Rech. Transp. Secur. (2015) 31:1-5

INTRODUCTION / *INTRODUCTION*

De nouveaux usages de la vitesse ? Réseaux, territoires et société

New uses of speed: Networks, territories and society

Stéphanie Vincent-Geslin · Emmanuel Ravalet · Vincent Kaufmann

© IFSTTAR et Éditions NecPlus 2015

Nous avons vécu ces cinquante dernières années une compression de l'espace-temps [1] d'une ampleur inédite dans l'histoire de l'humanité. Les barrières spatiales et temporelles tendent à se recomposer sous l'effet de la mondialisation de l'économie et du développement des systèmes de transport et de communication. En effet, la dynamique capitaliste contemporaine a progressivement affaibli les barrières institutionnelles nationales et a participé à une globalisation des flux économiques et financiers. Parallèlement, les systèmes de transport, routiers, ferroviaires et aériens, se sont considérablement développés, permettant de transporter plus de personnes et de marchandises, plus vite et à un moindre coût. Enfin, la communication à distance permet désormais une immédiateté de transmission de capitaux et d'informations à travers le monde. L'ensemble de ces transformations convergent vers la notion de vitesse, que l'on retrouve à la fois dans les déplacements, les échanges, les transmissions, etc. Ce numéro spécial est consacré aux usages de la vitesse et vise à une meilleure compréhension des effets de l'accélération sur les sociétés occidentales contemporaines, au niveau des modes de vie des personnes, du fonctionnement des entreprises et des dynamiques territoriales. Il s'intéresse, dans une perspective historique, à l'institutionnalisation des réseaux de transport favorisant la vitesse et à leur acceptation sociale, aux choix politiques qui ont facilité le développement des vitesses de déplacements et aux usages que font les individus des potentiels de vitesse procurés par les offres de transport.

La vitesse a contribué à créer ce que de nombreuses analyses nomment les « sociétés mobiles » [2, 3], qui se caractérisent par de multiples injonctions autour de la mobilité et de la flexibilité [4, 1]. Ces injonctions façonnent les inégalités sociales, et conduisent à une accélération générale des modes de vie contemporains [5, 6]. Elles se traduisent par une intensification des déplacements des personnes, en termes de fréquence, de portée spatiale et de vitesses et une extension de la spatialité des relations sociales et professionnelles [7]. Pour introduire les articles de ce numéro spécial, nous proposons de revisiter l'acronyme de la revue, RTS signifiant ici Réseaux, Territoires et Société. Nous évoquerons donc, en premier lieu, la place de la vitesse dans les réseaux (de transport, d'information, etc.), pour discuter ensuite de leurs effets sur les territoires et des usages qui en sont faits.

Réseaux

La compression de l'espace-temps renvoie à l'augmentation des vitesses de déplacements permises par les transports et aux communications à distance. Depuis l'invention du chemin de fer, la vitesse de déplacement des personnes, des échanges de biens ou des transmissions d'informations n'a cessé d'augmenter. Plus généralement, depuis la Révolution industrielle, les sociétés occidentales sont engagées dans un processus d'accélération [5]. Dans cette histoire de l'accélération, l'apparition de l'automobile a joué un rôle capital. L'automobile offre une grande liberté et la possibilité de se déplacer rapidement et facilement. Néanmoins, ce n'est pas seulement l'apparition de l'objet technique qui donne accès à la vitesse, mais tout le système qui l'accompagne : production et consommation de masse, réseaux de routes et d'autoroutes, centres de services, codes collectifs et normalisés d'usage – tel le permis de conduire ou le code de la route –, équipements associés et accessibles uniquement en voiture [8]. L'article d'Étienne

Stëphanie Vincent-Geslin (✉)
Laboratoire d'Économie des Transports, ENTPE
Rue Maurice Audin, 69518 Vaulx-en-Velin
e-mail : stephanie.vincent@entpe.fr

Emmanuel Ravalet (✉)
Laboratoire de sociologie urbaine, École Polytechnique Fédérale de Lausanne,
Station 16 BP, CH-1015 Lausanne
e-mail : Emmanuel.Ravalet@epfl.ch

Vincent Kaufmann (✉)
Laboratoire de sociologie urbaine, École Polytechnique Fédérale de Lausanne
Station 16 BP, CH-1015 Lausanne
e-mail : vincent.kaufmann@epfl.ch

Faugier montre bien comment le système permettant la vitesse automobile a été initié par les pouvoirs publics (article 1). Dans une perspective proche, l'article de Jean Debrie met également en exergue les liens entre territoires et vitesse au travers de l'exemple du développement des TGV (article 2). Ajoutons également, même si cela ne fait malheureusement l'objet d'aucune contribution dans ce numéro, le développement des aéroports et des lignes aériennes, ainsi que la démocratisation de son accès par les compagnies *low cost*. Le développement de ces systèmes de transports rapides a largement été permis par les pouvoirs publics comme le montrent les deux contributions précitées et ils ont profondément modifié le territoire pour rendre possible ces vitesses.

À l'échelle individuelle, les gains de vitesse ne se sont pas uniquement traduits par une diminution des temps passés à se déplacer mais bien par un accroissement des distances parcourues [9, 10] (Crozet & Joly 2006 ; Crozet, 2011). Autrement dit, une personne qui passe plus de deux heures journalières à rallier son lieu de vie à son lieu de travail parcourt de bien plus grandes distances aujourd'hui qu'au début du siècle dernier. Les potentiels de vitesse procurés par les systèmes de transports rapides et par la communication à distance permettent aujourd'hui de combiner des lieux d'activités qui étaient par le passé spatialement impossibles à agencer. Par exemple, travailler à Paris et habiter à Lille, Bruxelles, Lyon, Le Mans, est désormais chose possible, soit en étant pendulaire de longue distance, soit en devenant double résident pour raisons professionnelles [11, 12, 13]. Parallèlement, il devient possible de résider dans le Nord de l'Ardèche tout en travaillant à Lyon, consacrant l'idée d'une diffusion de la ville : on parle alors d'étalement urbain, de mitage, de périurbanisation ou encore de rurbanisation… certains analystes allant même jusqu'à considérer que l'urbain est partout [14].

En matière de communication à distance, le processus est similaire. Le téléphone, puis Internet et ses multiples applications mobiles (wifi et téléphones intelligents, notamment) ont rendu possible des formes de communication sans coprésence, qui permettent d'être proches, tout en étant loin géographiquement. L'appropriation de ces technologies engendre de nouvelles formes d'agencements spatio-temporels entre la vie privée et le travail, mais aussi le développement du télétravail, des achats et des loisirs en ligne, et favorise une perméabilité des sphères privées et professionnelles [15]. Cette transformation reconfigure les relations sociales et modifie également les règles de la coprésence. En effet, il est possible de parcourir rapidement de grandes distances pour être ensemble à la fois géographiquement dans un temps relativement court (grâce à l'avion, au train, à la voiture) et virtuellement de manière simultanée (grâce au téléphone ou à Skype). Ces deux logiques ne sont pas substitutives l'une à l'autre, comme on a pu longtemps le penser ; bien au contraire, il semblerait que le développement de techniques toujours plus rapides de communication à distance va de pair avec le développement des mobilités spatiales. Internet, pas plus que le téléphone, voire le Minitel en son temps, n'a permis de limiter les déplacements des personnes dans l'espace – nous tendons même, avec John Urry [16], à faire l'hypothèse inverse…

Territoires

La vitesse de transport et de communication à distance est en soi un outil d'aménagement du territoire en ce sens qu'elle définit le champs des possibles en matière de franchissement de l'espace. La diffusion historique de la voiture s'est précisément construite sur des décisions politiques d'aménagement des périphéries au travers de schémas directeurs qui planifient la construction de routes et autorisent l'urbanisation de zones périphériques, accessibles uniquement en voiture. Ce faisant, ces décisions ont porté l'accessibilité des territoires éloignés de la ville, encouragé l'étalement urbain et largement contribué au développement des modes de vie périurbains associés : aspiration à la maison individuelle, pratiques de loisirs et d'achats en zones périurbaines, installation de zones d'activités et donc d'emploi à la périphérie des villes, etc. Les choix de localisation des hypermarchés, des multiplexes de cinéma ou des plateformes logistiques selon une logique de maximisation des accessibilités routières au plan temporel sont une manière d'optimiser l'attractivité ou l'efficacité d'une activité économique en jouant avec l'espace. De la même manière, le développement des réseaux ferroviaires à grande vitesse sur le territoire français a entraîné des usages de la grande vitesse peu anticipés par les pouvoirs publics. C'est par exemple le cas de familles s'installant en zones rurales, à proximité des gares TGV qui leur permettent de conserver un emploi en région parisienne. Ces formes de néoruralisme induisent alors des pratiques de mobilités intensives liées au travail soit quotidiennes soit hebdomadaires selon les distances à parcourir – voir également ci-après.

Les conséquences de ces nouveaux usages de la vitesse sont nombreuses, peut-être encore méconnues et interrogent le rôle de l'action publique. Elles recouvrent également des domaines très diversifiés. Celui des transports tout d'abord : intensité du trafic et saturation des réseaux, consommation énergétique et empreinte carbone, etc. D'autant que, comme le montre l'article de Benoit Conti – qui rejoint d'autres travaux sur les pendularités intensives [17, 18] – seule une part restreinte des pendulaires est responsable de la majorité

des kilomètres (article 3). Si l'auteur interroge la durabilité des tels usages pendulaires intensifs qui s'avèrent dans les villes moyennes majoritairement réalisées en voiture, ce constat pose également deux autres questions : d'une part, les possibles formes de régulation de ces déplacements et d'autre part, le coût supporté par la collectivité pour les déplacements intensifs de quelques-uns. Autres domaines dans lesquels les usages de la vitesse se répercutent : le travail, la famille ou encore le bien-être et la santé – car l'utilisation intensive des modes de transport suppose de passer beaucoup de temps à se déplacer et contraint donc les emplois du temps professionnels et familiaux, en même temps qu'il impacte les corps qui se déplacent. Quel rôle peuvent jouer les pouvoirs publics face à ces usages et à ces conséquences : doivent-ils chercher à limiter les déplacements, en nombre, en distance, selon les modes de déplacements utilisés ? Ou bien doivent-ils tendre à les accompagner, afin de limiter leurs effets sur l'individu, sa santé et son entourage ? La recherche en matière de mobilité offre, aujourd'hui encore, peu d'éléments pour alimenter l'une ou l'autre de ces perspectives.

Pourtant, il semble important de s'interroger sur ce point du fait des temporalités différentielles de l'action publique et des individus. Ainsi, si les choix infrastructurels et politiques engagent l'ensemble d'une société ou d'un territoire sur plusieurs années comme le montrent bien les articles d'E. Faugier et J. Debrie, les projets individuels se révèlent davantage volatiles au gré des événements de la vie privée et/ou professionnelle (article 4) comme l'expliquent Y. Dubois, E. Ravalet et V. Kaufmann .

Société

Ceci nous amène au troisième temps de cette introduction : l'effet de la vitesse sur les usages et sur les personnes qui se déplacent. En effet, l'une des conséquences de l'accélération des sociétés est l'émergence de nouvelles formes de mobilité, tantôt appelées mobilités intensives et extensives [19] ou grandes mobilités [20, 21, 22], expressions qui soulignent leur intensité d'un point de vue spatial et temporel. Pour notre part, nous préférons le terme de « mobilités réversibles » qui renvoie explicitement au fait que ces mobilités procèdent d'un usage réversible – aller/retour – des territoires et des réseaux [13, 23]. Ces mobilités se caractérisent par des déplacements de longue distance mais sur des temporalités courtes, le recours à des moyens de transport rapides et à la communication à distance. Elles s'opposent aux mobilités irréversibles que sont par exemple les déménagements ou les migrations. Le concept de mobilités réversibles offre enfin l'opportunité de penser l'émergence de mobilités réalisées sur des temporalités courtes mais pourtant pas nécessairement quotidiennes, telles que les absences du domicile pour raisons professionnelles, la double résidence ou encore les voyages de week-end à longue distance dans le cadre des mobilités de loisirs.

Le développement des réseaux et des vitesses de déplacement offrent ainsi une multiplicité de choix aux individus, qui arbitrent alors en faveur d'une forme de mobilité ou d'une autre. Ainsi, accepter de faire des déplacements plus longs pour aller travailler peut permettre d'éviter migrations ou déménagements [24]. Mais, ces dernières années en Europe ont plutôt vu se développer des phénomènes de pendularité de longue distance ou de double résidence pour raisons professionnelles, ainsi qu'un allongement des budgets-temps consacrés aux déplacements [15]. Plusieurs recherches sur les pendulaires de longue distance montrent que si ces derniers se déplacent intensivement pour se rendre sur leur lieu de travail, c'est avant tout pour préserver leur lieu de vie, leurs réseaux sociaux et leurs ancrages. Ils investissent relativement peu – affectivement, socialement et en temps – les espaces qu'ils traversent au quotidien [25]. Loin d'être en proie à « l'hypermobilité », les pendulaires de longue distance, comme les bi-résidentiels, sont ainsi souvent des personnes attachées à leurs habitudes et à leurs liens sociaux ou spatiaux. Ils sont donc fortement « localisés » et ne souhaitent nullement s'arracher à cette fixité, même si cette sédentarité se conjugue souvent avec des mobilités résidentielles dans le temps long. Ceux qui pratiquent les mobilités réversibles acceptent un travail pour autant qu'il soit possible de ne pas déménager, ou pas complètement. Les réseaux de transports et leur vitesse assurent leur sédentarité et leur ancrage, peut-être davantage qu'ils ne leur offrent l'opportunité de s'intégrer dans d'autres espaces, de se confronter à d'autres réalités territoriales ou de se transformer à leur contact [26, 13]. Contre l'idée d'un développement généralisé de la mobilité, certains déplacements de grande distance sont donc paradoxalement réalisés et acceptés dans la mesure où ils garantissent la fixité du territoire de vie et des liens sociaux. Ainsi, le développement de la vitesse dans les déplacements n'a pas consacré de manière unique et univoque le mouvement, au détriment des attaches locales. Bien au contraire, mobilité et ancrages se révèlent être les deux faces d'une même pièce.

Néanmoins, les individus se saisissent des opportunités offertes par les systèmes de transport rapides de manière différenciées. En effet, il ne suffit pas d'avoir accès à une autoroute ou à une gare TGV pour l'utiliser : encore faut-il que ces accès servent des projets de déplacements. À partir de la notion de motilité [27], l'article de Y. Dubois *et al*. montre bien les disparités entre les personnes ; certaines étant dotées d'une grande capacité à saisir les opportunités qu'offre la vitesse, d'autres l'étant beaucoup

moins. L'article de B. Conti montre également que seule une petite partie des actifs des villes moyennes (15 %) réalisent d'importantes distances pendulaires (67 % des distances parcourues), ce qui suggère des appropriations différenciées des réseaux de transports et du territoire. De plus, ce résultat pointe, en retour, la responsabilité environnementale de ces pendulaires et le coût – financier mais aussi social – de leurs déplacements pour la collectivité.

Si les personnes se saisissent des opportunités offertes par les réseaux et le territoire de manière différenciée, tel est probablement le cas des acteurs économiques qui possèdent également des ancrages socio-historiques et réalisent des arbitrages de localisation et d'accessibilité. Leurs arbitrages se révèlent d'autant plus importants qu'ils participent largement à configurer ceux des personnes qui fréquentent leurs sites – salariés, visiteurs, fournisseurs, etc. – ainsi qu'à structurer les territoires dans lesquels ils sont implantés.

Présentation du dossier

Le présent numéro spécial sur la question des nouveaux usages de la vitesse s'articule autour de quatre contributions. Les deux premières, signées d'E. Faugier et de J. Debrie privilégient les entrées historique et politique. Ces deux auteurs s'interrogent sur la manière dont les pouvoirs publics ont contribué à l'élaboration technique et sociale de la vitesse, l'un au travers d'une histoire de la vitesse automobile en France et au Québec, l'autre à travers l'analyse des politiques de grande vitesse ferroviaire en France. Les deux communications suivantes, signées de B. Conti et de Y. Dubois, E. Ravalet et V. Kaufmann abordent la question du point de vue individuel. Le troisième article s'intéresse aux usages pendulaires dans les villes moyennes et en particulier aux déplacements pendulaires intensifs majoritairement effectués en voiture et qui possèdent d'importants potentiels de report modal. Enfin, la quatrième et dernière contribution s'appuie sur la notion de mobilité pour interroger non pas les usages des mobilités réversibles, mais les potentialités qui lui sont associées.

Partant du macroscopique – l'histoire de la vitesse automobile – pour aller vers le microscopique – la mobilité des personnes – ce numéro spécial explore ainsi un vaste panorama des problématiques posées par ces nouveaux usages de la vitesse et met sur le devant de la scène les mobilités réversibles. Celles-ci restent encore trop absentes des recherches scientifiques alors même qu'elles posent des enjeux fondamentaux pour le développement durable des territoires européens et nord-américains.

Évoqués à plusieurs reprises dans cette introduction, les acteurs économiques sont les grands absents de ce numéro spécial. Pourtant, le fonctionnement des sociétés contemporaines et le rôle joué par la vitesse ont transformé le paysage de l'économie et les usages des entreprises. Nous ne doutons pas que les quelques travaux récents qui ont abordé ce sujet [28, 29] seront suivis d'autres recherches fécondes qui offriront une lecture des effets croisés entre vitesse, acteurs économiques et territoires.

Références

1. Harvey D (1989) *The Condition of Postmodernity.* Blackwell.
2. Castells M (1998) *La société en réseau.* Fayard.
3. Bauman Z (2000) *Liquid Modernity.* Polity Press.
4. Boltanski L, Chiappello E (1999) *Le nouvel esprit du capitalisme.* Gallimard.
5. Rosa H (2010) *Accélération : Une critique sociale du temps.* La Découverte.
6. Mongin O (2011) Questions de mobilité (connexions, vitesses, accès et espaces publics). In Gay C *et al*. *Mobile, Immobile, Quels choix, quels droits pour 2030. Choices and rights for 2030, tome 1*, Éditions de l'aube, La Tour d'Aigues, pp. 86–96.
7. Larsen J *et al*. (2006) *Mobilities, Networks, Geographies.* Ashgate.
8. Dupuy G (1999) *La Dépendance automobile.* Economica.
9. Crozet Y, Joly I (2006) Budgets temps de transport et vitesses : de nouveaux enjeux pour les politiques de mobilité urbaine. In Bonnet M et Aubertel P *La ville aux limites de la mobilité.* PUF, pp. 287–296.
10. Crozet Y (2011) Mobilité : les gains de temps ne sont plus ce qu'ils étaient… In Gay C. *et al*. *Mobile, Immobile, Quels choix, quels droits pour 2030. Choices and rights for 2030, Tome 1*. Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues, pp. 68–79.
11. Meissonnier J (2001) *Provinciliens : les voyageurs du quotidien, entre capitale et province.* L'Harmattan.
12. Ortar N, Legrand C (2008) *Caractéristiques de la surmobilité professionnelle en périurbain, incidences sur les transports et le logement.* Rapport de recherche CERTU.
13. Vincent-Geslin S, Kaufmann V (2012) *Mobilité sans racine. Plus loin, plus vite… plus mobiles ?* Descartes & Cie.
14. Lussault M (2013) *L'Avènement du Monde. Essai sur l'habitation humaine de la terre.* Seuil.
15. Belton Chevallier L (2009) *Mobilités et lien social. Sphères privée et professionnelle à l'épreuve du quotidien.* Thèse de doctorat Université Paris Est Marne La Vallée.
16. Urry J (2007) *Mobilities.* Polity Press.
17. Joly I (2005) *L'allocation du temps au transport – De l'observation internationale des budgets-temps de transport aux modèles de durées.* Thèse de doctorat Université Lyon Lumières.
18. Vincent-Geslin S, Joly I (2012) Raisons et pratiques de la pendularité intensive. Le temps de trajet, entre temps subi et temps choisi. *Cahiers scientifiques des transports 61*: 159–186.
19. Elliott A, Urry J (2010) *Mobile lives.* Routledge.
20. Schneider N, Meil G (dir.) (2008) *Mobile living across Europe I, Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries.* Barbara Budrich, Leverkusen Opladen.
21. Collet B, Schneider N (dir.) (2010) *Mobile Living across Europe. Volume II. Causes and consequences of job-related spatial mobility in cross-national perspective.* Barbara Budrich, Leverkusen-Opladen.
22. Ravalet E *et al*. (2014) *Tranches de vies mobiles.* Éditions Loco.
23. Ravalet E (2012) « Mobilités réversibles », repère, Forum Vies Mobiles http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mobilites-reversibles-462

24. Limmer R, Schneider N (2008) Studying Job-Related Spatial Mobility in Europe. In Schneider N & Meil G (Eds.) *Mobile Living Across Europe I. Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries*. Barbara Budrich Verlag, Leverkusen, pp. 13–46.
25. Vincent-Geslin S (à paraître 2015) Être mobile pour (mieux) exister socialement ? Réflexion autour du couple déplacement/mobilité. In Lord S *et al*. (dir.) *Mobilité et inclusion, quelles relations ?* Presses de l'Université Laval, Québec.
26. Vincent-Geslin S (2012) Des racines et des ailes. Les mobilités pendulaires, stratégie de conciliation entre vie privée et vie professionnelle. *SociologieS*, http://sociologies.revues.org/3945.
27. Kaufmann V (2014) *Retour sur la ville.* PPUR.
28. Lejoux P (2014) Les entreprises face à la mutation énergétique : L'enjeu de la mobilité dans les territoires périurbains de la métropole lyonnaise. *Revue Géographique de l'Est 1-2*, http://rge.revues.org/5135.
29. Ortar N (dir.) (2014) *Les stratégies d'adaptation des ménages et des entreprises face à la transition énergétique : une comparaison entre les métropoles de Lille et de Lyon.* rapport final pour l'ANR, LET.