

chapitre III

**premiers éléments sur
les relations entre
régulateurs et régulés**

Les analyses qu'on vient de lire resteraient par trop incomplètes si l'on n'y prenait pas en compte les positions des régulateurs eux-mêmes face aux acteurs et aux problèmes de la régulation de la circulation.

Cependant, la présente recherche s'assignant pour objectif essentiel une exploration et une interprétation des pratiques et des attitudes des conducteurs automobiles, on ne trouvera ici qu'un exposé succinct, fondé sur les quelques données qu'il est apparu nécessaire - au cours du travail sur le terrain d'ailleurs - de recueillir pour ne pas passer à côté de certaines significations des rapports "régulateurs-régulés".

Un décryptage du dispositif institutionnel de régulation de la circulation et de son fonctionnement (*) exigerait en effet, non seulement une description analytique des différents corps et organismes intervenants autrement plus fine que celle que nous n'avons fait qu'esquisser dans un texte précédent ("La circulation en région parisienne : absence de crise et régulation". Rapport intérimaire, juillet 1975).

Rappelons simplement ici que, jusqu'à la création des nouveaux départements de la région parisienne, la régulation de la circulation dans "l'ancienne Seine" était le fait de la Préfecture de Police (Police municipale - Compagnies de circulation urbaine). Depuis, la compétence de celle-ci a été réduite au Paris intra-muros (boulevards périphériques inclus). Au-delà, l'action sur le trafic dépend des Directions départementales des polices urbaines qui ne disposent pour ce faire que de moyens limités (une compagnie de circulation par département, avec le renfort des commissariats locaux). Les autoroutes de dégagement sont "tenues" par des Compagnies Républicaines de Sécurité spécialisées, les autoroutes de liaison et la voirie de rase campagne par la Gendarmerie Nationale (la régulation du trafic sur certaines de ces autoroutes, A6 par exemple, faisant partie des missions de groupements autoroutiers de gendarmerie). Tout ceci (ainsi que les interactions avec les services de l'Équipement et les exploitants d'autoroutes) n'est pas sans poser de délicats problèmes d'articulation et d'interfaces.

(*) Ainsi que des enjeux de pouvoir qui (quoi qu'en puissent avoir certains responsables de corps régulateurs soucieux de voir coïncider la lettre des définitions institutionnelles et l'esprit qui anime les pratiques) contribuent à structurer le dispositif - ce qui, au demeurant, n'a rien que de normal.

Il exigerait surtout une exploration approfondie des responsabilités de différents ordres impliquées dans la circulation et dans sa régulation. Une analyse de ce type ne saurait d'ailleurs s'arrêter à la seule mise en place de moyens techniques ni même, plus globalement, à la seule élucidation des politiques d'exploitation de la voirie (*). Il serait nécessaire de faire remonter la recherche plus en amont encore et d'inclure dans l'analyse la conception des infrastructures et les modalités d'exploitation et d'utilisation qu'elle permet, induit ou interdit.

Une telle recherche serait d'ailleurs pour le moins malaisée du fait :

- d'une part, des difficultés pour les sciences sociales à s'appliquer à des processus à la fois techniques, financiers, administratifs, politiques et... sectoriels ;
- d'autre part, des résistances - inévitables et somme toute naturelles - des organismes responsables de ce secteur à s'ouvrir à ce type de dialogue et d'analyse.

De plus, elle s'avèrerait sans doute insuffisante à elle seule à expliquer toutes les relations de régulation dans leur dynamique, car celles-ci ne relèvent pas que de techniciens.

Il faut donc arriver à dépasser les analyses centrées exclusivement sur les moyens techniques et sur les technologies de l'exploitation. C'est d'ailleurs l'objet d'une recherche en cours (**), qui s'intéresse plus aux relations entre les différents partenaires de la régulation (incluant le public) et à l'effet de système qui en résulte.

(*) Il serait sans doute plus exact, en l'état actuel des pratiques, de parler de mesures ou de séries de mesures que de politiques stricto sensu.

(**) "De la régulation de la circulation à la régulation sociale : analyse de relations de régulation" [recherche entreprise par la SERES dans le cadre de l'ATP "Socio-économie des Transports" - Décision d'aide à la recherche de la D.G.R.S.T. n° 77 7 0017].

Nous n'évoquerons donc ici que les régulateurs actifs, c'est-à-dire, principalement les corps de police (*).

Ceci ne veut pas dire que nous ne soyons pas conscients de la part déterminante prise dans la régulation, en amont de celle-ci, par les responsables des infrastructures. Nous avons déjà souligné que la conception des infrastructures autoroutières conditionnait, souvent de façon irréversible, leur exploitation. Quelques exemples suffiront à le montrer.

Les exploitants de l'autoroute du Sud ont ainsi pensé, il y a quelques années, à mettre en sens unique à certaines périodes des tronçons de l'autoroute et se sont alors aperçus que la conception des échangeurs interdisait de telles opérations.

De même, une part majeure des périphériques parisiens a été réalisée sans bandes d'arrêt d'urgence, avec les conséquences que l'on devine...

Cf. infra, fig. 36, les points de conflit occasionnés par l'organisation des entrées et des sorties des périphériques.

Nous ne traiterons pas non plus ici de l'ensemble de tâches et de missions (sécurité publique, maintien de l'ordre, recherches, etc.) de police administrative voire - notamment pour la gendarmerie - de police judiciaire dans lequel s'insèrent les actions de régulation (**).

Une telle analyse, qui serait essentielle pour une compréhension de la dynamique interne des corps régulateurs comme des relations entre eux, reste à entreprendre.

(*) Pour une description de leur action et un essai d'analyse de leur articulation, on peut se reporter au rapport intérimaire mentionné ci-dessus.

(**) Ceci reste vrai pour les unités spécialisées : Compagnies de circulation de la police municipale parisienne et des Directions départementales des polices urbaines, Compagnies républicaines de sécurité chargées des autoroutes de dégagement, Groupements de gendarmerie d'autoroutes.

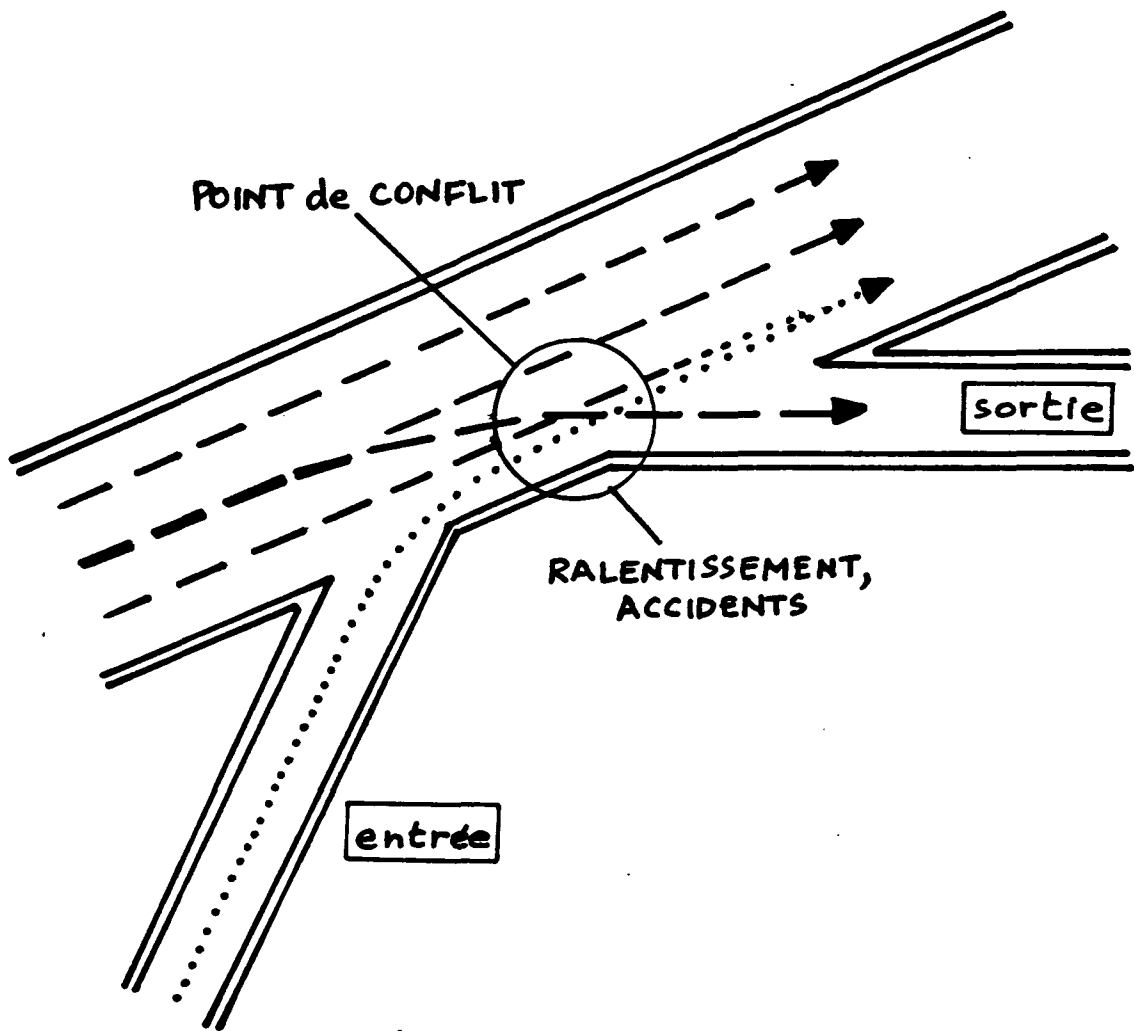


fig.-36 - Exemple de conflit lié à la conception de l'infrastructure (les périphériques parisiens)

1.- De quelques ambiguïtés

Nous noterons ici, sans entrer dans le détail, que l'organisation de chacun des corps concourant à la régulation va différer, de même que la hiérarchie des objectifs et les priorités accordées aux différentes tâches et missions, tous déterminants qui vont régir les actions de régulation de la circulation à proprement parler.

Du fait de la polyvalence des corps de police, on peut penser que leur fonction de régulation de trafic est en quelque sorte infestée, dans l'image qu'en a le public, par la perception de leur fonction de contrôle social, sous son aspect répressif. Un effet de halo joue tant dans la représentation que se fait le public de la régulation de la circulation que dans les rapports concrets entre régulateurs et régulés. Le public saisit, sinon la prédominance des fonctions de contrôle social, du moins les similitudes entre actions de répression et actions de régulation.

Deux exemples, tous deux empruntés à la régulation du trafic en ville, suffiront à illustrer l'enchevêtrement des fonctions de police générale et de régulation de la circulation. Le premier est un exemple de fait et se situe à CAEN, à l'époque de la mise en place d'un plan de circulation. A ce plan sont associés un système de régulation de feux et une surveillance du trafic par caméras de télévision gérés par du personnel municipal. On assiste alors à CAEN à une levée de boucliers et, notamment, à des protestations très vives des formations politiques de l'opposition et des syndicats, qui dénoncent l'utilisation possible de ces caméras pour le repérage de participants à des manifestations sur la voie publique (*). Un compromis interviendra, les autorités municipales et les polices urbaines acceptant que, lors des manifestations autorisées, les caméras ne soient pas branchées dans les zones intéressées.

(*) Cf. "Le Canard Enchaîné" du 29.09.1976. C'est à la même époque que, dans un article consacré à la nouvelle salle de commandement et d'information de la Préfecture de Police ("Politique Hebdo", n° 239, 4.10.1976), Claude Boris, après avoir longuement insisté sur la sophistication des matériels et fait part de ses "sérieux doutes quant aux utilisations "annexes" de ce réseau de télévision", conclut :

... "Récemment, dans une ville de la banlieue parisienne, à Creil, un commissaire de police s'est vu refuser l'autorisation d'installer un réseau de caméras assez dense par le conseil municipal parce qu'il avait eu la maladresse de "vendre la mèche" en tentant de convaincre les conseillers municipaux. "En plus, l'avantage de ce système est qu'il nous permet de mieux surveiller les rues et de prévenir la délinquance" avait-il expliqué. Ses "bailleurs de fonds" ont crié à l'atteinte à la vie privée" ...

Second exemple qui se situe, celui-là, au niveau du discours.

A la préparation d'un plan de circulation pour Paris est associée, dès 1975, l'élaboration d'un système de régulation des feux (nous reviendrons en conclusion sur les implications de cette question). Deux projets seront présentés en 1976 au Conseil de Paris, l'un émanant de la Préfecture de Paris (Direction de la Voirie), le second de la Préfecture de Police (Centre électronique de gestion, d'études et de traitement de l'information). Les sources d'ambiguïté y sont massives.

Ainsi le rapport des services de la Ville est-il intitulé : "Une politique de régulation pour la ville", titre qui, pour qui ignorerait qu'il provient de la très sectorielle Direction de la voirie, ne peut faire penser qu'à un projet beaucoup plus global, pour ne pas dire sociétal...

A contrario, le titre du rapport du CEGETI exprime bien l'ambition de ses auteurs : "Contribution à l'élaboration d'un système de régulation des feux de la ville de Paris". Mais la première phrase de l'introduction réintroduit l'ambiguïté :

... "Avec l'augmentation du nombre de véhicules dans les villes, les embarras de la circulation atteignent parfois des proportions inquiétantes pour la sécurité générale"... [C'est nous qui soulignons].

Bref, il n'existe pas (mais pourrait-il exister ?) d'actions de pure régulation. Il en est d'ailleurs de même sur la voirie de rase campagne : un groupement de gendarmerie d'autoroute exerce sur le territoire de l'autoroute et sur ses annexes (aires de repos, stations-service) l'ensemble des missions de la gendarmerie, etc.

Cette incidente ne doit pas faire perdre de vue ce que vise cette partie du rapport : rendre compte des principales caractérisations - touchant à la régulation de la circulation - dont les corps régulateurs sont l'objet ou dont ils sont porteurs.

On peut enfin remarquer que le discours des régulateurs s'étend sur plusieurs registres, qui s'entremêlent constamment :

- un registre institutionnel et administratif quand il s'agit de définitions de tâches ou de rapports entre organismes concourant à la régulation (encore que, sur ce dernier point, des propos informels beaucoup plus libres de ton sont souvent tenus quand il s'agit d'interfaces non strictement codifiées, ce qui ne semble pas exceptionnel...);

- un registre plus proprement technique lorsqu'ils parlent d'opérations et de mesures de régulation; il est alors fréquent d'assister à une réduction d'un champ de préoccupation et d'intérêt par ailleurs très ouvert à une perspective qui n'est plus que de régulation de trafic ("Il faut donner quand même à la masse une amélioration dans le trafic" ...);

- contrastant avec cette réification et cette objectivation, les propos tenus sur le public automobile sont presque toujours marqués par un changement de tonalité; on s'exprime alors en conducteur, en "usager" autant qu'en technicien; le discours est très proche, parfois, de celui tenu par certains automobilistes enquêtés.

Quoi qu'il en soit - et ceci contraste fortement avec le discours du public - un primat, celui de l'automobile - **reine dans** notre société, n'est jamais remis en cause, même si, à titre personnel, nombreux sont les régulateurs rencontrés qui ne font pas un usage systématique de l'automobile à des fins privées (ou pour les déplacements domicile-travail-domicile) et qui réclament - tout comme le public - un renforcement significatif des transports collectifs. Si l'on adresse des critiques, souvent vives, aux automobilistes, on conteste rarement les usages irraisonnés de l'automobile. Ceux-ci ne sont d'ailleurs constamment dénoncés - même si cela en reste souvent au plan des "déclarations verbales" - que par les automobilistes eux-mêmes.

2.- Les régulateurs et le public

Il n'en reste pas moins que tous les régulateurs insistent sur le caractère moutonnier de la grande masse des conducteurs, sur les aspects de "multitude désordonnée" des comportements de déplacement automobile :

... "C'est le côté un peu mouton de Panurge des automobilistes. Je crois que l'automobiliste est assez conditionné (*), manque d'imagination et connaît mal sa ville" ...

(*) Les conditionnements ne sont pas toujours, tant s'en faut, positifs...

... "Il est grégaire, il se groupe, il n'a pas une recherche d'autres itinéraires" ...

Manque d'imagination et d'esprit d'exploration, mauvaise connaissance de l'espace et de la voirie, comportements stéréotypés, manque de discipline, manque de "volonté de recherche d'itinéraires", etc., tout ceci conduit à ce que la grande majorité des conducteurs empruntent toujours les mêmes "itinéraires préconçus", sur les mêmes grands axes, quel que soit l'état du trafic :

... "Les gens sont moutonniers, passent toujours dans la même voie, si c'est encombré ça fait rien !... Moi, j'ai des amis qui viennent à la maison et me disent : "Oh ! ce soir, on a battu tous les records, on a mis trente-cinq minutes au lieu de dix !" On a vraiment l'impression qu'ils sont contents, que c'est un record de battu" ...

Il ne faut cependant pas prendre ces critiques, souvent acerbes (*), pour un jugement de valeur.

On voit apparaître dans cette série de caractérisations les différents registres du discours. Cette foule moutonnièrement canalisée sur les grands axes, c'est à la fois le matériau brut du régulateur de trafic et l'obstacle insurmontable ou presque à une régulation globale des déplacements. Ces grands axes, ces tubes, ces "voies ferrées", ce sont aussi ceux que favorise la signalisation, ceux vers lesquels elle oriente de plus en plus le trafic urbain. Nous y reviendrons.

Ce "réseau principal" qu'empruntent inexorablement des multitudes captives, c'est aussi la seule partie du réseau de voirie que "traitent" - mi par obligation mi par choix, nous y reviendrons également - les régulateurs et les ingénieurs du trafic.

(*) Les conducteurs professionnels sont encore plus sévères :

... "Souvent, dans Paris... Rien à voir avec la police, c'est les gars... Ils s'en balancent complètement ! Ça prend, dans Paris, en trois minutes, des proportions... Ça bloque tout... Et à partir du moment où c'est bloqué, c'est plus la peine de demander aux automobilistes le respect de quoi que ce soit, c'est vraiment le chacun pour soi. On passe pas, on passe aux feux rouges, on passe sur les trottoirs, on passe n'importe où !.. Ça, c'est la déformation du Monsieur très bien quand il est à pied et puis qui monte dans sa voiture et qui devient... [Silence]" ...

Enfin, l'on sent bien une sorte d'étonnement dans l'impossibilité - sinon dans le refus - des régulateurs de s'identifier si peu que ce soit à la masse des automobilistes ordinaires, impossibilité résumée dans cette formule simple :

... "Je ne veux pas être un automobiliste passif" ...

et qui n'est pas sans faire penser à un certain "Je ne veux pas mourir idiot"...

Bref, quand ils s'expriment en utilisateurs de la voirie, ces topologistes (*) que sont les régulateurs se définissent quasiment a contrario (conduites actives de détour et d'évitement fondées sur une connaissance topologique sans cesse actualisée et affinée, etc.) :

... "Je crois que les gens ne savent pas tellement se délester. Voyez-vous, nous qui sommes du métier, nous arrivons sur un axe embouteillé, il m'arrive de faire des détours très importants mais je ne m'arrête jamais, alors que les automobilistes et les usagers aussi bien du métro que de la voiture sont comme des fourmis ; vous mettez un obstacle sur la route, vous les détournez, ils ne savent plus où ils sont, ils sont perdus, c'est très désagréable... Ils n'ont pas l'idée qu'en contournant le pâté de maisons et en passant par les voies intérieures, ils vont retrouver leur itinéraire un peu plus loin... Ils ont leurs petites habitudes aussi et ils n'aiment pas en changer" ...

Selon eux, les conducteurs acceptent difficilement le changement. Les tubes ne sont pas seulement caractéristiques de la voirie, mais aussi des "mentalités" :

... "Vous savez que le Parisien, lorsque vous lui fermez une voie... il sait pas où aller. Il ne connaît pas sa ville. Vous savez, en réalité, je crois que rares sont les Parisiens qui peuvent se détourner d'eux-mêmes d'un itinéraire... J'irai même plus loin : lorsqu'ils ont perdu l'habitude d'un axe parce qu'il est trop encombré, qu'ils se font un petit itinéraire à eux... Eh bien, l'été, ils reviennent sur cet axe ! [...] L'été... lorsqu'il n'y a pas de circulation dans les petites voies, les grandes artères sont chargées... parce que ces gens-là qui, en temps normal, utilisent un itinéraire particulier, reprennent les grands axes, lorsqu'ils en ont la possibilité" ...

(*) Notons en passant qu'il n'apparaît qu'exceptionnellement dans leur discours des traits relevant du modèle hédoniste ou des notations de type culturel.

Mais ceci ne veut pas dire, tant s'en faut, qu'il soit possible de prévoir (*) - ce qui, déclarera-t-on, est la condition d'une régulation dynamique et efficace, puisque préventive (**).

Les automobilistes, entendrons-nous souvent dire, sont "imprévisibles" :

... "J'ai constaté personnellement à maintes reprises que les automobilistes avaient des vues tout à fait différentes de ce que... des prévisions que nous pouvions faire" ...

Cette constatation de portée générale semble s'appliquer tout particulièrement aux mesures temporaires (dans l'espace et dans le temps) visant à améliorer l'écoulement du trafic à un point chaud : par exemple, déviations ou restrictions d'accès commandées soit seulement par des automatismes, soit seulement par du personnel en tenue.

Les régulateurs manifestent à la fois leur sentiment de bien maîtriser leur action et de "jouer sur la corde raide", car :

... "Il est bien certain que l'automobiliste, comme le citoyen en général maintenant, supporte de moins en moins les contraintes" ...

(*) Les déclarations recueillies à ce propos contrastent fortement avec l'optimisme du discours des institutions, comme en témoigne ce que nous déclare un spécialiste de l'exploitation à propos des rapports administratifs transmis par la voie hiérarchique :

... "J'ai toujours été très très frappé par les... les assurances formelles qu'on donnait sur la manière dont les gens réagissent : ils aiment ceci, ils n'aiment pas cela ; ils ont des cartes où ils n'en ont pas ; ils s'en foutent ou ils sont disciplinés... C'est quelque chose d'absolument ahurissant !" ...

(**) L'importance accordée à une régulation préventive est variable selon les corps régulateurs et les types de trafic à réguler : ainsi mettre l'accent sur l'aspect préventif est-il plus le fait des praticiens de la police municipale parisienne, qui raisonnent Paris comme un ensemble.

En fait, il semble bien que toutes les mesures (même celles, systématiques, mises en oeuvre tous les jours) qui peuvent être ressenties comme inégalitaires, donnent naissance à des réactions négatives, qui peuvent aller de l'agressivité verbale au "sabotage". Les exemples cités sont nombreux. Ce peut être :

... "Tous les matins [à la Porte d'Orléans], quand on interdit l'accès Légion Etrangère ou l'accès Chatillon, eh bien, on est obligé de mettre en face des barrières et aussi des policiers à proximité, parce que si on ne met pas de policiers, les gens descendent, enlèvent les barrières et passent" ...

ou encore :

... "[Dans certains cas] si on mettait un gardien à la place d'une barrière, ben le gardien serait à la limite renversé par les automobilistes, peut-être frappé. Alors on met des barrières, ça discute pas les barrières" ...

Mais, même dans de telles situations :

... "Malheureusement, les bras mobiles qui sont mis en place [Porte de Montreuil - accès du périphérique] sont sciés assez fréquemment, par un automobiliste irascible ou un fou (*)" ...

Faute de données sûres sur les comportements des automobilistes et sur ce qui les gouverne, le raisonnement se boucle assez vite sur lui-même, ceci semblant plus net pour les déplacements en banlieue ou sur axe autoroutier que pour Paris intra muros (**). La méconnaissance de l'espace et de la voirie devient alors facilement facteur explicatif quasiment unique, sans qu'on s'interroge sur les déterminants éventuels en amont :

... "Quand il y a un incident sur l'autoroute du Sud, on tente de détourner les véhicules en direction de la Nationale 20... C'est fini, les gens sont perdus, ils ne veulent pas y aller, ils ne comprennent pas, ils ne savent pas prendre une carte ni regarder un sens de déviation" ...

(*) Il n'est pas sans intérêt de voir apparaître ici quelque chose que le régulateur caractérise en termes de déviance. Déviance par rapport à une normalité définie - implicitement -, d'une part, par référence à l'intérêt général et, d'autre part, par l'obéissance aux consignes des régulateurs, c'est-à-dire par référence à deux notions qui touchent à l'ordre social.

(**) Ceci n'a rien pour surprendre dans la mesure où, nous l'avons indiqué plus haut, l'espace de l'autoroute - et ceci reste vrai, même si c'est moins net, pour les autoroutes de dégagement - est très largement un espace déterritorialisé (cf. Fichelet, Poggi [1976]).

... "Je le voyais lorsque sur l'autoroute de l'Ouest, on était amenés à procéder à des opérations de délestage, les banlieusards de la banlieue Ouest étaient absolument paniqués [...] et ne cessaient de demander à l'agent qui leur enjoignait cette direction où ils allaient arriver, où ils allaient pouvoir rejoindre l'autoroute... On sentait une espèce d'inquiétude d'être dérouté, perdu" ...

Et ce régulateur d'ajouter que très souvent, après un délestage sur autoroute de dégagement, les automobilistes téléphonaient au PC autoroutier :

... "en suppliant pour que la prochaine fois, on les laisse sur l'autoroute, affirmant qu'ils préféreraient rouler à 5 à l'heure sur l'autoroute que de se perdre sur un autre itinéraire" ...

Cette anecdote en dit long sur les difficultés, les résistances auxquelles se trouvent confrontés les régulateurs et sur les précautions qu'il leur faut prendre avant la mise en place définitive d'une quelconque mesure.

Tous ont en mémoire des "échecs totaux". L'exemple de la tentative de création d'une voie réservée aux autobus et aux taxis sur l'autoroute du Nord, pour la desserte de l'aéroport de Roissy (décision "politique" prise, soyons justes, contre l'avis formel des techniciens et des régulateurs) est suffisamment connu. Celui de l'essai de mise en place de "sens uniques à bascule" (*), qui est le fait des seuls techniciens, est également révélateur :

... "On mettait un sens unique pour entrer dans Paris le matin et on inversait le sens pour le départ le soir... L'automobiliste n'a pas joué le jeu... Ça ne leur a pas plu... Alors il a fallu suspendre" ...

Et pourtant :

... "On a fait de la publicité, bien sûr, télévision et autres, hein... On a laissé en place le dispositif pendant au moins deux-trois mois pour voir si les gens allaient finalement mordre... C'était négatif [...]! Les gens... n'ont pas accepté... n'ont pas utilisé les possibilités qu'on leur donnait [...]. Un bide terrible ! On aurait dit qu'il y avait la peste sur le parcours... Alors, il a fallu suspendre" ...

(*) Encore que, dans certains cas, l'affectation différentielle de voies selon l'état du trafic et l'heure de la journée (place Mazas - Quai de la Rapée, par exemple) semble avoir fort bien été admise...

Certains automobilistes cependant feraient preuve d'attitudes positives. Tout porte à penser que c'est de "topologistes" (de ces conducteurs pour qui il y a "une foule de cheminements") que parle ce régulateur :

... "Je crois que... il y a quand même une masse d'automobilistes qui réagit bien : c'est l'automobiliste habitué... l'automobiliste qui passe tous les jours [Porte d'Orléans]. Il sait que l'accès est fermé et qu'il y a une raison. Et la raison, elle est très évidente : c'est pour donner une impulsion de vitesse au périphérique... Alors il va s'arranger lui, s'il est malin, à ne plus passer par la Porte d'Orléans et à rentrer à Italie... Et il va bénéficier de la mesure... Et c'est comme ça qu'on pense que l'automobiliste doit jouer le jeu" ...

*

* *

Comment agir sur ce public autrement que par l'action de régulation proprement dite... ou par voie autoritaire ? Information ? Formation ?... Les avis sont partagés. La question est importante et reste posée. On peut faire l'hypothèse qu'une étude plus approfondie sur ce point ferait apparaître des clivages importants parmi les régulateurs.

3.- Le public et la régulation

Les caractérisations de l'action de la police en matière de régulation de la circulation restent très fragmentaires dans le public. Ceci tient pour partie à ce que le public remarque peu les régulateurs (*) sauf "quand ça ne va pas" (et alors, comme le dira un officier de police : "C'est la faute de la bourrique au milieu"... Ceci tient également à ce que les unités spécialisées ne sont pas, le plus souvent, identifiées comme telles et, même quand elles le sont, participent d'une image globale de la police répressive (**)

(*) Sans différencier d'ailleurs les divers corps, leurs zones de responsabilité et, a fortiori, leurs modes d'intervention : "tout ce qui a un uniforme ... reconnu comme celui de LA police" est confondu, notera l'un des régulateurs enquêtés.

(**) Le "ils" indéterminé, qui caractérise tout discours situant l'individu dans une relation inégalitaire au pouvoir, revient fréquemment dans les entretiens.

(n'oublions d'ailleurs pas que les contraventions pour stationnement illicite par exemple relèvent, autant que les tests d'imprégnation alcoolique, du Code de la Route ou que les enlèvements de véhicules sur la voie publique ne peuvent, à Paris, être commandés que par les compagnies de circulation, etc.), sentiment global que le vieux dicton sur la peur du gendarme résume bien :

... "Je pense que là, il y a une inefficacité... la police a quand même un vieil héritage de répression... Ça se sent dans l'attitude [...] : la police, elle est répressive, le flic se planque [sur la route] pour son procès-verbal" ...

Aux déclarations de ce type répond - sur un autre ton, on s'en doute - ce propos d'un responsable de la police de la circulation :

... "On [le public] ne fait plus de distinction entre... du reste il n'y en a pas, à mon avis, entre le gardien de la paix qui fait la police générale, qui fait police-secours, qui fait les groupes d'intervention - ce sont les mêmes qui font ça - et celui qui fait la circulation ... qui est également un gardien de la paix comme tout... comme tout un chacun" ...

la régulation, un mal nécessaire

Les oppositions franches et globales à la police ne sont cependant pas dominantes dans la population enquêtée, où les "gens d'ordre" sont majoritaires. Rares sont, malgré tout, les prises de position entièrement positives du type de celle-ci :

... "Dans certains points névralgiques des grands centres urbains, il devrait toujours y avoir des agents ... qui seraient véritablement des spécialistes de la circulation (*), qui soient là pour régulariser celle-ci, c'est le cas de le dire, lorsqu'il y a eu le grain de sable qui fait, évidemment, dérégler complètement la machine et que la circulation ne fonctionne plus [...] c'est évident que si il y a un agent de police, il régularise ça en deux coups" ...

(*) On peut remarquer au passage que cet enquêté, comme la plupart, ignore l'existence d'unités spécialisées, "forme" qui ne se détache pas sur le "fond" de l'image globale de la police coercitive.

Le plus souvent, c'est l'ambivalence qui domine :

... "Il y a, le matin, une mauvaise circulation souvent due à des gardiens de la paix qui, pour des raisons que j'ignore, ne se mettent pas à leur feu rouge à des heures précises... Il ne devrait pas y avoir d'encombres et il y en a parce que les gardiens de la paix qui font la circulation... c'est comme dans tous les corps de métier, il y a des gens qui sont compétents et des gens qui ne le sont pas !... Des jeunes agents ou qui ne savent pas ou qui ne pigent pas la circulation... Il y a des agents qui pigent" ...

Les deux citations qu'on va lire et qui se succèdent à quelques minutes d'intervalles dans le même entretien, illustrent bien l'état d'esprit général :

... "Je crois que c'est positif [les gardiens de la circulation]. Quand ils sont placés aux points névralgiques, ils peuvent apprécier les lenteurs, les difficultés, les blocages d'écoulement. Je ne dis pas qu'en amont ça ne bloque pas et que l'action d'un gardien en un point donné ne va pas créer un bouchon un kilomètre en amont... Mais lorsqu'on aborde un point difficile, je crois qu'elle est positive du fait de l'indiscipline générale des usagers qui, dès qu'il n'y a pas de gardien, passent au feu rouge et s'enchevêtrent au milieu d'un carrefour très joyeusement [...]. L'action des agents de circulation est positive en ce sens qu'ils ont... j'allais presque dire... la vue en plan-masse des choses... Et si l'agent à un carrefour me dit de dégager par la droite ou par la gauche, j'en suis pas bien content mais je le fais parce que je me dis : il y a une raison" ...

Mais c'est le même enquêté qui, quelques minutes plus tard, déclare :

... "Mais j'ai aussi constaté que les agents n'étaient pas les bons pères de famille qu'on a connus autrefois et qui essayaient de ne pas sanctionner une faute qui n'est pas forcément une faute voulue [...]. Le feu marchait et il y avait en plus un agent de police - c'était du luxe, mais enfin, la circulation était dense - quelqu'un devant moi est passé au ras des moustaches de l'orange : il s'est fait siffler. Il s'est arrêté en plein milieu du carrefour - la trouille du pandore - lequel pandore a dégainé son carnet à souches et s'est mis à verbaliser... avec épaulettes blanches, baudrier blanc, etc. Ça a été le merdier innommable pendant dix minutes" ...

Dernière illustration, provenant de l'entretien d'un chauffeur professionnel :

... "Mon itinéraire est toujours réglé, mais varie en fonction de quantités de... manifestations. Ils [la police] nous gênent pour travailler... Qu'est-ce qui nous empêche toujours d'aller dans un quartier : c'est la police ! On va râler contre les manifestants parce qu'on est égoïste, on ne pense qu'à soi. Un gardien de la paix, il me dit : "je veux pas le savoir !" Mais il est prisonnier d'un règlement qu'on lui a fixé" [...] Une fois le convoi officiel passé, c'est tous les automobilistes tout seuls et on se retrouve dans une pétaudière incroyable... Nous, c'est toujours les agents de police à qui on s'en prend" ...

Méconnaissance et ambivalence ne sont pas moindres en ce qui concerne l'automatisation de la régulation dont tous pressentent le développement. Malgré les réserves qu'on a pu voir formuler plus haut sur certaines interventions du personnel en tenue, le public semble cependant préférer le "manuel" à "l'automatique" :

... "La circulation [i.e. la régulation] manuelle a toujours été la plus efficace... c'est incontestable. Vous installez des feux qui sont réglés d'une certaine manière... ça peut pas être réglé parce que deux heures après ça va changer, suivant les heures, suivant bien des choses... Alors à mon avis rien ne remplace la circulation... la... la conduite manuelle en ce qui concerne la circulation" ...

Ou encore :

... "Je crois que l'automatisme serait une chose tout à fait bonne. Avec cette réserve, toutefois, que ça ne résoud pas tous les problèmes. L'agent ne voit qu'à cinquante ou cent mètres ce qui se passe autour de lui, à trois cent soixante degrés. Mais le feu aussi peut créer un bouchon fantastique par son automatisme. On en revient au même point. Moi je suis plutôt partisan de l'école "prise en mains manuelle", si l'on peut dire, d'un feu, car la vision à 360° ou 180° en tout cas sur un axe important permet de sentir de par l'écoulement du trafic qu'il n'y a pas de problèmes [...] En milieu urbain, comment voulez-vous coordonner les feux alors qu'il y a des carrefours, des pénétrations ?" ...

A ces déclarations d'automobilistes correspondent d'ailleurs certaines prises de position émanant des régulateurs eux-mêmes. A celui qui constate :

... "On va vers une automatisation sur tous les grands axes, sur toutes les grandes opérations et un changement de nature de mission" ...

ou à celui qui affirme, à propos des projets de plan de circulation :

... "Il y a longtemps que je suis partisan d'une circulation programmée pour Paris" ...

pour ajouter tout de suite :

... "Je pense aux axes importants... il s'agira pas de tout traiter" ...

leurs collègues "répondent" :

... "Il faudra toujours des points statiques... Parce que, quand le mal est fait... vous êtes obligé de le guérir. Or, il faut prévenir et, pour prévenir, il faut que le gardien soit sur place avant !" ...

ou encore :

... "C'est automatisable, mais à condition qu'il y ait un gardien sur place" ...

les régulateurs face au jugement du public

Les régulateurs sont d'ailleurs sensibles à l'image que le public peut avoir d'eux. Certains estiment que leurs relations au public sont bonnes dans l'ensemble :

... "On n'a pratiquement pas d'incidents, de différends avec des policiers de la circulation... Quand on voit la masse de voitures qui circulent dans Paris![...] Donc on reconnaît... et l'automobiliste parisien ne s'y trompe pas... je crois que, dans l'ensemble, la grande majorité d'agents de la circulation parisienne est bien vue du conducteur, parce qu'il sait que c'est un spécialiste et que, avec lui, ça passe bien" ...

Mais la plupart sont moins optimistes :

... "Quant à la reconnaissance par le public de notre utilité... il faudrait à ce moment-là changer la mentalité totale du Français" ...

Les régulateurs sont assez ambivalents sur ce point. Cette ambivalence répond à celle qu'ils ressentent dans les positions du public vis-à-vis des actions de régulation, qui participent de l'image générale de l'action de la police. L'histoire même de la régulation du trafic, sa création et son développement à l'intérieur des missions de police générale, telles que les retrace A. Villanneau [1976], la difficile distinction entre les aspects éducatifs et préventifs d'une part, dissuasifs et répressifs de l'autre, de la mission de police de la route ou de police de la circulation, attestent bien cette ambivalence (*).

Les régulateurs appartenant aux corps de police ne s'en défendent ni ne la nient (cf., notamment, p. 202, supra). Force est cependant de constater que la polyvalence de leurs missions, le fait que les actions de régulation empruntent souvent les mêmes moyens que celles de police générale, etc., contribuent à rendre malaisée la communication régulateurs-régulés. Notre propos n'est pas ici d'élucider ces ambiguïtés ou d'analyser "l'effet de halo" de l'image de la police par rapport aux caractérisations associées à son action de régulation de la circulation. Pour en rester à ce seul volet de son activité, on peut remarquer que, quelles que soient leurs positions ou leur scepticisme quant aux actions à mener auprès du public, les régulateurs souhaiteraient vivement - même si leurs expériences antérieures n'ont pas toujours été couronnées de succès - voir s'améliorer la compréhension et, partant, la coopération du public.

L'information sur les actions de régulation est donc nécessaire (**):

... "Il y a sûrement des difficultés pour que les automobilistes comprennent la signification des indications qui leur sont données" ...

... "Je crois que l'automobiliste doit être informé des opérations de régulation... Et s'il est informé, il les comprendra mieux et s'il les comprend mieux, il les admettra plus volontiers" ...

(*) On en trouve une illustration frappante dans l'ouvrage publié par R. Mungoly, commandant d'une C.R.S. chargée de la police d'une autoroute de dégagement de la région parisienne, sous le titre : "Policier de la Route".

(**) Et, comme le déclare un enquêté, elle doit être "immédiate" ; d'où de sérieuses réticences quant à l'action, par exemple, de FIP.

Nécessaire, elle n'en reste pas moins encore inhabituelle, au point que, quand on l'envisage, c'est toujours massive voire caricaturale. Ce propos :

... "Si nous voulons agir auprès (*) du public, il faut l'informer... Il n'y a pas trente-six solutions" ...

est complété quelques instants après avec insistance, sur un ton mi-sérieux mi-ironique (cet enquêté se montre en effet très réservé quant à l'efficacité et au caractère de matraquage de certains lancements publicitaires d'opérations de régulation routière) :

... "Mais c'est du matraquage qu'il faut faire... genre... chanteur yéyé qui n'a pas de talent mais dont les disques se vendent parce qu'on les fait entendre à la radio" ...

On en revient donc au problème évoqué à la fin de la sous-section précédente. Certains, on l'a dit, estiment que la seule information ne saurait suffire. Ils pensent qu'elle ne prendrait son sens que dans un système de formation où l'on se préoccuperait de développer les capacités topologiques, de repérage dans l'espace, la connaissance de la ville, etc., chez les futurs conducteurs.

Leur réflexion sur ces points est très directement liée à la résolution de difficultés opérationnelles, quotidiennes. En même temps, elle se situe à un niveau de grandes généralités dans la mesure où il ne semble pas qu'ait été développé jusqu'à présent un effort véritable de construction d'une pédagogie au service de la régulation. Il n'y a d'ailleurs pas, dans les propos recueillis (un peu à la marge des entretiens) de hiérarchie clairement posée entre information et formation. Tout au plus pourrait-on dire que l'information s'adresserait préférentiellement aux actuels conducteurs et que la pédagogie serait plus tournée vers les futurs ou les très jeunes conducteurs.

(*) C'est nous qui soulignons : il y a plus qu'une nuance de langage entre "agir auprès de..." et "agir sur...".

Or, affirmer la nécessité d'un système de formation-information des "usagers", effectifs ou potentiels, c'est aussi poser comme indispensable l'instauration d'un processus de communication entre régulateurs et régulés.

Comme tout processus de communication, il implique l'existence de codes communs à l'émetteur et au récepteur de la communication. Encore, dans le cas de communications destinées à réguler les déplacements, faut-il prendre en compte une dimension qui semble être jusqu'ici passée presque totalement inaperçue : il s'agit de ce que nous appellerons le double codage du déplacement.

la régulation et le double codage du déplacement

Nous avons déjà insisté à plusieurs reprises sur le fait que l'espace du déplacement était social avant même que d'être spatial. Plus précisément, on ne saurait trop insister sur ce que la ville est un support de sens et de codes qui s'enchevêtrent, sur ce que l'espace de la ville - et, plus généralement, des diverses classes de déplacements - est un espace codé.

En tant qu'espace de déplacements, l'espace urbain, la voirie, ce qui l'entoure ou ce dans quoi elle s'insère, etc., sont structurés par un double codage auquel correspond une double lecture (fonctionnelle, pratique, opératoire, d'une part, culturelle, idéologique, symbolique, de l'autre) par l'automobiliste des signes et signaux qui jalonnent son parcours et contribuent à l'organiser.

Ces deux types de lecture et le sens qu'elles accordent à l'espace et aux repères qu'il offre, à ce qui le marque, témoignent de rapports au déplacement qui sont de nature différente. Ces deux types de codage entretiennent entre eux des relations ambiguës, qui peuvent aller d'un décodage exclusif de l'un des sens d'un signe jusqu'à une intégration des significations multiples de celui-ci ou à des rapports antagonistes, à des conflits de codes. Même des signes ou des codes purement fonctionnels (dans la volonté qui les a instaurés) peuvent être détournés de leur sens jusqu'à en changer, sinon de nature, du moins de fonction.

On trouve un bon exemple de conflit de code dans l'utilisation que font certains conducteurs de leurs clignotants d'urgence détournés de leur fonction initiale pour indiquer qu'on va stationner en double file ou dans quelque autre endroit interdit au stationnement.

Il faut donc insister sur ce fait : chacun des facteurs jouant dans le déplacement est chargé de significations fonctionnelles et de significations symboliques, les signaux, les dispositifs, les organisations codés de la façon la plus technico-fonctionnelle sont aussi codés culturellement. On voit les conséquences de cet état de choses pour la régulation de la circulation, tant en ce qui concerne la conception de cette dernière que sa mise en oeuvre et que son efficacité.

Dans tous les cas, en effet, que l'émetteur (en l'occurrence, les producteurs d'infrastructures, de réglementation, de signalisation, etc., bref l'Etat ou les collectivités représentatives dans l'ensemble des manifestations de leurs différents organes spécialisés) procède à un codage volontaire ou seulement implicite, un problème reste posé : celui du partage (de l'acceptation ou du refus) du code de l'émetteur par le public, des décodages que ce dernier va opérer, de la signification (de la valeur symbolique, culturelle) qu'il va attribuer à ces manifestations et, partant, de la valeur opératoire qu'il leur affectera, de l'utilisation qu'il en fera.

Rien d'étonnant à ce que se produisent des conflits de codes dont, mis à part les exemples que nous venons d'évoquer, l'utilisation du signal routier STOP, constitue une autre illustration, plus épurée peut-être. Ce signal annonce à l'usager d'une voie secondaire qu'il va aborder un axe où il doit céder la priorité. Ce signal est doté d'une signification fonctionnelle non équivoque mais, dans la pratique, cette loi est interprétée différemment selon la qualité du rapport de forces qui s'établit entre deux usagers de la route. La lecture sociale, culturelle, du STOP va déborder le conditionnement par le signal : il y a surcodage par le statut (statut de tenant de la norme de la société automobile, puissance mesurée en nombre de CV des véhicules, statut de marginal, voire de déviant pour les deux-roues, etc.) et utilisation sociale de ce surcodage.

On a donc affaire à une affectation à un usage fonctionnel de significations culturelles (que nous appellerons par la suite "fonctionnalisation du culturel") et à un passage au plan de la culture d'éléments fonctionnels (à une "culturisation du fonctionnel"). Ces deux mouvements, qu'il faut bien garder présents à l'esprit pour comprendre les conduites de déplacements, les rapports à l'espace, l'utilisation des différents signes, signaux ou repères, ne sont pas réciproques l'un de l'autre.

Fonctionnaliser du culturel, c'est rester dans une dimension fonctionnelle, c'est utiliser des facteurs et des déterminants globaux au service d'une fonction spécifique. L'encodage culturel des signes fonctionnels relève de l'organisation sociale, appartient à une dimension de régulation globale du fonctionnement social. La fonctionnalisation du culturel ressortit d'ailleurs plus du codage volontaire : l'Etat - et, plus largement, les organes de pouvoir - emprunte à la société globale des codes socio-culturels implicites pour renforcer l'effet de dispositifs fonctionnels.

Ceci se repère le plus aisément lors des migrations de masse (du fait de leur caractère de masse) hors vie quotidienne en zone urbanisée, tels les grands départs de week-ends et, surtout, de vacances : les situations observables sont à bien des égards plus simples, l'espace moins saturé de signes supports de perceptions et d'interprétations multiples. Ainsi des signalisations de plus en plus nombreuses du type "Route des Châteaux" ou "Route buissonnière" ou plus simplement des "itinéraires bis" visant à favoriser des dérivations de trafic, c'est-à-dire à faire passer une mesure fonctionnelle sous couvert d'agrément ou de culture. (Et que dire des "signalisations d'animation" récemment implantées sur certaines autoroutes et qui sont censées "rappeler" à l'automobiliste qu'autour du tube de l'autoroute s'étend une région céréalière, qui existe quelque part dans l'environnement de l'autoroute un château ou quelque autre monument -ferme XVII^e, centrale EDF, etc.- ou encore que coule quelque part en contrebas tel cours d'eau, etc.).

La "culturalisation du fonctionnel" revêt des formes moins évidentes mais néanmoins agissantes. Elle est également de portée générale, en ce qu'elle joue dans tous les cas où les usagers chargent les signaux ou certains modèles fonctionnels d'un sens socio-culturel plus extensif, les détournant de leur signification et de leur utilité première, créant ainsi d'autres pratiques (cf. par exemple, l'utilisation détournée des signaux d'urgence évoquée plus haut).

Ceci n'est pas sans poser de problèmes en ce qui concerne l'effet de l'action - basée sur la communication - des régulateurs sur les comportements de déplacement : en effet, toute communication exige, pour être efficace, un partage du code par l'émetteur et le récepteur ainsi qu'une égale habileté dans l'utilisation du code pour les opérations d'encodage et de décodage. Le jeu de codages antagonistes, les contradictions entre codes vont déboucher sinon sur des ruptures dans la communication, du moins sur des décalages manifestes entre émission et réception.

L'exemple des boulevards périphériques parisiens illustre bien ces conflits de codes. Dans leurs caractéristiques instituées fonctionnellement (*) par leurs concepteurs, leurs exploitants, leurs régulateurs, on les a définis non comme autoroutes **mais** comme voiries urbaines à statut spécifique. Les automobilistes s'y conduisent pourtant comme sur une autoroute. Tout se passe comme si un ensemble de caractéristiques physiques conférait aux périphériques une gestalt (**) d'autoroute : séparation du tissu urbain, ouvrages d'art, interdiction aux piétons et aux deux-roues légers, conception des chaussées avec notamment, gouttière de séparation des trafics, etc. La perception de cet ensemble l'emporte sur la définition institutionnelle et sur les signes qui sont là pour marquer le caractère de voie urbaine des périphériques. Pour les conducteurs, ce n'est pas une voie urbaine à statut particulier, mais une autoroute en ville à vitesse plus limitée (***).

Comme on le voit, le message codé avec une volonté d'éviter l'équivoque par l'appareil d'Etat est interprété par le public et traduit dans ses pratiques selon un autre code. Le code fonctionnel de l'Etat est ainsi dominé et transformé par cet autre code, issu d'autres institutions de l'appareil d'Etat - et parfois des mêmes - et visant un même public : celui de la culture autoroutière...

-
- (*) Par exemple, dans la limitation de vitesse à 80 km/h, dans la priorité à droite aux accès, dans le fait que la régulation du trafic y est assurée par une compagnie de circulation de la police municipale parisienne, etc.
- (**) On nous permettra de rappeler que, dans la théorie de la forme, les phénomènes physiques comme psychologiques sont posés comme des ensembles unitaires, organisés, articulés : c'est ce qu'on entend par gestalt (forme). Les propriétés d'une forme sont des propriétés du tout (de l'ensemble unitaire) en tant que tel : elles ne résultent pas de la sommation des caractéristiques de chacune des parties ou d'interactions partielles. Corrélativement, les parties tirent leurs propriétés de leur appartenance au tout.
- (***) Nous avons entendu récemment un spécialiste de la route appuyer cette position et déclarer que "ce sont les usagers qui ont raison en percevant le périphérique comme une autoroute", point de vue qu'il justifiait en excipant notamment de ce que les tronçons les plus récents du périphérique ont été pourvus de bandes d'arrêt d'urgence. Faut-il n'y voir qu'un désir de récupération du périphérique (voie urbaine) dans le domaine des infrastructures routières et autoroutières ?

conclusions

Nous avons, dans les pages qui précèdent, à partir d'une analyse de discours sur les déplacements et la façon de les effectuer, poursuivi tout d'abord la définition d'une problématique générale des déplacements, problématique que nous avons ensuite affinée en la confrontant aux comportements réels.

Ceci nous a conduits à amorcer une analyse de l'état des connaissances quant aux significations de l'espace et du temps dans le déplacement et, par voie de conséquence, à proposer une analyse critique des problématiques réductrices qui fondent les pratiques des techniciens et des décideurs. Là encore, nous avons tenté de valider et de préciser ces acquis par un retour à l'analyse des processus effectifs d'orientation et de choix d'itinéraires.

Nous avons également essayé de rendre compte à grands traits et de façon toute provisionnelle des relations entre régulateurs, régulés et régulation. Enfin, nous avons insisté sur les significations, les codages, les lectures multiples, souvent contradictoires, des éléments qui structurent le déplacement et sur les difficultés qui en découlaient pour l'élaboration et la mise en oeuvre d'une régulation globale des déplacements (par opposition à une régulation technique des grands flux du trafic).

Ce va-et-vient entre analyse de données empiriques et essai d'élu- cidation d'énoncés théoriques marque bien le caractère de ce texte, compte-rendu d'un travail d'exploration et de dégrossissage d'un champ de recherche encore largement inconnu.

A la fin de cette étape, où en sommes-nous par rapport aux hypothèses de départ ? Les principales d'entre elles, relatives aux stratégies de déplacement des conducteurs, sont amplement confirmées. Se mouvoir par étapes, par séquences successives, dans un espace non maîtrisé et parfois réduit à la seule durée (cas du tube) s'oppose radicalement aux façons de se déplacer par approximations successives à partir d'une image à la fois globale et en détails de la ville.

A cet égard, la première de ces conduites apparaît comme nettement majoritaire, même dans notre population de grands rouleurs, gros consommateurs de l'espace parisien. A fortiori, doit-elle être massivement prédominante dans l'ensemble de la population des conducteurs automobiles. Nous tendrions même à penser que ce type de comportements s'est significativement accru ces dernières années et que les aménagements de voirie, la signalisation, le développement des mesures de régulation du trafic ne sont pas étrangers à cette linéarisation, à cet appauvrissement des déplacements et

des comportements. Ceci nous amène d'ailleurs à reformuler l'une des propositions qui, dans notre projet de recherche, était à la base de la définition de la zone de problèmes soumise à l'étude. A ce que nous écrivions alors :

... "Il faut donc qu'existent des mécanismes permettant un ajustement en tout temps et en tout lieu ou presque entre les besoins de circulation et les moyens de les satisfaire" ...

il convient d'ajouter aujourd'hui l'hypothèse selon laquelle ces mécanismes d'ajustement qui nous semblaient caractériser une régulation globale de fait des déplacements sont de plus en plus contraints par l'organisation de la circulation et de la régulation elles-mêmes. Ils risquent même, à terme, d'être totalement neutralisés (pour reprendre le vocabulaire des régulateurs de trafic) par les stratégies et les moyens de régulation qui, dans une véritable spirale inflationniste, se mettent actuellement en place.

Rien d'étonnant, si l'on admet l'interprétation que nous venons de proposer et sur laquelle nous allons revenir, à ce que nous n'ayons pu confirmer une autre de nos hypothèses de base, touchant à l'existence d'ensembles, de systèmes de signes, bref, d'une véritable grammaire de signes qui fonderait les micro-décisions, avant et pendant le trajet, des conducteurs automobiles.

Pour la grande majorité des utilisateurs quotidiens de l'automobile, coincés dans ce double mouvement de linéarisation et de standardisation grandissante des trajets sur les grands axes d'une part, d'inflation de mesures et de signes de régulation dont codage et décodage sont de plus en plus ambigus et difficiles, de l'autre, il n'est plus possible d'isoler des "signes significatifs" en tant que tels. A quoi serviraient-ils en effet dans un espace non connu, non maîtrisé, de plus en plus déterritorialisé ?

Pour les autres, l'intégration des signes de divers ordres (liée à une connaissance de la topographie, de la voirie, des flux et, pour certains, des significations culturelles des quartiers, des points de passage entre zones, etc.), leur exploitation en temps réel et en anticipation se situe à d'autres niveaux. Elle est telle que, là non plus, les signes ne ressortent plus en tant que tels, ne "méritent" plus d'être isolés. Nous nous trouvons aujourd'hui en deçà ou au-delà de notre hypothèse de travail originelle.

Plus qu'à des conclusions au sens strict du terme, l'ensemble de la recherche débouche sur une série d'interrogations et de réflexions quant au devenir de la circulation et de sa régulation dans l'agglomération parisienne et, plus particulièrement encore, dans Paris intra-muros.

Nous partirons, pour illustrer notre propos, d'un premier exemple, anecdotique peut-être en apparence mais profondément révélateur, à notre sens, de l'évolution qui se dessine : celui de la signalisation J.-C. Decaux retenue par les élus parisiens (et par ceux de nombreuses villes de province) en termes d'arbitrages technico-financiers. Cette signalisation et, plus généralement, les M.I.L.T., M.U.P.I. (*), abris-bus, panneaux publicitaires et autre "mobilié urbain" ont donné lieu à d'acérbes interventions dans la presse parisienne, à des débats animés au Conseil municipal et également à quelques actes de sabotage (**).

Plus précisément, il ne serait sans doute pas inutile d'étudier les significations attribuées par les automobilistes à la signalisation de direction ainsi mise en place. Dans la logique propre à leur intervention, certains régulateurs ne sont d'ailleurs pas sans se poser des questions sur la valeur et l'utilité de cette signalisation. Sans entrer dans ce débat technicien, nous nous bornerons à constater que les aberrations spécifiques ne sont pas rares, que les jalonnements semblent souvent obéir à des lois quelque peu erratiques, etc. Deux exemples suffiront à illustrer ce point.

Qui arrive place de la République en provenance de la rue Léon-Jouhaux (ex-rue de la Douane), de la rue Beaurepaire, du boulevard de Magenta ou de la rue du Château-d'Eau et continue à faire le tour de la place, rencontre coup sur coup, à quelques dizaines de mètres de distance d'un côté et de l'autre du boulevard Saint-Martin, deux flèches de direction "Nation". Cinquante mètres plus loin, avant et après la rue du Temple, deux nouveaux fléchages comportant la double indication "Père Lachaise-Nation". Si le fléchage "Père Lachaise" est répété à l'entrée de l'avenue de la République, toute mention de la direction "Nation" disparaît. Inexistante au moment et à l'endroit où elle serait effectivement de quelque utilité pour le voyageur de passage (à l'accès au boulevard Voltaire), elle ne reparaitra que bien plus loin, aux croisements du boulevard Richard-Lenoir avec l'avenue de la République et le boulevard Voltaire (soit, dans ce dernier cas, à près d'un kilomètre de la place de la République).

-
- (*) M.I.L.T. = mobilié d'informations locales et touristiques
M.U.P.I. = mobilié urbain pour plan de ville ou informations municipales.
- (**) Cf., par exemple, un amusant article de J.-J. Adams ("Le Monde" des 3-4 Juillet 1977) où, à propos de l'incendie de plusieurs panneaux à Paris, il fait parler un chauffeur de taxi, un gardien de la paix, un sociologue, un critique d'art... Manquent, hélas, à son propos, le piéton et l'automobiliste parisiens. Cf. également les débats au Conseil de Paris, tels que nous les retranscrit le Bulletin Municipal Officiel.

Autre exemple : cette flèche "Saint-Germain-des-Prés" implantée à la Bastille et qui ne vous oriente pas, comme on pourrait s'y attendre, vers la rue Saint-Antoine ou le boulevard Henri IV, mais vous envoie boulevard Bourdon, en direction de la place Mazas et du pont d'Austerlitz...

De même, nous nous limiterons à poser la question de sa qualité signalétique, que des études conçues en fonction de la théorie de la forme et de l'état des connaissances sur les processus perceptifs permettraient - a posteriori hélas ! - d'évaluer.

Il serait plus intéressant encore d'analyser les types de comportements de déplacement que cette signalisation va encourager, sur quelles modifications des relations des citadins à l'espace de la ville elle va déboucher.

Centrée sur les grands axes et quelques grands lieux ou monuments, elle semble sous-tendue par des représentations de la ville, des citadins, des voyageurs en transit, des déplacements; des rapports entre ceux-ci et celle-là telles qu'elle risque d'accentuer, la tendance dominante à l'utilisation de "tubes dans la ville", contribuant ainsi à l'accroissement de la congestion, notamment aux périodes de pointe, sur des itinéraires et surtout à des noeuds de circulation déjà à la limite de la saturation. De plus, et ceci nous semble plus grave encore, elle a toutes chances, par la linéarisation des trajets qu'elle induit et par la pauvreté abstraite et standardisée du signe qui l'exprime, d'accentuer la perte de sens de la ville pour ceux qui y travaillent ou y vivent, de couper les possibilités d'apprentissage et d'appropriation de la ville en tant qu'espace social, historique, symbolique, de faire de la ville une série de lieux spécialisés (de travail, de loisir, de consommation, d'habitat) reliés par des tubes et des flux ou, pis encore, de réduire l'appréhension et l'exploration de la ville à la recherche obsessionnelle de successions de flèches de direction. En définitive, le panneau cache la ville et, même, le monument ou le lieu qu'on cherche à atteindre. Rejoindre, par exemple, une cathédrale "à la signalisation", c'est se condamner à ne rien voir qui excède la hauteur des panneaux, jusqu'à pénétrer aveuglément, en suivant la flèche, dans le choeur de l'édifice. C'est suivre passivement un jalonnement, ce qui est quelque peu anxiogène et toujours frustrant. Ce n'est pas découvrir, apprendre et apprécier le tissu qui environne la cathédrale et dans lequel elle s'ancre. C'est s'interdire de percevoir sa place dans l'espace de la ville, de comprendre les connexions entre la zone où elle se situe et celles qui l'entourent. C'est ne plus faire de la ville qu'une série d'origines et de destinations, auquel cas le métro reste un moyen de transport à la fois plus économique, plus rapide et plus sûr...

En d'autres termes, si une ville dans laquelle le nom des rues est insuffisamment indiqué est une ville inextricable (*), il suffit que cette lacune soit comblée pour qu'elle devienne une ville intelligible et une ville qu'on peut apprendre. Or un fléchage n'est en fait pas un moyen pédagogique et sans doute même pas un moyen de dégrossissage au début de l'apprentissage.

La signalisation de direction, dans la mesure où, par définition, elle est discontinue s'accompagne toujours (même si elle est bien mise en place, ce qui est rare) d'une marge d'incertitude pour ses bénéficiaires. Mais peut-elle être "bien faite" dans un espace urbain qui est multi-dimensionnel (par opposition au caractère linéaire de la voirie de rase campagne --autoroutière surtout -- qui, elle, est parfaitement susceptible d'être fléchée) ? De toute manière, la signalisation de direction en ville ne peut que souffrir du foisonnement d'informations qui s'offrent au passant et, à un degré moindre, à l'automobiliste. A l'inverse, si, faute d'autres informations, il faut s'y conformer absolument, le fléchage à son tour détourne l'intérêt de ce foisonnement d'information, empêche de l'interpréter, d'en percevoir les diverses significations, d'en tirer des repères utilisables ultérieurement, etc. Dans la dialectique du fléchage et du foisonnement, il y a nécessairement quelque part perte d'information. Et l'on peut se demander ce qui est préférable en ville, pour la ville, pour les citadins. Une signalisation de direction à la fois superfétatoire pour celui qui y vit et s'y déplace journallement et insuffisante, à l'évidence, pour qui la traverse ou y cherche un lieu particulier, ou bien une stratégie pédagogique de conquête de l'espace de la ville par les citadins, qui viserait à enclencher un processus actif d'exploration et d'apprentissage de l'espace urbain ? Selon le parti retenu, ce n'est plus de la même ville qu'il est question.

Il serait sans doute intéressant de ce point de vue de se livrer à un travail d'enquête minutieux auprès de touristes -- voire de provinciaux ou même de banlieusards -- se déplaçant dans Paris, les uns "à la signalisation", les autres "à l'estime" en leur faisant notamment dessiner la ville et leurs déplacements à l'intérieur de celle-ci. Une telle expérience serait sans doute de celles où la réalité dépasse la fiction... Mais qui en prendrait l'initiative ?

(*) Et l'on sait que jusqu'à ce que les angles des rues parisiennes aient été pourvus au XVIIIème siècle de ces indications, même les Parisiens s'y perdaient pour peu qu'ils aient à se déplacer dans un quartier qui n'était pas le leur.

Si nous nous sommes appesantis sur cet exemple de la signalisation - avatar de la régulation sur lequel, nous le rappelions, les régulateurs eux-mêmes s'interrogent - c'est qu'elle est la partie la plus immédiatement visible, la plus spectaculaire, la plus commune à tous aussi, de la régulation.

C'est qu'elle est révélatrice des stratégies de régulation que, sous l'influence des techniciens (phénomène d'imprégnation et de colonisation idéologiques qu'on retrouve dans bien d'autres domaines de la planification et de l'aménagement des villes), les élus et les différentes instances responsables ont entérinées - même si, pour certains, c'est avec des nuances ou des réserves. La prégnance, dans l'esprit de la quasi-totalité des responsables, de ce que nous appellerons "les tubes psychosociaux" semble extrême, suffisante en tout cas pour déterminer l'acceptation - et, pour certains, l'exigence - de la création ou du renforcement de tubes urbains (ou urbanistiques...) orientés et "coordonnés". Les débats au Conseil de Paris à propos du plan de circulation sont à cet égard on ne peut plus instructifs.

Nous avons déjà cité, dans le chapitre qui précède, l'exemple du système de régulation des feux envisagé pour Paris intra-muros. Revenons-y en nous penchant, en particulier, sur le récent débat qui s'est instauré à ce sujet au Conseil Municipal.

Rappelons brièvement, pour mieux fixer les idées, ces éléments de définition du problème qu'on rencontre dans tous les rapports techniques.

Paris intra-muros est irrigué par 1200 kms de voirie, contenus à l'intérieur des 35 kms des boulevards périphériques.

900 carrefours sont équipés de feux tricolores, une partie seulement étant surveillée par la police municipale (30 après 20 h, 100 de 14 à 17 h, 130 de 17 à 20 h...).

70 % du kilométrage parcouru l'est sur 25 % de l'ensemble des voies. Les boulevards périphériques drainent la majeure partie du trafic de transit. Les périphériques et la voie Georges Pompidou, précisée M. Frédéric-Dupont devant le Conseil Municipal, représentent "20 % de la surface roulante [et] constituent un ensemble... qui supporte actuellement 40 % de la circulation parisienne".

La Préfecture de Police estime à environ 800.000 le nombre de véhicules en stationnement. Quand 12 % de ce total se déplacent, la circulation est fluide ; à 15 %, elle devient difficile ; à 17 %, la congestion serait totale.

Il n'est pas sans intérêt de noter que participent aux travaux de la Commission du plan de circulation de la municipalité parisienne des représentants de deux services techniques de l'Etat : le Service de l'Exploitation Routière et de la Sécurité (Direction des Routes et de la Circulation Routière) et le Centre d'Etudes des Transports Urbains (qui relève à la fois de l'autorité de la Direction des Routes, de celle de la Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme - Ministère de l'Equipement -, de celle de la Direction des Transports Terrestres - Secrétariat d'Etat aux Transports - et, enfin, de celle de la Direction Générale des Collectivités Locales - Ministère de l'Intérieur). C'est d'ailleurs à ces deux services que la municipalité a demandé une expertise, aux fins d'arbitrage, sur les projets de système de feux de la Direction de la Voirie et du CEGETI.

Il semble aujourd'hui, à la lecture du B.M.O., que l'on s'oriente vers une solution qui intégrerait (*) la stratégie proconisée par la Direction de la Voirie et le système d'automatisation proposé par le CEGETI, système qui, souligne M.Frédéric-Dupont, "prévoit un traitement plus affiné de l'imprévisible". Et l'orateur, en poursuivant, cite la note SERES-CETUR en lui faisant peut-être dire plus que le prudent langage administratif employé ne le permet :

... "En raison de la taille de Paris et de son image de marque [sic] nationale et internationale, le pari sur le futur que constituerait l'adoption du système informatique CEGETI ne doit pas être écarté"...

Il faut cependant souligner que la formulation et la hiérarchisation des objectifs diffèrent, à notre sens, sensiblement. Pour les services de la Ville, il s'agit, avant tout et quelles que soient les précautions de style, de faciliter l'écoulement du trafic automobile, de satisfaire la "demande" :

... "Cette action de "régulation" [par feux] se donne "pour objectif d'entretenir la fluidité des déplacements [...]. Elle passe par la diminution des temps de parcours "de l'écrasante majorité des usagers que constituent les "véhicules particuliers et les transports collectifs (**); "elle intègre l'objectif de déplacement à vitesse maximale des transports prioritaires (Pompiers et Police-Secours) [...]. L'objectif choisi est la diminution des "temps de parcours de 10 % (15 % à la pointe) sur le "réseau principal de 250 km, à demande globale inchangée"...

(*) Consensus ou compromis ? Nous n'en jugerons pas. Contentons-nous de noter que les Parisiens, leurs problèmes de déplacements, leurs relations à leur ville semblent assez absents de la réflexion du rapporteur de la 2ème Commission comme de celle des experts.

(**) Ah, ces usagers que constituent les véhicules... On nous permettra de voir là, au-delà de la maladresse de style, la manifestation d'une idéologie toujours agissante, celle de l'automobile-reine.

Quant au CEGETI, plus centré, nous semble-t-il, sur le fonctionnement de la ville, il retient pour son étude quatre objectifs :

- a) passage immédiat des véhicules prioritaires,
- b) favoriser les transports en commun (*),
- c) faciliter les livraisons,
- d) améliorer la fluidité de la circulation, en précisant :

... "Les deux premiers objectifs ont un caractère général. Le troisième est spécifique. Enfin, le dernier est à la fois un but et la résultante des actions générales et spécifiques"...

... "Cet objectif [fluidité de la circulation] présente un caractère particulier dans la mesure où il peut contribuer, s'il est atteint, à la satisfaction des objectifs a) et b), mais son énoncé doit être accompagné de sérieuses précautions. Toute tentative dans cette direction, prise hors d'un contexte général et posée sans conditions restrictives explicites, est en effet vouée à l'échec. L'adaptation des automobilistes aux conditions de circulation est telle que le risque est important de voir le nombre de voitures particulières en circulation augmenter de façon suffisante pour annihiler les progrès réalisés. Augmenter la fluidité de la circulation ne peut être une fin en soi : une amélioration de trafic doit profiter sélectivement à certaines catégories de véhicules plus qu'à d'autres. Ces raisons font que cet objectif n'est classé qu'en quatrième position" ...

La proposition est claire. Les trois premiers objectifs sont prioritaires et, quand il y a alternative, le choix doit se faire au détriment du véhicule individuel, car :

... "Du point de vue collectif, il existe des objectifs plus fondamentaux que celui de faire circuler plus vite n'importe quel usager du réseau parisien" ...

Adoption donc, en tout état de cause, de la "stratégie" élaborée par la Direction de la Voirie, qui repose explicitement sur l'idée suivante : "la régulation n'est pas l'exploitation de la voirie urbaine", ni même la partie dynamique de l'exploitation de la voirie :

(*) La réalisation du projet du maire de Paris (suivi en cela, une fois n'est pas coutume, par les groupes de l'opposition comme par ceux de la majorité - cf. B.M.O. du 03.12.77) : autoriser 60.000 propriétaires de véhicules automobiles (artisans, V.R.P., médecins et para-médicaux) à stationner, comme les véhicules de livraison, dans les couloirs réservés risquerait de remettre en cause l'actuel état d'équilibre de la circulation. Qu'on nous permette de rêver à ce scénario : que se passerait-il alors si les autobus, les taxis et autres véhicules prioritaires décidaient de ne plus emprunter ces couloirs devenus impraticables et se réinséraient tous sur les portions de chaussées banalisées ?

... "La régulation du trafic est l'ensemble des actions destinées à approprier l'état des feux de carrefour à la demande de déplacement automobile suivant certaines contraintes et selon un objectif défini" ...

Et l'on voit bien dans cette citation - qui constitue une définition de l'offre - à quel point c'est une fois encore l'offre (de voirie, de régulation, etc.) qui va déterminer la "demande" de déplacement - et non l'inverse comme une lecture rapide et optimiste aurait pu le laisser croire.

Rien d'étonnant, dans cette perspective technicienne, à ce que nous voyions réapparaître, justification princeps, le serpent de mer de la valeur du temps (*). Citons largement le document de la Direction de la Voirie, destiné en premier lieu aux élus :

... "Le gain réel apporté par la régulation du trafic est difficile à isoler. Disons simplement que, par rapport à une coordination des feux sans asservissement à la demande avec modification fixée par horloge des plans de feux, on peut avancer une valeur de 10 % pour le gain sur l'ensemble des temps de déplacement sur le réseau principal (x) soit, par an, un gain de 7 millions d'heures auquel il faudrait ajouter les améliorations annexes, difficilement quantifiables, concernant la diminution des arrêts (pollution atmosphérique, freinage, bruit de ralenti ...) et la sécurité pour laquelle on a cité des exemples de 30 % de diminution des accidents (conflits véhicules-véhicules et véhicules-piétons)" ...

Ce point de vue est développé en note de bas de page :

"(x) Le gain peut être de 30 % sur le retard total (temps d'arrêt aux feux). Or celui-ci est au moins égal au temps de circulation, puisqu'il représente de 50 à 70 % du temps total de déplacement (**). La valeur de 10 % moyen sur les temps de parcours apporté par la régulation est donc probablement conservative ; c'est néanmoins sur elle que nous avons basé tous nos calculs ultérieurs. On suppose qu'il lui correspond un gain sur le temps de parcours à la pointe de 15 %" ...

(*) Le raisonnement de la Direction de la Voirie de la Ville de Paris est directement calqué sur celui de la Direction des Routes dont nous avons analysé plus haut les présupposés et les insuffisances. Les taux de substitution monétaire employés sont d'ailleurs du même ordre de grandeur.

(**) Ce qui n'est pas sans conforter la position des conducteurs qui refusent de "se laisser arrêter", des topologistes jouant sur l'ensemble du réseau de voirie, bref de tous les utilisateurs d'"itinéraires parasites" que dénoncent les techniciens du trafic. Nous y reviendrons dans les pages suivantes.

La Direction de la Voirie conclut ainsi son introduction :

... "La rentabilité immédiate (*) d'un projet qui coûte
"100 MF pour un gain de 10 % en temps est donc d'environ
"250 à 300 %" ...

rentabilité qui est démontrée dans une note de bas de page où il est dit :

"(*) Si l'on suppose que 50 % du trafic s'écoule sur
"le réseau principal à feux (périphérique exclu), c'est
"plus de 1,5 milliard de km qui y sont parcourus annuel-
"lement. La vitesse moyenne étant approximativement de
"20 km/h, ceci correspond à un temps cumulé de 70 mil-
"lions d'heures pour l'ensemble des déplacements sur le
"réseau principal intra-muros. En introduisant le coût
"collectif du temps, la valeur annuelle globale de ce
"temps est égale à 2200 millions de francs. Chaque pour-
"cent gagné correspond ainsi à la somme annuelle de
"22 MF"....

Nous voyons apparaître ici un autre maître-mot sur lequel les tech-
niciens semblent tous se rejoindre, celui de réseau principal (*).
La notion n'a rien de choquant, on la retrouve dans les résultats
des quelques recherches consacrées à l'espace parisien, dont celle
de J. Pailhous et la nôtre. Mais la façon dont en traitent les
techniciens nous semble lourde de conséquences pour une régulation
qui ne serait plus que de trafic, mais bien des déplacements. La
Direction de la Voirie y insiste :

... "Une seconde constante de l'analyse des déplacements
"urbains est qu'ils se produisent sur un faible nombre
"d'axes" ...

La conclusion qui va en être tirée par les techniciens et acceptée
par la majorité des élus est que la régulation (du trafic s'entend)
doit se concentrer exclusivement ou presque sur le réseau prin-
cipal (axes principaux et points critiques). Les deux projets con-
currents proposent en effet l'un et l'autre des "systèmes" de ré-
gulation d'axe.

(*) Encore qu'il y ait quelques divergences sur ce point entre la Direction de la Voirie et la Préfecture de Police et qu'il semble que le réseau principal proposé par le CEGETI soit plus cohérent (globalement et en détail) et repose sur une connaissance plus fine du tissu parisien.

Et corrélativement l'unanimité va se faire entre techniciens sur la notion d'"itinéraires parasites", pour flétrir une utilisation de la voirie secondaire (les voies de "desserte locale") par une circulation de transit qui importunerait les riverains, empêcherait les livraisons, provoquerait des saturations aux points de jonction avec le réseau principal, ralentirait le trafic sur ce dernier (du fait des "abus de priorité à droite"), etc. L'une des solutions avancées va donc être de "pénaliser ces itinéraires parasites" et ceux qui les pratiquent.

Le point de vue des régulateurs actifs nous est apparu plus nuancé. S'ils ne sont pas partisans de "traiter" le réseau secondaire, ce n'est pas seulement pour des raisons qui tiennent au manque de moyens (*). Le réseau secondaire, pour eux, est un réseau de sécurité, qui leur garantit de pouvoir faire passer (**) les véhicules prioritaires de secours. Ne se faisant guère d'illusions sur les aptitudes topologiques de l'écrasante majorité des conducteurs, ils répugneraient fortement à orienter ceux-ci hors des grands axes et des tubes balisés, "tenus", etc. Cependant, ils restent partisans de laisser "les gens qui connaissent Paris et cette voirie secondaire" continuer à l'emprunter (***).

Quoi qu'il en soit, on sait que le succès des régulations d'axe est loin d'être assuré. Ceci est vrai des opérations en rase campagne comme de celles où l'on se propose de réguler les accès à Paris (opérations "corridor"). La débauche d'informatique qu'on nous propose ne saurait - c'est en tout cas un point de vue où nous ne faisons que rejoindre certains experts - pallier le fait qu'on n'a pas pris jusqu'ici en compte le réseau de voirie (voies principales et secondaires) comme un ensemble. Quand bien même on se serait préoccupé de le concevoir ainsi, rien ne permet de penser qu'on dispose des moyens nécessaires et suffisants pour en traiter comme d'un ensemble. Ceci rejoint l'impossibilité dans laquelle on se trouve de concevoir un plan de circulation global pour Paris.

Il nous semble qu'il faille pousser plus loin la réflexion. Aussi souhaiterions-nous poser cette question : le réseau secondaire ne constituerait-il pas, au delà des seuls problèmes de trafic aux heures de pointe, une soupape de sécurité pour le fonctionnement d'ensemble du système circulatoire ?

-
- (*) Sur cette voirie, les interventions, difficilement automatisables, resteraient sans doute du ressort du "personnel en tenue". Or les effectifs des compagnies de circulation n'ont pratiquement pas augmenté depuis l'avant-guerre.
- (**) Comme nous le déclarait récemment un responsable de l'exploitation de la route, "exploiter, c'est faire passer"...
- (***) Notons, non sans un certain amusement complice, que ces topologistes que sont les régulateurs actifs semblent bien utiliser systématiquement, pour leurs déplacements privés, le réseau secondaire...

Question faussement naïve, dans la mesure où les techniciens auraient beau jeu, comptages et simulations en mains (*), de nous montrer que cette proposition est mythique et nuirait à l'intérêt collectif (mesuré, bien sûr, en heures perdues immédiatement transformées, sur une base dont il reste à montrer la validité, en gains financiers pour la collectivité ; cf. supra).

Aussi n'est-ce pas en ce sens que nous parlons de soupape de sécurité et d'intérêt collectif. La question qui se cache sous ce qu'on vient de lire est qualitative et d'une autre nature : que peut, que doit viser la fonction de régulation de la circulation en ville : améliorer l'écoulement du trafic ? créer une "normalisation" des comportements automobiles ? faciliter le fonctionnement de la ville ? favoriser le plaisir à vivre en ville ? renforcer le contrôle social ?...

Ce n'est pas de solutions techniques qu'on peut attendre des réponses à cette question socio-politique. Ce dont il s'agit en effet c'est, sinon d'un "choix de société", du moins du choix d'un mode de fonctionnement de la ville, du choix de modes de vie en ville.

Il est en effet possible aujourd'hui de mettre en question l'automobile-reine sans qu'on crie à la lèse-majesté. Dans leurs prises de position publiques, la plupart des responsables politiques, locaux ou nationaux, s'accordent à reconnaître qu'il s'agit d'adapter l'automobile à la ville et non plus, comme il y a encore quelques années, la ville à l'automobile. On a également vu, dans les premières pages de ce rapport, comment les automobilistes eux-mêmes mettaient en cause la suprématie de l'automobile. Certes, c'est bien de déclarations d'intention qu'il s'agit et on relève bien des hiatus entre ces prises de position verbales et les pratiques, tant publiques que privées. Il n'en reste pas moins que, sur le plan idéologique, une évolution des mentalités a commencé à s'amorcer et c'est là un fait culturel qu'il convient de prendre en compte dans la mesure où il passe déjà dans des pratiques (comportement de déplacement multimodaux).

De surcroît, la situation économique et l'évolution des conditions de travail elle-même poussent dans le même sens. A notre époque de ralentissement de la croissance économique, tant le chômage que l'étalement des horaires amènent bon nombre de citoyens à modifier - par choix ou par nécessité - leurs façons de vivre et à user différemment de la ville (et de ses transports). La découverte de ces nouvelles façons d'utiliser la ville, de vivre en ville permet,

(*) Mais est-ce si sûr ? De quelles données chiffrées et de quelles analyses fines dispose-t-on réellement sur la circulation sur réseau secondaire ?

entre autres, d'échapper à l'aliénation des comportements de déplacement fonctionnalistes.

Peut-être n'est-ce là encore qu'une tendance émergente, mais point n'est besoin de prospective hardie pour soutenir qu'elle a fort peu de chances de se renverser dans les années qui viennent. L'état d'équilibre (au sens lewinien d'équilibre quasi-stationnaire) de notre société dans ses relations à l'automobile a été remis en cause et l'on sait qu'un nouvel état d'équilibre, quel qu'il soit, n'est jamais simple retour à l'équilibre antérieur.

Ces réflexions générales ne sont pas sans incidences pour notre propos : la saturation des infrastructures, elle aussi, a quelque chance de se ralentir (*). Il est donc possible - et, à notre sens, nécessaire - de s'interroger aujourd'hui sur le bien-fondé et sur la pertinence de mesures élaborées en période et sous la pression d'une croissance tous azimuts, de décisions qui ne sont rien d'autre qu'une poursuite des tendances lourdes qui ont marqué les politiques des transports urbains dans une période caractérisée, de façon globale, par un fort taux d'expansion et, plus particulièrement - pour ce qui nous intéresse ici - par le primat de l'automobile.

Cet ensemble de questions mérite qu'on s'y arrête. (et exigerait que l'on investisse suffisamment dans la recherche pour être en mesure d'y répondre plus complètement). En effet, nous y avons insisté à plusieurs reprises, les régulateurs de trafic (et, en amont, les concepteurs et constructeurs d'infrastructures) ne produisent pas seulement des objets techniques ou satisfaisant, sectoriellement, une "fonction urbaine" parmi d'autres. Ils ne réalisent pas seulement une structuration et un codage fonctionnels d'un réseau de voirie, ils procèdent aussi, nous pensons l'avoir montré, à un codage culturel, politique et symbolique, de l'espace de la ville en tant qu'espace social. Ils créent, sans pouvoir la maîtriser, une véritable culture et une pratique des déplacements.

(*) Ce qui, au demeurant, rendra peut-être possible de reprendre l'examen des hypothèses d'une synergie des micro-décisions individuelles dans l'évitement du blocage de la circulation que nous n'avons pu éprouver dans la présente recherche.

Aussi les "progrès techniques", les "automatismes" et l'"informatisation" qu'on nous prépare ont-elles peu de chances, à elles seules, d'assurer un état d'équilibre satisfaisant pour la collectivité comme pour les individus.

Mais, nous rétorquera-t-on, on n'arrête pas le progrès... Et que sont les objections des tenants de ces sciences molles que sont les sciences de l'homme face au consensus qui se dégage entre décideurs techniques et politiques sur la nécessité et l'intérêt d'un processus de renforcement et de sophistication technologiques ?

Consensus ? Voire... Nous avons déjà évoqué plus haut la "colonisation idéologique" dans laquelle les techniciens sont passés maîtres. Mais cette imprégnation idéologique n'est pas à sens unique. La citation que nous avons faite plus haut (cf. p.219) de la note CETUR-SERES le montre bien, où les experts techniciens argumentent à partir de l'"image de marque nationale et internationale" de Paris (*), thème repris aux politiques et nourri par une étude d'image de Paris effectuée récemment par l'une des plus prestigieuses agences parisiennes de publicité "à service complet". Là aussi, un phénomène auto-amplificateur que nous qualifierions volontiers d'auto-intoxication (**) s'est mis en place...

Consensus des élus, des techniciens, des exploitants, des régulateurs ? Rien n'est moins sûr. Prenons en exemple le cas des régulateurs actifs. Nous avons noté dans le corps de ce texte que, même s'ils sont convaincus que cela ne saurait suffire, les régulateurs actifs sont tous peu ou prou partisans d'un développement de l'automatisation (ce terme recouvrant d'ailleurs dans les propos un large spectre de significations) en matière de régulation du trafic.

L'accord est le plus net pour tout ce qui touche au recueil de données pour les études "en différé" (***), dont tous pensent qu'elles sont utiles, moins peut-être pour l'évaluation d'opérations que pour la préparation des actions à venir.

De même pour ce qui touche à l'aide que peut apporter l'"automatisation" (la "cybernétisation", la "sophistication", dira-t-on aussi) aux interventions actives de régulation. Il y a à cela, entre autres, des raisons historiques : à la régulation "au bâton" et à la première salle de commandement et d'information de la police municipale

-
- (*) Ah! Quand les techniciens se piquent de parler le langage du "marketing"...
- (**) La référence constante à "ce qui se fait sur le plan international" est une autre manifestation de ces phénomènes en quelque sorte de "mode".
- (***) Qui ne relèvent pas, notons-le, de leur responsabilité. Concession faite aux hommes d'étude ? Respect des processus en amont de l'action de régulation stricto sensu ?

("une table, quelques fonctionnaires et un plan de Paris"...) a succédé l'ère des voitures-pie et des liaisons radio, elles-mêmes complétées par les patrouilles motocyclistes et les "mouettes" (vélomoteurs en liaison radio), la surveillance par caméras de télévision, etc. L'extension de la salle de commandement, l'accroissement des moyens de surveillance télévisuels et des liaisons radio, l'installation envisagée de terminaux d'ordinateurs dans les voitures de patrouille, etc., tout ceci - conforté de surcroît par l'idéologie du progrès technique - va dans le même sens.

Mais, mis à part les réserves exprimées quant à la capacité de tels "systèmes" à réguler la circulation (entendue alors comme phénomène d'ensemble), des réticences subsistent chez les régulateurs, qui vont plus loin que le traditionnel conflit homme-machine. La question n'est pas seulement de savoir si celle-ci supplantera celui-là, mais aussi - sinon surtout - des conflits de pouvoir entre organisations concourant à la régulation du trafic. Conflits plus ou moins larvés, à bas bruit, comme ceux qu'on a vu poindre pour la définition des compétences territoriales (par exemple, à propos des responsabilités de la régulation sur les boulevards périphériques), lors de la mise en place des "opérations-corridor" ou encore à propos de l'installation d'un Centre Régional d'Information et de Circulation Routières pour la région parisienne. Conflits entre départements ministériels, conflits entre services de la Ville et services de l'Etat, conflits entre services centraux, régionaux et locaux au sein d'un même ministère, etc.

D'autres réticences se font jour, qui dépassent ces enjeux de pouvoir. Elles apparaissent le plus clairement chez ceux des régulateurs qui reconnaissent leurs difficultés à comprendre les comportements des conducteurs. Encore ne se préoccupent-ils le plus souvent que des comportements de circulation sans les insérer pour autant - et comment le feraient-ils ? - dans l'ensemble des comportements qui constituent la vie en ville et auxquels renvoient nécessairement les comportements de déplacement. Les cas ne sont d'ailleurs pas rares où le citadin n'est appréhendé que comme "usager de la voirie", comme composant des flux de trafic.

Or, c'est tout cet ensemble que ne prennent pas en compte les "systèmes techniques" de régulation de trafic dont l'adoption est à l'ordre du jour, pas plus qu'ils ne prennent en compte l'espace de la ville et la voirie qui l'irrigue comme un ensemble.

Sous l'appellation "systèmes", qui se présente comme intégratrice, ce ne sont en fait que des sous-systèmes techniques qu'on nous propose. Fondés sur des innovations technologiques et sur le développement de sous-ensembles permettant une utilisation de ces innovations dans le domaine de la régulation du trafic, ils font l'impasse sur ce que nous appellerons les dimensions socio-politiques des problèmes qu'ils entendent traiter :

- impasse sur les facteurs de nature psychosociale qui jouent un rôle déterminant dans la structuration des comportements de déplacement ;
- impasse sur les aspects économiques, toujours réduits à la seule "valeur du temps" ;
- impasse sur les utilisations possibles des techniques spécifiques de régulation de trafic à des fins plus globales de régulation et de contrôle social ;
- impasse sur l'intégration de ces techniques dans les politiques globales d'aménagement de la ville, du cadre et des conditions de vie des citadins.

De surcroît, ces sous-systèmes, on l'a vu, s'appliqueront préférentiellement - sinon exclusivement - aux grands axes, n'intégrant que les portions avoisinantes du tissu urbain influant directement sur l'écoulement des flux dans ces tubes principaux.

Ceci n'est pas sans faire penser à ce qui s'est produit dans le domaine routier et autoroutier. Dans la dernière décennie, on a privilégié le développement des axes autoroutiers au détriment du réseau ordinaire, l'Etat allant jusqu'à se désengager sensiblement du fonctionnement des routes nationales. On a, par cette action sélective sur l'offre de voirie, structuré très fortement la demande. Aujourd'hui, le réseau autoroutier français (les caractéristiques des autoroutes françaises, rappelons-le, les situent au minimum des "normes" internationales) s'avère incapable de "satisfaire la demande" lors des périodes dites de grande migration : week-ends, vacances, etc. Sur certaines autoroutes même, les difficultés sont quasiment permanentes.

Devant cet état de fait - et sans qu'on s'interroge réellement sur les politiques qui y ont mené - que fait-on aujourd'hui ? D'une part, on se préoccupe de réguler (d'étaler) départs et retours, de réguler (de restreindre) l'accès aux autoroutes, le tout avec des succès divers. D'autre part, on redécouvre la voirie ordinaire, qu'on se met à infester, par exemple, d'itinéraires-bis. On assiste à une véritable inflation, à une recherche frénétique de nouvelles centaines, de nouveaux milliers de kilomètres d'itinéraires-bis. Bientôt, sans qu'on ait égard aux caractéristiques des routes nationales (et départementales) et à ce qu'elles autorisent, on aura, de la majeure partie de la voirie dite ordinaire, fait des itinéraires à priorité. Point n'est besoin d'être Cassandre pour pronostiquer que, dans le domaine de la circulation comme dans ceux de l'économie, ce n'est pas de l'inflation qu'on peut attendre des solutions à la crise.

Appliquer le même genre d'analyse à la circulation en ville ne serait pas seulement se livrer aux joies de la provocation intellectuelle. Le jour n'est peut-être pas si éloigné où les responsables de la régulation du trafic seront amenés à redécouvrir la voirie secondaire et, plus largement, la ville comme réalité globale et comme espace de relations. Mais que sera-t-il advenu, entre temps, des citoyens, de leurs difficultés de déplacements et de la ville elle-même ?

sources consultées

- BACHELARD, G. L'intuition de l'instant. Paris : Gonthier, 1932
- BACHELARD, G. La dialectique de la durée. Paris: Presses Universitaires de France, 1950
- BALLU, B., BRACHON, A., FICHELET, R., LE BOULANGER, H., MACHU, C., MAY, N. Eléments de méthodologie pour une prévision des déplacements de personnes en milieu urbain. Paris : Délégation Générale à la Recherche Scientifique et Technique, 1973
- BERLYNE, D.E. "Les équivalences psychologiques et les notions quantitatives", in : Théorie du comportement et opérations. Paris : Presses Universitaires de France, 1960
- BISSERET, A. "Mémoire opérationnelle et structure du travail". Bulletin de Psychologie, 1970, n° 1
- BOLTANSKI, L. "Les usages sociaux de l'automobile". Actes de la Recherche, 1975
- BRUNNER, J. Le dramaturge. Paris : Presses de la Cité, 1977
- CASSIRER, E. La philosophie des formes symboliques. Paris:: Editions de Minuit, 1972
- CLAPAREDE, E. "L'orientation lointaine", in : DUMAS, G. (éd.). Nouveau traité de psychologie. Paris : Alcan, 1936
- COHEN, J., COOPER, P. "Durée, longueur et vitesse apparentes d'un voyage". Année Psychologique, 1963, n° 1
- COHEN, J., ONO, A., SKELLY, G.B. "Interrelations between judgments made by drivers, of the duration, distance and speed of their journeys". Operational Research Quarterly, 1966
- DANSEL, M. Nos frères les rats : leur histoire, leurs légendes, leurs mystères et l'art de les aimer. Paris : Fayard, 1977
- DAVID, Y. "Communiquer avec les conducteurs". Transport, Environnement, Circulation, novembre 1973
- DAVID, Y., et al. Propositions pour un programme de recherches à moyen terme dans le domaine de l'exploitation routière. Paris : Institut de Recherche des Transports, 1977
- DELACROIX, H. "Les souvenirs : I - La conscience du temps", in : DUMAS, G. (éd.). Nouveau traité de psychologie. Paris : Alcan, 1936
- DEUTSCH, M. "Field theory in social psychology", in : LINDZEY, G., ARONSON, E. (eds). The handbook of social psychology. Reading, Mass. : Addison-Wesley, 2ème édition, 1969

- DREYFUS, J. La ville disciplinaire - Essai sur l'urbanisme. Paris : Editions Galilée, 1976
- DUMAS, G. (éd.). Nouveau traité de psychologie. Paris : Alcan, 1936
- DUPUY, J.-P., ROBERT, J. La trahison de l'opulence. Paris : Presses Universitaires de France, 1976
- ENGLISH, H.B., ENGLISH, Ava C. A comprehensive dictionary of psychological and psychoanalytical terms, New York, N.Y., 1958
- FAURE, H. Hallucinations et réalité perceptive. Paris : Presses Universitaires de France, 1965
- FERRY, J. "La question des transports chez les Maramouts - Etude sociale", in : Ethnologie des Maramouts. Paris : Cymbalum Pataphysicum, CIV/1976 v.
- FICHELET, M., FICHELET, R. Les comportements de conduite automobile. Paris : Dynamar, 1966
- FICHELET, M., FICHELET, R., MAY, N. Pour une approche écologique de l'utilisation des moyens de transport. Paris : Délégation Générale à la Recherche Scientifique et Technique/Ministère de l'Equipement, 1969-70
- FICHELET, R., SAUERWEIN, J. La détermination d'une politique locale de transports. Paris : Commissariat Général du Plan/Institut de Recherche des Transports, 1972-73
- FICHELET, M., FICHELET, R. Système de transports en région parisienne. Paris : Régie Autonome des Transports Parisiens, 1974
- FICHELET, R. Système des déplacements et régulation. Paris : A.T.P. Socio-économie des Transports, 1975
- FICHELET, R. Approche psychosociologique des problèmes urbains : sur quelques concepts méthodologiques. Paris : Ministère de l'Equipement, 1976
- FICHELET, R., POGGI, D. "Comportements de déplacement et régulation de la circulation". Vie Urbaine, 1976
- FRAISSE, P. Psychologie du temps. Paris : Presses Universitaires de France, 2ème édition, 1967
- FRASER, J.T. (ed.). The voices of time. New York, N.Y. : Braziller, 1966
- FRENCH, D. "The relationships of anthropology to studies in perception and cognition", in : KOCH, S. (ed.). Psychology : a study of a science. New York, N.Y. : Mc Graw Hill, 1963
- FRENCH, T.M. The integration of behavior. Chicago, Ill. : Chicago University Press, 1954

GENDARMERIE NATIONALE. Le service de la gendarmerie - Missions de police de la route : exécution des missions. Paris, s.d.

GUILLEMIN, C. Le prix de la route - Essai de tarification publique. Paris : Economica, 1976

HARMELLE, C., QUEROUILLE, O. Recherche exploratoire sur la signification sociale de l'accident. Paris : A.T.P. Socio-économie des Transports, 1976

HERSCH, Jeanne, POIRIER, R. (éds). Entretiens sur le temps. Paris : Mouton, 1967

HILLAIRET, J. Dictionnaire historique des rues de Paris. Paris : Editions de Minuit, 1963

HOYOS, C.G. (éd.). Psychologie de la circulation routière. Paris : Presses Universitaires de France, 1968

IBUSZA, B. L'éclairage public et la signalisation, éléments majeurs de l'aménagement de l'espace. Paris : Fréal, 1972

INTERIEUR (Ministère de l'). Règlement des Compagnies Républicaines de Sécurité - Notice sur la technique de police routière. Paris, s.d.

JAEGLE, P. Essai sur l'espace et le temps. Paris : Editions Sociales, 1976

KLUCKHOHN, C. "Culture and behavior", in : GARDNER, L. (ed.). Handbook of social psychology. Cambridge, Mass.; Addison-Wesley, 1ère édition, 1954

KNAPP, B.G., PETERS, J.I., GORDON, D.A. Human factors review of traffic control and diversion projects. Springfield, Va. : National Technical Information Service, 1973

LEBRUN, M. Autoroute. Paris : Lattès, 1977

LEYGUE, F. La circulation des véhicules sur autoroute. Paris : Service des Etudes et Recherches de la Circulation Routière, 1964

LEWIN, K. Principles of topological psychology. New York/London : Mc Graw Hill, 1936

LYNCH, K. L'image de la cité. Paris : Dunod, 1969

MERLEAU-PONTY, M. Phénoménologie de la perception. Paris : Presses Universitaires de France, 1945

MICHAUT, G. Evaluation des besoins en communication. Paris : Organisme de Sécurité Routière, s.d.

MONSEUR, M. Perception de la signalisation. Paris : Organisme National de Sécurité Routière, 1975

- MUNGOLY, R. Policier de la route. Paris : Editions France-Empire, 1972
- OLERON, G. "Influence de la structuration des données sur la mémoire à court et à moyen terme". Année Psychologique, 1968
- ONO, A. "Etude expérimentale des interrelations entre temps, distance et vitesse subjectifs". Journal de Psychologie Normale et Pathologique, 1975, n° 3
- PAILHOUS, J. La représentation de l'espace urbain. Paris : Presses Universitaires de France, 1970
- PAILHOUS, J. "Influence de l'ordre de présentation des données sur la constitution de l'image spatiale : une étude sur l'espace urbain". Travail Humain, 1971, n° 1-2 / 1972, n° 1
- PARSONS, T., SHILS, E.A. (eds). Toward a general theory of action. Cambridge, Mass. : Harvard University Press, 1952
- PIAGET, J. La psychologie de l'intelligence. Paris : A. Colin, 1947
- PIAGET, J., INHELDER, B. La représentation de l'espace chez l'enfant. Paris : Presses Universitaires de France, 1947
- PIAGET, J., INHELDER, B. Mémoire et intelligence. Paris : Presses Universitaires de France, 1968
- PIERON, H. (éd.). Vocabulaire de la psychologie. Paris : Presses Universitaires de France, 1951
- POROT, A. Manuel alphabétique de psychiatrie. Paris : Presses Universitaires de France, 1952
- REUHLIN, M. "Expérimentation hors du laboratoire". Psychologie Française, 1976, n° 4
- ROUSSEAU, L. Code Rousseau. Les Sables d'Olonne, s.d.
- ROUTES (Direction des). Calculs de rentabilité appliqués aux investissements routiers - Modifications apportées à la circulaire du 20 janvier 1970. Paris : Ministère de l'Équipement, novembre 1974
- ROY, B., BLANCHER, M., BOULVIN, Y., GODARD, X., JACQUET-LAGREZE, E. Elaboration de critères permettant une intégration des divers aspects liés au temps dans l'aide à la décision en matière de transports. Paris : A.T.P. Socio-économie des Transports, 1975
- SETRA. Opération expérimentale R.N. 1 - Projet. Bagneux : Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes, juin 1977
- SFEZ, L. "La méthode du surcode : application aux décisions R.E.R. et aérotrain". Année Sociologique, 1974

STOURDZÉ, Y. "O.L.N.I. : Objet Local Non Identifié", in : SFEZ, L. (éd.). L'objet local. Paris : Union Générale d'Editions (10 x 18), 1977

TOLMAN, E.C. "Cognitive maps in rats and men". Psychological Review, 1948

TROWBRIDGE, C.C. "On fundamental methods of orientation and imaginary maps". Science, 1913, n° 990

VILLANNEAU, A. "Les polices et la police de la circulation dans l'exploitation routière". Conférence à l'Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat, 1976

VILLE DE PARIS (Direction de la Voirie). Une politique de régulation pour la ville. Paris, décembre 1976

WOODWORTH, R.S. Psychologie expérimentale. Paris : Presses Universitaires de France, 1949

... "Les déplacements en milieu urbain". Liaisons (revue d'information et de relations publiques éditée par la Préfecture de Police), 1976, n° 228

... "La raison avant Freud : compte-rendu de la 'Philosophie des formes symboliques' de Cassirer". Scilicet, 1976, n° 6-7

... "Plan de circulation - Prise en considération du dossier pluriannuel relatif à l'organisation de la régulation du trafic". Bulletin Municipal Officiel, 18 juillet 1977 (séance du 23 juin 1977), 235-243

... "Débat sur le stationnement des artisans". Bulletin Municipal Officiel, 3 décembre 1977 (séance du 7 novembre 1977), 571-573

annexes

RÉPUBLIQUE



FRANÇAISE

LIBERTÉ — ÉGALITÉ — FRATERNITÉ

BULLETIN MUNICIPAL OFFICIEL

de la Ville de Paris

DÉBATS DU CONSEIL DE PARIS

Le numéro : 0,60 F. - Abonnement : un an, 86 F. Les abonnements partent des 1^{er} et 16 de chaque mois. Envoyer le montant net par mandat-carte, chèque ou chèque postal à l'ordre de M. le Régisseur de la Caisse intérieure, Hôtel de Ville, 75106 Paris RP (C.C.P. 9087-95 Paris). Adresser toutes les communications, annonces, demandes d'abonnement au *Bulletin municipal officiel*, à l'Hôtel de Ville. Pour les réclamations, changements d'adresse et renouvellements, joindre la dernière bande imprimée du journal. Pour les changements d'adresse, ajouter 1,60 F. L'abonnement donne droit à l'envoi des fascicules des délibérations de l'Assemblée.

Commission paritaire n° 25821

ISSN 0151-8275

CONSEIL MUNICIPAL

Séance du lundi 7 novembre 1977

4. — Communication de M. Gabriel Kasperit sur les possibilités de stationnement des artisans.

M. le Maire de Paris. — Nous abordons maintenant l'ordre du jour de cette séance en tête duquel figurent diverses communications.

Nous commencerons par celle concernant les possibilités de stationnement des artisans car M. le Préfet de police, dont la présence est nécessaire pour ce sujet, se trouve appelé à l'extérieur avant la fin de la matinée par une obligation.

Monsieur Kaspereit, vous avez la parole.

M. Gabriel Kaspereit, adjoint. — Monsieur le Maire, la question vous a été posée récemment de savoir quelle était l'activité des commissions de concertation extra-municipales. Or le sujet dont je vais vous entretenir représente déjà un premier résultat acquis dans le domaine de leur compétence et qui intéressera nos collègues : il s'agit d'un problème qui a été soulevé lors de la première réunion de la Commission extra-municipale de l'artisanat, celui du stationnement des véhicules des artisans se rendant chez des particuliers, chez des commerçants ou dans des bureaux pour effectuer les réparations indispensables, voire les petites installations qui sont également nécessaires.

Or il est apparu que ces voitures, étant amenées à stationner dans des lieux réglementés et même interdits, faisaient l'objet de contraventions, dont l'accumulation au fil des mois représentait pour les entreprises en cause des sommes considérables et préjudiciables à leur activité.

Une solution a donc été recherchée au sein de la Commission extramunicipale de l'artisanat et je veux signaler à l'Assemblée que nous avons trouvé auprès de M. le Préfet de police et de ses services, non seulement une compréhension mais une coopération à laquelle nous devons rendre hommage, car il est certain que nous nous engageons en l'espèce dans une voie qui n'est pas exactement conforme à la politique suivie par la Préfecture de police depuis au moins dix ans. Cependant, M. le Préfet de police a compris l'importance de cette affaire, et je le répète, nous a apporté plus que son aide. Je tiens à l'en remercier publiquement. (*Applaudissements sur les bancs des groupes « Union pour Paris », « Paris-Renouveau » et « Centriste - Libertés de Paris ».*)

Ceci étant, nous sommes arrivés à la solution suivante : en ce qui concerne les véhicules d'artisans dont je parlais tout à l'heure la Préfecture de police va délivrer un « macaron » auquel seront attachés les avantages que je vais exposer : les voitures qui en seront munies pourront s'arrêter dans les couloirs d'autobus jusqu'à 13 heures, comme les véhicules de livraison sans exagération toutefois car des excès en ce domaine risqueraient de compromettre gravement la circulation.

Dans la zone à stationnement payant il sera possible de réalimenter les paremètres au-delà des heures d'utilisation.

Ce macaron ouvrira aussi l'accès aux zones de livraison existantes.

En outre, et en raison du fait que ces véhicules d'artisans peuvent être amenés à stationner dans des rues résidentielles où il n'y a pas de zones de livraison, la Direction de la Voirie va créer progressivement dans ces voies des zones dites professionnelles. Dans les secteurs de Paris où il n'y a pas de stationnement payant — et où le stationnement est d'ailleurs encore plus difficile — de telles zones de stationnement professionnel seront également créées qui permettront aux artisans de garer leur véhicule.

Voilà en résumé, Monsieur le Maire, la situation telle qu'elle va se présenter maintenant.

Elle exigera, bien sûr, de la part des artisans, une véritable autodiscipline pour qu'il n'y ait pas d'excès, et empêcher que des stationnements durent des journées entières, voire plusieurs jours. Et il est convenu, avec la Commission extra-municipale de l'artisanat et avec M. le Préfet de police, que nous nous livrerons dans quelques mois à un examen des résultats obtenus, de façon à savoir si l'on doit par exemple assouplir telle disposition ou restreindre le cas échéant telle autre. Bref, nous tirerons de l'étude de la situation les conclusions nécessaires pour poursuivre cette politique, dans l'intérêt de l'activité économique de notre capitale. (*Applaudissements sur les bancs des groupes « Union pour Paris », « Paris-Renouveau » et « Centriste - Libertés de Paris ».*)

M. le Maire de Paris. — Avant de donner la parole à M. Meillat, qui s'est inscrit pour intervenir sur ce sujet, je voudrais présenter certaines observations. Je tiens tout d'abord à exprimer ma satisfaction quant à la façon très sérieuse dont la Commission extra-municipale compétente, sous la présidence de M. Kaspereit, a travaillé : elle est arrivée là à un résultat concret, et qui me paraît incontestablement répondre aux besoins dans ce domaine de certaines catégories de travailleurs qui sont dans l'obligation de faire stationner leur véhicule, quels que

soient les inconvénients que cela peut comporter au niveau de l'ensemble de la circulation.

Il faut naturellement assurer, avec beaucoup de vigilance, cela va de soi, le contrôle nécessaire pour éviter tous excès mais la possibilité de stationnement est pour certains artisans un élément indissoluble de leur capacité de travail. Si on ne la leur reconnaît pas, l'exercice de leur profession se heurte à des obstacles constants. On le voit bien, d'ailleurs, car souvent, lorsqu'on a besoin d'un artisan, il ne vient pas car il sait très bien qu'il ne pourra pas stationner, et ne peut porter sur de longues distances les outils souvent lourds ou encombrants nécessaires à l'exécution de la réparation demandée.

Je tiens, d'autre part, à souligner que je souscris entièrement aux remerciements qu'a adressés M. Kaspereit à M. le Préfet de police et à ses services, notamment en ce qui concerne M. le Directeur de la Circulation des transports et du commerce, qui malgré les inconvénients indiscutables que représente une telle mesure pour ceux qui ont la responsabilité de la fluidité de la circulation, ont bien voulu accepter de s'associer très complètement à cette réforme et de proposer par ailleurs les solutions qui finalement ont été adoptées. Je ne veux pas manquer de leur en exprimer ma reconnaissance.

Ma troisième observation concerne une extension de ce régime qui doit être faite, à mon sens, — et je le demande à M. le Préfet de police — à une autre catégorie de travailleurs pour laquelle elle est également indispensable, à condition d'être aussi, de façon très vigilante, contrôlée : il s'agit de ceux des représentants qui ont à transporter des collections lourdes et ne peuvent pas, ainsi qu'on vient de l'indiquer pour les artisans, s'acquitter de leur tâche sans bénéficier d'une possibilité exceptionnelle de stationner.

Il y aurait donc en fait, et je dirai un peu en dérogation avec la réglementation de droit commun, des exceptions en faveur de trois catégories de personnes :

— d'une part, les médecins et le personnel paramédical qui, à la suite des mesures prises par M. le Préfet de police, bénéficient maintenant, dans des conditions qui vont d'ailleurs se normaliser et s'améliorer, de facilités en la matière,

— d'autre part, les artisans, avec un macaron spécial, qui font l'objet de la réforme dont M. Kaspereit vient de nous entretenir,

— et enfin, les représentants, dans des conditions dont le détail sera arrêté conformément aux souhaits qui seront exprimés par la direction compétente de la Préfecture de police, que j'en remercie par avance.

Il va de soi qu'il ne saurait être en aucun cas question, je le dis tout de suite pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté sur ce point, de retenir d'autres catégories de bénéficiaires quelles que soient les justifications invoquées, car nous avons analysé ce dossier tout à fait en détail et nous avons pris à cet égard nos responsabilités. Il nous est apparu que ces mesures ne pouvaient être étendues à aucune autre catégorie professionnelle.

Monsieur Meillat, vous avez la parole.

M. Henri Meillat. — Je voudrais, au sujet de cette proposition, souligner l'accord du groupe communiste, d'autant plus qu'à plusieurs reprises nous avons fait des suggestions semblables afin de faciliter le stationnement des véhicules des artisans et d'autres catégories de travailleurs qui, pour les besoins de leurs activités dans la capitale, sont amenés à stationner parfois dans des conditions difficiles.

Malheureusement, je dois le dire, la majorité et le Préfet de police s'étaient à plusieurs reprises opposés à la solution que nous préconisions.

Aujourd'hui, je vois qu'à la fois la majorité et le Préfet de police en tiennent compte. C'est une situation nouvelle.

M. le Maire de Paris. — Je suis heureux que le groupe communiste s'associe à cette réforme. C'est peut-être un premier pas vers le compromis historique... (*Rires sur les bancs des groupes « Union pour Paris », « Paris-Renouveau » et « Centriste - Libertés de Paris ».*)

La parole est à M. Sarre.

M. Georges Sarre. — Je voudrais intervenir sur deux points. Vous avez d'ailleurs, Monsieur le Maire, répondu par avance sur l'un d'entre eux puisque vous avez indiqué que

les avantages accordés à certaines catégories professionnelles ne seraient pas étendus à d'autres.

En effet, s'il est tout à fait juste et logique que ceux qui travaillent ne soient pas pénalisés par les inconvénients de la circulation et de la vie moderne, il nous semble aussi important et nécessaire de nous préoccuper de tous les autres, c'est-à-dire des habitants de cette Ville ou des personnes qui, demeurant en banlieue, viennent accomplir des démarches ou se distraire à Paris.

Et pour s'occuper réellement des autres, Monsieur le Maire, il faut, dans le cadre de cette Assemblée, débattre de la place qui doit être celle de l'automobile dans la Ville, et à cette occasion examiner le problème du stationnement. Qu'il s'agisse des quartiers du centre de Paris, ou du quartier des affaires, il est nécessaire en l'espèce, et d'ailleurs aussi de façon générale, d'éviter, de segmenter les problèmes et ne pas se borner à la seule satisfaction — si souhaitable qu'elle soit — des besoins de certaines catégories socio-professionnelles, sans considérer la question dans son ensemble, dans sa globalité.

C'est pourquoi, même si nous votons des deux mains la proposition qui est faite par la municipalité, nous regrettons qu'elle ne s'insère pas dans une démarche logique, s'attaquant au fond du problème. La difficulté de celui-ci fait qu'il ne sera pas résolu par des artifices de vocabulaire mais ne pourra l'être que par la pratique d'une politique cohérente.

Nous vous demandons donc d'inscrire à l'ordre du jour d'une prochaine séance un débat sur ces questions dont l'importance n'est plus à souligner.

M. le Maire de Paris. — Monsieur Sarre, votre demande rejoint notre préoccupation. Il y aura effectivement un tel débat. Nous sommes actuellement en train et c'est M. Frédéric-Dupont qui s'en occupe, d'essayer — la chose est difficile, vous le soulignez à juste titre — de mettre au point une nouvelle politique du stationnement. Nous y travaillons depuis déjà au moins deux ou trois mois. Notre objectif est qu'avant la fin de l'année des propositions puissent être présentées à l'Assemblée et une politique générale en ce domaine arrêtée.

M. Frédéric-Dupont doit, en principe, être en mesure de nous faire des propositions, après un ensemble de concertations et de travaux menés avec les directions compétentes en liaison avec la Préfecture de police, avant la fin de l'année.

Il y aura donc effectivement un débat important sur ce sujet. Mais comme ces problèmes spécifiques de stationnement, liés aux contraintes de l'exercice de certaines professions, offraient une urgence particulière, nous avons pris la mesure dérogatoire, dirai-je, dont il a été fait état dès maintenant parce qu'elle s'imposait et avant même que le débat général puisse avoir lieu, car sa préparation exige des travaux longs et complexes.

Monsieur Antoine Veil, vous avez la parole.

M. Antoine Veil. — Monsieur le Maire, l'observation que je voudrais faire et la précision que je souhaiterais obtenir quant aux propositions dont nous sommes aujourd'hui saisis procèdent de l'expérience qui a été la mienne au cours de la précédente mandature où j'ai représenté la Ville au conseil d'administration de la R.A.T.P.

J'y ai vécu le déclin de la fréquentation des autobus du réseau de surface, jusqu'au jour où cette courbe extrêmement fâcheuse a pu être renversée, grâce à la création, courageuse de la part de la précédente Assemblée, des 90 ou 100 kilomètres de couloirs réservés auxquels toute la population s'est finalement accoutumée, non sans, du reste, que les automobilistes pendant un certain temps aient quelques difficultés à prendre les habitudes de discipline que ces couloirs réservés impliquaient.

Je ne suis pas hostile du tout à ce que certaines mesures d'assouplissement puissent être prises de manière à concilier le respect des couloirs réservés avec les obligations de stationnement d'un certain nombre de professionnels. Je souhaiterais toutefois que la disposition qui nous est proposée soit précisée de telle sorte que la tolérance nouvelle qui va être accordée aux artisans soit exclusive des heures de pointe de la circulation, et notamment de la pointe de circulation du matin.

C'est la raison pour laquelle je désirerais que la formulation de la mesure que nous adopterons puisse être telle que cette tolérance ne commence qu'à partir de 9 h 30 le

matin et soit bien entendu maintenue jusqu'à 13 heures, mais de façon que se trouve hors de son champ d'application la pointe de circulation qui dure jusqu'à 9 h 15 ou 9 h 30 le matin. (*Applaudissements sur les bancs des groupes « Union pour Paris », « Paris-Renouveau » et « Centriste-Libertés de Paris ».*)

M. le Maire de Paris. — Monsieur Kasperoit désirez-vous intervenir avant M. le Préfet de police.

M. Gabriel Kasperoit, adjoint. — Monsieur le Maire, je crois avoir tout dit tout à l'heure — peut-être vais-je couper l'herbe sous le pied de M. le Préfet de police qui m'en excusera — que le stationnement dans les couloirs d'autobus ne serait, en ce qui concerne les artisans titulaires du macaron, permis que jusqu'à 13 heures, dans le même cadre que celui de l'autorisation accordée aux voitures de livraison.

Cette précision répond, Monsieur Veil, à votre souci.

M. le Maire de Paris. — La parole est à M. le Préfet de police.

M. le Préfet de police. — Monsieur le Maire, Mesdames, Messieurs, je limiterai ma réponse à quelques mots seulement.

Nous avons procédé à une étude générale pour trois catégories d'usagers : les médecins, les voyageurs, représentants et placiers et enfin les artisans réparateurs.

Contrairement à ce qu'a dit M. Maillat — et il me pardonnera de relever son propos — le problème n'est pas nouveau. En ce qui concerne les médecins, cette affaire a déjà reçu un commencement de règlement en 1959 alors que M. Papon était Préfet de police et que j'étais moi-même son directeur adjoint de Cabinet. Nous essayons aujourd'hui d'améliorer la situation.

Quant aux voyageurs, représentants et placiers, je voudrais faire observer qu'il leur est attribué depuis le 5 novembre 1973 un macaron destiné à être apposé derrière leur pare-brise, à la place de la carte professionnelle. Ce macaron leur permettait déjà de bénéficier d'une certaine tolérance. Nous allons en étendre la portée.

J'en arrive aux artisans réparateurs. Effectivement, nous avons estimé, en accord avec la Commission, que cette catégorie avait de plus en plus de difficultés à assumer sa profession et, par conséquent, nous avons pensé que nous pouvions lui accorder des facilités. En définitive, ce qui a été arrêté constitue une harmonisation des mesures et je suis tout à fait d'accord avec le Maire pour régler le problème dans le même sens, en ce qui concerne les voyageurs, représentants et placiers.

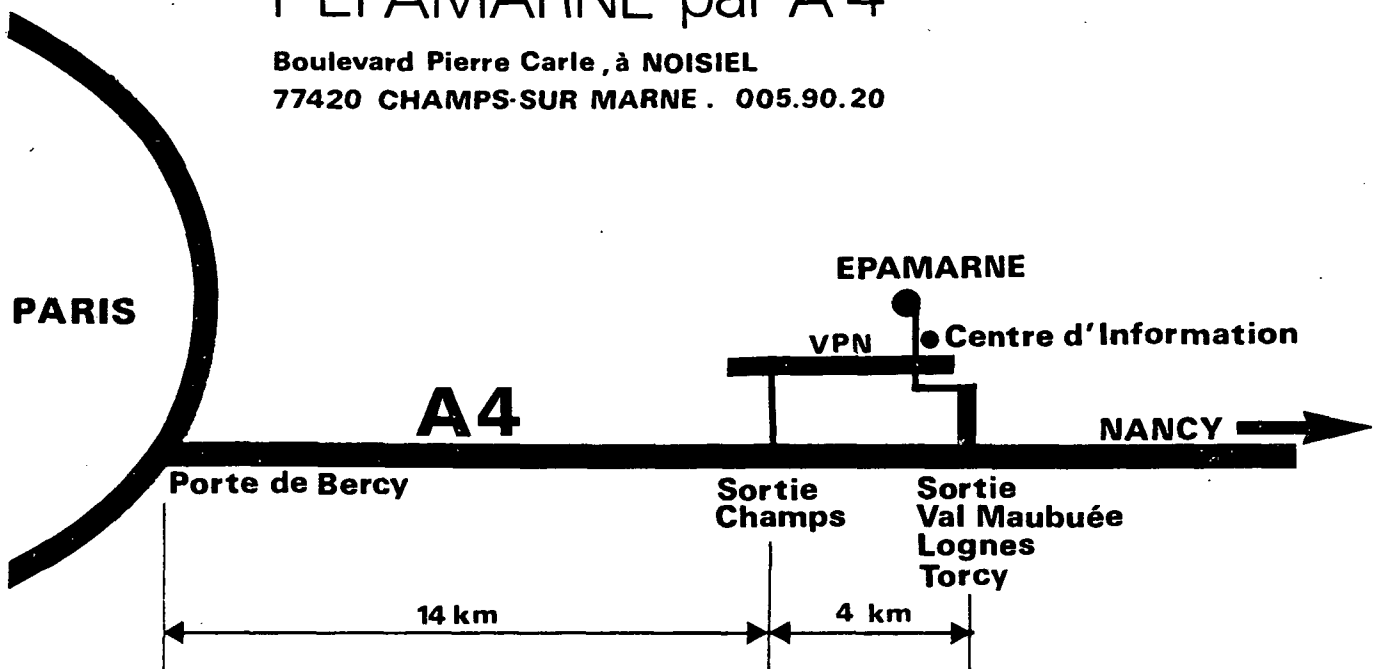
Nous allons faire une réglementation qui sera homogène, mais je tiens à vous dire — et vous me permettez de vous rappeler que les décisions, en matière de circulation, relèvent de la compétence du Préfet de police — que je rejoins pleinement M. le Maire dans son propos, et souhaite comme lui que nous ne nous lancions pas dans la définition de nouvelles catégories d'usagers privilégiés, faute de quoi il vaudrait mieux déterminer les catégories non privilégiées ce qui serait beaucoup plus simple !

Je me réjouis moi-même des conditions dans lesquelles cette affaire a pu se régler et je voudrais répondre à M. Veil.

Il est exact que le problème des couloirs d'autobus est complexe. Nous aurons l'occasion d'en reparler cet après-midi puisqu'une question sur ce sujet figure à votre ordre du jour. À l'heure actuelle, le stationnement pour les livraisons y est admis jusqu'à 13 heures. Je crois que, dans votre esprit, il serait, en ce qui concerne ces nouvelles catégories d'usagers habilités à stationner dans les couloirs d'autobus, souhaitable que l'autorisation accordée ne prenne effet qu'après les heures de pointe, c'est-à-dire après 9 heures du matin. Evidemment, c'est une idée intéressante, mais je ne vous cache pas — et vous le comprendrez très bien — qu'il est difficile d'avoir une trop grande diversification dans la réglementation, faute de quoi, d'une part, ceux qui sont chargés de l'appliquer ne s'y retrouvent plus et, d'autre part, un « panneautage » assez compliqué est nécessaires pour l'usager. Je me propose de voir ce qu'à l'expérience vont donner ces mesures et si véritablement il apparaissait qu'il y a de trop grandes difficultés, nous reprendrions contact avec la profession et nous examinerions avec elle les conditions dans lesquelles il serait possible de régler les choses ; car je suis tout à fait d'accord avec vous, Monsieur Veil.

L'EPAMARNE par A4

Boulevard Pierre Carle, à NOISIEL
77420 CHAMPS-SUR MARNE . 005.90.20



Ce schéma représente un bon exemple de l'exacerbation du tube. Tout y est exact - bien que très synthétique - et rien ne permet de se situer dans l'espace réel.

Ainsi n'y a-t-il rien d'étonnant à ce que nous ayons vu, lors d'une réunion regroupant à l'Epamarne quelques dizaines d'experts en matière d'urbanisme et de transport, un bon nombre de participants se perdre en utilisant ce plan, où la carte devient sans rapport avec le territoire.