

BIBLIOTHÈQUE DES TERRITOIRES

Pour en finir avec la vitesse



Tom Dubois, Christophe Gay
Vincent Kaufmann, Sylvie Landrière

POUR EN FINIR AVEC LA VITESSE

La collection *Bibliothèque des territoires*
est dirigée par Jean Viard

© Éditions de l'Aube, 2021
www.editionsdelaube.com

ISBN 978-2-8159-4314-7

Tom Dubois
Christophe Gay
Vincent Kaufmann
Sylvie Landrière

Pour en finir avec la vitesse

Plaidoyer pour la vie en proximité

éditions de l'aube

Introduction

De façon prémonitoire, en 2016, le géographe anglais Tim Cresswell considérait la mobilité à la fois comme « le sang vital de la modernité et le virus qui menace de la détruire¹ ». Elle est aujourd'hui au cœur de la crise sanitaire du Covid-19 et c'est précisément au moment où elle est entravée que l'on prend pleinement conscience de la place centrale qu'elle occupe dans les modes de vie, les territoires et les économies. Tous les motifs de déplacement sont concernés : travail, affaires, tourisme, relations sociales. Tous les modes sont touchés : marche, transport collectif, voiture, avion. Toutes les échelles sont en jeu : les piétons et l'ultra-local, les transports en ville, l'automobile et le territoire national, le trafic aérien et la planète.

1. John Urry, *Mobilities*, Londres, Polit, 2007.

Ce faisant, les décisions politiques visant à endiguer l'épidémie, d'une radicalité inédite en temps de paix, opèrent un bouleversement complet des systèmes et des valeurs associés aux déplacements. L'immobilité est désormais prescrite à des populations bercées depuis les années 1930, avec la charte d'Athènes puis la démocratisation de l'automobile après la Seconde Guerre mondiale, par les valeurs de la mobilité-liberté et la stigmatisation des casaniers.

Les déplacements fréquents auxquels on ne prêtait même plus attention ont été entravés. La dispersion de nos activités sur le territoire n'était plus possible. L'année 2020 a permis d'expérimenter un nouveau régime de vitesse.

L'injonction à bouger pour le travail, les études ou les loisirs est suspendue pour une partie importante de la population. Le domicile redevient le lieu de vie principal. Les relations sociales sont d'autant plus perturbées que les amis et la famille habitent loin. On pense à déménager pour s'en rapprocher. Les métropoles sont menacées d'être désertées quand il n'y fait pas bon vivre (manque d'espace et d'espaces verts). Les avions restent cloués au sol. Le tourisme redevient hexagonal. On redécouvre notre environnement local.

Le rôle crucial des déplacements rapides dans le déploiement des modes de vie s'est ainsi révélé à tous.

S'il en est ainsi c'est qu'au XIX^e siècle puis au XX^e siècle, l'apparition des premières locomotives à vapeur, puis le développement du moteur à explosion utilisant l'énergie issue du carbone (charbon et pétrole s'étant révélés abondants et peu coûteux) ont permis l'apparition et le développement de moyens de transport rapides (d'abord le train, puis la voiture et l'avion) qui ont multiplié par plus de vingt la vitesse des déplacements, offrant la possibilité d'effectuer des allers-retours rapides entre des activités autrefois séparées de façon étanche par les distances. La *mobilité réversible*, c'est-à-dire se déplacer vite, loin, souvent et revenir à son point de départ aisément, est ainsi devenue une valeur centrale des sociétés et un nouveau régime de vitesse s'est établi, entre 4 et 40 kilomètres par heure en moyenne en ville selon que l'on marche ou que l'on utilise sa voiture, entre 60 et 130 kilomètres par heure en dehors des villes en train ou en voiture et entre 200 et 900 kilomètres par heure pour passer d'une métropole à une autre en train ou en avion.

Pourtant, elle est dans le même temps la source de maux qui questionnent son devenir. La mobilité

réversible, d'abord synonyme de « liberté » est devenue progressivement une norme, puis une injonction sociale¹, particulièrement dans le monde du travail avec son cortège d'effets délétères. La dynamique de concentration d'activités économiques dans les grandes villes et la dépendance territoriale qu'elle occasionne reposent sur des circulations rapides. Ce phénomène de métropolisation montre ses limites, car les émissions de gaz à effet de serre du système de transport rapide, dominé par la voiture et l'avion, contribuent fortement à la crise climatique et continuent de croître malgré les politiques engagées à ce jour.

À l'issue de la crise sanitaire, les gouvernements auront une alternative : se concentrer sur le redressement économique et chercher à rétablir les modes de vie antérieurs au plus vite, ou entendre l'aspiration à ralentir de la population, largement confirmée au cours de l'expérience du confinement, et engager sérieusement la lutte contre le changement climatique.

Est-il (encore) possible de sortir de l'emprise de la vitesse ? Pas si facile, mais possible en inventant

1. Christophe Mincke, Bertrand Montulet, *La société sans répit : La mobilité comme injonction*, Paris, Descartes, 2019.

de nouvelles modalités pour vivre au quotidien, une nouvelle organisation des territoires, de nouveaux rythmes de vie.

Le présent ouvrage a l'ambition d'inviter à prendre conscience du rôle de la vitesse dans les modes de vie contemporains, de l'intérêt d'en sortir. Il entend aussi et surtout révéler des perspectives inédites de réorganisation des modes de vie et des territoires que pourrait ouvrir une véritable *transition mobile* qui aurait acté la fin de ce règne aujourd'hui encore incontesté.

1

Les modes de vie contemporains bouleversés par la vitesse des déplacements

La révolution de la vitesse

Depuis toujours, les humains se sont beaucoup déplacés. Avant de se sédentariser au néolithique, les hommes étaient des nomades arpentant le globe terrestre. Une fois sédentarisés par l'agriculture, les villes sont rapidement apparues et les déplacements lointains ont continué à se développer pour des motifs aussi divers que la guerre, la famine, le commerce, les pèlerinages et la circulation des idées.

Les déplacements se faisaient lentement, au rythme du pas de l'homme, de l'animal, mais également de la navigation sur les cours d'eau et sur les mers qui rendait plus aisé le franchissement des distances. Ce n'est pas un hasard si la plupart

des grandes villes européennes se sont ainsi développées au bord d'un fleuve.

À cette époque, l'énergie disponible était soit la force humaine ou animale – mais cette énergie était très limitée –, soit la force des vents ou des courants – mais elle était (et reste) intermittente.

Tout a changé avec la révolution industrielle du XIX^e siècle. C'est à ce moment-là que la plus grande sophistication des machines à vapeur (alimentées par le bois et le charbon), combinée avec le chemin de fer (roue métallique sur rail métallique limitant les frottements), a conduit à l'invention du rail moderne et a engendré une augmentation phénoménale de la vitesse. Pour ne donner qu'un exemple, le trajet Paris-Marseille a pu être réalisé vingt fois plus vite.

La construction du réseau ferré au XIX^e siècle a ainsi permis de relier facilement des territoires autrefois très distants. La révolution de la vitesse s'est ensuite poursuivie avec l'invention du moteur à combustion rapidement utilisé dans les transports pour la voiture puis l'avion. Notons dès maintenant, nous y reviendrons, que ce sont des énergies émettrices de carbone (bois, mais surtout charbon et pétrole) qui ont permis de fournir la puissance nécessaire pour accomplir ces prodiges.

La course à la vitesse a continué jusqu'à nos jours. L'invention des trains à grande vitesse en témoigne: le TGV a atteint le record de 574,8 kilomètres par heure en avril 2007, le Shinkansen japonais a dépassé les 600 kilomètres par heure et on annonce en Californie un train Hyperloop qui circulerait à 1 000 kilomètres par heure. Dans le domaine aérien, après la démocratisation de l'avion, c'est la mobilité spatiale grâce à SpaceX et aux autres opérateurs privés de voyages spatiaux qui est à l'ordre du jour pour parcourir l'espace, atteindre la Lune et Mars à des vitesses extraordinaires.

La démocratisation de la vitesse

Pour prendre pleinement la mesure de cette révolution, il faut non seulement avoir conscience des vitesses nouvelles que ces moyens de transport permettent d'atteindre (plusieurs centaines de kilomètres par heure), mais également du fait que ces vitesses sont devenues accessibles à une part toujours plus importante de la population.

Pour l'évaluer, l'économiste Yves Crozet¹ propose de regarder combien de kilomètres il est

1. Yves Crozet, « Vitesse des déplacements », forum-viesmobiles.org, 3 juin 2019.

possible d'effectuer grâce au pouvoir d'achat procuré par la rémunération d'une heure de travail.

Avec une heure de travail au salaire minimum, on peut aujourd'hui acheter deux fois plus de quantité d'essence qu'en 1970: trois litres en 1970 et plus de six litres en 2017. Plus encore, comme la consommation unitaire des véhicules a été divisée par deux dans la même période, le coût relatif d'un kilomètre en automobile a lui été divisé par quatre. Et cela continue puisque de 2007 à 2017, le poids des achats de carburant routier est passé en France de 3 à 2,3 % du budget des ménages. Au final, il n'a jamais été aussi peu coûteux de posséder et d'utiliser une voiture qu'aujourd'hui.

La révolution de la vitesse est donc, au départ, le fruit de l'augmentation phénoménale de la vitesse de déplacement grâce à l'énergie fossile et à l'invention des véhicules qu'elle propulse et, dans les dernières décennies, celui de la baisse relative du prix de l'énergie. La démocratisation de l'accès à la vitesse s'est traduite notamment par la diffusion de l'automobile qui a transformé radicalement les modes de vie et les territoires.

L'automobile : de l'ivresse à la dépendance

Au cœur de la société contemporaine organisée autour des déplacements rapides permis par le

pétrole se trouve la voiture : un taux d'équipement autour de cinq cents voitures pour mille habitants en France, huit cents aux États-Unis. Plus d'un tiers des ménages possèdent au moins deux voitures : il y a trente ans, ils n'étaient qu'un quart, alors que la biactivité au sein des ménages était déjà la norme.

Cette diffusion est le fruit d'un engouement qui a étourdi les pays occidentaux au xx^e siècle avant de faire tourner la tête des pays émergents, et celle de la Chine en particulier. Le succès de la voiture est indubitablement lié à la liberté qu'elle procure. Grâce à elle, il est facile de se rendre directement de son lieu de départ à son lieu d'arrivée, sans se plier à des horaires imposés, avec la possibilité d'improviser sur le chemin et dans un relatif confort (absence de promiscuité, transport d'objets, etc.). Cet imaginaire de l'automobile comme source de liberté a été capté dès l'origine par la littérature du début du xx^e siècle. Pour la France on retrouve cela chez Proust et également chez Mirbeau.

Pour la cent-millième fois, [...] je bénis l'invention de l'automobile et ses incomparables bienfaits... Je me dis :

—Quelle merveille! On part quand on veut. On s'arrête où l'on veut. Plus de ces horaires tyranniques, qui vous arrachent au lit trop tôt, qui