

Les transports et l'organisation urbaine

Autor(en): **Barbier, Jacques**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales**

Band (Jahr): **29 (1971)**

Heft 3

PDF erstellt am: **16.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-136771>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Les transports et l'organisation urbaine

Jacques Barbier
géographe, Urbaplan, Lausanne

1. Les fondements de la croissance urbaine

Le puissant mouvement d'urbanisation qui augmente constamment la population des villes et leur extension spatiale (et qui provoque, par sa démesure, l'apparition constante de besoins nouveaux et de frustrations nouvelles) s'explique, comme l'ont relevé sociologues et économistes, par le fait que la ville offre un milieu répondant aux aspirations et aux désirs des habitants *et* des entreprises.

Les avantages recherchés par les uns et par les autres peuvent se résumer comme suit :

- Les entreprises y bénéficient des « économies d'échelle » et, surtout, des « économies externes d'agglomération ». Celles-ci naissent de la juxtaposition spatiale d'activités complémentaires et entraînent des avantages pour chaque entreprise, sans qu'il ne lui en coûte rien, et sans qu'elle en soit nécessairement consciente.

Parmi ces avantages, certains sont d'une description facile, comme la possibilité de disposer d'une meilleure infrastructure d'équipements publics, ou celle de recourir, grâce à une division du travail poussée, aux services des firmes les plus spécialisées et les plus efficaces dans de nombreux domaines (sous-traitance, comptabilité, conseils financiers, gestion, etc.).

D'autres, plus subtils, ont une importance peut-être plus grande encore ; J. Remy insiste sur l'avantage considérable que représentent, du point de vue économique, la « production et la distribution de connaissances »¹.

- Les habitants, de leur côté, trouvent en ville des avantages semblables. La diversité de l'économie multiplie les possibilités de formation, de transfert et de promotion professionnelle. La variété des choix offerts en matière de formation scolaire, de commerce et de services, exerce une action évidente. La ville offre, par la concentration d'événements qu'elle représente, des « potentialités » considérablement plus nombreuses que la campagne.

En outre, les sociologues relèvent parmi les aspects attractifs de la vie urbaine, l'atténuation du contrôle social. Celle-ci résulte, pour une large part, de la dissociation spatiale des fonctions de travail, de résidence et de distraction. Le citoyen échappe ainsi, pendant une partie importante de son temps, à l'observation de ses proches et de ses voisins, ce qui n'est pas le cas (ou dans une mesure bien moindre) en milieu rural.

Le rappel des avantages de la localisation dans les villes se justifie, au début de cet article, par la constatation qu'ils reposent tous sur la notion de complémentarité, c'est-à-dire, d'échange, et *ne se réalisent que par des déplacements*.

¹ J. RÉMY : « La ville, phénomène économique ». Ed. *Vie ouvrière*. Bruxelles 1966.

Pendant longtemps les économies externes et les possibilités de choix étaient fondées sur la juxtaposition géographique. A l'époque où l'essentiel des déplacements urbains s'effectuaient à pied, la notion d'accessibilité s'identifiait à celle de proximité, parce que la vitesse de déplacement ne variait que très peu. La densité du centre urbain permettait sans autre d'accéder à une multitude d'avantages et de services. Or, la situation actuelle dans nos villes démontre éloquentement qu'il n'en va plus de même. Au fur et à mesure que la taille de l'agglomération augmente, la richesse de son contenu est plus évidente; mais l'enorgement des transports en rend l'accès plus difficile.

La variation, en sens inverse, de ces deux fonctions, met en cause la croissance urbaine. Les très grandes masses urbaines font apparaître des déséconomies importantes, et conduisent à chercher un optimum entre la variété des services et des « potentialités » offerts, d'une part, et l'efficacité du système de transport, d'autre part. Ces évolutions contradictoires expliquent la précarité des situations d'équilibre qui s'établissent, temporairement, dans les villes.

2. Les mécanismes de l'organisation spatiale des villes

Il est évident que, dans l'idéal, la localisation la plus désirée, par les entreprises et les particuliers, et simultanément la plus favorable aux équipements publics, est la localisation au centre de l'organisme urbain. Mais, il est tout aussi évident que tous ne peuvent être au centre. La compétition pour l'usage du sol va donc être le facteur principal qui régit l'ordonnement interne de l'organisme urbain. L'affectation des positions les plus centrales s'effectue, selon les systèmes, par la loi du marché (prix du terrain), ou par décision de l'autorité publique.

Nous examinerons plus particulièrement les mécanismes tels qu'ils fonctionnent dans une économie de marché.

Dans le jeu des forces agissant en sens contraire (le désir d'être au centre et l'impossibilité d'y rester), le système de transport joue un rôle déterminant. C'est de son coût et de son efficacité que dépendront les différentes valeurs relatives des localisations.

Le système de transport constitue un élément structurant d'une importance exceptionnelle

Le mécanisme de l'organisation spatiale peut être résumé ainsi :

- a) le centre, de plus en plus demandé, se densifie; le prix du terrain y augmente. Ses occupants sont gênés par l'élévation des prix, par la rigidité des structures bâties et du parcellaire, par certaines nuisances spécifiques (bruit, pollution, encombrement). Dans ces conditions, une sélection se fait entre les activités: restent au centre celles qui ont le plus fort taux d'économies externes, ou celles qui tirent le meilleur parti de son caractère prestigieux ou symbolique;
- b) les autres activités, condamnées au desserrement, rechercheront une localisation de compromis, qui concilie un prix d'installation supportable avec une partie des avantages liés à la proximité du centre. Ce mouvement centrifuge est guidé par deux facteurs: la mobilité individuelle et les marchés fonciers. Le rôle de ces deux éléments s'est considérablement modifié depuis quelque 20 ans:

- la mobilité individuelle a augmenté d'une manière considérable avec la généralisation de l'automobile; la souplesse et le confort de ce moyen de déplacement permettent l'accession à des zones plus lointaines et encouragent la recherche de terrains meilleur marché. L'aire potentiellement urbanisable, autrefois limitée aux périmètres desservis par transport public, s'en trouve très considérablement étendue;
- les caractéristiques des marchés fonciers contribuent au rapide éclatement spatial des villes. En effet, dans ce type de marché, l'excès d'offre n'a que très peu d'effet sur les prix (en raison même de la nature du produit qui ne se détériore pas et dont la valeur augmente constamment). En outre, le droit foncier et la pratique sont indiscutablement conçus pour protéger les droits de celui qui *possède* le terrain, beaucoup plus que pour encourager celui qui *en a besoin*.

Dans ces conditions, le maintien, autour des villes, de vastes zones inoccupées, mais de prix élevé, est la cause directe de la dispersion qui s'accélère elle-même. En effet, la décentralisation d'une entreprise (par exemple) provoque toujours une hausse des prix fonciers qui oblige d'autres entreprises semblables, à la recherche de terrains de même prix, à s'installer beaucoup plus loin;

- c) le passage du desserrement à la dispersion, grâce à la généralisation de l'automobile, entraîne des conséquences importantes pour l'ensemble du système des transports. En effet, cette urbanisation spontanée et extensive modifie les conditions de fonctionnement de l'ensemble:
- les zones périphériques, à faible densité, n'atteignent que rarement des dimensions démographiques suffisantes pour justifier économiquement des équipements spécialisés (publics ou privés). Elles dépendent donc directement du centre urbain. Chaque extension de la banlieue pulvérisée contribue donc à augmenter les sollicitations qui pèsent sur le centre urbain;
 - simultanément, ce mode d'urbanisation rend impossible la desserte par transport public. Il y a donc non seulement augmentation de la demande de déplacements vers le centre, mais « glissement » vers le mode de transport le plus encombrant et le plus gênant à tous égards (pollution, bruit, esthétique).

Comme on peut aisément le constater, la congestion du centre, qui était la cause du mouvement de desserrement, devient une conséquence de la dispersion. Le mouvement amorcé s'accélère donc de lui-même et conduit à l'impasse actuelle, à la détérioration générale et universelle des conditions de transport dans les villes.

3. Les conditions d'une action réaliste :

3.1 Constatations générales

Pour être réaliste, l'action doit, à notre sens, tenir compte de trois éléments, que le rappel théorique précédent permet de préciser :

- La concentration de services, avec les avantages économiques et sociologiques qu'elle entraîne, est un élément de progrès social. C'est elle qui distingue effectivement la vie urbaine de la vie rurale. Or, cette concentration (et les économies externes d'agglomé-

ration qui en découlent) suppose le *déplacement*. Il n'est pas réaliste d'admettre comme hypothèse de travail, que les besoins de déplacement par personne vont diminuer. Au contraire, aussi bien l'observation des tendances passées que l'analyse prospective montrent un continuel accroissement. Et, c'est une attitude révélatrice, on ne se plaint jamais du nombre de déplacements qu'impose la vie urbaine, mais seulement de leur inconfort ou de leur lenteur.

- Le centre urbain, par nature, est le lieu privilégié d'attraction. C'est lui qui solidarise toute la région. Il offre, (si l'on fait abstraction des conditions de transport) les meilleures conditions de localisation, et les plus fortes économies externes. Ses avantages devraient provoquer un essor considérable, que seuls freinent la pénurie de terrains et l'encombrement des transports.

Or, dans ces conditions, il est totalement illusoire d'espérer que des mesures techniques (en particulier dans le domaine de la circulation automobile et du parcage) pourront en atténuer la congestion. La théorie et l'observation courante s'accordent à montrer le contraire: toute augmentation de la capacité circulatoire des centres urbains entraîne immédiatement l'installation de nouveaux commerces et de nouvelles activités qui annulent rapidement l'avantage. *Le centre urbain, dans une large mesure, est condamné, par sa nature et sa fonction, à l'encombrement et à la saturation.*

- Centre urbain et périphérie sont absolument solidaires l'un de l'autre. La maîtrise des conditions de transport dans le premier suppose celle des localisations dans le second. Rien ne sert d'améliorer, à grands frais, les réseaux du centre si parallèlement la dispersion périphérique augmente chaque jour le nombre de citoyens pour lesquels l'automobile est le seul moyen de transport possible!

3.2 Conclusions pratiques

Ces trois constatations générales conduisent à un certain nombre de conclusions pratiques, qui résultent aussi de la conviction que ce problème délicat ne pourra être résolu que par une stratégie globale, intervenant non seulement sur les techniques de transport, mais sur les générateurs de déplacements:

3.2.1 Seuil de pénétration de l'automobile

Le centre urbain est condamné à la congestion.

Il est aussi, par ses valeurs historique et symbolique, ou par le fait de sa densité, la zone où les aménagements routiers entraînent les frais les plus considérables et les inconvénients les plus notoires (détérioration du milieu, bruit, pollution, esthétique, etc.).

La gravité de ces inconvénients, eu égard au caractère forcément éphémère des améliorations escomptées recommande de renoncer à vouloir répondre aux besoins croissants du trafic automobile. La pénétration des véhicules dans le centre urbain et leur parcage, ne constituent pas un objectif prioritaire des collectivités publiques, et ne justifient ni les investissements colossaux, ni les sacrifices d'ordre affectif qu'ils exigent. Il faut donc simplement fixer une limite, (compte tenu des conditions locales), au-delà de laquelle on renoncera à améliorer la capacité du réseau routier.

Le nombre de déplacements ne pouvant pas être comprimé, il s'agira dès lors d'agir sur deux autres termes :

- l'encouragement des transports collectifs.
- la création de centres secondaires, capables de diminuer les sollicitations s'exerçant sur le centre principal

3.22 *Transports collectifs*

Nous n'entrerons en aucune mesure, ici, dans les problèmes techniques et économiques que pose la création de transports collectifs adaptés à la demande. Il est impossible, cependant, de ne pas insister sur le fait, que, quels que soient les progrès techniques envisageables, *la conception et l'exploitation d'un réseau ne peuvent être imaginés sans une action sur les localisations individuelles.*

L'acuité actuelle du problème des transports dans la ville, et l'incertitude pessimiste qui règne quant à la possibilité de le résoudre, obligent, en bonne logique, à agir sur les formes de l'expansion urbaine, et à canaliser le développement le long des axes *les plus favorables aux transports collectifs* (ce qui implique, évidemment, qu'il faut entraver l'expansion dans les zones qui ne remplissent pas cette condition). Pour banale qu'elle soit, cette proposition exigera une modification radicale de la politique urbaine dans un grand nombre d'agglomérations.

3.23 *Création de zones semi-centrales*

Le déséquilibre principal de nos agglomérations provient de ce qu'elles opposent, sans transition, une zone centrale à forte densité d'activités complémentaires, et des quartiers périphériques dénués de tout centre d'intérêt et de regroupement. Le centre principal est donc encombré d'activités qui pourraient s'accommoder de regroupements moins prestigieux, mais qui redoutent l'isolement quasi total. Il existe une forte demande potentielle (et non satisfaite) *en zones semi-centrales*. Celles-ci doivent offrir des regroupements importants d'activités complémentaires, d'équipements publics et de commerces, suffisamment vastes et divers pour recréer des économies externes d'agglomération. Elles n'ont donc rien de commun avec les centres de quartiers, le plus souvent asthéniques, qui tentent de répondre aux besoins quotidiens de la population des grands ensembles.

Ces zones semi-centrales, outre leur dimension (quelques milliers d'emplois) doivent être très facilement accessibles de l'extérieur de l'agglomération et, simultanément, *en relations directes avec le centre principal, dont elles sont un complément et un prolongement.*

Les terrains (de quelques dizaines d'ha. au moins) qui remplissent ces conditions, sont extrêmement rares. En outre, la réalisation de zones semi-centrales est une opération complexe, qui requiert une planification précise des investissements et un calendrier de réalisations cohérent. Elle est rigoureusement impossible sans la maîtrise des problèmes fonciers.

3.3 *Conclusions générales :*

Il est vraisemblable que les propositions d'action paraîtront sévères à bien des lecteurs et qu'elles poseront la question de savoir si des limitations aussi strictes de la liberté

¹ F. KRISTENSSON: *People, firms and regions*. Stockholm, 1967.

d'action sont *nécessaires* à la solution du problème des transports dans la ville. L'appréciation personnelle pourra varier en fonction du jugement que l'on porte sur la situation actuelle des transports urbains. Mais, dans tous les cas, il faut souligner que les déplacements ne sont qu'un phénomène secondaire, engendré par la distribution géographique des hommes et des activités. Il est donc illusoire d'en espérer la solution sans remise en question des mécanismes qui ont donné leur forme aux agglomérations d'aujourd'hui, et dont on voit trop clairement ce qu'ils pourraient faire des villes de demain.



FIDUCIAIRE ff FIAUX S.A.

EXPERT COMPTABLE DIPLÔMÉ
RUE DU PONT 22, 1000 LAUSANNE
TÉL. 021/23 21 66 (20 31 61)



Pour une épargne sûre,
adaptée à votre cas particulier,
adressez-vous au

CRÉDIT FONCIER VAUDOIS

gérant de la

CAISSE D'ÉPARGNE CANTONALE

Livrets d'épargne	garantis par l'Etat
Bons de caisse	à 3 ou 5 ans
Obligations	à terme plus long

LAUSANNE et ses agences