce territoire contestataire à engager une lutte efficace contre la dépendance automobile, à laquelle nos organisations urbaines tendent à être globalement soumises, demeure alors sujette à caution. Pour s'affirmer comme une alternative réaliste à la poursuite de la transition urbaine décrite par Marc Wiel, elle nécessite en tout cas d'autres formes d'aménagement et d'organisation de l'espace mais aussi d'autres modes de vie et de régulation collectives.

Le territoire urbain de l'automobile-contestée se distingue tout d'abord par sa faculté à préserver des possibilités de mobilité alternatives à celles offertes par la voiture particulière. En cela, il intègre diverses offres de déplacements en transports collectifs et en modes doux, qui se traduisent par la production d'infrastructures spécialisées comme des lignes de tramway ou de métro, des pistes cyclables ou des rues piétonnes... Mais l'usage de ces modes peut aussi être encouragé, sans faire l'objet d'infrastructures spécifiques, par des réglementations ou des aménagements qui incitent à des pratiques de la ville autres qu'exclusivement automobiles. Ces pratiques trouvent ainsi d'efficaces vecteurs de promotion dans des actions assurant une mise en valeur des offres de mobilité alternatives. Et ces actions s'avèrent particulièrement performantes lorsqu'elles contestent les privilèges accordés à l'automobile et à son territoire, qu'il s'agisse de

restreindre l'offre de stationnement et de voie permettant un accès rapide aux espaces urbains ou de façonner plus largement un cadre de vie propice à l'usage des modes doux et collectifs. La contestation participe donc à la fois d'une préservation des "territoires" des autres modes de déplacements et d'une modération du territoire de l'automobile-reine, qui s'incarnent conjointement dans les organisations urbaines, en accordant aux facteurs spatiaux une importance déterminante. C'est ainsi par exemple que la compétitivité des transports collectifs sur le marché des déplacements urbains se révèle largement dépendante de la structuration des agglomérations, dans la mesure où elle nécessite de produire des extensions urbaines qui évitent l'éparpillement ou encore de conserver une certaine densité d'habitants et d'activités là où l'offre de transports en commun est la plus importante.

En cela, le territoire de l'automobile-contestée demeure prioritairement attaché à certains types d'espaces. Il semble alors possible de distinguer les variables spatiales qui participent le plus fortement à cette différenciation territoriale. La densité et le type d'habitat comptent parmi celles-ci, même si elles tendent à se confondre avec des considérations portant sur l'ancienneté des espaces urbains. La densité implique une forme de résistance naturelle à une accessibilité automobile de masse et suscite des offres de déplacements alternatives. Quant à l'ancienneté, elle rend l'espace d'autant moins malléable et adaptable. Or, si le milieu urbain dans son ensemble a été soumis à la production d'un territoire pour l'automobile, une partie seulement a vu se développer une dynamique endogène fondée sur le rôle moteur des organisations spatiales : il s'agit du périurbain, qui ne propose en général ni densité ni ancienneté contraignante. A l'inverse, la ville héritée s'est imposée comme un espace structuré et organisé où les fortes densités urbaines ont pu s'accommoder d'une moindre offre de vitesse et où le territoire constitué s'est davantage affirmé comme une force d'inertie importante. Dans ce schéma un peu caricatural, les banlieues occupent une position intermédiaire, qui se manifeste en termes de densité comme d'ancienneté. Cependant, en témoignant de la variété des concordances qui peut exister entre densité et type d'habitat²⁰⁴² et en montrant que le bâti peut faire l'objet de rénovations spectaculaires²⁰⁴³, elles contribuent également à tempérer ce qui pourrait apparaître comme un déterminisme rigide de certains facteurs spatiaux sur le territoire de l'automobile et ses dynamiques. Car la contestation de l'automobile ne procède pas d'une simple obéissance à quelques canons morphologiques mais implique d'autres logiques ayant trait aux pratiques d'aménagement et aux politiques urbaines engagées.

Cette contestation apparaît alors comme le fruit de processus politiques autant que spatiaux. Plus précisément, et c'est en cela qu'elle constitue une logique éminemment territoriale, elle découle d'un faisceau de facteurs de nature différente dans lequel « l'instance politique n'est que l'un des protagonistes majeurs intervenant dans le creuset territorial, au même titre que le système économique, les idéologies et les valeurs

²⁰⁴² L'habitat collectif des banlieues n'offre pas forcément des densités aussi importantes qu'on l'imagine et toutes les formes d'habitat individuel ne sont pas antinomiques avec une proposition de densité.

²⁰⁴³ Rarement en effet la destruction d'une partie du patrimoine immobilier n'aura autant été mise en spectacle que pour certaines barres ou tours de banlieue.

sociales, sans omettre dans cette énumération la substance et les formes de l'espace. »
²⁰⁴⁴ En combinant ces différents éléments, l'action territoriale peut engager une lutte efficace contre des phénomènes de domination automobile trop souvent épargnés par le morcellement et l'incomplétude des opérations de contestation. Forte d'une volonté de ne pas déconnecter les politiques de déplacements des autres politiques urbaines, elle engage des interventions qui, d'une manière générale, visent à redonner de la valeur et une certaine qualité à l'espace urbain. Cela passe par la promotion d'une vie et d'une ville de proximité, nécessitant d'équiper et d'aménager l'espace en conséquence, et plus particulièrement par des interventions sur les espaces publics, dont la déqualification véhiculée par la privatisation d'usage inhérente à l'automobile tend à alimenter par ricochet la boulimie territoriale de ce moyen de transport.

Dans beaucoup de grandes villes de nombreux pays, cette logique territoriale alternative tend pour l'heure à demeurer concentrée dans des périmètres restreints, qui sont essentiellement ceux de la ville-centre. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle son affirmation apparaît attachée aux caractères spatiaux propres aux formes urbaines héritées. Simplement, si le territoire de l'automobile-contestée trouve ici un terrain d'expression privilégié, il nous semble que cela est dû autant aux dynamiques que ces espaces centraux se révèlent aujourd'hui à même d'accueillir qu'à la morphologie spécifique qu'ils ont conservée. Intégré à un archipel urbain qui lui impose de nouvelles règles et confronté à ses propres limites en la matière, le centre d'agglomération semble avoir renoncé à une adaptation sans conditions à l'automobile et miser de plus en plus sur une distinction qualitative pour préserver son attractivité. En s'attachant alors à cet espace, les politiques de contestation trouvent plusieurs intérêts : un cadre d'expression favorable à une organisation de la mobilité fonctionnellement et socialement moins dépendante de l'automobile ; l'assurance d'une visibilité optimale ; enfin, un retour sur investissement qui procède de la valorisation du patrimoine urbain suscitée au sein du champ urbain. Ce faisant, elles contribuent à proposer un cadre de vie qui puisse convenir à des populations non motorisées mais aussi des conditions de vie susceptibles d'attirer des personnes ayant accès à l'automobile.

En effet, force est de constater que les dynamiques qui animent actuellement le territoire de l'automobile-contestée ne le destinent pas uniquement aux ménages sans voitures.
²⁰⁴⁵ Bien sûr, ce territoire intéresse au premier chef les populations non motorisées mais il s'adresse plus généralement à des ménages attirés par des espaces urbains bien desservis par les transports collectifs et où il est possible de se déplacer sans sa voiture vers des activités urbaines situées "à portée de main". En cela, il agglomère une grande diversité de situations individuelles : des personnes âgées, des enfants, des personnes qui n'ont pas accès à l'automobile pour des raisons physiques ou sociales, des membres de ménages motorisés qui n'ont pas de véhicule particulier à leur disposition, des personnes qui ont renoncé volontairement à l'automobile ou encore des individus motorisés intéressés par une modération de l'usage de leur véhicule plutôt que par une démotorisation. Le territoire de l'automobile-contestée échappe ainsi à une

²⁰⁴⁴ G. DI MEO, 1998, op.cit., p.246.

²⁰⁴⁵ Même si ceux-ci sont loin d'être marginaux, puisqu'ils constituent encore en France le quart des ménages.

logique de constitution, dans l'archipel urbain, de "ghettos non motorisés" regroupant les individus privés d'un accès à la voiture particulière. Mais, « parce qu'ils doivent être d'une grande qualité (donc très coûteux) pour être à la hauteur des services fournis grâce au système automobile », les aménagements qu'il propose demeurent circonscrits à des périmètres restreints, au risque de susciter, à l'inverse de « l'exclusion du système automobile, (...) une ségrégation "par le haut" plutôt que "par le bas". »²⁰⁴⁶ En raison de la limitation de l'offre destinée à répondre à la vraie demande qui s'exprime en faveur d'un échappatoire à la "ville de l'automobile", s'installent alors progressivement des processus de sélection. Et, si rien n'est fait pour élargir cette offre, on voit mal comment cette nouvelle structure du champ urbain pourra ne pas exclure certains candidats au territoire de l'automobile-contestée, notamment, et c'est le plus problématique, ceux qui y trouvent des conditions de vie adaptées à leurs capacités de mobilité.

Finalement, l'instauration annuelle d'une journée sans voitures dans les villes françaises et européennes illustre plutôt bien les logiques d'action contemporaines. En introduisant des restrictions fortement limitées dans le temps et dans l'espace, ces opérations tiennent à la fois du gadget politique et d'une fonction d'éclaireur des possibilités de limiter l'emprise automobile dans nos villes. Le plus souvent, elles donnent alors à voir un exercice d'équilibriste schizophrénique de la part d'édiles pour lesquels la journée sans voitures devient l'occasion d'affirmer... qu'il n'est pas question d'interdire la voiture en ville. Obéissant à une logique guère différente, la constitution d'un territoire de contestation revient généralement à épargner certains espaces d'un règne sans partage de la voiture particulière, tout en préservant des capacités d'accessibilité automobile non négligeables. En cela, elle opère néanmoins une distinction, qui repose sur une offre de mobilité plus diversifiée mais aussi sur des structures et des organisations spatiales spécifiques. Pour l'instant, ce territoire se contente d'investir des espaces urbains qui offrent certaines promesses de "rentabilité"²⁰⁴⁷ et représentent une forme de placements : des placements institutionnels qui, un peu comme en bourse, ne se font pas sur n'importe quelle place et sur n'importe quelle valeur. Il n'empêche que ces politiques, en témoignant des possibilités de contester l'extension du territoire de l'automobile-reine, nous semblent susceptibles d'inspirer des pratiques plus larges et plus conséquentes. Dans la mesure où vraisemblablement l'impact des « actions locales sur la dépendance automobile en tant que telle sera de plus en plus marginal », il apparaît d'ailleurs nécessaire d'adapter ces logiques d'action à « l'élargissement d'échelle géographique inhérent à l'automobile et générateur de la dépendance. »²⁰⁴⁸ Pour cela, la puissance des logiques territoriales invite à s'intéresser d'abord à la structure et à l'agencement urbains, en promouvant des formes d'organisation de l'espace qui ne soient pas porteuses d'une dépendance à l'automobile. Simplement, « les politiques d'aménagement qui veulent augmenter la

²⁰⁴⁶ G. DUPUY, 1999, op.cit., p.112.

²⁰⁴⁷ des "rentabilités" pas uniquement économiques mais beaucoup plus largement politiques, sociales... renvoyant à ce que nous avons déjà dit sur l'intérêt pour les actions de contestation de s'assurer une visibilité optimale, de trouver un écho favorable dans diverses couches de la société ou encore de conforter des valeurs déjà inscrites dans l'espace urbain.

²⁰⁴⁸ G. DUPUY, 1999, op.cit., p.141-149.

densité urbaine ou la mixité sans mesures d'accompagnement rendant les déplacements automobiles plus coûteux ou plus lents n'ont que peu d'effet, car les habitants continueront à effectuer de longs trajets pour maximiser l'opportunité au sein de leur coût de déplacement et de leurs budgets-temps. Toutefois, ces politiques sont importantes à long terme car elles fournissent les conditions préalables à un mode de vie futur moins dépendant de l'automobile. »²⁰⁴⁹ La portée de la contestation dépendra donc *in fine* de l'ampleur de la remise en question des évolutions structurelles du champ urbain mais aussi d'une intervention plus large sur l'économie du développement automobile. Elle se révèle ainsi conjointement soumise à « la réinvention d'une politique foncière publique devenue quasiment partout évanescence »²⁰⁵⁰ et à une pression plus forte sur les facilités de déplacements automobiles, que ce soit à travers les coûts d'utilisation ou les vitesses de circulation.²⁰⁵¹

Si le retour à une ville sans voitures est sans nul doute à placer au rang des utopies, la modération de la dépendance urbaine à l'automobile n'apparaît pas comme une perspective déraisonnable. Les prémisses d'une contestation du règne urbain de l'automobile permettent de témoigner du fait qu'il n'existe pas d'effet incontrôlé et incontrôlable d'un moyen de transport sur les organisations urbaines. Plutôt que le signe d'une perte de contrôle sociétal sur les dynamiques d'urbanisation, la ville émergente qui accompagne l'avènement du territoire de l'automobile-reine est bel et bien l'expression d'une moindre volonté de contrôle de la destination des sols et des structurations urbaines. Le défi de la contestation est aujourd'hui de parvenir à faire ce qui a si bien réussi à la dynamique territoriale engagée autour de la domination de l'automobile, à savoir susciter des évolutions en matière de déplacements et d'agencement urbains qui procèdent d'une action coordonnée.

Le champ des possibles du Janus automobile

« Comme si la réalité de demain ne devait pas être faite de l'utopie d'hier et d'aujourd'hui... » André Gide

Tel Janus, l'automobile en milieu urbain apparaît comme un dieu au double visage, à la fois couronné et contesté. Le territoire qui lui est attaché reproduit donc ces deux facettes mais tout en collant à une même réalité. Il forme un tout, puisque les deux logiques territoriales qui l'animent conservent des rapports étroits et s'inscrivent dans une même organisation socio-spatiale globale. De même que la ville dense et la ville diffuse sont moins opposées que fonctionnellement intégrées, l'automobile-reine et

²⁰⁴⁹ C. MONTES, 2003, op.cit., p.241.

²⁰⁵⁰ M. WIEL, 1996, op. cit., p.85.

²⁰⁵¹ les temps de déplacements étant une variable clé, qui « permet de lier entre eux les flux et l'agencement urbain, la compétition pour l'espace et la façon dont s'ordonnent les différentes fonctions urbaines » (M. WIEL, "Les arbitrages de la mobilité", in *Les Cahiers de médiologie*, op.cit., p.177).

l'automobile-contestée apparaissent réunies dans un système automobile qui « rassemble en un seul corps tout ce qui demeure des villes anciennes et tout ce qui surgit dans les nouveaux territoires. »²⁰⁵²

La vigueur de ces dynamiques territoriales et le dosage de chaque logique dans le dessin global d'un territoire de l'automobile s'établissent alors en fonction des contextes urbains locaux. On l'a vu à travers les analyses développées dans cette thèse des situations observées à Lyon, Lille et Stuttgart. L'idée première de cette mise en perspective du cas lyonnais avec deux agglomérations de taille comparable était d'étudier le rôle joué par les contraintes géographiques dans la genèse des territoires locaux. Mais, s'il est indéniable que « territoire et espace géographique se régulent et s'ajustent en permanence »²⁰⁵³, nos développements nous ont finalement donné à voir une plus grande complexité des facteurs explicatifs : en effet, les structures comme les dynamiques spatiales demeurent directement en rapport avec les modalités historiques de l'organisation économique et les rapports sociaux qui l'accompagnent ; quant à l'intervention du pouvoir politique, dont les décisions tendent à être également liées aux formations sociales et aux instances économiques, elle apparaît indispensable à l'établissement des fondations territoriales.

Dans cette optique, Stuttgart se distingue à la fois par ses particularismes locaux et par son identité nationale : elle présente une histoire urbaine marquée par une reconstruction placée sous le signe de la modernité, une histoire économique et sociale accordant, autour de Daimler-Benz notamment, une place de choix à l'industrie automobile, et une prégnance des problèmes de mobilité liés à la voiture pour lesquels on développe aujourd'hui des solutions technologiques ; mais elle se caractérise aussi, dans un contexte allemand d'urbanisation ancienne, dense et polynucléaire, par l'organisation d'un polycentrisme hiérarchique conciliant concentration, densités urbaines et centralités secondaires, et par l'attachement à quelques référents forts en matière d'aménagement autour des notions de proximité, d'unités de vie de voisinage ou de qualité des espaces publics. Au final, en s'efforçant de ne pas céder à l'écueil de trouver l'herbe forcément plus verte ailleurs, ce petit tour hors de l'hexagone nous a paru salutaire dans la mesure aussi où il « démonte l'affirmation selon laquelle la diffusion de l'automobile produirait inévitablement un urbanisme dispersé : ce n'est pas l'automobile qui suscite la périurbanisation, c'est bien la politique d'aménagement du territoire qui la rend possible ou non. L'exemple allemand met également en évidence que le périurbain n'est pas la seule réponse possible aux désirs d'espace et de proximité de la nature : des modes d'urbanisation intermédiaires diversifiés, comme ceux que connaît l'Allemagne en tissu suburbain, peuvent satisfaire ces aspirations. »²⁰⁵⁴ Enfin, il témoigne de l'intérêt d'une meilleure imbrication des politiques de déplacements et d'urbanisme, en montrant par exemple comment la contestation de l'automobile peut être portée par des mesures de modération de la circulation et de hiérarchisation du réseau de voirie pleinement intégrées

²⁰⁵² G. DUPUY, 1995, op.cit., p.129.

²⁰⁵³ B. DEBARBIEUX, op.cit., p.92.

²⁰⁵⁴ V. KAUFMANN, "La périurbanisation n'est pas fatale", in *Urbanisme*, n°324, mai-juin 2002, p.60.

aux politiques d'urbanisme.

Cette mise en perspective a donc de quoi s'avérer dépayssante pour une agglomération française. Car, outre une sensibilisation assez tardive aux enjeux du développement durable, le fait urbain s'est généralement caractérisé en France par l'organisation d'une abondance foncière et par un certain renoncement à contrôler le développement périurbain qui se sont traduits par l'éparpillement de ce dernier. Même si cela s'est concrétisé relativement récemment, l'agglomération lyonnaise n'en a pas moins trouvé des ressources et de bonnes raisons pour résister, au moins partiellement, aux revendications souveraines de l'automobile. Elle l'a fait en s'appuyant sur une centralité d'agglomération forte, qui a trouvé dans l'organisation d'une mobilité diversifiée une stratégie de distinction valorisante en même temps qu'un instrument d'amélioration de son cadre de vie et de mise en valeur de ses attributs métropolitains. En revanche, à ce monocentrisme historique répond toujours un défaut de structuration du développement périphérique. C'est pourquoi l'organisation du territoire de l'automobile tend ici, en s'inscrivant de manière différentielle dans l'espace et en donnant à voir une logique territoriale à deux vitesses, à reproduire un schéma centre-périphérie. Symbole d'une contestation territoriale intégrant enfin pleinement urbanisme et déplacements, la renaissance du tramway, même si elle ne suffit pas à faire une politique globale à elle seule, constitue sans doute aujourd'hui la meilleure raison de croire en un élargissement de cette contestation susceptible de venir troubler l'expression de la dichotomie actuelle.

Sa place, le territoire de l'automobile-contestée ne semble en revanche pas encore l'avoir véritablement trouvée dans la conurbation lilloise. La faute en revient sans doute à un contexte qui octroie de nombreuses facilités à l'automobile. Ce contexte tient d'abord à une structure urbaine multipolaire qui se traduit par un éparpillement des densités, une moindre concentration spatiale et une plus grande dispersion des flux. Mais il tient aussi à une transition tertiaire rapide, qui a cherché à substituer aux organisations industrielles devenues obsolètes une structuration métropolitaine par les échanges et la mobilité. Pour concrétiser l'unité nouvelle de la métropole et marquer l'entrée dans la modernité économique, l'automobile s'est alors imposée comme une évidence mais aussi comme un progrès auquel le plus grand nombre devait avoir accès sans restriction. Dans ces conditions, qui perdurent encore aujourd'hui malgré quelques évolutions, les raisons manquent pour remettre en cause la prépondérance de ce moyen de transport et le territoire qui la garantit. C'est dans cette dépendance, qui est finalement celle des choix politiques vis-à-vis des déterminants socio-économiques et des opportunités portées par les organisations spatiales, que nous avons trouvé la principale explication au faible degré de contestation de la dynamique territoriale de l'automobile-reine dans l'agglomération lilloise.

Ces trois études de terrain nous ont ainsi incité à formuler des observations générales sur la genèse et les dynamiques du territoire de l'automobile en milieu urbain. Simplement, même si les différences comme les similarités observées nous semblent porteuses de sens, la portée nomothétique de ces analyses locales ne peut prétendre à être absolue. Principalement établies à la lumière de ces expériences²⁰⁵⁵, nos conclusions

²⁰⁵⁵ Or, comme le rappelle bien une citation que l'on prête généralement à Confucius, « l'expérience est une lanterne qui n'éclaire que le chemin parcouru ».

mériteraient sans doute d'être confrontées à d'autres cas et à d'autres configurations locales ou nationales.

De même, les esquisses prospectivistes tirées de nos analyses mériteraient elles aussi de prendre en considération de manière plus approfondie certains facteurs : des facteurs généraux relatifs aux réactions possibles au sein de nos sociétés face à certains maux véhiculés par l'automobile²⁰⁵⁶ ou liés aux marges d'action qui subsistent face à l'installation de la dépendance automobile ; mais également, plus spécifiquement, des facteurs interrogeant par exemple la capacité de nos modèles urbains hérités à orienter l'action future ou s'intéressant aux effets prévisibles du vieillissement démographique sur la mobilité, qui soulèvent notamment le problème de la sédentarisation de résidents périurbains dans des territoires faiblement pourvus en équipements de proximité. En effet, s'il est apparu important de mettre en évidence certains processus à l'œuvre, la prévisibilité de leur évolution demeure toujours un exercice périlleux et la prospective sans nul doute un art à part entière.

Toujours est-il que la question de l'avenir de l'automobile en milieu urbain reste une question qui a beaucoup d'avenir. C'est d'ailleurs aussi le sens de la référence à un Janus automobile. Car, selon la mythologie romaine, Janus s'est vu offrir par Saturne le don de la double science, un pouvoir qui lui permet de maîtriser la science du passé et celle de l'avenir. Avec ses deux visages, il est alors le dieu des portes, le gardien des passages, la divinité du changement et de la transition. Ces attributs du dieu Janus invite donc naturellement à penser la place de l'automobile dans la cité au croisement du passé et de l'avenir. Pour ce faire, nous serions tentés de nous rapprocher une dernière fois de la sociologie de Pierre Bourdieu, à laquelle il a pourtant été souvent reproché son incapacité à penser le changement. En réalité, loin de l'image d'un pessimisme désenchanté qui lui est parfois accolée, nous sommes enclins à partager une approche qui relève à notre sens d'un véritable optimisme. Pour Bourdieu, la science revient à enregistrer sous forme de lois tendancielle la logique caractéristique d'un certain jeu, à un certain moment. Or, tant que la loi est inconnue, elle s'exerce à l'insu de ceux qui la subissent. En revanche, dès qu'elle est énoncée, elle peut devenir un enjeu de luttes, pour la conserver ou pour la transformer. Selon cette logique, la connaissance du plus probable est alors finalement ce qui rend possible la réalisation du moins probable : une assertion à laquelle nous souscrivons d'autant plus volontiers à propos de notre champ d'étude, que les territoires, créations humaines, sont aussi à l'image de leur créateurs, mortels.

²⁰⁵⁶ Car, s'il est évident que l'automobile n'est pas la mère de tous nos maux, elle est indubitablement l'instrument de certains.

Annexes

Annexe 1 – *L'automobile dans la ville* : extraits du rapport Buchanan

1- Extraits du rapport du groupe pilote :

« Le rapport donne pour principe fondamental que la circulation et les bâtiments ne constituent pas deux choses distinctes mais les deux faces du même problème. »²⁰⁵⁷ « Il est évident que toute tentative de mise en œuvre de ces idées exigerait un programme gigantesque de reconstruction urbaine. Nous ne voyons aucune raison de nous en effrayer. Les quartiers centraux de la plupart de nos villes ont été bâtis en grande partie au cours de quelques décennies du XIXe siècle ; la reconstruction nécessaire à l'application des idées du rapport Buchanan – elle représente beaucoup moins qu'une reconstruction totale – ne devrait pas excéder les possibilités de quelques décennies de notre siècle. Au surplus nous sommes convaincus que pareil programme comporterait des avantages indirects importants. Certes il serait dû à l'impérieuse nécessité de

²⁰⁵⁷ p.37.

préparer nos villes à la venue de l'énorme circulation automobile mais cette origine n'exclurait pas dans beaucoup de cas la possibilité de tirer des avantages supplémentaires tels la destruction et le remplacement des taudis et des habitations vétustes. En vérité, il est possible qu'un programme vigoureux de modernisation de nos villes, s'il bénéficiait d'une conception d'ensemble et faisait l'objet d'une publicité suffisante, puisse toucher l'orgueil du peuple britannique et lui insuffler ce dynamisme économique et spirituel dont il a besoin. »²⁰⁵⁸ ***« Si nous croyons en notre avenir, nous devons hisser nos investissements de rénovation à la hauteur de notre foi et ne pas nous contenter, aujourd'hui, d'expédients en espérant qu'il suffira de nous y mettre vraiment demain. »***²⁰⁵⁹

2- Conclusions générales du groupe de travail

- Une invention heureuse

441- « nous considérons que le véhicule à moteur (ou toute machine équivalente) est une heureuse invention dont l'avenir est assuré, en grande partie du fait des avantages considérables qu'il offre pour les déplacements de porte à porte et le transport. Il existe pour les services qu'il peut rendre une demande potentielle énorme »

- Un double problème

442- « A l'heure actuelle, on n'utilise pas le véhicule à moteur au mieux de ses possibilités, dans les zones urbaines, pour deux raisons : les mauvaises conditions de la circulation et ses conséquences néfastes sur l'environnement et la vie des hommes. (...) La difficulté vient de ce que l'automobile a frappé nos villes d'obsolescence et qu'elle exige un aménagement totalement différent des bâtiments et des voies d'accès. L'utilisation des véhicules dans les villes pourrait être réduite par décision autoritaire de façon à supprimer ces problèmes, mais la seule justification de pareille décision serait la difficulté d'élaborer les modifications nécessaires, et la dépense pour les réaliser. »

- Le principe fondamental

443- « La circulation en ville d'un nombre considérable d'automobiles impose des modifications physiques importantes. »

- Un problème d'investissement

444- « Tout indique que pour rendre acceptable la circulation en ville il faudra des travaux et des dépenses atteignant un ordre de grandeur jamais encore

²⁰⁵⁸ p.40.

²⁰⁵⁹ p.32.

²⁰⁶⁰ p.191 à 198.

envisagé. »

- Plan de coordination des transports

448- « Il est impossible, ailleurs que dans les petites villes, de rendre possibles tous les déplacements en voiture particulière il faut s'en remettre pour une part aux transports en commun »

- Un plan pour les transports

451- « Nous pensons qu'il sera nécessaire que les plans relatifs aux transports en commun soient fondés sur une décision motivée concernant la satisfaction que l'on pourra donner au désir d'utiliser à la place les automobiles particulières. Ces plans devraient contenir les mesures permettant d'adapter la demande aux possibilités. On connaît mal, à l'heure actuelle, les meilleurs moyens d'influencer la demande mais en principe on dispose de quatre possibilités : - l'application d'un système de permis ou de licence permettant de contrôler l'entrée des véhicules dans certaines zones (c'est une solution administrative maladroite, puisqu'il faut en toute ville laisser rentrer un certain trafic, et qu'elle ne résout pas le problème épineux du mode de sélection) ; - l'application d'un système de péage pour l'utilisation des routes (l'un des projets soumis à notre attention repose sur l'utilisation d'un ensemble électronique où tous les points d'entrée dans la zone réglementée seraient munis d'un détecteur électronique placé sur la route même et relié à un ordinateur. Les véhicules de leur côté devraient être équipés d'une plaque d'identité électronique. Le ordinateur noterait l'entrée et la sortie de chacun des véhicules en déduirait le temps de séjour dans la zone, établirait la facture, au prix courant et une fois par mois (ou selon tout autre rythme) expédierait les factures) ; - l'application d'une politique de stationnement ; - le versement aux transports en commun de subventions telles qu'elles leur confèrent un avantage financier considérable par rapport aux automobiles particulières. »

- Transport en commun et automobiles particulières

457- « A long terme, le meilleur moyen d'imposer un plafond à la circulation des automobiles particulières dans les quartiers d'affaires est vraisemblablement l'existence de transports en commun pratiques et bon marché et la bonne volonté du public en général. Ce dernier point est essentiel et constitue l'une des raisons pour lesquelles nous avons tenté d'écrire ce rapport dans une langue non technique accessible à l'ensemble des lecteurs. Mais l'attraction qu'exerce l'automobile particulière est très grande et l'on ne saurait nier les difficultés de la mise en service de transports en commun si pratiques, en eux-mêmes, qu'ils libèrent la voie publique d'une fraction appréciable du trafic facultatif. L'adoption d'une politique financière différente pourrait rendre les transports en commun relativement bon marché et ce pourrait être à long terme la clé du problème. »

- Les villes chargées d'histoire

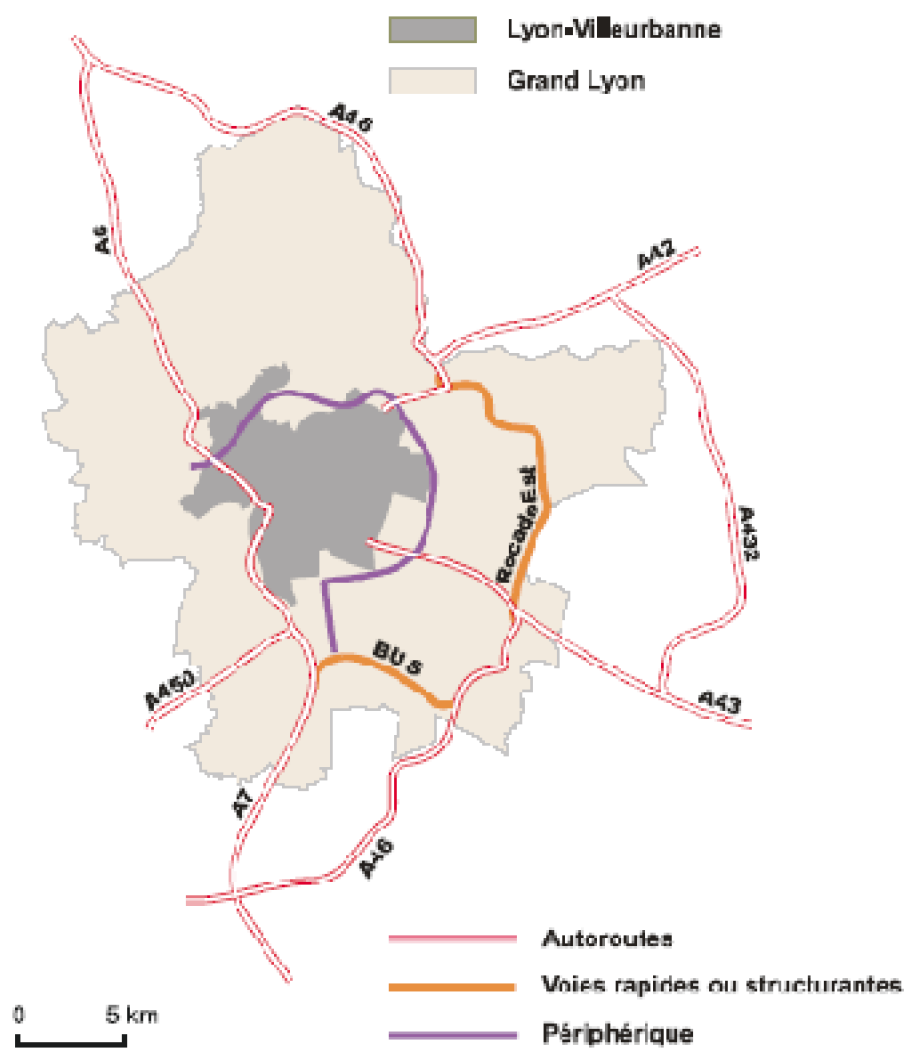
466- « si des modifications matérielles majeures sont exclues, on doit alors accepter une réduction de l'accessibilité avec comme corollaire la possibilité de compliquer considérablement les parcours automobiles. Là encore, le problème

consiste à obtenir l'adhésion du public. L'enjeu est important : il ne s'agit pas seulement de conserver quelques monuments anciens mais de préserver, face à l'holocauste automobile, une part essentielle de l'héritage du monde anglophone, héritage donc ce pays est le champion. »

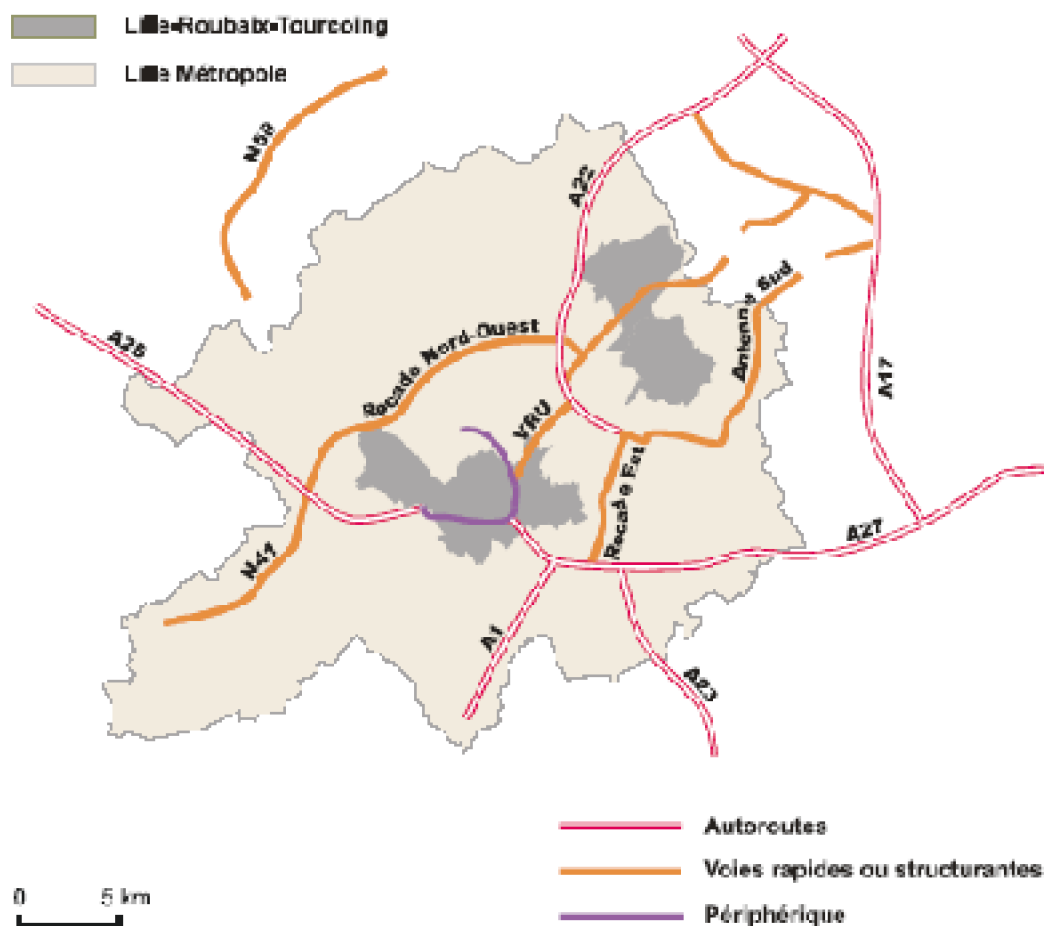
- Rénovation complète

472- « Nos études, pensons-nous, démontrent que la maîtrise de l'aménagement ou de la rénovation de zones importantes est essentielle à la solution des problèmes de la circulation automobile. A l'inverse, la reconstruction à la petite semaine d'immeubles situés dans des zones actives impose bien des restrictions. La rénovation complète rend possible, en particulier, l'application des techniques d'implantation sur plusieurs niveaux qui permettent non seulement de dégager des espaces supplémentaires, mais encore ouvrent la porte à la création d'environnements nouveaux et du plus haut intérêt. »

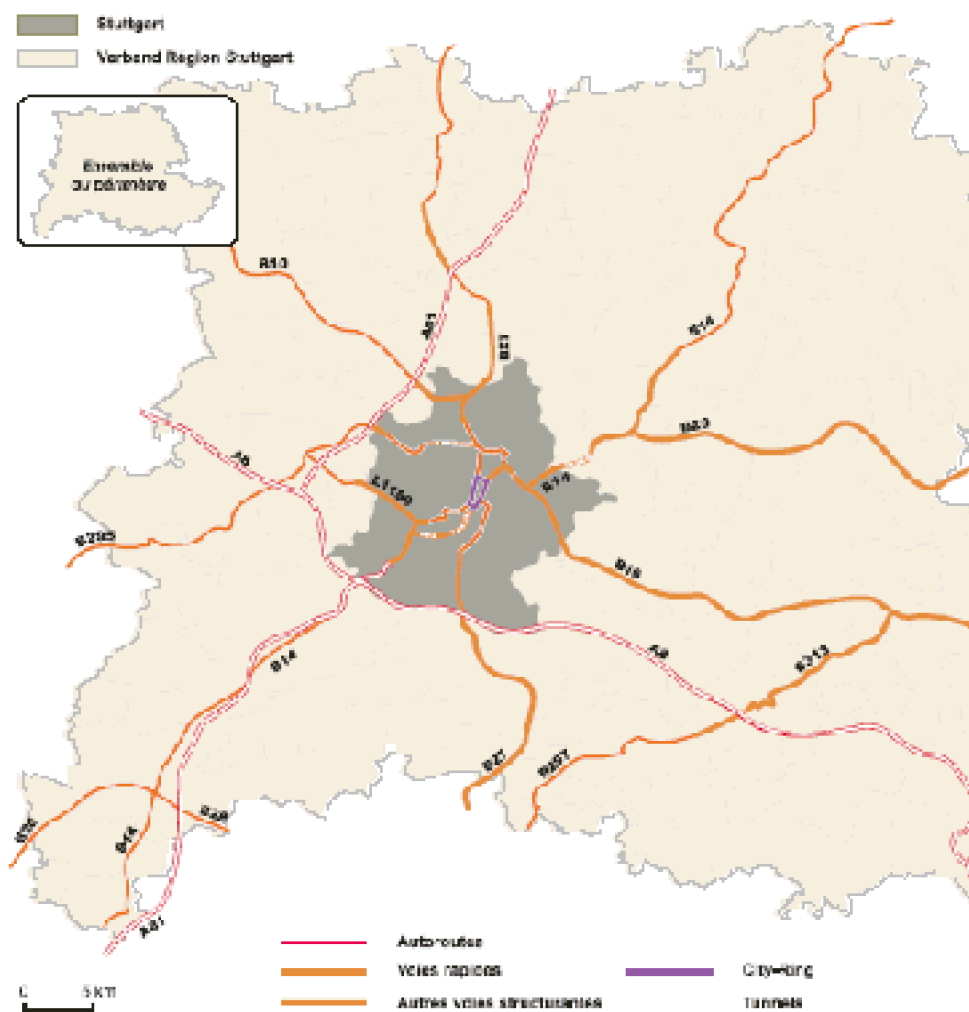
Annexe 2 – Cartes des réseaux de grandes voirie des agglomérations de Lyon, Lille et Stuttgart



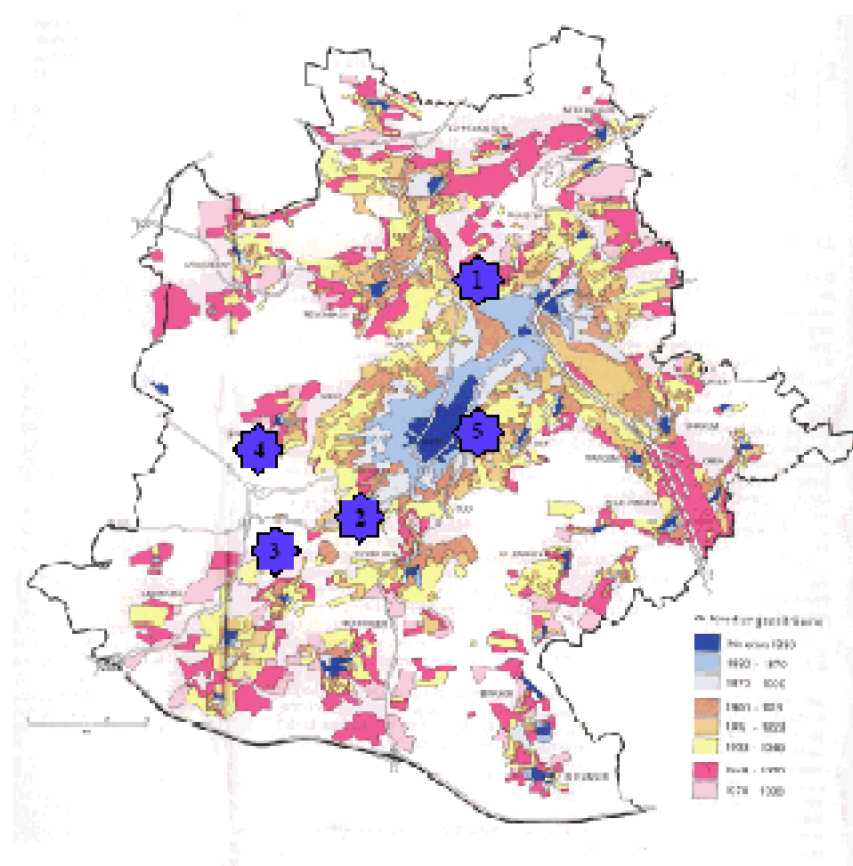
Le réseau de grandes voiries du Grand Lyon



Le réseau de grandes voiries de Lille Métropole Communauté Urbaine



Le réseau de grandes voiries du Verband Region Stuttgart



- 1 Pragsattel
- 2 Heslach
- 3 Leonberger Strasse
- 4 Rotenwald Strasse
- 5 Charlottenplatz

Éléments de repérage de quelques grands projets routiers sur le territoire de la commune de Stuttgart

Annexe 3 – Extraits de la convention de concession du périphérique Nord de l'agglomération lyonnaise

Article 1

Conformément aux dispositions du Code de la Voirie Routière, de la présente Convention et du Cahier des Charges qui y est annexé, le CONCEDANT concède aux risques et périls du CONCESSIONNAIRE qui accepte, le financement, la conception, la

protégé en vertu de la loi du droit d'auteur.

construction, l'entretien et l'exploitation d'un Ouvrage d'art complexe relatif au prolongement du Boulevard Périphérique de l'agglomération lyonnaise dans son tronçon Nord, ci-après désigné l'OUVRAGE.

Article 2

Dans les conditions définies par le Cahier des Charges, le CONCEDANT met à la disposition gratuite du CONCESSIONNAIRE les terrains en surface et tréfonds nécessaires à la réalisation de l'OUVRAGE et prendra en charge la réalisation des ouvrages visés à l'Article 2.1 et 2.2 du Cahier des Charges.

Article 4

Le CONCESSIONNAIRE est autorisé à percevoir sur les usagers une redevance (ci-après dénommée péage) pour l'utilisation de l'OUVRAGE dans les conditions définies par le Cahier des Charges.

- Cahier des charges

Article 7 : exécution des travaux

3. Le concessionnaire s'engage à assumer tous les risques techniques relatifs à la réalisation de l'OUVRAGE, réserve étant faite des sujétions imprévues (tenant notamment aux conditions géologiques, géotechniques et hydrologiques d'insertion du projet) appréciées conformément aux principes dégagés par les Tribunaux Administratifs.

Article 18 : mesures diverses

Il est rappelé que le CONCESSIONNAIRE s'est déterminé au vu et sur la base d'un projet de schéma général de circulation présenté par le CONCEDANT contenant les mesures d'investissements routiers définies au présent article. Les mesures d'investissements routiers qui devront être mises en œuvre sur des voiries nationales, sont subordonnées au déclassement préalable de ces dernières.

1. Raccordement du Boulevard Laurent BONNEVAY au périphérique, au voisinage de Croix Luizet, conformément aux plans joints à l'annexe 5, qui devra être réalisé au plus tard avant la mise en service partielle de l'OUVRAGE.

2. Des aménagements de voirie et d'urbanisme seront mis en œuvre par le CONCEDANT en accord avec le CONCESSIONNAIRE de façon notamment à redonner aux rues Duquesne, Marietton et boulevard des Belges les caractéristiques de rues de quartier en matière de trafic, de stationnement, d'espace piétons, de plantations (...)

Ces aménagements de voirie ou toutes mesures d'investissement ou mesures provisoires d'effet équivalent devront être réalisés dans le mois suivant la mise en service

de l'OUVRAGE.

3. En outre, dans le cas où le développement du complexe Villa URBANA à Villeurbanne conduirait la collectivité à créer une voie de desserte locale raccordée sur le périphérique à l'échangeur de la Feyssine, le CONCESSIONNAIRE sera consulté sur le tracé et les caractéristiques de cette voie et sera en droit de faire valoir le cas échéant les effets négatifs de ce tracé sur la fréquentation de l'OUVRAGE.

Le CONCESSIONNAIRE et le CONCEDANT veilleront en particulier à ce que cette voie destinée à une desserte locale du complexe, ne permette pas un accès direct à l'échangeur sud du Pont POINCARE. (...)

3. Il est précisé que le financement du Projet a été établi en tenant compte de la réalisation à venir des ouvrages visés au paragraphe 1 de l'Annexe 6.

Dans ces conditions, pour le cas où le CONCEDANT, ou une autre autorité que le CONCEDANT réaliserait un ouvrage autre que ceux visés ci-dessus, ayant un effet négatif sur la fréquentation de l'OUVRAGE, le CONCEDANT et le CONCESSIONNAIRE conviennent de se rapprocher en vue d'examiner les moyens à mettre en œuvre pour compenser lesdits effets négatifs et de fixer les conséquences financières qui en résulteront.

Article 21 : dispositions générales relatives au financement

(...) Le coût global prévisionnel des frais relatifs à la concession est évalué par le CONCESSIONNAIRE à 3 092,666 MF (TTC, FRF Décembre 1989)

En outre, un montant de 159,398 MF correspondant aux mises au point du Projet, objet de l'Avenant n°3 s'ajoute au montant ci-dessus.

De plus, un montant de 23,900 MF correspondant aux modifications et adaptations du Projet objet de l'avenant n°4 s'ajoute au montant ci-dessus.

(...) A la date de signature de la présente Convention de Concession et son Cahier des Charges, le CONCESSIONNAIRE devra avoir justifié d'engagements fermes et fiables d'un montant minimum de 2 633 Millions de Francs sous forme de fonds propres, quasi fonds propres et crédits de nature à couvrir, compte-tenu de la subvention d'investissement de 909,700 Millions de Francs et de la subvention d'investissement spécifique de 198,826 Millions de Francs. (...)

Compte tenu des dispositions du dernier alinéa de l'article 21.1, il est ajouté aux montants de subventions figurant ci-dessus une subvention d'investissement spécifique complémentaire de 159,398 Millions de Francs

Compte tenu des dispositions du dernier alinéa de l'article 21.1, il est ajouté aux montants de subventions figurant ci-dessus une subvention d'investissement spécifique complémentaire additionnelle de 23,900 Millions de Francs

Article 22 : tarifs de péage

Les tarifs de péage sont fixés en application de la grille tarifaire ci-dessous, exprimée TTC, en valeur Francs Juillet 1990.

Lors de la mise en service de l'OUVRAGE, une minoration de 40% sera appliquée aux tarifs figurant dans la grille ci-dessous. (...)

Ce pourcentage de minoration sera réduit de 3 points chaque année, jusqu'à l'épuisement de la minoration.

(tableau page 29)

Au cas où le CONCEDANT s'opposerait aux tarifs de péage soumis à son approbation, le CONCESSIONNAIRE sera en droit d'être indemnisé par le CONCEDANT de l'écart de recettes résultant de la différence entre les tarifs effectivement appliqués et les tarifs qui auraient résultés de l'application des articles 22.1 et 22.2 ci-dessus.

Article 30 : durée de la concession

La concession de terminera au 35^{ème} anniversaire de la date de publication au Journal Officiel du Décret en Conseil d'Etat autorisant l'institution du péage.

Article 32 : rachat de la concession

Le CONCEDANT aura la faculté, moyennant un préavis d'un an, de racheter la concession au delà des 2/3 de la durée de l'exploitation, durée arrondie à l'entier supérieur.

Annexe 4 – Approche statistique de la distribution spatiale de la motorisation

La première étape de ce travail a consisté à sélectionner les indicateurs les plus pertinents (tableau A1) pour, d'une part, quantifier la motorisation de la population urbaine et, d'autre part, essayer d'expliquer sa distribution dans l'espace :

- le choix de la variable qui nous semble le mieux appréhender le phénomène d'équipement automobile dans sa relation à l'espace reste la motorisation des ménages, car c'est à ce niveau que se prend la décision de localisation résidentielle. Cette variable doit néanmoins être maniée avec précaution, dans la mesure où elle dépend pour partie de la structure et de la taille moyenne des ménages de la commune ; en effet, il est d'autant plus probable de rencontrer des taux de motorisation élevés que les ménages de la commune seront des couples avec plusieurs enfants majeurs, plutôt que des célibataires sans enfants. Nous avons également retenu deux indicateurs plus spécifiques, la non-motorisation et la multi-motorisation des ménages. La motorisation individuelle, qui apprécie davantage l'accès des individus à l'automobile, figure enfin dans la liste, surtout en raison de l'emploi qui en est fait dans les statistiques allemandes et de sa plus grande fiabilité

dans ce cadre. Mais elle peut aussi servir à estomper l'effet de la taille des ménages ; concernant les variables explicatives, il s'agit d'abord, pour les raisons développées plus haut, de la taille des ménages. Compte tenu des liens avérés entre la motorisation et le niveau de revenu, nous avons ensuite retenu un indicateur économique ; il s'agit, pour les villes françaises, du revenu moyen par foyer fiscal et, pour l'Allemagne, du pouvoir d'achat par habitant²⁰⁶¹. Enfin, notre choix s'est porté sur deux variables susceptibles d'apporter un éclairage intéressant sur la spatialisation du phénomène automobile²⁰⁶² ; la densité de population est une mesure simple – bien que partielle et imparfaite – de la densité urbaine, qui combine une information sur la consommation d'espace liée à la fonction résidentielle avec une indication des contraintes pesant sur les transports dans la desserte de la population ; la part de la maison individuelle dans le paysage communal s'attache, quand à elle, plus directement à un mode de vie dont on connaît les liens qu'il entretient avec la voiture particulière.

Ces deux dernières variables occupent une place particulière dans ce travail statistique, dans la mesure où ce sont elles qui approchent au plus près notre idée de territoire de l'automobile. En raison de cette vocation comme de leur nature intrinsèque, fortement évocatrice des structures spatiales, nous les distinguerons dans l'analyse en leur réservant l'appellation de « variable territoriale ».

Ces données statistiques sont fournies par le Recensement Général de la Population, pour les 55 communes de la Communauté Urbaine de Lyon et pour les 85 communes de la Communauté Urbaine de Lille, et par l'office régional de statistique du Bade Wurtemberg, pour les 28 communes du défunt *Nachbarschaftsverband* de Stuttgart et pour les 179 communes du *Verband Region Stuttgart* (périmètre qui étend en fait l'étude de la question à l'échelle de la région urbaine).

Tableau A1 - Liste des indicateurs retenus

²⁰⁶¹ Comme on ne compare pas directement entre elles les valeurs de ces distributions dans nos trois agglomérations, le fait de ne pas pouvoir disposer du même indicateur économique pour la France et pour l'Allemagne n'apparaît pas comme un problème fondamental.

²⁰⁶² Plusieurs autres variables ont été testées mais n'ont pas été retenues compte tenu de la faible information qu'elles apportaient à l'explication de la distribution des taux de motorisation à l'échelle de l'agglomération. Il s'agit entre autres de données relatives aux migrations alternantes, comme le pourcentage d'actifs travaillant dans la commune, ou encore de statistiques donnant une idée du type de processus d'urbanisation auquel a été soumis le territoire communal, comme la structure des logements selon leur date de construction.

²⁰⁶³ Comme le ménage est une notion qui n'apparaît pas dans les statistiques du Land du Bade-Wurtemberg, nous avons calculé cet indicateur en remplaçant le nombre de ménages par le nombre de logements de la commune.

	Intitulé exact de l'indicateur	Dates de relevé pour		
		Lyon	Lille	Stuttgart
Moto	Nombre moyen de voitures par ménage ²⁰⁶³	1999	1999	1999
Pourcentage de ménages possédant 2 voitures ou plus	Nombre de voitures par habitant	1999	1999	1999
n.d.*	Moto			
NonMoto	Pourcentage de ménages ne possédant aucune voiture	1999	1999	n.d.
Ménage	Nombre moyen de personnes par ménage ²⁰⁶⁴	1999	1999	1999
Revenu	Revenu moyen par foyer fiscal Pouvoir d'achat moyen des ménages	1999	1999	1999
Densité	Nombre d'habitants au km ²	1999	1999	1999
Maisons	% de maisons individuelles dans les résidences principales	1999	1999	n.d.
* non disponible				

Un premier examen sommaire, basé sur une cartographie des différents indicateurs de motorisation, semble conforter l'hypothèse d'un lien entre la structure spatiale et la distribution des données relatives à l'équipement automobile.

Pour le Grand Lyon, les images des indicateurs de motorisation reproduisent très nettement la structure radio-concentrique de l'agglomération, tout en dévoilant un déséquilibre entre l'est et l'ouest : en effet, la première couronne orientale présente des caractéristiques proches de celles du centre, alors que les auréoles successives de l'espace périphérique occidental tendent à affirmer des différences plus marquées. Ces deux grands principes de structuration de l'espace lyonnais ressortent évidemment dans la cartographie de nos deux variables spatiales, qui présente de ce fait d'importantes similarités avec les images obtenues pour la motorisation (figure A1). Quant aux deux autres indicateurs (figure A2), ils reprennent chacun à leur compte un de ces deux aspects : la distribution spatiale de la taille des ménages se fait selon une logique essentiellement radio-concentrique, tandis que la variable économique marque de manière très forte le gradient est-ouest.

De la même façon, les représentations spatiales de la motorisation rendent bien compte du caractère multipolaire de l'agglomération lilloise, même si la cartographie de la densité résidentielle tend à agglomérer les trois pôles originels de la conurbation en une tache urbaine centrale continue, faisant d'autant plus ressortir la particularité de

²⁰⁶⁴ De la même façon, cet indicateur est devenu, pour Stuttgart, le nombre moyen de personnes par logement.

²⁰⁶³ Comme le ménage est une notion qui n'apparaît pas dans les statistiques du Land du Bade-Wurtemberg, nous avons calculé cet indicateur en remplaçant le nombre de ménages par le nombre de logements de la commune.

l'urbanisation périphérique (figure A3).

Enfin, le fait que la région urbaine de Stuttgart représente un territoire à la fois plus vaste et plus hétérogène ne permet pas de dégager *a priori* de règles essentielles des différentes cartographies (figure A4). Cependant, il est toujours possible de discerner des images là encore globalement inversées entre la densité de la population et la motorisation, les territoires à plus faible motorisation correspondant généralement aux principaux pôles urbains. Si la perception visuelle de la logique de distribution est ici moins nette que pour les deux précédents exemples, pour lesquels le périmètre d'observation n'excède pas les limites de l'agglomération, la netteté de l'opposition entre motorisation et densité se confirme ensuite à l'échelle de l'ancien périmètre de l'agglomération politique (figure A5).

Les images cartographiques liées aux indicateurs de motorisation se singularisent donc d'emblée par une assez nette tendance à reproduire un certain nombre de grands traits des structures spatiales en présence sur chaque site. Pour appuyer ce premier constat sur des éléments d'observation plus solides et mieux en détailler les implications, nous avons mobilisé différentes méthodes statistiques de régression.

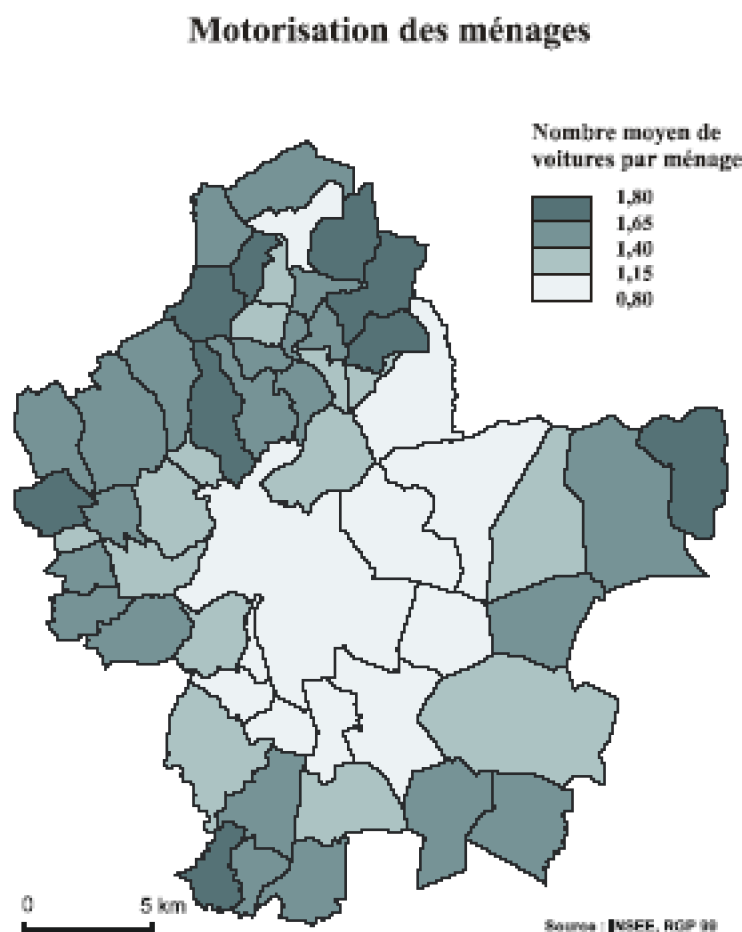


Figure A1 - Similarités dans les images de motorisation et des indicateurs spatiaux du Grand Lyon

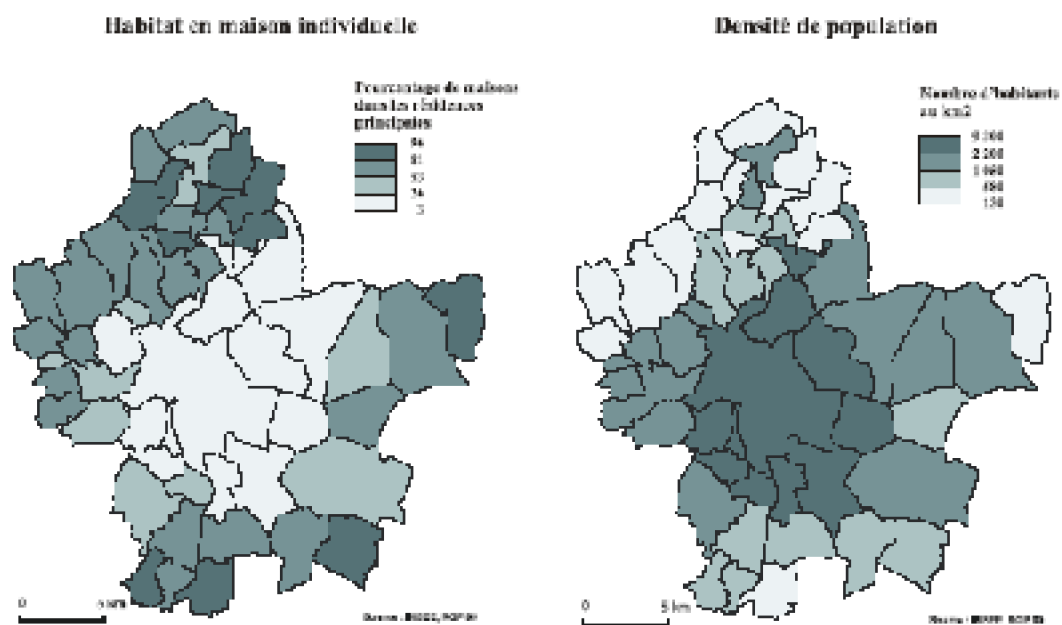


Figure A2 - Éléments de structuration socio-spatiale du Grand Lyon

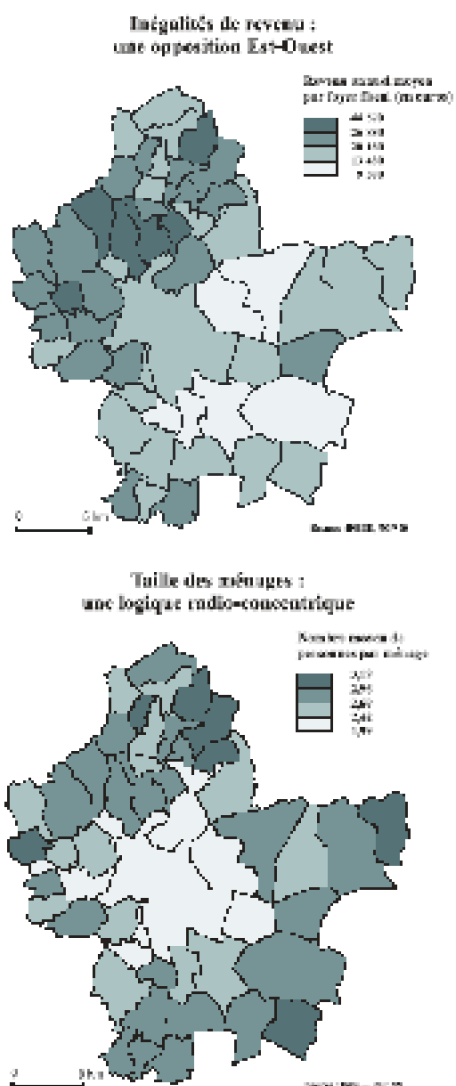


Figure A2 - Éléments de structuration socio-spatiale du Grand Lyon

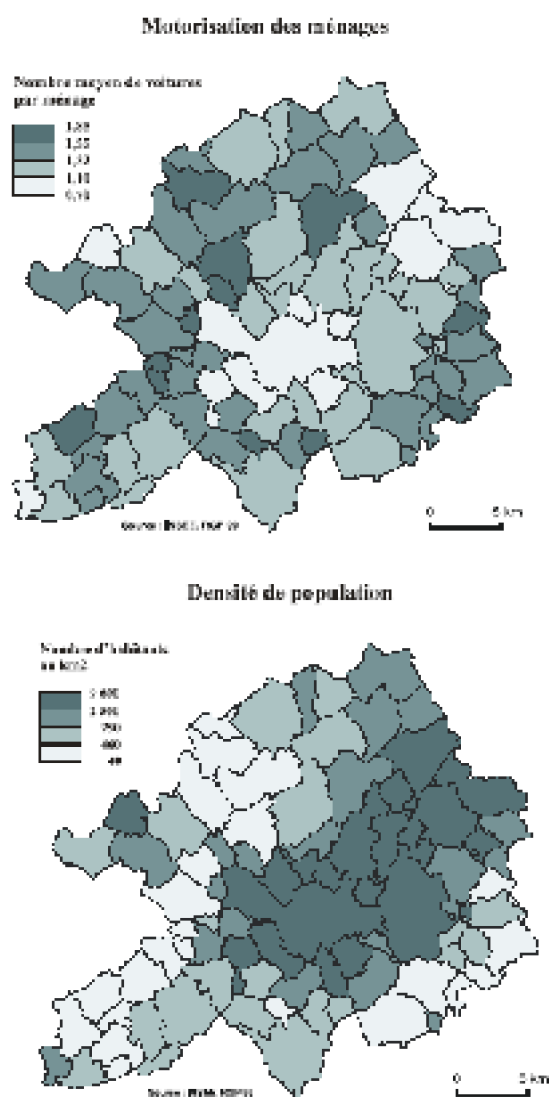


Figure A3 - La Communauté Urbaine de Lille : centre multipolaire et développement périphérique

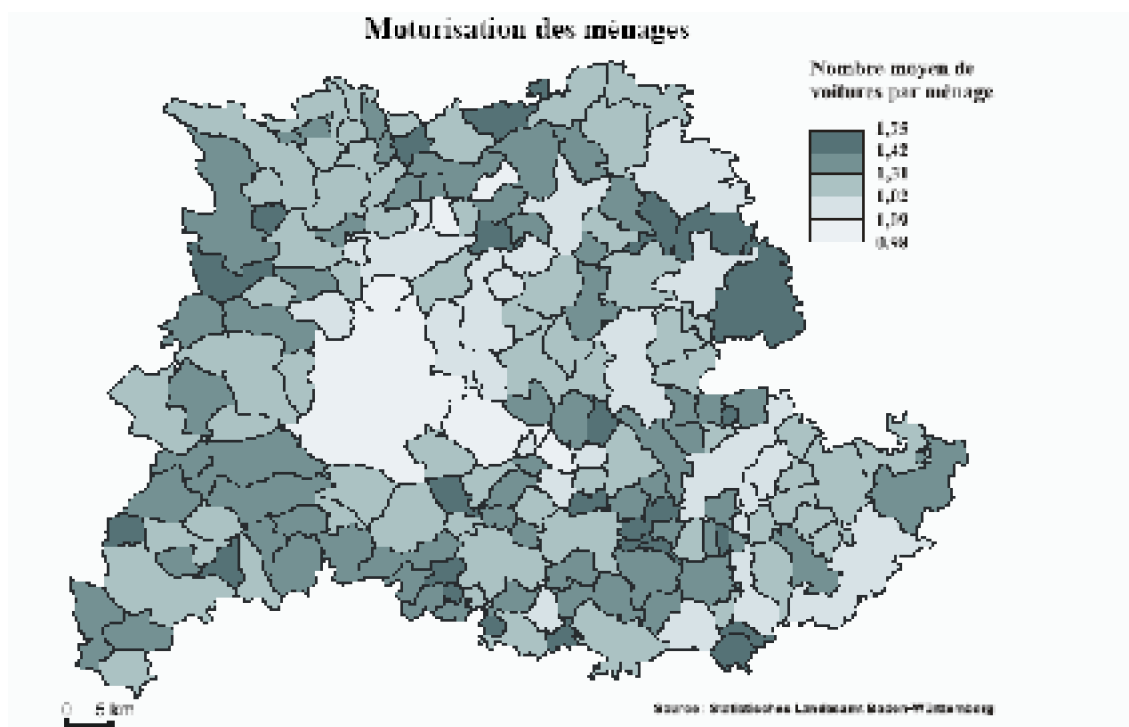


Figure A4 - Motorisation et densité à Stuttgart : une image globalement inversée à l'échelle de la région urbaine...

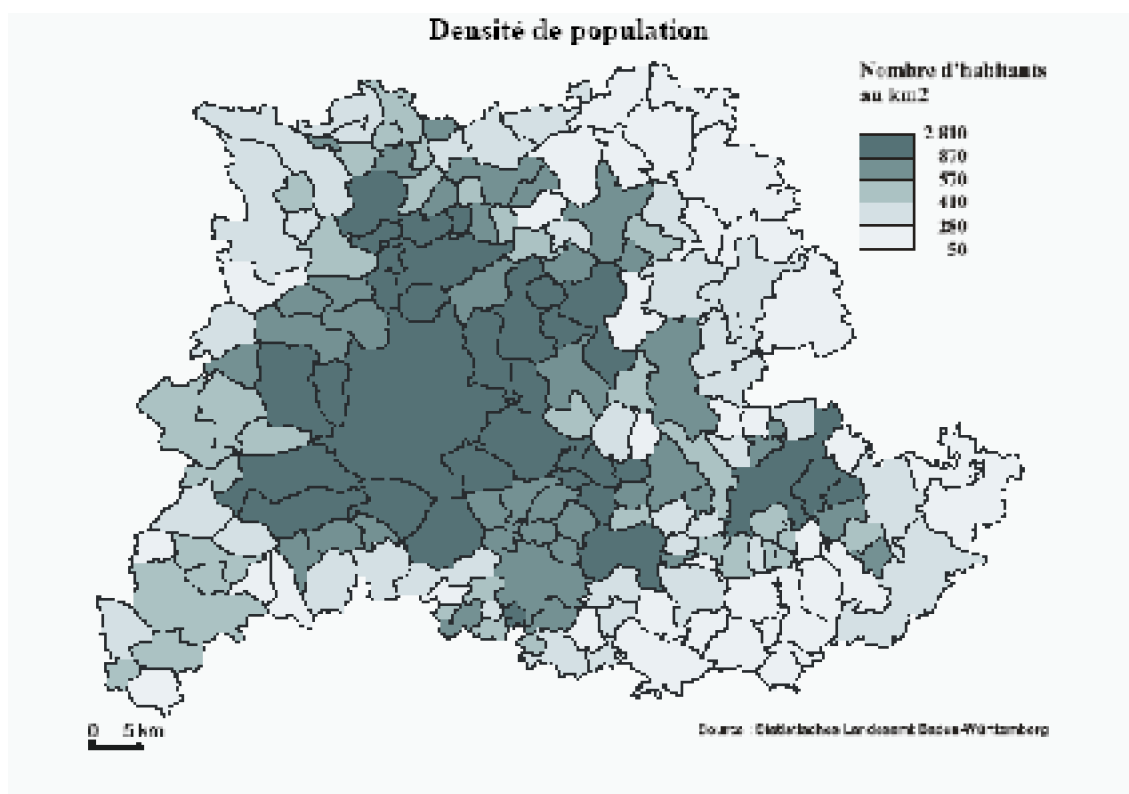


Figure A5 - ... et qui se confirme à l'échelle de l'ancien Nachbarschaftsverband

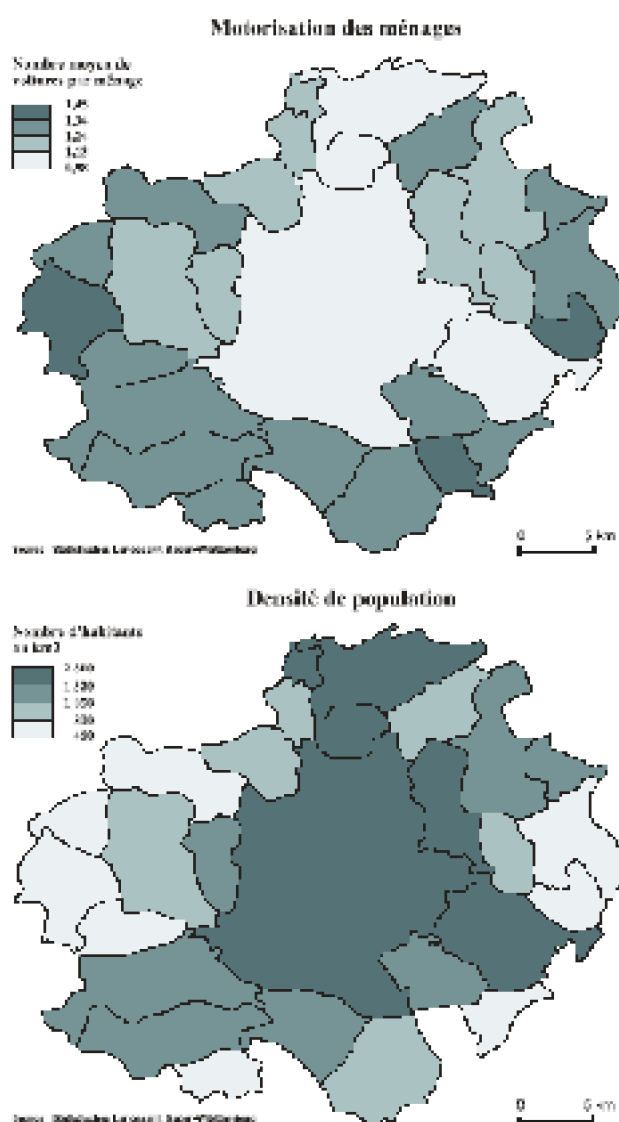


Figure A5 - ... et qui se confirme à l'échelle de l'ancien Nachbarschaftsverband

Pour estimer les relations statistiques entre les différents indicateurs retenus, le calcul des coefficients de corrélation de Bravais-Pearson nous permet de détecter la présence ou l'absence d'une relation linéaire entre deux caractères. Les tableaux A2, A3 et A4 en présentent les résultats²⁰⁶⁵.

Tableau A2 – Valeur des coefficients de corrélation pour le territoire du Grand Lyon

²⁰⁶⁵ Y apparaissent en gras les coefficients de corrélation significatifs, c'est-à-dire ayant satisfait au test de Bravais-Pearson pour un risque d'erreur fixé à 2%. Dans le tableau 2, il faut par exemple, pour les 55 communes du Grand Lyon (d'où $n = 53$), que le coefficient soit supérieur à 0,3137 pour être considéré significatif.

L'automobile en milieu urbain : genèse et dynamiques d'un territoire

	Moto	MotoInd	NonMoto	BiMoto	Ménage	Revenu	Densité	Maisons
Moto		0,85	- 0,97	0,99	0,74	0,66	- 0,77	0,92
MotoInd			- 0,86	0,83	0,30	0,72	- 0,55	0,71
NonMoto				- 0,95	- 0,70	- 0,62	0,79	- 0,87
MultMoto					0,75	0,67	- 0,74	0,93
Ménage						0,25	- 0,76	0,80
Revenu							- 0,37	0,47
Densité								- 0,76
Maisons								

Pour les communes du Grand Lyon, les indicateurs d'équipement automobile sont très fortement corrélés entre eux, même si, comme on pouvait s'en douter, la motorisation individuelle apparaît légèrement moins dépendante des autres. Ces indicateurs sont également bien corrélés avec les autres variables retenues, même si ces dernières détiennent des parts d'explication variables dans les variations des premiers :

- la motorisation et la multimotorisation des ménages sont deux indicateurs dont les variations spatiales à l'intérieur du Grand Lyon sont bien expliquées par les différents indicateurs retenus mais qui entretiennent une relation plus forte avec la part des maisons individuelles. On retrouve ici l'idée que ce choix résidentiel, qui est aussi un choix de mode de vie, est porteur d'une quasi-obligation de motorisation ainsi que d'une forte incitation à la multi-motorisation ;
- outre cette importance de la maison individuelle, la non-motorisation place au premier plan, comme critère d'explication, la densité de population, tandis que la dimension économique apparaît moins déterminante. L'organisation spatiale des espaces de concentration de la population tend ainsi à se révéler un facteur qui permet, voire favorise, le non-équipement en voiture particulière ;
- enfin, pour la motorisation individuelle, c'est fort logiquement que la relation avec la taille des ménages n'est pas significative mais cette réalité se répercute sur les variables spatiales, qui expliquent alors beaucoup moins bien les variations de cet indicateur. Cela invite à considérer l'existence d'une composante démographique non négligeable dans les logiques spatiales, composante qui tient notamment à l'influence du cycle de vie dans les choix résidentiels.

Tableau A3 – Valeur des coefficients de corrélation pour le territoire de la CUDL

	Moto	MotoInd	NonMoto	BiMoto	Ménage	Revenu	Densité	Maisons
Moto		0,91	- 0,96	0,99	0,77	0,79	- 0,75	0,84
MotoInd			- 0,89	0,90	0,46	0,82	- 0,62	0,70
NonMoto				- 0,92	- 0,75	- 0,68	0,77	- 0,86
MultMoto					0,76	0,82	- 0,71	0,81
Ménage						0,42	- 0,70	0,81
Revenu							- 0,43	0,46
Densité								- 0,86
Maisons								

protégé en vertu de la loi du droit d'auteur.

Les résultats des analyses menées sur la Communauté Urbaine de Lille corroborent globalement ces conclusions. On remarquera simplement, dans les pouvoirs explicatifs respectifs, un léger renforcement de l'effet revenu par rapport à l'effet spatial : outre le fait que l'indicateur économique présente des corrélations avec les variables de motorisation sensiblement supérieures à ce qu'on peut observer pour le Grand Lyon, l'influence de la densité de population et surtout de la part des maisons individuelles sur les variations de l'équipement automobile apparaît également légèrement moins discriminante.

Pour Stuttgart, c'est la tendance inverse qui s'affirme : la distribution de la motorisation voit s'estomper considérablement l'effet revenu, pour devenir un phénomène relatif à la taille des ménages et à la structure spatiale ; cette analyse vaut à l'échelle de la région urbaine comme de l'agglomération centrale – qui est représentée par le territoire du défunt *Nachbarschaftverband* –, même si sur ce périmètre plus restreint, la densité de population devient un facteur explicatif plus déterminant que la taille des ménages.

Tableaux A4 – Valeur des coefficients de corrélation pour le territoire du *Verband Region Stuttgart*

	Moto	MotoInd	Ménage	Revenu	Densité
Moto		0,50	0,64	0,12	- 0,54
MotoInd			- 0,32	0,24	- 0,06
Ménage				- 0,17	- 0,59
Revenu					0,18
Densité					

et pour celui du *Nachbarschaftverband Stuttgart*

	Moto	MotoInd	Ménage	Revenu	Densité
Moto		0,84	0,58	0,31	- 0,82
MotoInd			0,04	0,40	- 0,57
Ménage				- 0,02	- 0,65
Revenu					- 0,32
Densité					

On peut alors raisonnablement avancer que deux effets jouent dans la distribution de la motorisation : un effet revenu, mis en évidence depuis longtemps par de nombreuses études, et un effet spatial plus complexe à analyser. Ce dernier semble influencer sur l'équipement automobile aussi bien de manière incitative qu'en tant que facteur limitant. Il s'agit en fait d'un effet composite qui intègre le type d'habitat, la forme urbaine globale mais aussi la structure démographique de la population car on remarque que les variables spatiales expliquent souvent d'autant mieux la motorisation que la variable "taille des ménages" le fait également.

Ces deux effets font néanmoins l'objet d'équilibres différents selon les territoires considérés : sur le territoire du Grand Lyon, ils se combinent selon un rapport de force plutôt équilibré ; à Lille, l'effet revenu reste le plus discriminant et l'effet spatial se fait alors moins prégnant ; Stuttgart présente enfin le cas de figure inverse, puisque la motorisation

des ménages n'y est bien expliquée que par la combinaison des variables qui constituent l'effet spatial décrit plus haut.

La relation entre deux caractères peut être schématisée par une régression linéaire, qui en établit un modèle d'estimation. A partir de l'équation de régression, on est alors en mesure d'estimer les valeurs de la motorisation, telles qu'elles sont expliquées par les variations d'une autre variable. L'intérêt porté à ces calculs par le géographe se focalise souvent sur l'indication des écarts entre la réalité et le modèle d'estimation. Ces résidus lui apparaissent instructifs dans la mesure où les différenciations spatiales révélées par leur cartographie permettent de dévoiler une logique explicative complémentaire. Néanmoins, réduire l'intérêt de cette méthode statistique pour la démarche géographique à l'analyse des résidus n'est pas sans risques : leur importance reste un signe que les conditions de la régression ne sont pas totalement satisfaites et ils peuvent alors aussi bien constituer des artefacts non interprétables. C'est pourquoi leur prise en compte doit se faire en complément du modèle d'explication lui-même et ne pas occulter les enseignements propres à celui-ci, notamment son pouvoir explicatif.²⁰⁶⁶

Pour être intéressante et interprétable, l'étude des résidus suppose donc la combinaison d'une explication initiale pertinente et d'une logique complémentaire valide et spatialement lisible. Or, concernant l'estimation de la motorisation, ces conditions ne sont véritablement réunies que dans l'agglomération lyonnaise car c'est là que se combinent le mieux les deux effets révélés par nos précédentes analyses afin d'expliquer les disparités d'équipement automobile, effets dont la cartographie des résidus donne ici une illustration convaincante (figure 55 du chapitre 6).

Ainsi, les écarts au modèle d'estimation de la motorisation des ménages par le revenu font apparaître une structure radio-concentrique extrêmement nette, qui se caractérise par une surestimation (les résidus sont négatifs, la valeur observée étant inférieure à la valeur estimée par la modèle) dans les espaces les plus centraux et une sous-estimation (résidus positifs) dans les espaces les plus périphériques de la Communauté Urbaine. Il se confirme donc que, plus on se dirige vers les périphéries urbaines, plus la motorisation des ménages est en réalité supérieure à ce que pourrait laisser croire leur niveau de revenu – et inversement. En masquant de fait le rôle joué par le revenu, la distribution de ces résidus permet de visualiser spécifiquement l'effet spatial, dont on a souligné la nature composite mais dont l'existence est néanmoins attestée ici. De la même façon, on parvient à mettre en évidence cartographiquement l'effet revenu à travers les résidus du modèle d'estimation de la motorisation par une des trois variables participant à l'effet spatial, en l'occurrence la taille des ménages. Il apparaît clairement que, dans tout l'Ouest lyonnais, l'équipement automobile est sous-estimé par ce modèle, et ce contrairement à la partie orientale de l'agglomération. Il est alors facile d'expliquer cette opposition par des disparités en termes de revenu qui, tour à tour, "dopent" ou freinent la motorisation des ménages. Cet effet, s'il est spatialisé, correspond en effet à une logique de structuration qui relève de facteurs socio-économiques.

Sur cette illustration de la conjonction des deux effets, un point mérite cependant d'être clarifié : pourquoi, alors que le choix de la densité de population ou de la part de

²⁰⁶⁶

Il correspond au coefficient de détermination, obtenu en élevant au carré le coefficient de corrélation.

maisons individuelles n'offre pas une distribution des résidus clairement interprétable, l'effet revenu est-il mis en évidence en complément de l'explication inhérente à la taille des ménages ? A ce propos, ce n'est pas un hasard si cette dernière variable est la seule à présenter une corrélation non significative avec le revenu. Pour les autres, leur plus forte relation statistique avec cet indicateur socio-économique est le signe d'une redondance qui fait, qu'en ne s'attachant qu'à ce qui est "hors-modèle" (c'est le principe même de l'analyse des résidus), on perd une partie de l'information comprise dans l'effet revenu (d'où les difficultés d'interprétation concernant la distribution des résidus).

Pour associer plusieurs indicateurs dans un modèle d'explication globale, il existe enfin des méthodes statistiques plus adaptées : les modèles de régression linéaire multiple, avec comme instruments les coefficients de corrélation partielle et multiple.

En ne maintenant qu'une variable active et en considérant constant le rôle de la seconde, les coefficients de corrélation partielle vont nous permettre d'évaluer l'influence spécifique de chaque régresseur sur la variation de la motorisation (tableau A5). En s'affranchissant du piège de la redondance, ils concourent à préciser l'interprétation des coefficients de corrélation simple : ainsi, le fait qu'une variable présente un coefficient de corrélation simple significatif et un coefficient de corrélation partielle non significatif révèle qu'elle n'explique bien la motorisation que dans la mesure où elle s'accompagne des autres variables. Pour sélectionner les modèles d'estimation multiple les plus intéressants, il faut ensuite vérifier le respect des deux conditions suivantes : que le pouvoir explicatif du modèle ²⁰⁶⁷ soit évidemment le plus élevé possible et que la corrélation entre les régresseurs soit la plus faible possible. Par ailleurs, nous nous limiterons ici à la construction de modèles à deux régresseurs.

Tableau A5 – Présentation des résultats relatifs à la régression linéaire multiple

	X1		
X X2	$R(X1.X2)$	$R(YX1.X2)$	
	$R(YX2.X1)$	$R(Y.X1.X2)$	
		<i>Coefficient de corrélation linéaire entre X1 et X2</i>	Coefficient de corrélation partielle (avec X2 constant)
		Coefficient de corrélation partielle (avec X1 constant)	Coefficient de corrélation multiple

Pour le Grand Lyon (tableau A6), les pouvoirs explicatifs des modèles potentiels oscillent entre 64 et 92%, mais de nombreuses combinaisons se situent autour de 80% ; on remarque également que celles qui prennent en compte la proportion de maisons individuelles possèdent les plus forts pouvoirs explicatifs. Il s'avère en fait que cette dernière variable constitue un élément-clé de l'explication de la motorisation des ménages : déjà présenté comme l'indicateur le plus fortement corrélé (d'après le calcul des coefficients de corrélation de Bravais-Pearson), on s'aperçoit ici que son influence spécifique ne se dément jamais, contrairement aux autres variables qui voient la leur s'effriter, devant le champ occupé par ce caractère. Il s'agit donc d'un élément explicatif

²⁰⁶⁷ A l'image de la régression simple, il est obtenu en élevant au carré le coefficient de corrélation multiple.

déterminant dans l'approche du territoire de l'automobile-reine. Pourtant, il n'est guère possible de l'intégrer à un modèle d'estimation multiple car il est trop fortement corrélé avec l'ensemble des autres régresseurs potentiels, dans le sens où cette forme d'habitat, symptomatique d'un certain mode de vie, est aussi par certains aspects une variable de synthèse, qui tend à impliquer la motorisation de ses occupants, génère de faibles densités de population, s'adresse plus particulièrement aux ménages de taille élevée et suppose malgré tout un certain niveau de revenu.

Du point de vue statistique, il se dégage alors deux modèles d'estimation multiple valides : le premier associe le revenu à la taille des ménages pour expliquer les variations de la motorisation ; tandis que le second combine l'indicateur économique avec la densité de population. Ces modélisations ne contredisent en rien nos conclusions précédentes, puisqu'elles confirment toutes deux la complémentarité de l'effet spatial et de l'effet revenu, ainsi que les poids comparables des différents régresseurs.

Tableau A6 – "Explications multiples" de la motorisation des ménages dans le Grand Lyon

	Ménage		Revenu		Densité		Maisons	
Ménage			0,25	0,79	- 0,76	- 0,47	0,80	0,82
			0,73	0,89	0,38	0,80	0,02	0,92
Revenu					- 0,37	- 0,75	0,58	0,93
					0,63	0,87	0,68	0,96
Densité							- 0,76	0,82
							- 0,27	0,93
Maisons								

Si, pour la Communauté Urbaine de Lille (tableau A7), on s'intéresse d'abord aux seules conditions de validité statistique, il est possible d'étendre le nombre de modélisations potentielles à trois : le premier modèle peut être repris à l'identique, tout comme le deuxième ; quant au troisième, qui retient revenu et part des maisons individuelles comme variables explicatives, il convient sans doute de le replacer dans une perspective élargie, restituant la prégnance de ce type d'habitat dans la structure urbaine de l'agglomération.

En effet, seule la plus faible corrélation entre l'importance de l'habitat en maison individuelle et le revenu (0,46) permet de concevoir un troisième modèle d'estimation multiple. Le fait que cette forme d'habitat soit ainsi moins dépendante du niveau économique de la population révèle également sa plus grande diffusion (Lille compte plus de 25% de maisons, contre 3% à Lyon et moins de 8% à Villeurbanne). Cette moindre hétérogénéité des tissus urbains entre les communes de l'agglomération lilloise justifie l'affaiblissement général, par rapport au cas lyonnais, des modèles d'estimation multiple intégrant cette variable. L'effet spatial s'en trouve minoré, preuve qu'il est aussi tributaire des différences de structure urbaine. Indirectement, cela ne peut qu'affermir un effet revenu qui est partie prenante des trois modèles aux plus forts pouvoirs explicatifs, même si son importance reste avant tout soumise à l'histoire et la nature-même du processus de motorisation.

Tableau A7 – "Explications multiples" de la motorisation des ménages dans la CUDL

	Ménage		Revenu		Densité		Maisons	
Ménage			0,42	0,80	- 0,70	- 0,45	0,81	0,58
			0,78	0,92	0,51	0,82	0,28	0,85
Revenu					- 0,43	- 0,74	0,46	0,87
					0,78	0,91	0,83	0,95
Densité							- 0,86	0,58
							- 0,08	0,84
Maisons								

A l'échelle de la région urbaine de Stuttgart, les différentes "combinaisons multiples" affichent des pouvoirs explicatifs beaucoup plus faibles que ce que l'on a pu observer précédemment pour Lyon et Lille, aucune ne dépassant les 50%. Cependant, compte tenu du nombre d'individus statistiques pris en compte, le test de Fisher-Snedecor conclut à la significativité de l'ensemble des coefficients de corrélation multiple. Le principal enseignement à tirer de ces modèles réside alors dans la confirmation de la faiblesse de l'influence spécifique du revenu (révélée par la valeur des coefficients de corrélation partielle) par rapport aux deux régresseurs incarnant ici l'effet spatial²⁰⁶⁸ – deux régresseurs par ailleurs trop fortement corrélés entre eux pour prétendre constituer ensemble un modèle valide d'estimation multiple.

Ensuite, si l'on revient davantage à l'échelle de l'agglomération, ce qui a pour effet d'éliminer beaucoup de bruit, on observe une nette montée des pouvoirs explicatifs, essentiellement imputable au renforcement de l'influence spécifique de la densité de population dans les tentatives d'explication de la motorisation. Un modèle se démarque toutefois assez nettement, puisqu'il combine le plus fort coefficient de corrélation multiple et la plus faible relation entre les régresseurs : associant le revenu à la densité, il réitère nos précédentes analyses sur l'agglomération de Stuttgart, en concevant un schéma global où les variations de la motorisation des ménages sont exclusivement expliquées par la variable spatiale – l'influence spécifique du revenu étant ici nulle.

Tableaux A8 – Explications multiples de la motorisation des ménages dans le *Verband Region Stuttgart*

	Ménage		Revenu		Densité	
Ménage			- 0,29	0,29	- 0,59	- 0,27
			0,68	0,68	0,47	0,67
Revenu					0,24	- 0,57
					0,20	0,57
Densité	et dans le périmètre du Nachbarschaftverband Stuttgart					

et dans le périmètre du Nachbarschaftverband Stuttgart

²⁰⁶⁸ la proportion de maisons individuelles n'étant malheureusement pas disponible.

	Ménage		Revenu		Densité	
Ménage			- 0,25	0,42	- 0,65	- 0,71
			0,65	0,67	0,10	0,82
Revenu					- 0,23	- 0,81
					0,00	0,82
Densité						

Cette prépondérance de la densité de population tend à souligner un aspect entrevu lors de notre analyse du cas lillois : en effet, l'acuité avec laquelle s'exprime l'effet spatial n'impose-t-elle pas, outre l'ancienneté du processus de motorisation, une autre explication complémentaire ? Ainsi, le caractère aggloméré ou non de la population, que les mesures de densité appréhendent bien, tend à favoriser la compétitivité, et souvent l'existence-même, d'une alternative en transports collectifs, ce qui constitue un canal supplémentaire d'action sur la motorisation et d'explication des disparités d'équipement par des paramètres spatiaux, car les ménages en situation de desserte quasi-monopolistique par l'automobile se trouvent le plus souvent acculés à une obligation de motorisation. L'effet spatial n'est-il donc pas d'autant plus fort que les structures urbaines constituées se prêtent à son exercice ? Et n'est-ce pas finalement là un de ses principes d'existence ? En tout état de cause, cela doit nous amener à le considérer, non comme un reliquat explicatif qui agirait quand l'effet revenu aurait cessé d'être discriminant, mais bel et bien comme un phénomène central, véhiculant ses propres logiques, ses propres pesanteurs et ses propres dynamiques.

Ce travail statistique contribue finalement à mettre en évidence une double logique d'explication des disparités d'équipement automobile. Permettant d'appréhender l'essentiel de l'information, cette double logique a été conceptualisée par la conjugaison d'un effet revenu et d'un effet spatial, néanmoins susceptibles de faire l'objet de pondérations différentes selon les terrains étudiés. Ces conclusions corroborent certaines analyses menées dans une perspective plus large et démontrant « que l'appartenance à des zones urbaines centrales ou périphériques n'explique pas à elle seule les pratiques et représentations relatives à la mobilité spatiale. La dimension centre-périphérie agit conjointement avec au moins deux autres dimensions : la stratification sociale et le cycle de vie. »²⁰⁶⁹

Annexe 5 – Extrait de la directive administrative (VwV *Stellplätze*) publiée le 16 avril 1996 par le Land du Bade-Wurtemberg concernant la restriction des normes de stationnement

²⁰⁶⁹ PLAN URBANISME CONSTRUCTION ARCHITECTURE, 2000, op.cit., p.25.

Tableau A9

Nombre de points par critère	accessibilité TC	densité de desserte	qualité de service (entre 6 et 19h en jour ouvrable)	attractivité TC
1	au moins un arrêt dans un rayon de 500 à 600 m	plus d'une ligne TC	cadence inférieure à 15 minutes	bus en site propre pour la plupart
2	au moins un arrêt dans un rayon de 300 à 500 m	plus de 2 lignes TC	cadence inférieure à 10 minutes	tramway, métro léger
3	au moins un arrêt dans un rayon inférieur à 300 m	plus de 3 lignes TC	cadence inférieure à 5 minutes	TC ferroviaire rapide en site propre (S-Bahn, Stadtbahn)

Pour définir le nombre de places de stationnement jugé nécessaire (c'est-à-dire adapté à la demande de stationnement qualifiée), la méthode est la suivante :

- d'abord, il faut apprécier la qualité de desserte en transports collectifs dont bénéficie le terrain sur lequel le programme immobilier doit être réalisé. Pour cela, quatre critères sont proposés et la situation est examinée conformément au tableau ci-dessous.
- le calcul du nombre de places de stationnement « nécessaires » est ensuite rapporté à la norme correspondant au type d'utilisation et à la dimension du bâtiment. Cette norme est alors éventuellement révisée en fonction du nombre de points obtenu lors de la première étape.

Ainsi, en dessous de 4 points, le nombre de places « nécessaires » est égal à 100% de la quantité déterminée dans le règlement d'urbanisme.

De 4 à 6 points, le nombre de places « nécessaires » se situe à 80% de la quantité déterminée dans le règlement d'urbanisme.

De 7 à 9 points, le nombre de places « nécessaires » se situe à 60% de la quantité déterminée dans le règlement d'urbanisme.

De 10 à 11 points, le nombre de places « nécessaires » se situe à 40% de la quantité déterminée dans le règlement d'urbanisme.

A 12 points, le nombre des places « nécessaires » se situe à 30% de la quantité déterminée dans le règlement d'urbanisme.

Annexe 6 – Données sur la pollution de l'air

Plusieurs types de données sur la pollution atmosphérique émanant de diverses sources sont rassemblées ici : d'abord un tableau de présentation des implications essentielles des polluants atmosphériques en rapport avec le transport routier ; ensuite une analyse plus approfondie du poids des différentes activités humaines dans l'émission des principaux polluants de l'air ; puis des indications concernant les différents modes de transport terrestre et leurs zones d'émission ; enfin, quelques rapides éléments de comparaison entre la France et l'Allemagne.

1- Implication des principaux polluants émis par les transports routiers dans les différents types de pollution atmosphériques

Types d'effet Composant chimique		Poll. sensible	Effets sur la santé	Smog	Pluies acides	Trou d'ozone	Effet de serre	Part des transports	Part urbaine
Oxydes d'azotes	NO _x		X	XX	XX	X	X	55 %	26 %
Gaz carbonique	CO ₂						XX	35 %	43 %
Particules	Pa.L.	XX	XX					65 %	20 %
Hydrocarbures	HC COV	X	XX	XX	X		X	40 %	76 %
Monoxyde de carbone	CO		X	X			X	85 %	73 %
Dioxyde de soufre	SO ₂				XX		X	10 %	28 %
Plomb	Pb		X					50 %	54 %

Source : Z. SAMARAS, K.H. ZIEROCK, 1992, in R. Joumard, C. Lamure, J. Lambert, F. Tripiana, op.cit.

Tableau A10 Effets des principaux polluants atmosphériques émis par les transports, part des transports dans les émissions nationales et part du trafic urbain dans les émissions du trafic routier au sein de l'Union Européenne.

Source : Z. SAMARAS, K.H. ZIEROCK, 1992, in R. Joumard, C. Lamure, J. Lambert, F. Tripiana, op.cit.

2- Responsabilité des activités humaines dans l'émission de polluants de l'air en France

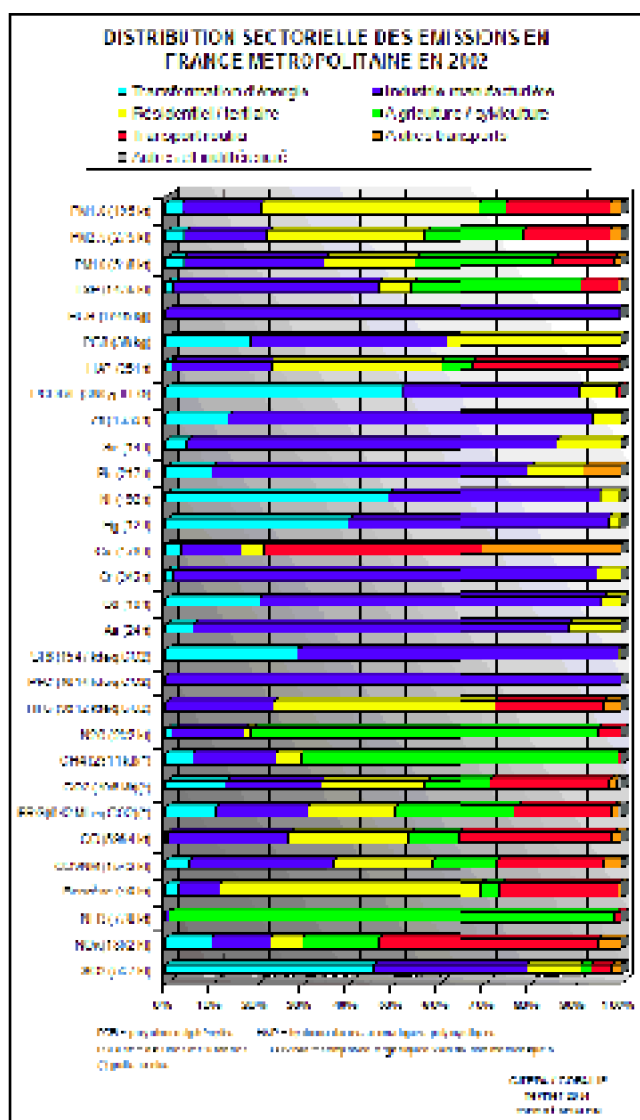


Figure A6 - Responsabilité des différentes activités humaines dans l'ensemble des polluants

Source : CITEPA, Inventaire des émissions de polluants atmosphériques en France. Séries sectorielles et analyses étendues, Rapport d'inventaire national SECTEN, février 2004.

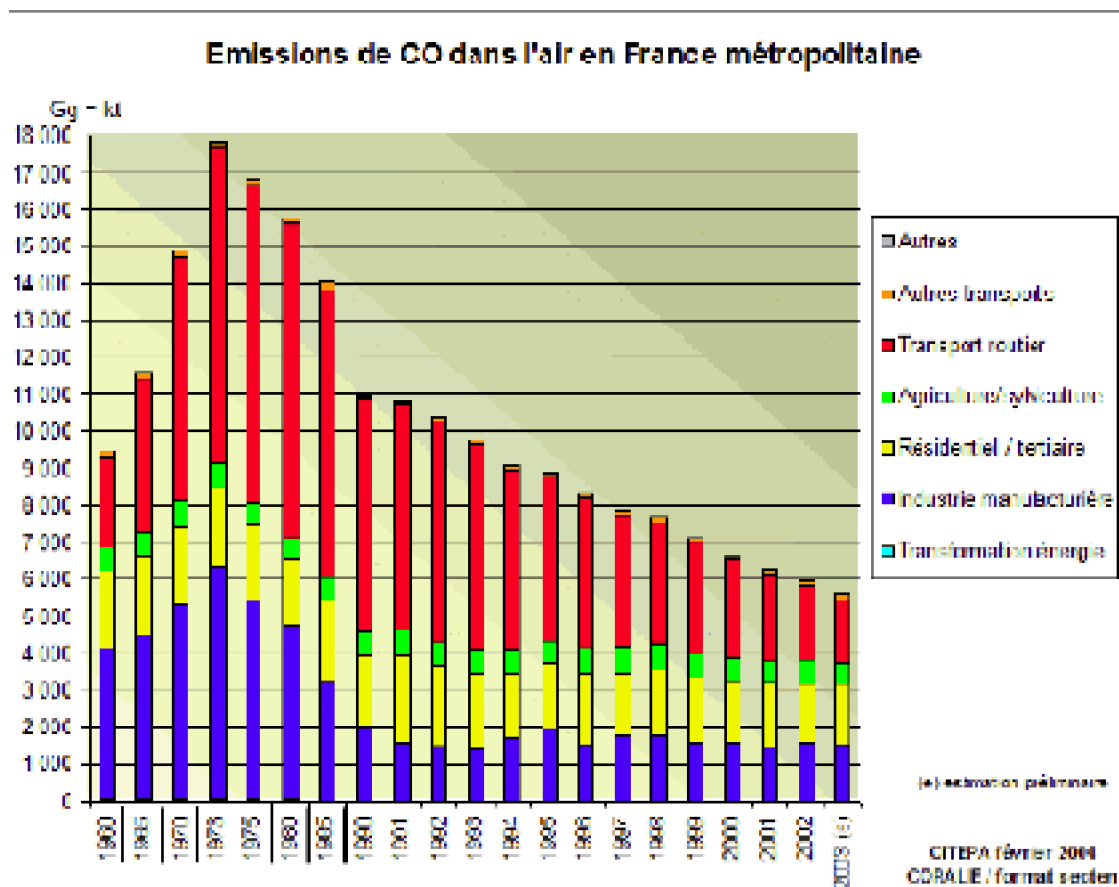


Figure A7

Les émissions de CO en France métropolitaine sont en baisse régulière depuis 1973.

Premier secteur émetteur en 1960, l'industrie a fortement réduit ses émissions, pour les stabiliser depuis le début des années 90 à un niveau quatre fois inférieur à celui de 1975.

En 2002, le transport routier, qui représentait 55% des émissions de CO en 1980, reste le secteur le plus important avec 34%. Le monoxyde de carbone provient en effet de la combustion incomplète des carburants. En valeur absolue, les rejets de CO dus au transport routier sont néanmoins en baisse quasi continue depuis 1975 et ont notamment été divisés par trois entre 1990 et 2002. Les normes environnementales imposées depuis une vingtaine d'années et l'équipement des véhicules en pots catalytiques depuis 1993 expliquent cette forte diminution. La réduction des émissions unitaires des véhicules a cependant été en partie compensée par l'accroissement du parc et de la mobilité automobiles.

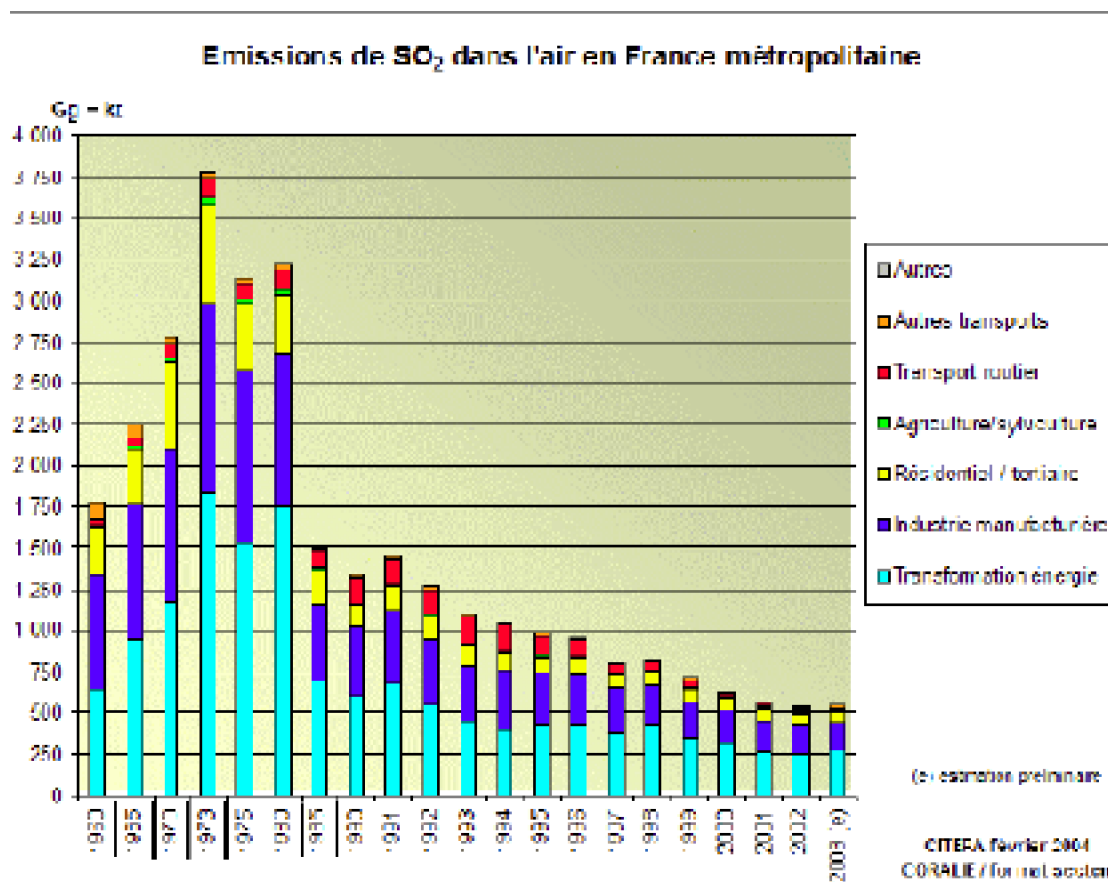


Figure A8

L'année 2002 constitue une année record à la baisse pour les émissions de dioxyde de soufre, avec moins de 550 kt. La forte diminution observée durant les années 1980 s'explique par l'action conjointe de la baisse des consommations d'énergie fossile à la suite de la mise en œuvre du programme électronucléaire, des actions visant à économiser l'énergie et des dispositions réglementaires environnementales entrées en vigueur. A cela s'ajoutent les actions développées par les exploitants industriels pour favoriser l'usage de combustibles moins soufrés et améliorer le rendement énergétique des installations, actions qui ont permis les progrès les plus récents. Les résultats des années 1991 et 1998 constituent des épiphénomènes liés à la conjoncture climatique (années plus froides) et technique (moins de disponibilité du nucléaire ou forte vague de froid nécessitant de recourir davantage aux énergies fossiles), ce qui montre la sensibilité des émissions à ces paramètres. La tendance de fond orientée à la baisse apparaît compatible avec les objectifs assez contraignants prévus pour 2010 par le protocole de Göteborg conclu le 1^{er} décembre 1999. Avec moins de 5%, le transport routier continue

toutefois à ne participer que faiblement aux émissions de SO₂.

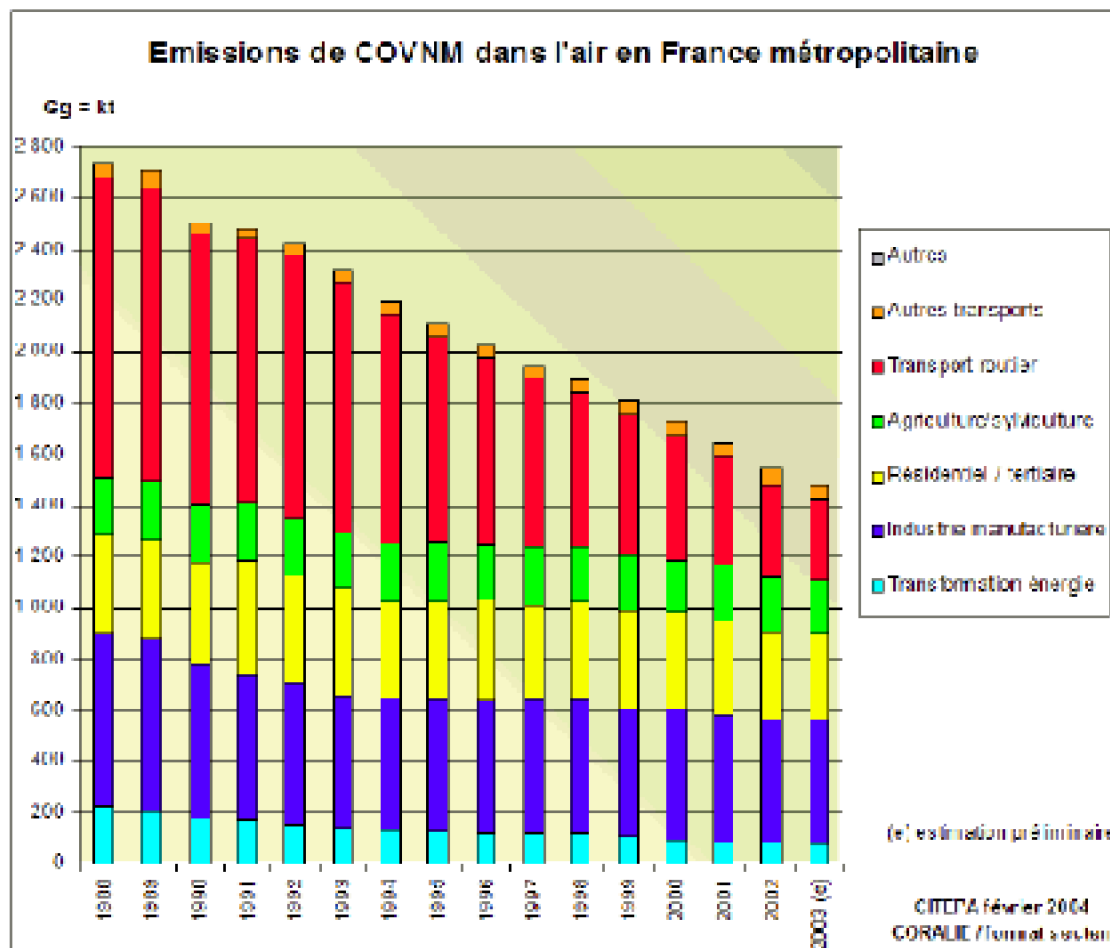


Figure A9

Le niveau d'émission des COVNM diminue régulièrement depuis 1988. Les Composés Organiques Volatils Non Méthaniques (hydrocarbures, solvants, ...) regroupent de nombreuses espèces parmi lesquelles des hydrocarbures volatils et des composés carbonylés. A l'exception des moteurs des véhicules routiers, les COVNM sont émis en relativement faible quantité lors de la combustion d'énergies fossiles. L'émission spécifique est généralement plus grande avec l'utilisation de la biomasse. Une part importante des COVNM provient du phénomène d'évaporation au cours de la fabrication et de la mise en œuvre de produits contenant des solvants ou au cours du remplissage des réservoirs automobiles. Les baisses d'émission de COVNM les plus sensibles concernent les secteurs "Transformation d'énergie" et "Transport routier". Elles traduisent les progrès obtenus dans le stockage et la distribution des hydrocarbures ainsi que l'équipement des véhicules routiers en pots catalytiques depuis 1993. Ainsi, le transport routier, dont les émissions ont diminué très régulièrement pour ne plus représenter que

24% du total en 2002, a été dépassé en 2000 par l'industrie manufacturière et n'est plus aujourd'hui le premier secteur émetteur. De nouveaux progrès substantiels sont attendus dans les années à venir, ce qui permettra normalement d'atteindre les objectifs fixés pour 2010 dans le protocole de Göteborg.

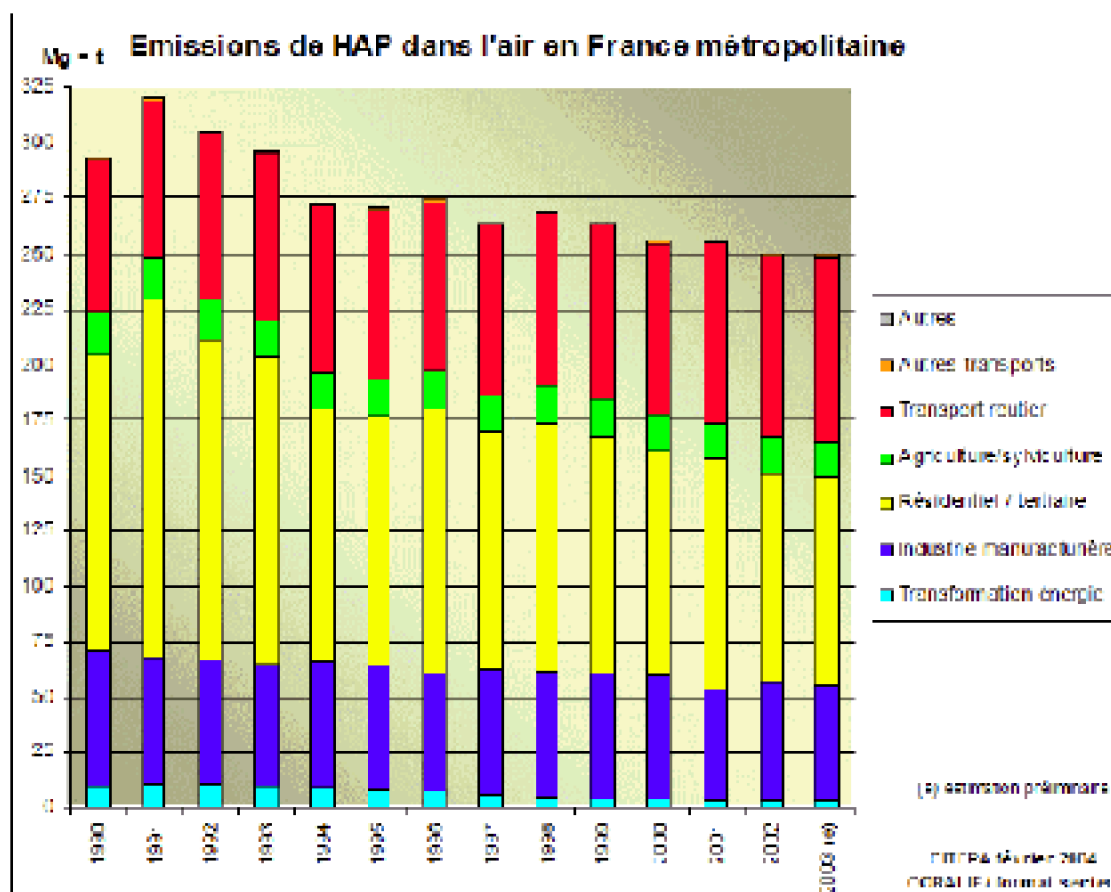


Figure A10

Les Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques sont soupçonnés de se former dans des proportions importantes lors de la combustion et tout particulièrement celle de la biomasse, qui s'effectue souvent dans des conditions mal maîtrisées dans le secteur résidentiel.

Derrière le secteur résidentiel et tertiaire, la responsabilité des transports routiers dans l'émission de ces polluants est engagée à hauteur de 32 % en 2002. Ce sont plus particulièrement les véhicules diesels qui endossent cette responsabilité, en étant à l'origine de plus des trois-quarts de cette pollution. En outre, les émissions du secteur des transports connaissent globalement une croissance de 20% au cours de la période

1990-2002.

L'attention portée à ces émissions vient du caractère cancérigène reconnu de certains des composés de cette famille comme le benzo-a-pyrène. Toutefois, les données fournies ici sont globales et ne sauraient préjuger de la part de tel ou tel composé.

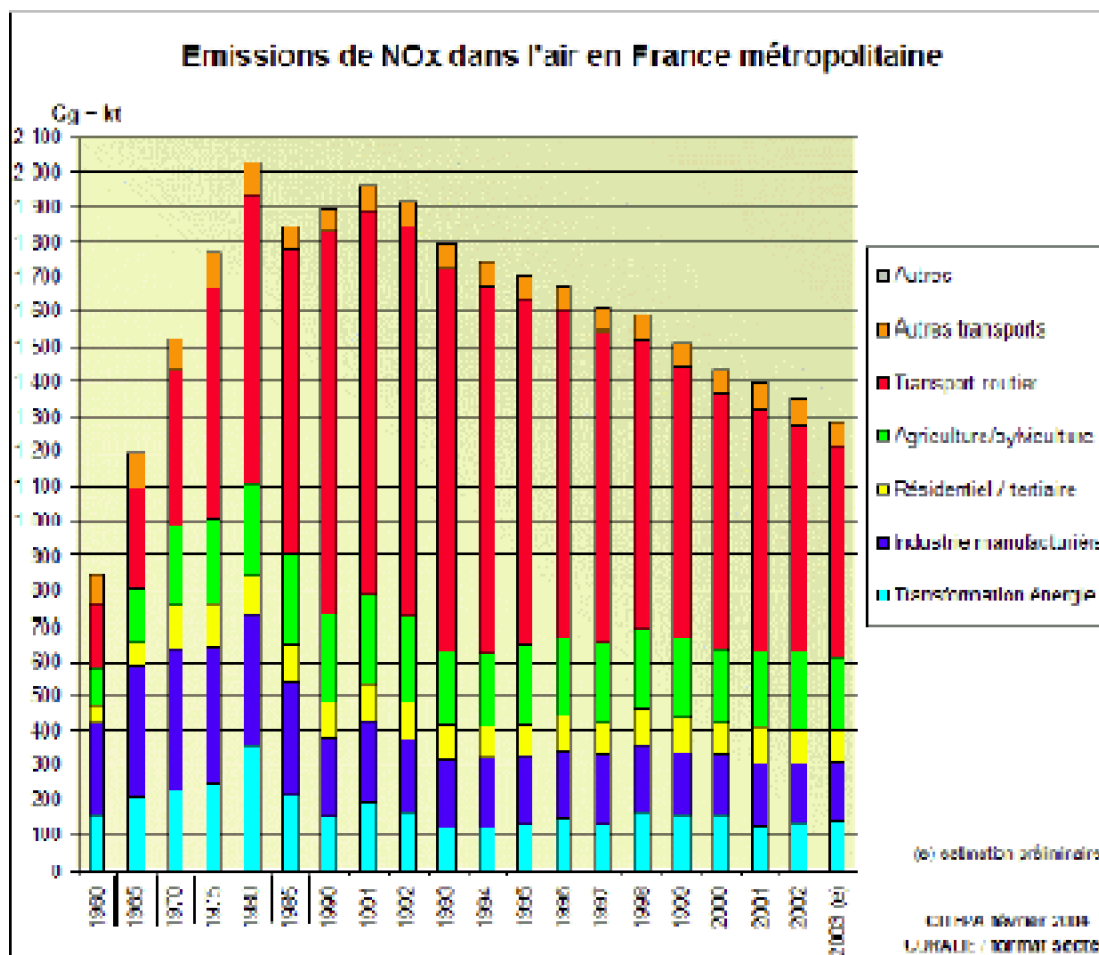


Figure A11

Au fil d'une baisse régulière observée depuis le début des années 90, le niveau d'émission d'oxydes d'azote observé en 2002 est revenu à un niveau sensiblement inférieur à celui de 1970. Avec 48% du total, les émissions de NOx restent dominées par le transport routier, bien que la contribution de ce secteur soit en baisse depuis 1993, traduisant ainsi les effets progressifs de l'équipement des véhicules en pots catalytiques. Cette contribution, qui n'était que de 20% en 1960, a culminé à près de 56% en 1992. L'augmentation régulière des émissions du trafic routier jusqu'à cette date tendait alors à compenser les réductions intervenues dans d'autres secteurs grâce aux mêmes facteurs que ceux explicités pour le SO2. Depuis 1993, date de l'introduction des équipements de

dépollution sur les véhicules routiers, l'évolution s'oriente donc nettement à la baisse et cette tendance devrait logiquement se poursuivre au cours des prochaines années. On estime grossièrement que l'introduction généralisée de pots catalysés sur les VP essence depuis 1993 et sur les VP diesel depuis 1997 a permis de réduire les émissions du transport routier de plus de 30% depuis 1990. Pour atteindre les objectifs de 2010, fixés dans le cadre du protocole de Göteborg, des réductions plus importantes devront néanmoins être réalisées, ce qui suppose de prendre des mesures additionnelles.

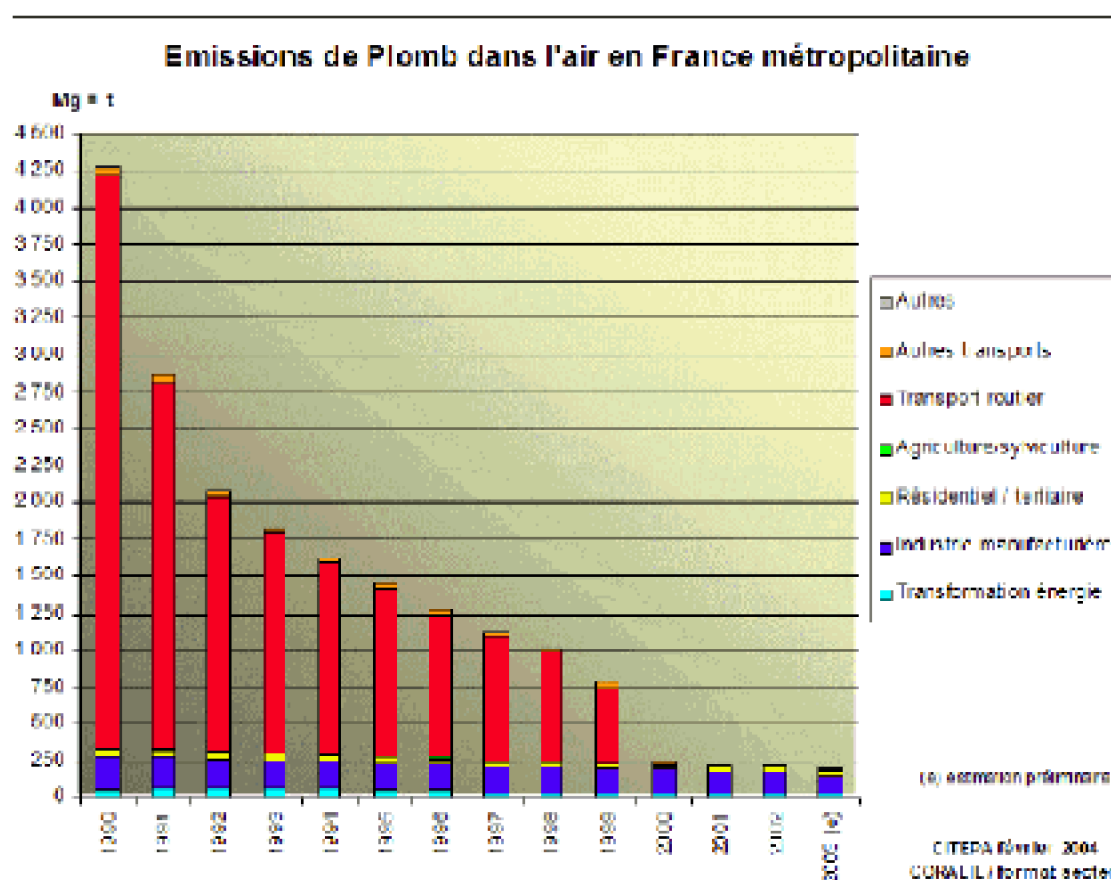


Figure A12

Les émissions de plomb sont en très forte baisse depuis 1990, avec une réduction de 95% en à peine plus de dix ans.

Les émissions de plomb ont longtemps été dominées par le transport routier du fait de la présence de ce polluant dans l'essence : en 1990, la part de ce secteur dans les émissions totales était encore de 90%. L'introduction de carburants sans plomb, préalable indispensable à celle des pots catalytiques sur les véhicules à essence, a provoqué un

délaissement progressif de l'essence plombée. En 1999, dernière année où le transport routier domine encore, ce secteur ne représente plus que 60% des émissions, qui ont chuté en valeur absolue de 80% depuis 1990. L'arrêt de la vente de carburant plombé à partir du 1^{er} janvier 2000 a permis depuis de faire passer le niveau des émissions de plomb au-dessous des 250 t.

On notera qu'en dehors du transport routier, les principales sources d'émission sont constituées par l'incinération des déchets, la métallurgie des métaux ferreux et non-ferreux et quelques autres procédés industriels.

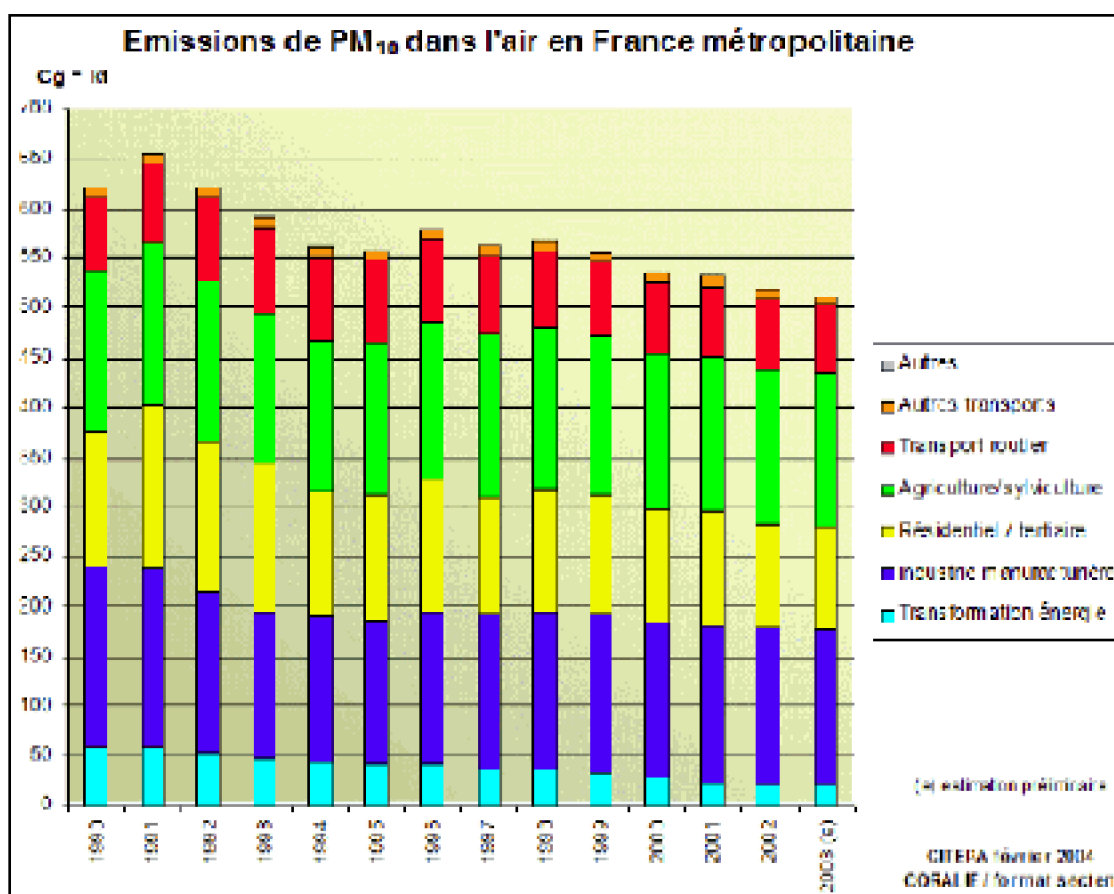


Figure A13

Les émissions de particules de diamètre inférieur à 10 microns (PM10) ont sensiblement diminué au cours de la dernière décennie.

De nombreux secteurs sont concernés par les émissions de ce polluant et, parmi ces secteurs, le transport routier n'occupe que la quatrième place, avec 13%. Mais la responsabilité du transport routier apparaît d'autant plus importante que l'on s'intéresse à

l'émission des particules les plus fines, qui sont aussi les plus nocives : ainsi, il n'est engagé qu'à hauteur de 8% dans l'émission des particules totales ; en revanche, du fait de la combustion du gazole, il occupe la deuxième place des secteurs émetteurs de particules de diamètre inférieur à 1 microns (PM1,0), pour lesquels il apparaît responsable de 23% des émissions totales.

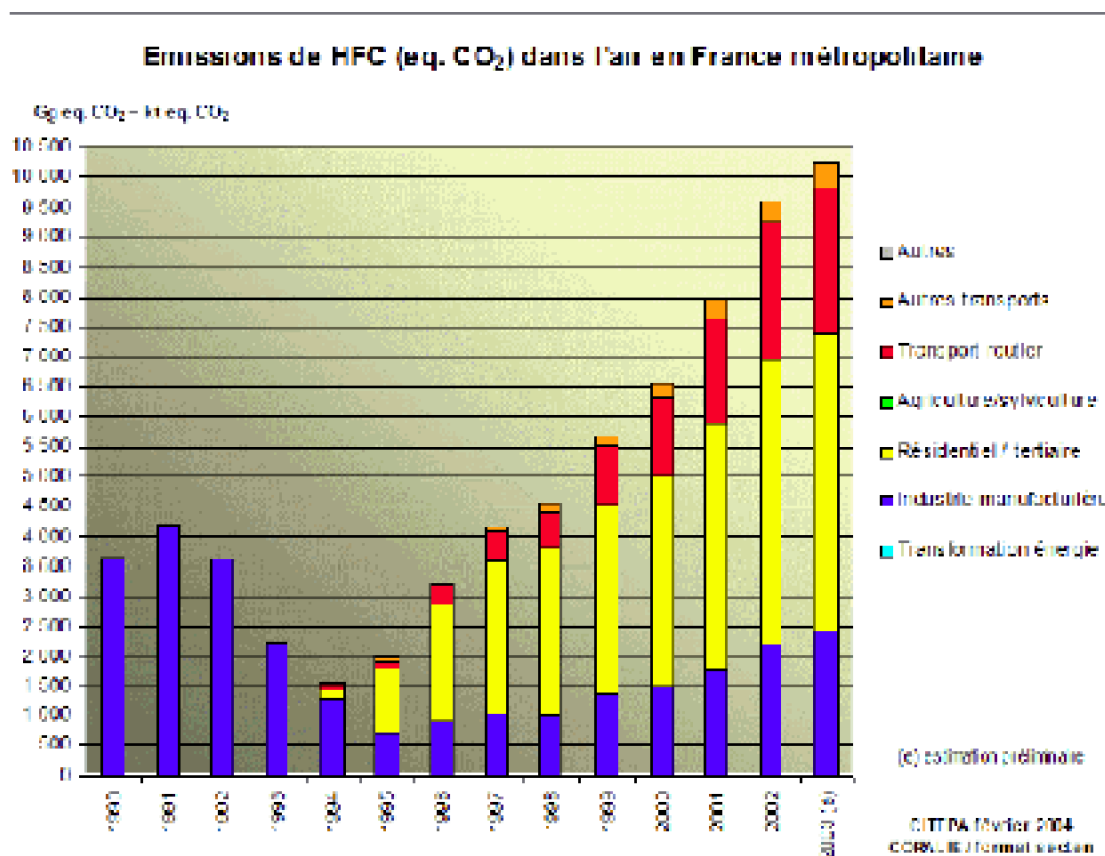


Figure A14

Les émissions d'hydrofluorocarbures sont très fortement orientées à la hausse depuis 1994 en raison de leur substitution aux CFC, principalement dans les secteurs de la réfrigération et de l'air conditionné ainsi que des aérosols et des solvants.

Uniquement lié à l'origine au secteur industriel, ce polluant connaît aujourd'hui des émetteurs diversifiés. Derrière le secteur résidentiel et tertiaire, le transport routier est désormais, avec 24%, le deuxième responsable des émissions de HFC.

Poursuivant les tendances récentes, les émissions de HFC dues aux transports routiers devraient continuer d'augmenter à un rythme soutenu au cours des prochaines

années. Ces émissions, qui étaient nulles entre 1990 et 1992, y sont en fait en très forte croissance depuis 1993 en raison d'une part de l'utilisation de l'HFC-134a dans les climatisations automobiles, en remplacement des CFC interdits par le protocole de Montréal, et d'autre part de la généralisation de la climatisation sur l'ensemble des gammes de véhicules.

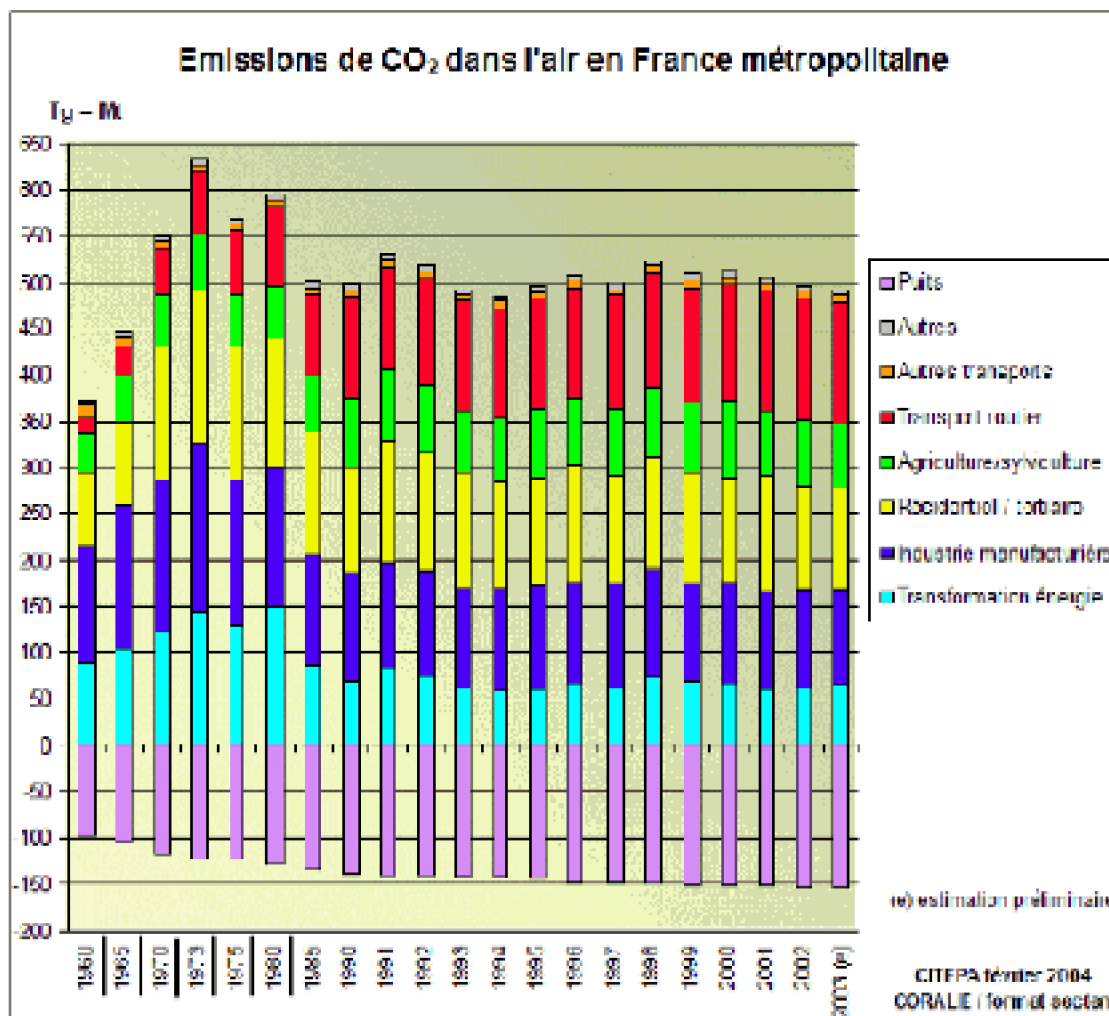


Figure A15

Les rejets de dioxyde de carbone dans l'atmosphère sont principalement liés à l'utilisation de l'énergie fossile et de la biomasse. Ils sont partiellement compensés par les puits dus à l'activité de photosynthèse des plantes et aux éventuels stockages de carbone dans les sols. Les puits représentent environ 30% des émissions brutes.

Le CO₂ étant un produit fatal de la combustion et, en l'absence à ce jour de dispositifs de récupération de ce gaz sur les installations de combustion, les émissions suivent l'évolution de la consommation d'énergie fossile. La baisse continue enregistrée de 1979 à 1988 provient donc essentiellement de la mise en œuvre du programme

électronucléaire et d'actions secondaires comme les économies d'énergie. A l'inverse, les années 1991 et 1998 correspondent à des rejets sensiblement supérieurs aux autres années, du fait d'une situation conjoncturelle particulière (cf. SO₂). Entre les différentes activités, la responsabilité des émissions de CO₂ est répartie de manière moins contrastée que pour nombre d'autres substances : elles sont le fait du transport routier pour 26%, du secteur "résidentiel / tertiaire" pour 22% et des industries manufacturières pour 21%.

Concernant le transport routier, il convient de noter que les rejets de CO₂ dus à ce secteur ont augmenté notablement durant la dernière décennie, d'environ 2% par an en moyenne. En l'absence de mesures nouvelles visant à réduire ou à modifier la consommation d'énergie, les tendances futures dessineront vraisemblablement une hausse sensible du niveau d'émissions brutes de CO₂ d'ici à quelques années. Si cela se confirme, l'objectif de stabilité des rejets de gaz à effet de serre direct fixé par le protocole de Kyoto ne pourra être satisfait que par les réductions acquises sur les autres gaz.

3- Responsabilité des modes de transport terrestre dans les émissions de polluants

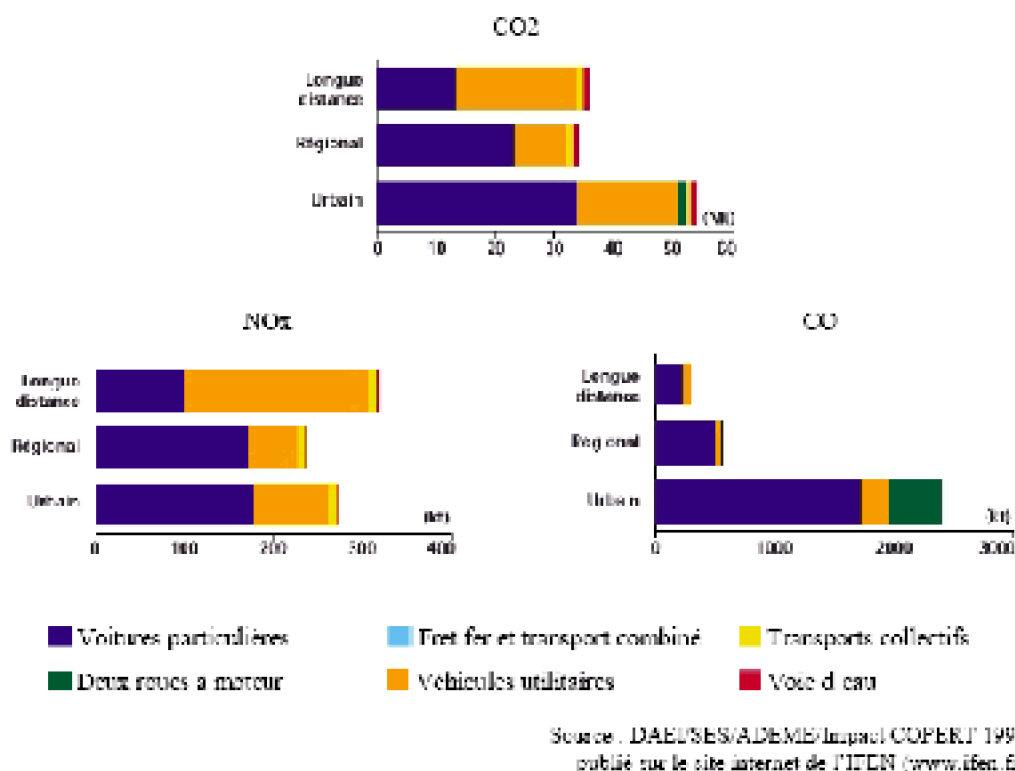


Figure A16 - Modes de transport et rejets de polluants selon les zones d'émission en 1998

Les différents modes de transports terrestres présentent des responsabilités diverses en matière d'émissions polluantes. Que ce soit pour le monoxyde ou le dioxyde de carbone, les trajets urbains des voitures particulières apparaissent néanmoins comme la première source d'émissions au sein des transports terrestres. Pour les oxydes d'azote, qui présentent la particularité d'être un polluant dont les émissions sont une fonction croissante de la vitesse, ils sont seulement dépassés par les trajets longues distances des véhicules utilitaires.

4- Eléments d'une comparaison nationale entre la France et l'Allemagne

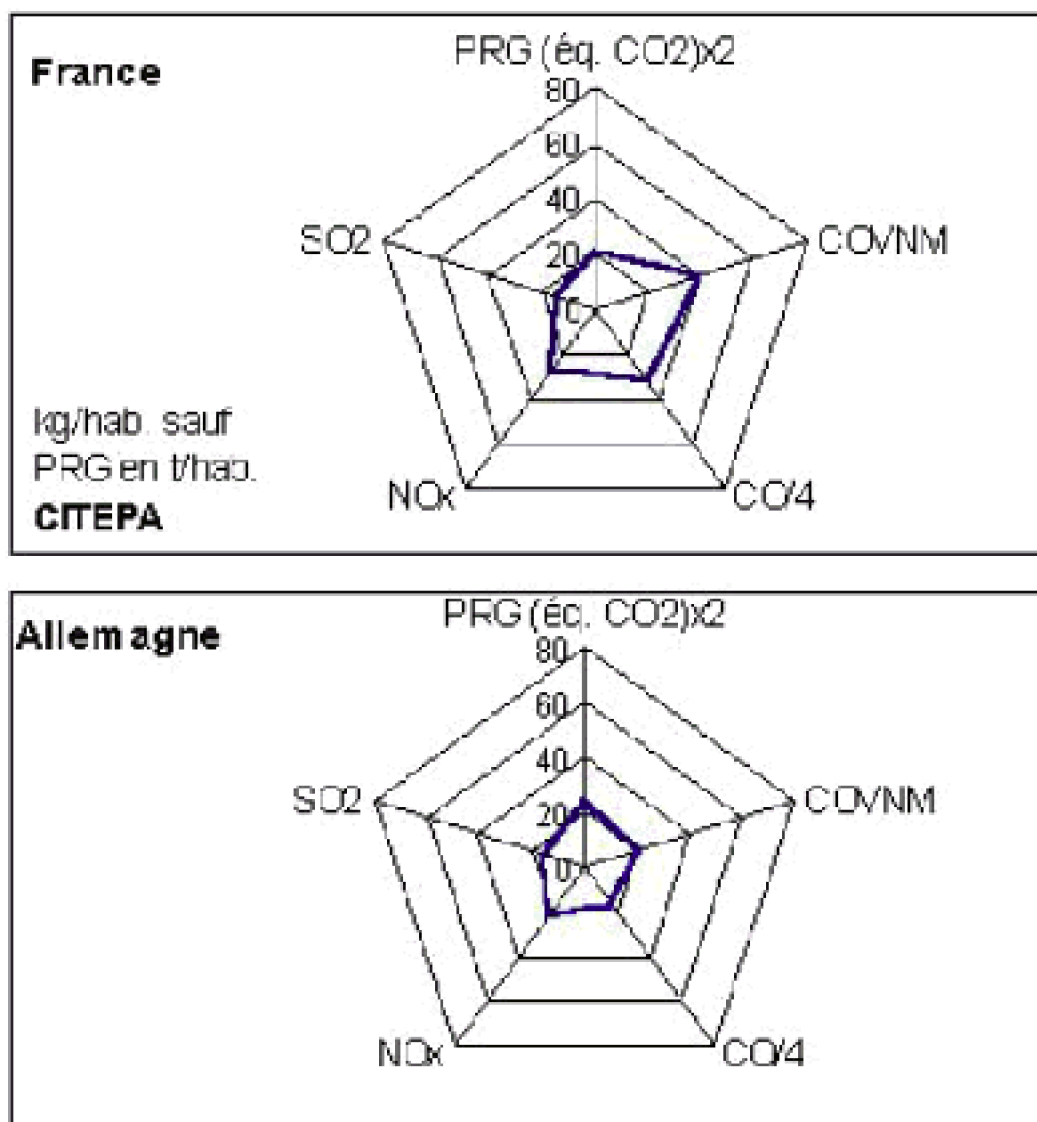


Figure A17 - Emission de polluants atmosphériques en France et en Allemagne : les empreintes de pression sur l'environnement

Ces deux « empreintes » sont fondées sur cinq polluants de l'air pour lesquels les transports routiers jouent un rôle significatif : le CO₂, le SO₂, les NO_x, le CO et les COVNM. Les émissions rapportées à la population permettent de comparer les pays sur une base plus homogène. Il apparaît alors que la France a, pour trois des polluants considérés (NO_x, CO et COVNM), des ratios assez nettement supérieurs à ceux de l'Allemagne. Il convient néanmoins de noter que le rapport des émissions à la population n'est pas exempt de toute critique de représentativité.

Bibliographie

Bibliographie générale sur l'automobile

Ouvrages

APPLEYARD D., LYNCH K., MEYER J., *The view from the road*, Cambridge, MIT Press, 1965, 64 p.

DUPUY G., *La dépendance automobile*, Anthropos-Economica, Paris, 1999, 160 p.

DUPUY G., *Les territoires de l'automobile*, Anthropos-Economica, 1995, 216 p.

DUPUY G., *L'auto et la ville*, Flammarion, 1995a, 125 p.

DUPUY G., *Une technique de planification au service de l'automobile, les modèles de trafic urbain*, Paris, 1975, 201 p.

FRYBOURG M., PRUD'HOMME R., *L'avenir d'une centenaire : l'automobile*, Presses Universitaires de Lyon, 1984, 149 p.

KRAUS J., SACKSTETTER H., WENTSCH W. (Hg.), *Auto, Auto über alles ?*, Dreisam-Verlag, Freiburg, 1987, 175 p.

- LAMURE C., *Quelle automobile dans la ville ?*, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, Paris, 1995, 333 p.
- Ministère des transports, *L'automobile et la mobilité des français*, La Documentation française, Paris, 1980, 214 p.
- MOUSTACCHI A., PAYAN J.J., *L'automobile, avenir d'une centenaire*, Flammarion, 1999, 128 p.
- MUNSTER M., RICHTER U. (Hrsg.), *Mit Vollgas in den Stau*, VSA-Verlag, Hambourg, 1990, 220 p.
- NEWMAN P., KENWORTHY J., *Sustainability and cities. Overcoming automobile dependance*, Island Press, Washington D.C., 1999, 442 p.
- NEWMAN P., KENWORTHY J., *Cities and automobile dependance : an international sourcebook*, Aldershot, Gower, England, 1989, 388 p.
- ORFEUIL J.P., *Je suis l'automobile*, Éditions de l'Aube, 1994, 95 p.
- QUEROUIL O., *Représentation sociale de l'automobile et genèse de la crise. L'automobile : usages sociaux et mutation des pratiques*, D.G.R.S.T, CERFI, 1981, 76 p.
- ROCHE M., *La conduite des automobiles*, PUF, Que sais-je ?, Paris, 1980, 127 p.
- SACHS W., *Die Liebe zum Automobil*, Rowohlt, 1992, 270 p.
- SAUVY A., *Les 4 roues de la fortune. Essai sur l'automobile*, Flammarion, Paris, 1968, 242 p.
- WACHS M., CRAWFORD M. (Ed.), *The Car and the City, The Automobile, The Built Environment and Daily Urban Life*, The University of Michigan Press, Ann Arbor, Mich., 1992, 325 p.
- WARD C., *La liberté de circuler. Pour en finir avec le mythe de l'automobile*, Éditions Silence, 1991, 140 p.
- WIEL M., *Ville et automobile*, Descartes & Cie, 2002, 140 p.

Articles et contributions

- AUGELLO D., FEITLER S., "Les futurs de l'automobile en ville", in *TEC*, n°151, janvier-février 1999, pp.2-11.
- BARJONET P.E., "Sur la construction sociale du déplacement automobile", in *Espaces et Sociétés*, n°54-55, 1989, pp.107-117.
- BELLI-RIZ P., "L'automobile dans l'espace résidentiel moderne", in V. Picon-Lefebvre (dir.), *Les espaces publics modernes*, Le Moniteur, 1997, pp.57-74.
- BOLTANSKI L., "Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents", in *Actes de la recherche en Sciences Sociales*, n°2, mars 1975, pp.25-49.
- BOURBOULON I., "Des villes asphyxiées par l'automobile", in *Le Monde Diplomatique*, décembre 1997, p.18.
- COMMISSION DES FINANCES DU SENAT, "La fiscalité et l'automobile", in *Bulletin*

mensuel d'informations économiques et financières de la Commission des Finances du Sénat, n°151, mai 1994, pp.15-21.

- Dossier "L'auto, une citadine encombrante", in *Diagonal*, n°147, janvier-février 2001, pp.26-55.
- DUPUY G., "From the « magic circle » to « automobile dependance » : measurements and political implications", in *Transport policy*, 6/1999, pp.1-17.
- DUPUY G., "The automobile system : a territorial adapter", in *Flux*, n°21, July-September 1995, pp.21-36.
- DUPUY G., "L'explosion de l'automobile crée de nouveaux territoires", in *Les Cahiers du génie urbain*, décembre 1994, pp.29-31.
- GODART A., "Ébauche d'une sociologie de l'automobile", in *Revue de l'institut de sociologie*, 1970/4, pp.630-648.
- GRINBERG E., "Le projet Voiture-Ville Domobile", in *TEC*, n°113, juillet-août 1992, pp.30-33.
- HAGLUND M., ÅBERG L., "Speed choice in relation to speed limit and influences from other drivers", in *Transportation Research*, vol. 3F, n°1, march 2000, pp.39-51.
- LAPLANTINE F., "L'automobilite, réflexions socio-psychiatriques", in *Chronique sociale de France*, cahier 4/5, octobre 1973, pp.110-126.
- "Living with the car", in *The Economist*, december 6th-12th, 1997, pp.21-24.
- MAIRE M.A., "Politiques urbaines et automobilité : le regard des chercheurs", in *Urbanisme*, Hors série n°12, avril 1999, pp.58-64.
- PREVOST F., "Que ferait-on sans la route ?", in *Autoactualité*, n°48, février 2004, pp.6-9.
- SAMUEL A., "L'automobilisme", in *Chronique sociale de France*, cahier 4/5, octobre 1973, pp.4-16.
- SAUVY A., "Coûts et avantages de l'automobile pour la nation", in *Chronique sociale de France*, cahier 4/5, octobre 1973, pp.56-78.
- SERVANT L., "L'automobile dans la ville : l'envers d'un indéniable succès", in *Les Cahiers de l'IAURIF*, n°114-115, mai 1996, pp.7-21.

Thèses et mémoires universitaires

- AUPETIT J., *Contribution à l'explication des comportements du conducteur d'automobile*, Thèse pour le doctorat de psychologie, sous la direction de Robert Martin, Université Lumière Lyon II, 1990, 386 p. + annexes.
- FOURNIER-CHAMPELOVIER P., *Les représentations des conducteurs automobiles et leurs attitudes vis-à-vis des économies d'énergie*, Thèse pour le doctorat de psychologie, sous la direction de Robert Martin, Université Lumière Lyon II, 1990, 420 p.

Autres sources

- BARON F., "La consommation automobile depuis quarante ans – Entretien et réparation, premier poste de dépense", *INSEE Première*, n°844, mai 2002, 4 p.
- IFEN, "La voiture particulière, principale responsable de la pollution de l'air dans les agglomérations", in *Les données de l'environnement*, n°2, février 1994, 4 p.
- Les Cahiers de l'IAURIF, *L'automobile dans la ville*, n°114-115, mai 1996, 314 p.
- Les Cahiers de médiologie, *Automobile*, Gallimard, n°12, 2001, 320 p.
- Les Cahiers du CLIP, *Parc automobile et effet de serre*, n°12, mars 2001, 96 p.
- PERVANÇHON M., KHOUDOUR L., DELMAS D., *La voiture dans l'imaginaire de jeunes européens*, Rapport INRETS n°137, janvier 1991, 52 p.
- TECNOSER, *Proposition de recherche pour une ville sans voiture*, Rapport final, Roma, 1991, 186 p.

Bibliographie générale sur l'interface urbanisme-déplacements

Ouvrages

- Actes du séminaire du 17 décembre 1999, *Formes urbaines du futur et mobilité non-motorisée*, PREDIT 1996-2000, 75 p.
- Actes du séminaire des Acteurs des transports et de la ville d'octobre-novembre 1998, *Les transports et la ville. Les réponses possibles*, Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées, Paris, 1999, 214 p.
- APEL D., LEHMBROCK M., PHAROAN T., THIEMANN-LINDEN J., *Kompakt, mobil, urban : Stadtentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung im internationalen Vergleich*, 1997, 491 p.
- APEL D., HENCKEL D., BUNZEL A., FLOETING H., HENKEL M.J., KUHN G., LEHMBROCK M., SANDER R., *Flächen sparen, Verkehr reduzieren. Möglichkeiten zur Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung*, 1995, 297 p.
- AUGOYARD J.F., *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*, Editions du Seuil, Paris, 1979, 185 p.
- ASHER F., *Métapolis ou l'avenir des villes*, Editions Odile Jacob, Paris, 1995, 347 p.
- BEAUCIRE F., *Les transports publics et la ville*, Milan, 1997, 63 p.
- BEHRENDT S., KREIBICH R. (dir.), *Die Mobilität von Morgen : Umwelt- und Verkehrsentlastung in den Städten*, Beltz, 1994, 304 p.
- BELLANGER F., MARZLOFF B., *Transit. Les lieux et les temps de la mobilité*, Editions de l'Aube, 1996, 314 p.

-
- BENOIT J., BENOIT P., *La France qui bouge. Quand la nouvelle mobilité des Français vient transformer leurs territoires de vie*, Éditions Romillat, Paris, 1995, 333 p.
- BERNADET M., BOIVIN J.L., COLONGO D., COMTE H., GERARDIN B., GRANGE C., PLASSARD F., UNTERMAIER J., *Les communes à l'épreuve de l'autoroute*, Presses Universitaires de Lyon, 1983, 104 p.
- BERNICK M., CERVERO R., *Transit villages in the 21st century*, McGraw Hill, New York, 1997, 387 p.
- BONNAFOUS A., PLASSARD F., VULIN B., *Circuler demain*, Éditions de l'Aube, 1993, 191 p.
- BONNAFOUS A., BUSSIÈRE Y. et al., *Transports et étalement urbain : les enjeux, les chemins de la recherche*, Actes du colloque de Montréal, Programme Rhône-Alpes de Recherche en Sciences Humaines, 1993, 345 p.
- BONNAFOUS A., PATIER-MARQUE D., PLASSARD F., *Mobilité et vie quotidienne*, Presses Universitaires de Lyon, 1981, 172 p.
- BUCHANAN C. et al., *Traffic in Towns*, Her's Majesty Stationary Office, London, 1963, Trad. *L'automobile dans la ville*, Rapports du Groupe Pilote et du Groupe de Travail créés par le Ministre des Transports de Grande-Bretagne, Imprimerie Nationale, 1963, 224 p.
- BURMEISTER A., JOIGNAUX G. (dir.), *Infrastructures de transport et territoires*, L'Harmattan, 1997, 319 p.
- CERTU, *Étude méthodologique sur la connaissance des déplacements des périurbains*, 2004, 187 p.
- CERTU, CETE NORD-PICARDIE, *Liens entre forme urbaine et pratiques de mobilité : les résultats du projet SESAME*, Rapports d'étude du CERTU, 1999, 91 p.
- CERVERO R., *Mixed Land Uses and Commuting : Evidence from American Housing Survey*, University of Berkeley, Berkeley, 1994.
- CETUR, *Les enjeux des politiques de déplacements dans une stratégie urbaine*, 1994, 397 p.
- CETUR, CETE de Lyon, CERDA-GENEST, *Le stationnement privé au lieu de travail : facteur d'évolution de la mobilité et de la structure urbaine*, 1991, 147 p.
- CETUR, *Villes et déplacements*, Bagneux, 1988, 39 p.
- CROZET Y. (dir.), ARABEYRE A., BOUF D., CHAUSSE A., NICOLAS J., PEREZ M., TOILIER F., *La mobilité en milieu urbain : de la préférence pour la congestion à la préférence pour l'environnement ?*, Rapport final de la recherche réalisée dans le cadre du programme ECLAT-ESCG pour le compte de l'ADEME et du Ministère de l'Environnement, LET, 1994, 304 p.
- CROZET Y. (dir.), ARABEYRE A., GUIHÉRY L., PEREZ M., NICOLAS J.P., SANTI G., *Les effets externes en milieu urbain : de la valorisation à l'internalisation*, Recherche réalisée pour le compte de la SNCF Direction de la Stratégie et du Plan, LET, 1993, 166 p.
- DE NOUE M.F., D'ANNUNZIO D., BOURDILLON J., BRUNET R., MARTINAND C., POMMELET P., *Réseaux et territoires – Rapport du Groupe d'Études et de Mobilisation*, RECLUS-La Documentation Française, Aubervilliers, 1993, 92 p. +

annexes

- DUBOIS-TAINE G. et al., *La ville émergente*, Éditions de l'Aube, La Tour-d'Aigues, 1997, 285 p.
- DUBOIS-TAINE G., *Les boulevards urbains. Contribution à une politique de la ville*, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 1990, 175 p.
- DUHEM B. et al., *Villes et transport*, Actes du Séminaire 1991-1994, Tome 2, Plan urbain, 1995, 415 p.
- DUHEM B. et al., *Villes et transport*, Actes du Séminaire 1991-1994, Tome 1, Plan urbain, 1994, 442 p.
- DUPUY G., *L'urbanisme des réseaux*, Armand Colin, Paris, 1991, 198 p.
- DUPUY G. et al., *Réseaux territoriaux*, Paradigme, Caen, 1988, 286 p.
- ENEL F., *Rapport de synthèse du séminaire villes et transports*, Ministère de l'équipement, des transports et du tourisme, Plan urbain, Juin 1994, 99 p.
- FUHRER U., KAISER F.G., *L'habiter multi-local. Aspects psychologiques de la mobilité des loisirs*, Édition originale de 1994, CNRS Éditions, Paris, 1997, 159 p.
- INRETS, *Environnement, véhicules et mobilité urbaine*, Actes du colloque du 25 juin 1996, Actes n°59, juin 1997, 144 p.
- INRETS, *Un milliard de déplacements par semaine. La mobilité des français*, La Documentation française, Paris, 1989, 293 p.
- IREC, École Polytechnique de Lausanne, GCR, *Le temps des rues. Vers un nouvel aménagement de l'espace rue*, IREC/CGR, 1990, 112 p.
- JARRIGE J.M., FOURRIER A.M., THOMAS J.N., *Le stationnement privé au lieu de travail, facteur d'évolution de la mobilité et de la structure urbaine*, Dossiers du CETUR, 1994, 137 p.
- JESSEN J., ROOS H.J., VOGT W. (Hrsg.), *Stadt – Mobilität – Logistik*, Stadtforschung aktuell, Band 63, Birkhäuser Verlag, 1997, 223 p.
- JOUVE B. (dir.), DI CIOMMO F., FALTHAUSER O., KAUFMANN V., SCHREINER M., WOLFRAM M., *Les politiques de déplacements urbains en Europe. L'innovation en question dans cinq villes européennes*, L'Harmattan, 2003, 191 p.
- LE VAN E., CATHERIN V., JARRIGE J.M., LEGAIGNOUX J., *Perspective de maîtrise de l'usage de la voiture et dynamique tertiaire des villes : Grenoble, Lyon, Paris, Amsterdam, Bruxelles, Londres*, Recherche PREDIT, CERTU, ISIS, 2000, 147 p.
- MADRE J.L., LAMBERT T., FRANCO B., *Analyse locale de la motorisation*, Les rapports du CREDOC, n°54, Paris, 1988, 84 p.
- PLASSARD F., *Les autoroutes et le développement régional*, Presses Universitaires de Lyon Economica, Paris-Lyon, 1977, 341 p.
- VARLET J. (dir.), *Autoroutes, économie et territoires*, Actes du colloque SATCAR du 18-19 mai 1995 à Clermont-Ferrand, CERAMAC, Clermont-Ferrand, 1997, 424 p.
- WIEL M., *La transition urbaine*, Mardaga, Sprimont, 1999, 149 p.
- YERPEZ J., *Le risque routier dans la ville*, Anthropos-Economica, 1998, 228 p.
- ZIV J.C., NAPOLEON C., *Les transports urbains. Un enjeu pour les villes*, Dunod, Paris, 1981, 236 p.

Articles et contributions

- AGUILERA A., MADRE J.L., MIGNOT D., "Métropolisation, formes urbaines et mobilité", in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°45, 2004, pp.5-14.
- AGUILERA A., MIGNOT D., "Formes urbaines et mobilité", Contribution au XXXVIII Colloque de l'ASRDLF, Trois-Rivières, 21-23 août 2002, 18 p.
- AMAR G., "Pour une écologie urbaine des transports", in *Les annales de la recherche urbaine*, n°59-60, juin-septembre 1993, pp.141-151.
- BARRÉ A., "Transport et aménagement urbain : l'exemple du métro dans les grandes métropoles régionales françaises", in *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 55, n°3, 1980, pp.223-230.
- BEAUCIRE F., "Sur la relation transports/urbanisme", in PREDIT, *Mobilités, Territoires*, DRAST, 2001, pp.23-26.
- BEAUCIRE F., "Urbanisme et développement durable. A « ville invisible », citadin insaisissable", in *Transports urbains*, n° 88, juillet-septembre 1995, pp.3-4.
- BIEBER A., ORFEUIL J.P., "La mobilité urbaine et sa régulation", in *Les annales de la recherche urbaine*, n°59-60, juin-septembre 1993, pp.127-140.
- BORDREUIL S., "De la densité habitante aux densités mouvantes : l'hyperurbanité", in *Les annales de la recherche urbaine*, n°67, 1995, pp.5-14.
- BORDREUIL J.S., "Centralité urbaine, ville, mobilités", in *Le courrier du CNRS*, n°81, "La ville", pp.15-17.
- BRASSEUR A., LAGAIZE S., LEFEBVRE S., "Environnement des voies et vitesses en ville", in *TEC*, n°134, janvier-février 1996, pp.13-20.
- CARR S., SCHISLER D., "The city as a trip", in *Environment and Behavior*, vol.1, n°1, 1969, pp.7-36.
- CARRE J.R., "Mobilité urbaine et déplacements non motorisés : situation actuelle, évolutions, pratiques et choix modal", in *TEC*, n°148, mai-août 1998, pp.16-29.
- CROZET Y., JOLY I., "Budgets temps de transport : les sociétés tertiaires confrontées à la gestion paradoxales du « bien le plus rare »", in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°45, 2004, pp.27-48.
- DE GOURNAY C., SMOREDA Z., "Technologies de communication et relation de proximité", in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°90, septembre 2001, pp.67-76.
- FOUCHIER V., "Quel transport, pour quelle ville ?", in *Urbanisme*, n°289, juillet-août 1996, pp.66-72.
- GENRE-GRANDPIERRE C., "Laisser leur chance aux modes non mécanisés par l'aménagement des réseaux routiers", Contribution pour la Ve rencontre Théo Quant, février 2001, 12 p.
- GORDON P., RICHARDSON H.W., "Gasoline consumption and cities – a reply", in *Journal of the American Planning Association*, 55/3, 1989, pp.342-345
- HAUMONT A., "La mobilité intra-urbaine", in *Les annales de la recherche urbaine*,

- n°59-60, juin-septembre 1993, pp.109-118.
- HORVATH R.J., "Machine space and Regions of the Future", in JANELLE et BELANGER, *Les régions qu'il faudrait faire*, Notes et documents de recherche n°6, Université Laval, Québec, 1975, pp.93-97.
- KAUFMANN V., "Quand l'opinion publique révèle les limites de l'action publique", in *Transports Urbains*, n°104, juillet-septembre 2003, pp.3-8.
- KAUFMANN V., "De l'inconvénient de la ségrégation pour la mobilité, in *Les annales de la recherche urbaine*, n°92, septembre 2002, pp.123-130.
- LAISNEY F., "Espaces publics : une culture de résistance à l'automobile", in *Géocarrefour*, volume 76/1, 2001, pp.39-45.
- MARGAIL F., "L'aménagement de pôles de rabattement : outil ou conséquence de recomposition urbaine ?", in *TEC*, n°155, septembre-octobre 1999, pp.31-38.
- MASSOT M.H., ORFEUIL J.P., "La mobilité, une alternative à la densification du centre", in *Les annales de la recherche urbaine*, n°67, juin 1995, pp.23-32.
- MUMFORD L., "L'automobile contre la ville", in *Les cahiers français*, n°203, octobre-décembre 1981, pp.19-37.
- NEWMAN P., KENWORTHY J., "Formes de la ville et transports : vers un nouvel urbanisme", in *Les cahiers de l'IAURIF*, n°114-115, mai 1996, pp.99-109.
- OFFNER J.M., "Plans de déplacements urbains : bilan controversé", in *Pouvoirs locaux*, n°53, 2002, pp.47-49.
- OFFNER J.M., "Transport et urbanisme, une coordination impensée", in *Le Moniteur*, 17 mai 2002, p.362.
- OFFNER J.M., "Transports et urbanisme : un régime matrimonial ambigu", in *Les cahiers du génie urbain*, juin 1997, pp.25-27.
- OFFNER J.M., "Politique de la navigation à vue", in *Urbanisme*, n°289, juillet-août 1996, pp.47-50.
- OFFNER J.M., "Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification politique", in *L'espace géographique*, n°3, 1993, pp.233-242.
- ORFEUIL J.P., "Urbain et périurbain : qui va où?", in *Urbanisme*, juillet-août 1996, n°289, pp.52-57.
- PLASSARD F., "Axes autoroutiers et développement des régions", in *Les Cahiers scientifiques du transport*, n°22, 1990, pp.82-97.
- POUYANNE G., "Les avantages comparatifs de la ville compacte. Une esquisse de méthodologie pour l'étude des liens entre forme urbaine et mobilité", Contribution au XXXIXème colloque de l'ASRDLF, *Concentration et ségrégation, dynamiques et inscriptions territoriales*, Lyon, septembre 2003, 21 p.
- ROLLIER Y., "Les transports face à un nouvel usage de la ville", in *Transport Public*, mars 1994, pp.40-43.
- SCHMIT B., "POS et réglementation du stationnement", in *Diagonal*, n°124, avril 1997, pp.51-53.
- VIVIER J. "Densité et coûts de transport", in *Transport public international*, 1/1999, pp.4-7.

- WIEL M., "La transition urbaine est-elle réversible ?", Contribution aux seizièmes entretiens du Centre Jacques Cartier, *Les villes ont-elles achevé leur transition ?*, décembre 2003, 17 p.
- WIEL M., "Comment gérer la transition urbaine", in *Recherche Transports Sécurité*, n°58, janvier-mars 1998, pp.3-19.
- WIEL M., "La mobilité dessine la ville", in *Urbanisme*, juillet-août 1996, n°289, pp.80-85.
- WIEL M., "La ville, l'espace et le temps", in *Diagonal*, n°115, octobre 1995, pp.23-27.
- WIEL M., ROLLIER Y., "La pérégrination au sein de l'agglomération brestoise", in *Les annales de la recherche urbaine*, n°59-60, juin-septembre 1993, pp.152-162.

Thèses et mémoires universitaires

- CHAUSSE A., *Le prix de la mobilité urbaine*, Thèse pour le doctorat de Sciences Économiques, Université Lyon II, sous la dir. de Alain Bonnafous, juillet 1996, 340 p.
- LANNEAUX M. A., *Grandes infrastructures de transport et territoire. Valorisation et dynamique du territoire traversé par l'autoroute A39*, Thèse de doctorat en Géographie, Université de Franche-Comté, sous la direction de Daniel Mathieu, 1996, 349 p.
- MARLOT G., *Politique urbaine et congestion : le politicien, l'ingénieur et l'utilisateur*, Mémoire de DEA d'Économie des transports, sous la direction de Charles Raux, Université Lyon 2, 1995, 156 p.
- NICOLAS J.P., *Villes, transports et environnement*, Thèse pour le doctorat de Sciences Économiques, sous la direction d'Alain Bonnafous, Université Lyon 2, 1996, 420 p.

Autres sources

- Actes de la 19^e rencontre nationale des agences d'urbanisme, "Ville en mouvement. Stratégies urbaines et transports", in *Urbanisme*, hors série n°12, avril 1999, 75 p.
- AGUILERA-BELANGER A., BLOY D., BUISSON M.A., CUSSET J.M., MIGNOT D., *Localisation des activités et mobilité*, Rapport pour le compte du Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, DRAST, LET, 1999, 321 p.
- ANDAN O., FAIVRE D'ARCIER B., RAUX C., CUSSET J.M., *Mobilités et systèmes de transport dans les espaces périurbains. Transports et modes de vie des ménages périurbains*, LET/INRETS, Lyon, 1991, 202 p.
- ANDAN O., FAIVRE D'ARCIER B., RAUX C., BRASSART F., CUSSET J.M., ROUTHIER J.L., *Mobilités et systèmes de transport dans les espaces périurbains. Mobilité résidentielle, activités et espaces fréquentés en milieux périurbains. Enquête en périphérie de Lyon*, LET/INRETS, Lyon, 1989, 330 p.
- BELLI-RIZ P., *Stationnement résidentiel et logiques d'acteurs, entre public et privé*,

- Rapport pour le Plan Urbanisme, Construction et Architecture, mai 2001, 21 p.
- BELLI-RIZ P., PERRIN E., VAYSSIERE B., *Le stationnement résidentiel, enjeux et moyens d'une action publique locale*, Rapport Plan Urbanisme, Construction et Architecture, Programme Stationnement résidentiel, décembre 2000, 88 p.
- BIEBER A., MASSOT M.H., ORFEUIL J.P., *Questions vives pour une prospective de la mobilité quotidienne*, Rapport de convention INRETS-DATAR, INRETS, septembre 1992, 74 p.
- BONNEL P., GABET P., *Mesure de l'effet de l'évolution des localisations et de la motorisation sur la part de marché des transports collectifs*, Rapport de recherche DRAST/PREDIT, LET, Mars 1999, 158 p.
- "Infrastructures et formes urbaines", in *Espaces et sociétés*, n°95, L'Harmattan, 2 tomes, 354 p.
- INRETS, *SEGUR. L'intégration de la sécurité routière dans la gestion urbaine*, 2003, 16 p.
- L'avenir des déplacements en ville*, Communications aux 11^{èmes} Entretiens Jacques Cartier, Lyon, 7-9 décembre 1998, 266 p.
- Les cahiers du génie urbain, *Ville, transports et environnement*, n°4, mars 1992, 68 p.
- PLAN URBANISME CONSTRUCTION ARCHITECTURE, *Mobilités et territoires urbains*, Consultation de recherche, Mars 2000, 40 p.
- PREDIT, *Parcs relais et commerce. Une idée séduisante qui ne fait pas recette*, Recherches et Synthèses, Groupe thématique "Gestion des déplacements urbains", 1999, 4 p.
- SETRA, CSTR, *Conséquences économiques des grandes infrastructures routières*, Rapport d'étude, septembre 1994, 24 p.
- UTP, AER, AUCUBE, *Les liens entre l'organisation de l'espace et la mobilité. La pérégrination*. Rapport du FIER, n°7, 1993, 101 p.

Bibliographie spécialisée sur les transports et les déplacements

Ouvrages

- Actes du colloque du 5 mars 1998, *Temps, irréversibilités et grands projets d'infrastructures*, LET, 143 p.
- Actes du colloque organisé par l'ADEME, le Centre de prospective de la DRAST et l'INRETS 22-23 mars 1994 à Paris, *Se déplacer au quotidien dans trente ans. Éléments pour un débat*, La Documentation française, Paris, 1995, 234 p.
- BIEBER A., MORELLET O., OFFNER J.M., *Les grands projets de transports. Langages*

- de l'évaluation, discours de la décision*, Synthèse INRETS n°10, novembre 1987, 152 p.
- CEMT, *Réduire ou repenser la mobilité urbaine quotidienne ?*, Centre de recherches économiques, Table ronde 102, Munich, 1996, 222 p.
- CEMT, *Les changements structurels de la population et leurs impacts sur les transports de voyageurs*, Centre de recherche économiques, Table ronde 88, Paris, 1991, 103 p.
- CERTU, *Les politiques de stationnement après la loi SRU. Pourquoi ? Comment ?*, 2003, 251 p.
- CERTU, CNISF, *Stationner, Circuler, Respirer. Le stationnement instrument de politiques pour la ville*, Actes du colloque de Lyon du 6 mai 1999, Collections du CERTU, Lyon, 2000, 194 p.
- CERTU, *Les premières mises en place du stationnement payant sur voirie*, Rapport d'étude CERTU, Lyon, 2000, 40 p. + annexes.
- CERTU, *Deux nouveaux métiers du stationnement. Agent Encaisseur à Dijon, Agent d'accueil à Nantes*, Collection Dossiers du CERTU, 1999, 205 p.
- CETUR/CODRA, DUCHENE C. (dir.), *Vivre et se déplacer en ville. Péage urbain*, CETUR, Bagneux, 1994, 143 p.
- CETUR, *Projet d'agglomération et scénario de voirie. Réflexions et enjeux*, CETUR, Bagneux, 12/1993, 135 p.
- CETUR, *La cartographie des transports urbains*, 1992, 47 p.
- CETUR, *10 ans de mobilité urbaine. Les années 80*, 1990, 86 p.
- COHEN L., HODELBERT L., LORTIE A., *Le parkway, dispositif métropolitain*, PIR-Villes CNRS, Ecole d'architecture Paris-Villemin, 1996, 145 p.
- DERYCKE P.H., *Le péage urbain*, Economica, Paris, 1997, 205 p.
- GERONDEAU C., *Les transports en France. Quelques vérités bonnes à dire*, Transports Actualités, Paris, 1993, 328 p.
- INRETS, *Les systèmes de voitures à usage partagé : libre service, multipropriété, car pool*, Actes du colloque du 2 juin 1997, Actes n°61, 1997, 162 p.
- INRETS, *Evolution des émissions de polluants par les transports en France de 1970 à 2010*, Rapport INRETS n°143, 2^e édition, 1991, 66 p.
- JOUMARD R., LAMURE C., LAMBERT J., TRIPIANA F., *Politiques de transport et qualité de l'air dans les agglomérations*, INRETS, Rapport LEN n°9515, 1995, 125 p.
- LEFEVRE C., OFFNER J.M., *Les transports urbains en question. Usages, décisions, territoires*, Celse, Paris, 1990, 221 p.
- LEJEUNE H. et alii, *Perception et comportement de la population face aux moyens de transport*, Université de Neuchâtel, 1982, 182 p.
- MADRE J.L., MAFFRE J., *La mobilité régulière et la mobilité locale en 1982 et 1994*, INSEE Résultats n°532-533, 1997, 175 p.
- MERLIN P., *Les transports urbains*, PUF, Que sais-je ?, 1992, 128 p.
- MERLIN P., *Géographie, économie et planification des transports*, Presses Universitaires de France, 1991, 472 p.

- OFFNER J.M., "Les déplacements urbains", in *Problèmes politiques et sociaux*, n°690, 30 octobre 1992, 66 p.
- RAUX C., LEE-GOSSELIN M. (dir.), *La mobilité urbaine : de la paralysie au péage ?*, Programme Rhône-Alpes de Recherche en Sciences Humaines, 1991, 363 p.
- REICHMAN S., *Les transports : servitude ou liberté*, Presses Universitaires de France, Paris, 1983, 197 p.
- REVERDY G., *Histoire des routes de France*, PUF, Que sais-je ?, 1995, 127 p.
- Secrétariat d'État aux Affaires Étrangères, *Les différents modes de transport*, Paris, Eyrolles, 1970, 238 p.
- Symposium international ENPC-IRF-AIPCR du 4, 5, 6 Novembre 1998 à Paris, *Le financement de la route : construction, entretien, exploitation*, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 1998, 542 p.
- WEBSTER F.V. et al., *Évolution des déplacements urbains*, Rapport de la CEMT, Publication de l'OCDE, Paris, 1985, 90 p.

Articles et contributions

- ABRAHAM C., "Amertume et acceptabilité des péages. 1. Les émeutes du pont d'Arcole", in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°40, 2001, pp.53-66.
- ALEXANDRE A., "La vérité des coûts. Entretien", in *Diagonal* n°115, octobre 1995, pp.27-28.
- ALEXANDRE A., "Transports, les coûts à payer", in *Cahiers de l'I.A.U.R.I.F.*, n°114, pp.199-206.
- ALEXANDRE V., "De la circulation automobile en milieu urbain", in *TEC*, n°89, juillet-août 1988, pp.8-12.
- BAILLY A., "La perception des transports en commun par l'utilisateur", in *TEC*, n°32, 1979, pp.23-28.
- BARRÉ A., "L'évolution de la mobilité dans les grandes agglomérations françaises", in *Hommes et Terres du Nord*, 1992-1, pp.26-33.
- BERNARD C., CARLES P., "L'optimisation de la surveillance du stationnement", in *TEC*, n°152, mars-avril 1999, pp.30-34.
- CARDIA C., "Les autoroutes urbaines des années 60, monuments historiques ?", in *Espaces et Sociétés*, n°96, pp.108-122.
- CHAVELET C., "Circulez, faut innover !", in *Diagonal*, n°157, octobre-novembre 2002, pp.20-23.
- CORFDIR A., "Le programme national de lutte contre l'effet de serre et les transports", in *TEC*, n°161, septembre-octobre 2000, pp.2-6.
- CROZET Y., MARLOT G., "Péage urbaine et ville « soutenable » : figures de la tarification et avatars de la raison économique", in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°40, 2001, pp.79-113.
- DE VILLENEUVE G., "Le télétravail", in *Urbanisme*, n° 290, septembre-octobre 1996,

pp.31-32.

Dossier "Voies urbaines : des voies à accorder", in *Diagonal*, n°106, avril 1994, pp.10-31.

Dossier "Des pistes pour des voies plus urbaines", in *Diagonal*, n°153, janvier-février 2002, pp.26-54.

DU CREST T., DUPREZ F., *Le péage de décongestion : un outil efficace, une mise en œuvre délicate*, Annales des Ponts et Chaussées, 2000, 8 p.

EMANGARD P.H., "L'(in)efficacité des réseaux urbains en régions", in *Urbanisme*, Juillet/août 1996, n°289, pp.61-62.

FAIVRE D'ARCIER B., "La voirie, un bien collectif, pour qui ? ", in *Les annales de la recherche urbaine*, n°39, 1988, pp.107-111.

FLEURY D., "Rendre lisible la rue", in *Le courrier du CNRS*, n°81, pp.24-26.

FOURNIER P., "Enjeux économiques des systèmes intégrés d'exploitation routière", in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°29/1994, pp.59-73.

GALLEZ C., ORFEUIL J.P., POLACCHINI A., "L'évolution de la mobilité quotidienne. Croissance ou réduction des disparités ?", in *Recherche Transport Sécurité*, n°56, 07/1997, pp.27-42.

GEFFRIN Y., "Péages urbains, doux rêves, dures réalités", in *TEC*, n°113, juillet-août 1992, pp.12-15.

GLAYRE P., CHASTELLAIN P., "Le stationnement : du passionnel au rationnel", in *TEC*, n°119, juillet-août 1993, pp.42-48.

GOURDON J.L., "Des boulevards pour l'an 2000", in *Urbanisme*, n°217, janvier 1987, pp.63-67.

GUIDEZ J.M., MEYER A., *Les transports urbains en province. Citadins-maires : le décalage*, ADEME, CERTU, GART, UTP, 14 p.

GUIDEZ J.M., "Europe des douze : la France à la traîne", in *Transport public*, n°904, mai 1992, pp.52-57.

HERAN F., "Déplacements urbains : pourquoi les maires se trompent sur l'opinion de leurs administrés", in *Transports urbains*, n°102, janvier-mars 2000, pp.13-20.

JARRIGE J.M., RAYNARD C., "Politiques de stationnement et mobilité locale : approche empirique", in *Note de synthèse du SES*, septembre-octobre 2003, pp.13-20.

"Jam today, road pricing tomorrow", in *The Economist*, december 6th-12th, 1997, pp.13-14.

KAUFMANN V., "Temps et pratiques modales. Le plus court est-il le mieux ?", in *Recherche Transports Sécurité*, n°75, 2002, pp.131-143

KAUFMANN V., BASSAND M., "Mobilité quotidienne et pratiques modales : esquisse théorique", in *Revue suisse de sociologie*, 20/2, 1994, pp.355-370.

KAUFMANN V., "Transports publics et automobile : les déterminants du choix des usagers", in *TEC*, n°114, septembre-octobre 1992, pp.12-17.

LASSAVE P., "Les plans de déplacements urbains", in *Transport Public*, septembre 1983, pp.91-96.

- LASSAVE P., "Presse-bouchons. L'embouteillage dans les médias", in *Les annales de la recherche urbaine*, n°42, mars-avril 1989, pp.98-103.
- LAUER A., "Le péage urbain : dissiper les malentendus pour progresser", in *Transport Public International*, 1996/5, pp.38-41.
- LEFEVRE C., JOUVE B., "Nouveaux acteurs et nouveaux territoires dans les grandes agglomérations européennes : une approche comparative à partir des réseaux lourds de transport collectif", in *Annales de Géographie*, n°568, novembre-décembre 1992, pp.610-628.
- "Le transport public urbain", in *Économie Géographie*, n°313, 3/1994, pp.1-16.
- MARCHAND L., *Du bon usage de l'espace de voirie dans les centres urbains*, RATP, Communication au séminaire de l'École Nationale des Ponts et Chaussées sur Pratiques de mobilité et organisation du transport et des territoires : effets, enjeux, pistes de solution, Paris, 2-4 décembre 1997, 11 p.
- MARCONIS R., "Métros, V.A.L., Tramways... La réorganisation des transports collectifs dans les grandes agglomération de province en France", in *Annales de Géographie*, n°593-594, 1997, pp.143-152.
- MASSOT M.H., BLOSSEVILLE J.M., MANGEAS M., "PRAXITELE, un concept, un service, une expérimentation : bilan d'un prototype", in *TEC*, n°161, septembre-octobre 2000, pp.17-25.
- MASSOT M.H., "PRAXITELE, un concept, un service, une expérimentation", in *TEC*, n°159, mai-juin 2000, pp.31-41.
- MASSOT M.H., "Les pratiques de multimodalité dans les grandes agglomérations françaises", in *TEC*, n°153, mai-juin 1999, pp.32-39.
- MERLIN P. (entretien), "Automobile, transport en commun : pour une cohabitation harmonieuse", in *Transport public*, mars 1994, pp.32-35.
- MORCHEOINE A., "Transports, énergie, environnement. Quels enjeux ?", in *TEC*, n°157, janvier-février 2000, pp.24-38.
- OFFNER J.M., "Les « suivis » des PDU : hasards et nécessités", in *Metropolis*, n°108-109, février 2002, pp.116-122.
- OFFNER J.M., "Des techniciens du transport urbain. L'intérêt général en quête de raisons", in *Les annales de la recherche urbaine*, n°44-45, 1989, p.88-93.
- OFFNER J.M., "Et le vélo ? ", in *Transports*, n°325, septembre-octobre 1987, pp.45-49.
- ORFEUIL J.P., "La dynamique de la mobilité quotidienne et l'évolution des réponses techniques et institutionnelles", in *Transports*, n°437, mai-juin 1991, p.166-172.
- PATIER D., "Les camionnettes de livraison dans les rues de Bordeaux", in *Les annales de la recherche urbaine*, n°78, 1998, pp.103-108.
- RAUX C., *Le péage urbain : une incitation au changement de mode de transport?* Communication au congrès "Intermodalité et complémentarité des modes de transport" organisé par l'ATEC, Paris, 17-19 Octobre 1994, LET, 1994, 16 p.
- RAY M., CROC M., CHEVREUIL M., MORIN J.M., "La tarification des déplacements automobiles urbains : les éléments marquants du congrès ITS de Sydney", in *TEC*, n°172, juillet-août 2002, pp.9-14.

-
- RENNES G., ORFEUIL J.P., "Les pratiques de stationnement au domicile, au travail et dans la journée", in *Recherche Transports Sécurité*, n°57, octobre-décembre 1997, pp.21-35.
- RICHARD A., "Mobilité urbaine: comment chevaucher temps et espace", in *Urbanisme*, Hors-série n°6, Mars 1996, pp.34-38.
- SAVIN J., "Autoroutes souterraines. Les projets se multiplient", in *Le moniteur*, 1^{er} décembre 1989, pp.32-34.
- VIEGAS J., MACÁRIO R., "Acceptabilité des prix dans les systèmes de transport ", in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°40, 2001, pp.9-26.
- VIENNET R., "Plans de Déplacements Urbains : du bon sens pour les villes", in *Transport Public*, Juin 1996, pp.29-31.
- YERPEZ J., "Quelle place pour la sécurité routière dans l'élaboration des plans de déplacements urbains ? ", in *TEC*, n°168, novembre-décembre 2001, pp.2-7.

Thèses et mémoires universitaires

- DREIFUSS M., *Le stationnement des véhicules automobiles dans les centres urbains, la genèse d'un service public*, Thèse de doctorat de Droit Public, Université Lyon 2, 1995, 452 p.
- MARGAIL F., *Les parcs relais, outils clés de politiques intermodales de déplacement urbain*, Doctorat de l'École Nationale des Ponts et Chaussée, LATTIS, sous la direction de Gabriel Dupuy, 1996, 484 p.
- PAPON F., *Les "routes de première classe" : une tarification différenciée de la circulation en agglomération pour en améliorer l'efficacité économique de manière socialement efficace*, Thèse sous la direction de Rémy Prud'homme, Université de Paris XII, 1991, 303 p. + annexes.
- PETIOT R., *La fraude au stationnement. Enjeux et analyse économique des comportements*, Thèse pour le doctorat de Sciences Économiques, sous la direction de Alain Bonnafous, Université Lyon 2, 2000, 434 p.
- POUDEROUX S., *La politique de stationnement : un outil de la politique des déplacements urbains*, Mémoire de DEA d'Économie des Transports, Université Lyon 2, dirigé par P. Bonnel, septembre 1992, 135 p.
- VATE H., *L'arrêt et le stationnement des véhicules en milieu urbain*, Thèse pour le doctorat d'État en Sciences Économiques, Université Lyon 2, 1977, 422 p. + annexes

Autres sources

- ADEME, *Énergie, environnement et déplacements urbains : quelques points de repères*, novembre 1995, 28 p.
- ADEME, GART, CETUR, *Les déplacements urbains en province*, 1993, 39 p.

- BELLI-RIZ P., *Stationnement résidentiel et logiques d'acteurs, entre public et privé*, PUCA, 2001, 17 p.
- BONNAFOUS A., BRUN G., FAIVRE D'ARCIER B., CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS, *La complémentarité entre la voiture particulière et les transports collectifs en zone urbaine*, Rapport du groupe de travail du CNT, Mission ministérielle du 22 octobre 1993, CNT, Paris, 1994, 44 p.
- BONNAFOUS A., *Structures démographiques et comportements sociaux*, Rapport introductif au symposium de la CEMT 1992 sur la croissance des transports en question, Lyon, LET, 1992, 37 p.
- BOYER J., *Politique d'investissement dans le domaine des infrastructures routières*, Commission des Affaires Économiques du Sénat, Rapport d'information n° 256, 1996/1997, 19 p.
- Comité Interministériel pour les Véhicules Propres, *Véhicules propres fonctionnant au GPL, GNV et à l'électricité : état des filières et propositions de politiques publiques d'accompagnement*, Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, 2000, 50 p.
- COST, *Parking policies and the effects on mobility and the local economy*, General report on Action 342, 2003, 105 p.
- COUR DES COMPTES, *La politique routière et autoroutière : évaluation de la gestion du réseau national*, Rapport au président de la république suivi des réponses des administrations, collectivités et organismes, Direction des J.O., Paris, mai 1992, 88 p. + annexes.
- DARBERA R., *Du mauvais usage des politiques de stationnement pour réguler la circulation*, LATTTS, École Nationale des Ponts & Chaussées, 1999, 11 p.
- DEGAND J.C., *Les problèmes du stationnement en ville : les enseignements d'une enquête psycho-sociologique*, 1980, 91 p. + annexes.
- EIFLER M., *Le développement du système Véhicule électriques. Pour une approche en sciences sociales*, Rapport final DRAST, 1997, 27 p. + annexes.
- JMJ Conseil, *Impact des politiques de stationnement sur la circulation et l'environnement*, METLTM, DRAST, juin 2003, 101 p.
- KAUFMANN V., "Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche", in *2001 Plus*, Centre de Prospective et de Veille Scientifique de la Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques du Ministère de l'Équipement, juin 1999, n°48, 64 p.
- OFFNER J.M., *L'élaboration des Plans de Déplacements Urbains de la loi sur l'air de 1996. Le nécessaire renouveau des politiques locales de transport*, LATTTS, février 2003, 57 p.
- QUERE M., *Le véhicule électrique en France : entre grand programme et éléphant blanc...*, CNRS/LATAPSES/IDEFI, juin 1998, 14 p.

Bibliographie spécialisée sur la géographie et

l'urbanisme

Ouvrages

- Actes du colloque du 10 et 11 novembre 1997 à Paris, *Pollution de l'air à l'échelle urbaine et locale. Premier bilan des actions de recherches*, PRIMEQUAL-PREDIT, ADEME Éditions, Paris, 1998, 207 p.
- Actes du colloque de Gérone, *Restructurations urbaines*, Presses Universitaires du Mirail, Toulouse, 1993, 361 p.
- ASHER F., *La République contre la ville. Essai sur l'avenir de la France urbaine*, Éditions de l'Aube, 1998, 208 p.
- BIAREZ S., NEVERS J.Y. (coord.), *Gouvernement local et politiques urbaines*, Actes du colloque international de Grenoble 2-3 février 1993, CNRS, 1993, 560 p.
- BRUN J. (dir.), *La ségrégation dans la ville*, L'Harmattan, 1994, 257 p.
- BURGEL G., *La ville aujourd'hui*, Hachette, 1993, 220 p.
- CHEVALIER J., PEYON J.P. (dir.), *Au centre des villes. Dynamiques et recompositions*. L'Harmattan, Paris, 1994, 263 p.
- CLAVAL P., *La logique des villes*, LITEC, 1981, 633 p.
- DATAR, Commissariat Général au Plan, Programme interministériel "Mutations économiques et urbanisation", *Métropoles en déséquilibre ?*, Agence d'Urbanisme de la COURLY, Economica, Lyon, Paris, 1993, 617 p.
- FERRAS R., *Ville : paraître, être à part*, Reclus, 1990, 135 p.
- GEORGE P., *Les hommes sur la terre*, Éditions Seghers, Paris, 1989, 222 p.
- GHORRA-GOBIN C., *Los Angeles. Le mythe américain inachevé*, CNRS Éditions, Paris, 1997, 195 p.
- GOTTMANN J., *Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, New York, The Twentieth Century Fund, 1961.
- HURIOT J.M. (dir.), *La ville ou la proximité organisée*, Anthropos-Economica, 1998, 237 p.
- KATZ P., *The New Urbanism : Toward an Architecture of Community*, McGraw Hill, New York, 1994, 288 p.
- LACAZE J., *La ville et l'urbanisme*, Flammarion, 1995, 127 p.
- LEPETIT B., PUMAIN D., *Temporalités urbaines*, Anthropos-Economica, Paris, 1993, 316 p.
- LIPIETZ A., *Le tribu foncier urbain*, Maspero, Paris, 1979.
- LYNCH K., *L'image de la cité*, Dunod, Paris, 1969, 222 p.

- Ministère de l'environnement et du cadre de vie, *Groupements sociaux et territoire*, Réseau de recherche espaces et vie quotidienne, mars 1982, 265 p.
- MONGIN O., *Vers la troisième ville ?*, Hachette, 1995, 140 p.
- MORLET O., *Coûts-avantages des basses densités résidentielles : état des lieux*, Paris, ADEF, janvier 2001, 85 p.
- NEMERY J.C., WACHTER S. (dir.), *Gouverner les territoires*, DATAR, Éditions de l'Aube, 1994, 206 p.
- NEWTON P.W., BROTHIE J.F., GIPPS P.G., *Cities in transition: changing economic and technological processes and Australia's settlement system*, State of the environment technical paper series, Commonwealth of Australia, 1997, 39 p.
- NOIN D., *L'espace français*, Armand Colin, 6^e édition, 1992, 257 p.
- PUMAIN D., PAULUS F. (coord.), *Les Données Urbaines n°3*, Éditions Anthropos, collection Villes, Paris, 2000, 441 p.
- REYMOND H., CHAUVIN C., KLEINSCHMAGER H., *L'espace géographique des villes*, Anthropos, Economica, 1998, 557 p.
- RONCAYOLO M., *La ville et ses territoires*, Éditions Gallimard, 1990, 279 p.
- SANSOT P., *La poésie de la ville*, Klincksieck, Paris, 1971, 421 p.
- Séminaire FREVILLE des 16 et 17 mars 2000, *Renouveler la ville : les enjeux de la régénération urbaine*, Pôle Universitaire Européen Lille Nord-Pas de Calais, 2001, 384 p.
- TRANGER H., *Réglementations de l'urbanisme commercial en Europe*, Assemblée des chambres françaises de commerce et d'industrie, Juin 1990, 259 p.
- TUR J.J., *Géographie humaine et économique de la France*, Ellipses, Paris, 1998, 448 p.
- VANIER M., BOINO P., BOURDIN V., GALLOT E., MAIGA M., SHERRER F., *Urbanisation et emploi. Suburbains au travail autour de Lyon*, L'Harmattan, 1999, 118 p.
- VIARD J., *La société d'archipel ou les territoires du village global*, Éditions de l'Aube, 1994, 126 p.
- WACKERMANN G. (coord.), *Nouveaux espaces et systèmes urbains*, SEDES, 1996, 489 p.
- WARD B., *L'habitat de l'homme*, Éditions La Presse, Ottawa, 1976, 285 p.

Articles et contributions

- APPLEYARD D., "Styles and methods of structuring a city", in *Environment and Behavior*, vol.2, n°1, 1970, pp.100-116.
- BAR P., "Le bruit. Une des contraintes de l'aménagement urbain", in *Diagonal*, n°71, avril 1998, pp.14-16.
- BEAUCIRE F., "En quête d'urbanité", in *Urbanisme*, juillet-août 1996, n°289, pp.87-88.

-
- BONNET J., TOMAS F., "Centre et périphérie : éléments d'une problématique urbaine", in *Revue de Géographie de Lyon*, volume 64, n°1, 1989, pp.3-12.
- BRUECKNER J.K., THISSE J.F., ZENOU Y., "Why is Central Paris Rich and Downtown Detroit Poor ? An Amenity-Based Theory", in *European Economic Review*, n°43, 1999, pp.91-107.
- CHOAY F., "De la ville à l'urbain", in *Urbanisme*, n°309, 1999, pp.6-8.
- DEWITTE J., "Le bonheur urbain", in *Le Messager européen*, n°8, 1994, pp.8-12.
- EGAL Y., "Les effets positifs de la densité urbaine", in *Transports urbains*, n° 83, avril 1994, pp.27-32.
- FOUCHIER V., "La densification : une comparaison internationale entre politiques contrastées", in *Les annales de la recherche urbaine*, n°67, 1995, pp.95-108.
- GUILLAUME M., "La ville commutante, cyber ou hypercité...", in *Urbanisme*, n°290, septembre-octobre 1996, pp.32-34.
- HALL P., "Towards a General Urban Theory", 21 p., in Brotchie, Batty, Blakely, Hall, Newton, *Cities in Competition : Productive and Sustainable Cities for the 21st Century*, 1995.
- KAUFMANN V., "La périurbanisation n'est pas fatale", in *Urbanisme*, n°324, mai-juin 2002, pp.56-61.
- LE COUEDIC D., "La leçon des villes reconstruites", in *Urbanisme*, Hors série n°6, Mars 1996, pp.32-37.
- LEROY S., "Sémantiques de la métropolisation", in *L'espace géographique*, 2000, n°1, pp.78-86.
- MORISSET B., "La délimitation des aires métropolitaines", in *Annales de Géographie*, n°595, mai-juin 1997, pp.246-260.
- OSTROWETSKY S., "L'urbain comme acte de langage", in *Les annales de la recherche urbaine*, n°64, septembre 1994, pp.40-45.
- PERON R., "L'urbanisme commercial à la française", in *Les annales de la recherche urbaine*, n°78, 1998, pp.5-11.
- SKRIABINE P., "L'urbaniste planificateur, l'urbaniste réparateur", in *Diagonal*, n°106, avril 1994, pp.30-31.
- STEINBERG J., "Le développement péri-urbain actuel est-il inédit et spécifique ?", in *Villes en parallèle*, n°15-16, juin 1990, pp.101-109.

Autres sources

- Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Brest, *Les raisons institutionnelles de la périurbanisation*, DRAST, PREDIT 1996-2000, 13 p.
- Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Brest, *Forme et intensité de la périurbanisation et aptitude à la canaliser*, 1996, 74 p. + annexes
- CITEPA, *Inventaire des émissions dans l'air en France*, Étude CITEPA / CORALIE format SECTEN, juillet 2001, 176 p.

Commission des Communautés Européennes, *Livre vert sur l'environnement urbain*, Luxembourg, CEE, 1990, 82 p.

INSTITUT FRANÇAIS DE L'ENVIRONNEMENT, *Chiffres-clés de l'environnement*, IFEN, Édition 1999, 24 p.

INVS, *Programme de surveillance Air et Santé 9 villes. Surveillance des effets sur la santé liés à la pollution atmosphérique en milieu urbain – Phase 2*, juin 2002, 198 p.

Les cahiers du génie urbain, *Ville, environnement, santé*, n°10, janvier 1996, 65 p.

Bibliographie sur les questions épistémologiques et de société

Ouvrages

BAILLY A. et al., *Les concepts de la géographie humaine*, Masson, Paris Milan Barcelone, 3^e édition, 1995, 263 p.

BAILLY A., BEGUIN H., *Introduction à la géographie humaine*, Masson, Paris Milan Barcelone, 4^{ème} édition, 1993, 191 p.

BAILLY A., FERRAS R., PUMAIN D. (dir.), *Encyclopédie de géographie*, 2^e édition, 1992, 1167 p.

BAILLY A., SCARIATI A., *L'humanisme en géographie*, Anthropos, Paris, 1990, 172 p.

BAILLY A., *La perception de l'espace urbain*, Centre de Recherche d'Urbanisme, Paris, 1977, 266 p.

BARTHES R., *Mythologies*, Éditions du Seuil, 1957, 233 p.

BAUD P., BOURGEAT S., BRAS C., *Dictionnaire de géographie*, Initial, 1995, 432 p.

BEAUJEU-GARNIER J., *Géographie urbaine*, Armand Colin, Paris, 4^{ème} édition, 1995, 347 p.

BEAUJEU-GARNIER J., CHABOT G., *Traité de géographie urbaine*, Armand Colin, 1963, 493 p.

BERTRAND M.J., *Pratique de la ville*, Masson, Paris, New York, Barcelone, 1978, 210 p.

BOUDON R. *Les méthodes en sociologie*, PUF, Que sais-je ?, 11^{ème} édition, Paris, 1998, 126 p.

BOURDIEU P., *Les structures sociales de l'économie*, Éditions du seuil, 2000, 289 p.

BOURDIEU P., *Propos sur le champ politique*, Presses Universitaires de Lyon, 2000b, 110 p.

BOURDIEU P., *Raisons pratiques : sur la théorie de l'action*, Seuil, 1996, 248.

BOURDIEU P., *Questions de sociologie*, Les éditions de minuit, 1980, 277 p.

-
- BOURDIEU P., *Esquisse d'une théorie de la pratique*, Droz, Genève, Paris, 1972, 229 p.
- BOURDIEU P., WACQUANT L., *Réponses : pour une anthropologie réflexive*, Paris, Seuil, 1992, 267 p.
- BRUNET R., *Le territoire dans les turbulences*, GIP-Reclus, 1990, 223 p.
- BRUNET R., FERRAS R., THERY H., *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Éditions Reclus, La Documentation française, 1993, 536 p.
- CLAVAL P., *Principes de géographie sociale*, Éditions Génin, Librairies techniques, Paris, 1973, 352 p.
- DE LANNOY J.D., FEYEREISEN P., *L'éthologie humaine*, PUF, Que sais-je ?, 1987, 123 p.
- DI MEO G., *Géographie sociale et territoires*, Nathan, 1998, 320 p.
- DI MEO G., *L'homme, l'espace, la société*, Anthropos-Economica, 1991, 319 p.
- DOWNS R.M., STEA B.D., *Des cartes plein la tête. Essai sur la cartographie mentale*, Edisem, Québec, 1981, 230 p.
- DUPUY G. et al., *Réseaux territoriaux*, Paradigme, Caen, 1988, 286 p.
- ELIAS N., *La société des individus*, Pocket, 1998, 380 p.
- FREMONT A., CHEVALIER J., HERIN R., RENARD J., *Géographie sociale*, Paris, Masson, 1984, 386 p.
- FRIEDMAN G., *7 études sur l'homme et la technique. Le pourquoi et le pour quoi de notre civilisation technicienne*, Denoël-Gonthier, 1977, 220 p.
- GEORGE P., *L'ère des techniques, constructions ou destructions ?*, Presses Universitaires de France, Paris, 1974, 174 p.
- GUERMOND Y. et al., *Analyse de système en géographie*, Presses Universitaires de Lyon, 1984, 324 p.
- GUMUCHIAN H., *De l'espace au territoire. Représentations spatiales et aménagement*, Collection Grenoble Sciences, 1988, 214 p.
- HALL E.T., *La dimension cachée*, Édition originale de 1966, Éditions du Seuil, Paris, 1971, 256 p.
- ILLICH I., *La convivialité*, Éditions du Seuil, 1973, 158 p.
- JODELET D., *Les représentations sociales*, Paris, P.U.F., 1999, 447 p.
- LE GOFF O., *L'invention du confort. Naissance d'une forme sociale*, PUL, 1994, 215 p.
- MORIN E., *Science avec conscience*, Nouvelle édition complète, Éditions du Seuil, 1990, 318 p.
- MORIN E., *Introduction à la pensée complexe*, ESF éditeur, Paris, 1990, 158 p.
- OFFNER J.M., PUMAIN D. (dir.), *Réseaux et territoires. Significations croisées*, Éditions de l'Aube, 1996, 280 p.
- PINCHEMEL P. et G., *La face de la terre*, Armand Colin, Paris, 4ème édition, 1995, 517 p.
- PINTO L., *Pierre Bourdieu et la théorie du monde social*, Albin Michel, Paris, 1998, 264 p.

p.

POCHE B., *L'espace fragmenté. Éléments pour une analyse sociologique de la territorialité*, L'Harmattan, 1996, 275 p.

REYMOND H., CHAUVIN C., KLEINSCHMAGER R., *L'espace géographique des villes. Pour une synergie multistrates*, Anthropos-Economica, 1998, 557 p.

REYNAUD A., *Société, espace et justice. Inégalités régionales et justice socio-spatiale*, PUF, 1981, 263 p.

SAUVY A., *La tragédie du pouvoir. Quel avenir pour la France?*, Calmann-Lévy, 1978, 288 p.

SCARDIGLI V., *La consommation, culture du quotidien*, PUF, 1983, 254 p.

Sciences Humaines, *L'œuvre de Pierre Bourdieu*, numéro spécial, 2002, 110 p.

SCHEIBLING J., *Qu'est-ce que la Géographie ?*, Hachette, Paris, 1994, 199 p.

SFEZ L., *La décision*, PUF, Que sais-je ?, 1984, 127 p.

STUDENY C., *L'invention de la vitesse. France, XVIIIe-Xxe siècle*, Gallimard, Paris, 1995, 408 p.

VIRILIO P., *L'espace critique*, Paris, C. Bourgeois, 1984.

YONNET P., *Jeux, modes et masses, 1945-1985*, Éditions Gallimard, Paris, 1985, 380 p.

Articles et contributions

AURIAC F., "Géographie et géographes pour les sciences sociales", in *L'espace géographique*, 1989, n°2, pp.116-119.

BENKO G.B., "Espace, temps, pouvoir – rencontre avec Paul Virilio", in *Espaces et Sociétés*, n°46, 1985, pp.12-15.

BOLTANSKI L., "L'encombrement et la maîtrise des « biens sans maître »", in *Actes de la recherche en sciences sociales*, 1/1976, pp.102-109.

BRUNET R., "L'aveuglante unité de la géographie", in *L'espace géographique*, 1989, n°2, pp.94-101.

BONNEMAISON J., "Voyage autour du territoire", in *L'espace géographique*, n°4, 1981, pp.240-249.

CLAVAL P., "La Géographie, science carrefour", in *Acta Geographica*, n°96, 1993/IV, pp.2-15.

DIETRICH W., "Émergence du social lors de la mobilité des individus. A partir de la relecture d'un texte de Max Weber", in *Espaces et Sociétés*, n°54-55, 1989, pp.17-31.

DI MEO G., "Patrimoine et territoire, une parenté conceptuelle", in *Espaces et Sociétés*, n°78, 1995, pp.15-33.

DOLLFUS O., "Du sens et de l'unité de la géographie", in *L'espace géographique*, 1989, n°2, pp.89-91.

DUPUY G., "Les Réseaux techniques sont-ils des réseaux territoriaux ?", in *L'espace*

- géographique*, n°3, 1987-07, pp. 175-184.
- DURAND-DASTES F., "Sur un espace intellectuel", in *L'espace géographique*, 1989, n°2, pp.86-89.
- FEL A., "Le langage de la géographie humaine", in *Acta Geographica*, n°74, 1988/II, pp.3-11.
- GEORGE P., "Cent ans d'histoire de la géographie", in *Acta Geographica*, n°50, 1982/II, pp.1-8.
- GUIGO M., "Nouveaux modes d'opérer scientifiques et devenir de la géographie", in *L'espace géographique*, 1989, n°2, pp.106-112.
- HENRIET J.M., "Pour un autre « noyau dur »", in *L'espace géographique*, 1989, n°2, pp.127-129.
- MERLIN P., "Trente ans de recherche urbaine. Les apports de la géographie", in *Les annales de la recherche urbaine*, n°64, septembre 1994, pp.61-63.
- PINÇON M., PINÇON-CHARLOT M., "De l'espace social à l'espace urbain", in *Les annales de la recherche urbaine*, n°64, septembre 1994, pp.51-53.
- PIVETEAU J.L., "L'espace au cœur des processus et des structures", in *L'espace géographique*, 1989, n°2, pp.101-102.
- ROCHEFORT R., "La géographie généraliste", in *L'espace géographique*, 1989, n°2, pp.92-93.
- STASZAK J.F., "La perception de l'espace urbain", in *Feuilles de Géographie*, II-1994, Feuille n°8, 17 p.
- TARRIUS A., "Territoires circulatoires et espaces urbains", in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60, pp.50-60.
- TOMAS F., "Du paysage aux paysages, pour une autre approche paysagère", in *Revue de Géographie de Lyon*, volume 69, 4/94, pp.277-286.
- VERGELY B., "L'homme de la mobilité", in *Les annales de la recherche urbaine*, n°59-60, juin-septembre 1993, pp.197-202.
- VIARD J., "L'impact de la réduction du temps de travail et du vieillissement de la population sur l'aménagement de l'espace et les déplacements", Intervention au Congrès GART-FNAU, *L'articulation des politiques de déplacements et d'urbanisme*, Paris, octobre 2002, pp.7-9.
- VIGNAUX G., "Schémas cognitifs et cartographies mentales", *Les annales de la recherche urbaine*, n°39, 1988, pp.56-67.

Bibliographie lyonnaise

Ouvrages

- Actes du colloque organisé par le Grand Lyon et le LET les 5 et 6 décembre 2000, *Péage et financement d'infrastructures en milieu urbain. Lyon, les leçons d'un périphérique*, LET, Études et recherches n°13, 2001, 247 p.
- BONNET J., *Lyon et son agglomération*, La Documentation française, Notes et études documentaires n°4836, 1987, 144 p.
- BONNEVILLE M., *Lyon. Métropole régionale ou euro-cité ?*, Anthropos-Economica, 1997, 202 p.
- DELEUIL J.M., *Lyon la nuit. Lieux, pratiques et images*, PUL, 1994, 170 p.
- DELFANTE C., DALLY-MARTIN A., *100 ans d'urbanisme à Lyon*, Éditions LUGD, 1994, 235 p.
- GRAFMEYER Y., *Habiter Lyon*, Programme pluriannuel en Sciences de l'Homme, Éditions du CNRS, PUL, 1991, 220 p.
- KAUFMANN V., JEMELIN C., GUIDEZ J.M., *Vers de nouvelles dynamiques urbaines écomobiles ? Paris, Lyon Strasbourg, Aix-en-Provence*, Rapport de recherche 148, 2000, 202 p.
- LOJKINE J., *La politique urbaine dans la région lyonnaise 1945-1972*, Mouton, Paris-La-Haye, 1974, 294 p.
- MONTES C., *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon*, Lyon, Géocarrefour, 2003, 263 p.
- NEYRET R., *Le livre de Lyon. Lugdnunoscopie*, Éditions LUGD, 1995, 303 p.
- NICOLAS J.P., POCHET P., POIMBOEUF H., *Indicateurs de mobilité durable sur l'agglomération lyonnaise*, LET-APDD, juillet 2001, 194 p. + annexes
- PELLETIER J., *Lyon pas à pas. Son histoire à travers ses rues*, Éditions Horvath, Roanne-Le Coteau, 1985, 237 p.
- REVERDY G., ROUILLE F., *Histoire des routes lyonnaises*, Éditions Lugd, Lyon, 1994, 128 p.

Articles et contributions

- BONNET J., "L'espace lyonnais : circonscriptions administratives, cadres d'étude et d'action", in *Revue de Géographie de Lyon*, 1982/2, pp.191-204.
- BONNEVILLE M., "Processus de métropolisation et dynamiques de recomposition territoriale dans l'agglomération lyonnaise", in DATAR, Commissariat Général au Plan, *Métropoles en déséquilibre ?*, Agence d'Urbanisme de la COURLY, Economica, Lyon, Paris, 1993, pp.321-343.
- BONNEVILLE M., "Le centre et ses périphéries dans la prospective de Lyon 2010", in *Revue de Géographie de Lyon*, volume 64, n°1, 1989, pp.13-21.
- BOURJAILLAT V., RABILLOUD H., "Les rues piétonnes lyonnaises ou le renforcement de la spécialisation commerciale au service de la centralité ?", in *Revue de Géographie de Lyon*, Volume 64, n°2, 1989, pp.99-110.
- BURDEAU M., ROBERT D., "Les transports en commun urbains et péri-urbains. Un

- enjeu pour Lyon Eurocité", in *TEC* n°101-102, juillet-octobre 1990, pp.81-86.
- CAVIGLIA G., CHALARD R., "Un nouveau quai à Lyon : le quai Charles-de-Gaulle", in *TEC*, n°129, Mars-Avril 1995, pp.21-23.
- CUNIN R., RICARD F., "Bilan de l'utilisation du contournement Est de Lyon", in *TEC*, n°129, mars-avril 1995, pp.47-48.
- DALMAIS C., "Les transports publics vus de l'Europe des Cités", in *TEC*, n°101-102, juillet-octobre 1990, pp.77-80.
- HUNTZINGER H., "La ligne D du métro lyonnais", in *Déplacements*, n°2, 1990, pp.78-84.
- LEMONIER M., "Le contournement Est, nouvelle vitrine du Grand Lyon", in *Diagonal*, n°106, avril 1994, pp.20-23.
- NOIR N., "A propos du financement des transports urbains : il faut frapper vite et fort", in *Transport Public*, décembre 1992, pp.30-33.
- "Plan de déplacements urbains : Lyon trace son avenir", in *Transport Public*, n°953, novembre 1996, pp.32-44.
- SCHERRER F., "Genèse et métamorphoses d'un territoire d'agglomération : de Lyon au Grand Lyon", in *Revue de géographie de Lyon*, vol.70, 2, 1995, pp.105-114.
- TASSEL F.X., JARRIGE J.M., "A Lyon, la presqu'île se modernise", in *TEC*, n°101-102, juillet-octobre 1990, pp.62-66.
- VIROULAUD P., "Le contournement Est de Lyon", in *TEC*, n°101-102, juillet-octobre 1990, pp.49-52.

Thèses et mémoires universitaires

- BOINO P., *L'intégration fonctionnelle des centres urbains périphériques dans la métropole lyonnaise à travers l'exemple de la diffusion des modes de garde*, Thèse de géographie, aménagement et urbanisme, sous la direction de Marc Bonneville, Université Lyon 2, 1997, 380 p.
- CANET A., *Les enjeux de l'intermodalité dans le sud-ouest de l'agglomération lyonnaise*, Maîtrise d'Aménagement, sous la direction de Jean-Claude Lasserre, Université Lumière Lyon 2, juin 1999, 121 p.
- MARDON J., *La qualité de l'air : un enjeu local*, Mémoire de DESS Management des Collectivités Territoriales et des Organisations Environnantes, Institut d'Études Politiques de Lyon, sous la direction de M. Deporcq, septembre 2000, 143 p.
- MONTES C., *Système de transport et système économique : réflexions sur l'aménagement de l'agglomération lyonnaise de 1960 à 1992*, thèse pour le doctorat en Géographie, Aménagement et Urbanisme, Université Lumière Lyon 2, sous la direction de Jean-Claude Lasserre, 1992, 720 p. + annexes
- PERRIN E., REVEL P., *Zone industrielle des Echets : un outil stratégique dans la maîtrise de l'espace périurbain ?*, Mémoire de maîtrise de Sciences Économiques, sous la direction de M.A. Buisson, Université Lyon 2, 1992, 43 p.

Autres sources

Agence d'Urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, *Évaluation du Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise. « Lyon 2010 » et 15 ans de politiques urbaines*, SEPAL, 2003, 115 p.

Agence d'Urbanisme de la COURLY, *Le stationnement des résidents dans les 3^{ème}, 6^{ème} et 7^{ème} arrondissements*, Juin 1993, 83 p.

Agence d'urbanisme de la COURLY, *Schéma des grandes voiries de l'agglomération lyonnaise. Analyse des scénarii au regard de l'environnement et de l'urbanisation présente et future*, octobre 1992, 55 p.

Agence d'Urbanisme de la COURLY, *Schéma des grandes voiries de l'agglomération lyonnaise. Comparaison des schémas de grandes voiries de quelques agglomérations européennes*, septembre 1992, 132 p.

Agence d'Urbanisme de la COURLY, COURLY, Ville de Lyon, *Le plan du centre Presqu'île de l'agglomération lyonnaise*, 1991, 88 p.

Agence d'urbanisme de la COURLY, *Comparaison du système de transport à Lyon et dans 5 aires métropolitaines : Manchester, Zürich, Milan, Barcelone, Stuttgart*, Rapport de synthèse et cartographie, mai 1990, 49 p.

CCI, 7^{ème} enquête sur les comportements d'achats des ménages de la région lyonnaise, 2002, 32 p.

Chambre Régionale des comptes de Rhône-Alpes, *Relevé d'observations définitives relatives à la gestion de la société Lyon-Parc Auto*, 1998, 13 p.

Chambre Régionale des Comptes de Rhône-Alpes, *Relevé d'observations définitives "Boulevard périphérique nord de Lyon"*, 1997, 36 p.

COMETES, Ville de Lyon, *Le fonctionnement du stationnement public sur le plateau de la Croix-Rousse – Constats et Préconisations*, avril 1997, 19 p.

Conseil Général du Rhône, *Tronçon ouest du boulevard périphérique de l'agglomération lyonnaise : convention de concession avec la société Lorys*, avril 1997, 43 p. + annexes

COURLY, "Les déplacements urbains", in *Les dossiers* n°1, Lyon, juin 1990, 16 p.

COURLY, "Schéma de grandes voiries de l'agglomération lyonnaise", in *B.O. de la COURLY*, n°176, octobre-novembre 1987, n°87-4094, pp.753-760.

DDE, *Contournement Ouest de Lyon : dossier pour un débat d'opportunité*, Préfecture du Rhône, 1997, 57 p.

DDE du Rhône, CETE de Lyon, *Enquête cordon de Lyon. Les problèmes quotidiens de Lyon : transit et échange avec l'extérieur de l'agglomération*, 1992, 33 p.

DDE du Rhône, *Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'agglomération lyonnaise*, Rapport de présentation des conclusions des travaux de la C.L.A.U., mars 1976, 94 p.

DDE du Rhône, *Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'agglomération*

-
- lyonnaise 1990-2010*, mars 1976, 108 p. + cartes
- DRE, CETE de Lyon, *Contournement autoroutier de Lyon : dossier pour un débat*, Préfecture de Région Rhône-Alpes, 1999, 60 p.
- GRAND LYON, *Plans des déplacements urbains. Réalisation des plans des déplacements de secteurs*, 1998, 62 p.
- GRAND LYON, *6 milliards pour les transports en commun*, Les dossiers du Grand Lyon, n°6, septembre 1991, 16 p.
- GRAND LYON, *Convention de concession pour le financement, la conception, la construction, l'entretien et l'exploitation de l'ouvrage d'art complexe relatif au boulevard périphérique de Lyon – tronçon Nord*, 1991, 47 p. + annexes
- Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Réseau Ferré de France, *Les contournements autoroutier et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Débat public*, 2001, 83 p.
- Mission Presqu'île, *Synthèse générale du plan Presqu'île 1990-1995*, Ville de Lyon, Communauté Urbaine de Lyon, 75 p.
- ROSALES-MONTANO S., BOICHOT G., *Les axes Est-Ouest : de la voie à l'avenue. Étude comparative des formes, fonctions et usages des deux principaux axes est-ouest de l'agglomération lyonnaise*, Agence d'urbanisme de la COURLY, 1993, 28 p.
- SARECO, *Enquêtes occupation-respect sur le périmètre Bellecour-Terreaux de la Presqu'île*, 2002.
- SEPAL, *Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise. Lyon 2010*, 1992, 316 p. + cartes
- SEPAL, AGURCO, DDE du Rhône, *Recensement des principaux décalages entre les options et les prévisions du SDAU et les réalités de l'agglomération lyonnaise aujourd'hui*, juin 1986, 47 p.
- SYTRAL, *Révision du PDU de l'agglomération lyonnaise. Projet arrêté le 11 mars 2004*, 2004, 66 p.
- SYTRAL, *Le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise. Projet soumis pour avis aux collectivités*, février 1997, 101 p.
- SYTRAL, *Le Plan des Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise. Trois scénarios pour un débat*, septembre 1996, 112 p.
- SYTRAL, *Rapport Final du Groupe de Travail du P.D.U. sur le stationnement*, 1996, 13 p.
- SYTRAL, DDE du Rhône, *Premiers résultats de l'enquête déplacements auprès des ménages de l'agglomération lyonnaise en 1995*, décembre 1995, 50 p.
- SYTRAL, *Comment se déplacent les lyonnais ? Résultats de l'enquête ménage sur l'agglomération lyonnaise en 1986, 1990*, 30 p.
- SYTRAL, Agence d'Urbanisme de la COURLY, *Prédiagnostic du Plan de Déplacements Urbains*, 1986, 72 p.
- TRANSITEC, *Enquête de stationnement sur le périmètre Perrache-Terreaux de la Presqu'île*, 2000.

Ville de Lyon, JMJ Conseil, *Enquête temps de recherche d'une place de stationnement disponible*, 2002.

Bibliographie lilloise

Ouvrages

BRUYELLE P., *La communauté urbaine de Lille*, La Documentation française, Paris, 1991, 192 p.

PARIS D., STEVENS J.F., *Lille et sa région urbaine. La bifurcation métropolitaine*, L'Harmattan, 2000, 265 p.

PARIS D., *La mutation inachevée. Mutation économique et changement spatial dans le Nord-Pas-de-Calais*, L'Harmattan, 1993, 365 p.

Articles et contributions

BARRÉ A., "Vingt-cinq ans d'infrastructures dans la Région Nord-Pas-de-Calais", in *Hommes et Terres du Nord*, 1995-3, pp.128-134.

CAPRON G., "Les paradoxes du développement : Euralille", in *Diagonal*, n°108-109, octobre 1994, pp.40-43.

CUNAT F., PRADEILLES J.C., ROUSIER N., "De la conurbation industrielle aux conflits de centralité. Réflexion à propos de la métropole lilloise", in DATAR, Commissariat Général au Plan, *Métropoles en déséquilibre ?*, Agence d'Urbanisme de la COURLY, Economica, Lyon, Paris, 1993, pp.361-381.

CUNAT-LOPEZ F., "Territoire urbain en quête d'intégration : quelle stratégie pour Lille-Métropole ?", in Actes du colloque de Gérone, *Restructurations urbaines*, Presses Universitaires du Mirail, Toulouse, 1993, pp.63-79.

DEMANGEON A., WERQUIN A.C., "Les ingénieurs, l'État et les villes : le boulevard du XXe siècle", in *Les annales de la recherche urbaine*, n°38, pp.90-105.

GINET P., "La gouvernance urbaine, facteur de reterritorialisation des espaces métropolitains : l'exemple de la métropole lilloise", in *Hommes et Terres du Nord*, 2000/1, pp.61-64.

GINET P., "Analyse géopolitique de 14 ans de politique de la ville dans la communauté urbaine de Lille", in *Hommes et Terres du Nord*, 1997/1, pp.38-46.

NOTEBART A., "Mieux vivre en Communauté : l'historique d'une décision", in *Transports*, n°320, décembre 1986, pp.590-593.

Thèses et mémoires universitaires

- BRUYELLE P., *L'organisation urbaine de la région du Nord-Pas-de-Calais*, Thèse pour le doctorat d'état ès Sciences Humaines, 1981, 2 tomes, 1220 p.
- CALMETTE N., *Le contournement Sud de Lille : son insertion dans l'aménagement de la métropole lilloise*, Mémoire de maîtrise à l'Université des Sciences et Technologies de Lille, sous la direction de P. Bruyelle, 1995, 102 p. + annexes.
- CORBIERE A., *La voirie rapide en milieu urbain : l'exemple de l'agglomération Lille-Roubaix-Tourcoing*, Mémoire de maîtrise de géographie et aménagement à l'Université des Sciences et Technologies de Lille, sous la direction de A. Barré, 1993, 181 p.
- DUHAMEL-SCHOEMAECKER S., *Les navettes domicile-travail dans l'aire urbaine centrale du Nord-Pas-de-Calais : des comportements différenciés dans un espace recomposé*, Thèse de géographie humaine à l'Université des Sciences et Technologies de Lille, sous la direction de P.J. Thumerelle, 1994, 314 p.
- MAZARS C., *Évaluation de l'impact des infrastructures linéaires de transports sur l'espace vécu de cinq communes du sud de l'agglomération lilloise : Attiches, Avelin, La Neuville, Phalempin et Seclin*, Mémoire de maîtrise de géographie, sous la direction de M. Dacharry, Université des Sciences et Technologies de Lille-Flandres-Artois, Juin 1992, 195 p.
- PENDUFF M., *Les transports au cœur de l'aménagement de la métropole lilloise*, Mémoire de maîtrise de géographie à l'Université des Sciences et Technologies de Lille, sous la direction de A. Barré, 1995, 224 p. + annexes.

Autres sources

- CETE Nord-Picardie, *Plan de Déplacements Urbains de Lille Métropole*, Synthèse du prédiagnostic, 1997, 55 p.
- Communauté Urbaine de Lille, *Enquête ménages déplacements réalisée dans la métropole lilloise en 1998*, Rapport de synthèse, 2000, 92 p.
- Communauté Urbaine de Lille, *Plan de Déplacements Urbains de Lille Métropole. Charte Micro-PDU*, 1999, 16 p.
- Communauté Urbaine de Lille, *Plan de Déplacements Urbains de Lille Métropole. Charte Bus*, 1999, 21 p.
- Communauté Urbaine de Lille, Direction Générale des Services Opérationnels, *Plan de Déplacements Urbains*, Projet de PDU de Lille Métropole adopté le 8 octobre 1999, 65 p.
- Communauté Urbaine de Lille, *Circuler, Stationner, marcher à Lille*, mars 1994, 22 p.
- DDE du Nord, *Contournement Sud de Lille. Traversée de la zone de protection des champs captants*, 1993, 50 p.

- Lille Métropole, *Rapport de Présentation du Règlement du PLU*, 23 mai 2003, 450 p.
- RASNEUR H., *Charte d'aménagement du grand boulevard : cahier des charges*, Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise, 1997, 24 p.
- Syndicat Mixte pour la révision du Schéma Directeur de l'Arrondissement de Lille, *Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de la métropole lilloise*, Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise, 2002, 254 p.
- Syndicat Mixte pour la révision du Schéma Directeur de l'Arrondissement de Lille, *Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de la métropole lilloise*, Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise, 1997, 226 p. + annexes
- Syndicat Mixte pour la révision du Schéma Directeur de l'Arrondissement de Lille, *Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de la métropole lilloise*, Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise, 1994, 218 p. + annexes
- Syndicat Mixte pour la révision du Schéma Directeur de l'Arrondissement de Lille, *Avant-projet du schéma directeur de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise*, Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise, 1993, 216 p. + annexes

Bibliographie sur Stuttgart et l'Allemagne

Ouvrages

- Akademie für Rauforschung und Landesplanung, *Handwörterbuch der Raumordnung*, Hannover, 1995, 275 p.
- BOYER J.C., *Géographie humaine de l'Allemagne*, Armand Colin, Paris, 2000, 2^e édition, 207 p.
- BRUNOLD A., *Verkehrsplanung und Stadtentwicklung*, Silberburg-Verlag, 1992, 310 p.
- BUNZEL A., MEYER U., *Die Flächennutzungsplanung – Bestandsaufnahme und Perspektiven für die kommunale Praxis*, 1996, 236 p.
- DIMITRIOU H.T., *Moving away from the motor vehicle : the german and Hong Kong experience*, Centre of Urban Planning and Environmental Management, Hong Kong, 1994, 165 p.
- EINSELE M et al., *Vierzig Jahre Städtebau in Baden-Württemberg*, Stuttgart, Belser, 1992, 200 p.
- GAEBE W. (Hrsg.), *Struktur und Dynamik in der Region Stuttgart*, Eugen Ulmer GmbH & Co., 1997, 187 p.
- HEINZ W., VON KODOLITSCH P., LANGEL N., REIDENBACH M., *Interkommunale Kooperation in baden-württembergischen Stadtregionen Stuttgart, Karlsruhe und Freiburg*, 2004, 228 p.

- LEBEAU R., *L'Allemagne Fédérale : géographie économique*, Masson, 1989, 278 p.
- LOISEAU VAN BAERLE F., *La loi, l'espace public et l'innovation en Europe*, Étude réalisée pour le compte du CETUR et de l'ADTS, juin 1990, 223 p.
- PELLETIER J., DELFANTE C., *Villes et urbanisme dans le monde*, Masson, Paris Milan Barcelone Mexico, 1989, 196 p.
- REITEL F., *L'Allemagne. Espaces, économie et société*, Nathan, Paris, 1996, 384 p.
- REITEL F., *Les Allemagnes (RFA et RDA)*, Armand colin, Paris, 1980, 332 p.
- Stuttgarter Forum Auto und Umwelt, *Die Stadt, das Auto, die Umwelt*, Vorträge 1994, 113 p.

Articles et contributions

- ACKERMANN A., "Stuttgart : le développement urbain et ses relations avec les transports urbains et suburbains", in Actes du colloque organisé par l'École Nationale des Ponts et Chaussées à Paris du 3 au 5 mai 1988, *Les transports collectifs urbains. Un défi pour nos villes*, Presses de l'ENPC, 1988, pp.133-143.
- BONZ M., "Stuttgart : vers une offre intégrée", in *Transport Public International*, 1997/2, pp.78-84.
- DIENER K., MÜNZENMAIER W., "Le projet « Stuttgart 21 » et ses répercussions", in *Revue Géographique de l'Est*, n°1, 1997, pp.39-61.
- GUIHÉRY L., "Quelles grandes infrastructures de transport pour l'Allemagne unifiée ?", in *Allemagne d'aujourd'hui*, n°134, octobre-décembre 1995, pp.46-68.
- HEILWECK-BACKES I., "Kompakt, urban, grün – Das Leitbild der Flächennutzungsplan und die tatsächliche Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsfläche in Stuttgart seit 1980", in *Statistik und informationsmanagement Stuttgart*, Monatsheft, 1-2004, pp.17-35.
- HÖFLINGER P., "La SSB au seuil de l'an 2000", in *Transport public International*, 1997/2, pp.85-89.
- HOLZWARTH J., THYES H., ZACKOR H., "Stuttgart Transport Operation by Regional Management – The STORM Project", in *Traffic Engineering and Control*, March 1994, pp.149-152.
- LENZ B., *10 Jahre Verkehrsentwicklung in der Region Stuttgart. Probleme, Ursachen, Lösungsansätze*, Akademie für Technikfolgenabschätzung Baden-Württemberg, Arbeitsbericht 2002, 15 p.
- LUDWIG D., "Transports publics urbains et régionaux en Allemagne", in *Transport Public International*, 2/1997, pp.71-77.
- MARGAIL F., "Intermodalité, report modal et protection de l'environnement en Suisse et en Allemagne", in *TEC*, n°153, mai-juin 1999, pp.40-47.
- MOCK-HECKER R., WÜRTENBERGER J., "Erfolgreich gegen den Stau – Erkenntnisse aus dem MobilPASS-Feldversuch in Stuttgart", in *Internationales Verkehrswesen*, n°50, 1-2/1998, pp.30-35.

- MONHEIM H., "Auto und Urbanität. Analyse einer Fehlentwicklung", in T. Koenigs, R. Saffer (ed.), *Fort-Schritt vom Auto*, München, Raben, 1991, pp.75-87.
- MÖTSCH G., POROMBKA T., WÖRNER W., "La qualité au service du client. Le modèle de Stuttgart", in *Transport Public International*, 1997/2, pp.96-99.
- MÜCKENBERGER U., "Les temps de la ville en Allemagne", in *Territoires 2020*, DATAR, septembre 2002, n°6, pp.63-72.
- MUTHESIUS T., "Le financement du transport de proximité en Allemagne", Dossier du LET, Article extrait de *Verkehr und Technik*, 1992, n°2, 12 p.
- MUZIKA S., "L'influence de l'échelle de décision sur les choix d'urbanisation", in *La ville aux champs*, Colloque de l'ADEF du 7 mars 2000, pp.124-131.
- RAT C., BEAUSSART J.L., "Un réseau organisé : les TCC", in *Transports*, n°320, décembre 1986, pp.656-659.
- RIQUET P., "Stuttgart : la qualité de la vie dans une ville industrielle", in *Annales de géographie*, Numéro spécial "Portraits de villes", 1991, pp.69-99.
- SCHLIEPHAKE K., "Mobilité et transports dans l'Allemagne réunifiée. Choix des infrastructures et mesures adoptées", in *Recherche Transport Sécurité*, n° 38-39, 06/1993, pp.25-35.
- WOLFF J.P., "La politique des transports publics urbains en Allemagne vue à travers Hanovre", in *Transports Urbains*, n°104, juillet-septembre 2003, pp.13-19.

Thèses et mémoires universitaires

- MAGDOWSKI T., *Abgrenzung der Arbeitsmarktregion Stuttgart auf der Grundlage der Pendlerstatistik der Bundesanstalt für Arbeit 1993. Ein Beitrag zur Dynamik der Stadt-Umland-Verflechtungen*, Diplomarbeit zur Erlangung des Grades eines Diplomgeographen, Stuttgart, 1995, 132 p.

Autres sources

- Berichte der Bundesanstalt für Strassenwesen, *Auswirkungen des Anwohnerparkens*, Verkehrstechnik Heft V 39, 102 p.
- Bundesministerium für Bildung und Forschung, VERBAND REGION STUTTGART, *Mobilität im Ballungsraum Stuttgart : das Leitprojekt MOBILIST*, 2003, 64 p.
- GOUT P., *L'Allemagne joue la carte des "courtes distances"*, Recherches et synthèses PREDIT 1996-2000, 4 p.
- GTZ, Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit GmbH, *Urban transport strategy review. Experiences from Germany and Zurich*, Final report, january 2001, 51 p. + annexes
- LANDESHAUPTSTADT STUTTGART, *Einwohnerprognose 2002 bis 2015 für die Stuttgarter Stadtbezirke*, 2001, 68 p.

- LANDESHAUPTSTADT STUTTGART, *Luftbilanz Stuttgart 2000*, 2001, 39 p.
- LANDESHAUPTSTADT STUTTGART, *Flächennutzungsplan 2010 : Text und Erläuterungsbericht*, 1998, 90 p. + annexes
- LANDESHAUPTSTADT STUTTGART, *Untersuchungen zum Flächennutzungsplan 2005*, 1996, 69 p.
- LANDESHAUPTSTADT STUTTGART, *Pendleranalyse für den Nachbarschaftsverband Stuttgart 1970 und 1987*, 1992, 250 p.
- LANDESHAUPTSTADT STUTTGART, *Strukturdatenatlas Stuttgart. Ergebnisse der Volkszählung 1987*, 1992, 200 p.
- LANDESHAUPTSTADT STUTTGART, *Veränderungen im Gesamtverkehr in der Landeshauptstadt Stuttgart 1968-1981-1995*, 1986, 140 p. + annexes
- LANDESHAUPTSTADT STUTTGART, *Parken in der Innenstadt – Zählungen 1978-1983*, 1985, 32 p. + annexes
- SICHERMAN J., *Droit et pratique de l'urbanisme en R.F.A.*, Ministère de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace, décembre 1991, 32 p.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, *Nahverkehr in der Fläche*, Köln, 1994, 39 p.
- VERBAND REGION STUTTGART, *Regionalplanung in der Region Stuttgart*, 2003, 32 p.
- VERBAND REGION STUTTGART, *Regionaler Nahverkehr*, 2003, 23 p.
- VERBAND REGION STUTTGART (Hrsg.), *Regionalverkehrsplan Region Stuttgart*, Beschluss der Regionalversammlung vom 28.März 2001, Stuttgart, 2001, 72 p.
- VERBAND REGION STUTTGART (Hrsg.), *Begleituntersuchungen zum Regionalverkehrsplan : Band 1 – Analyse 1995*, Stuttgart, 1996, 167 p. + annexes
- VVS, *Public-Awareness-Kampagne. 1989-1993*, Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH, 1993, 24 p.