

Un enjeu d'urbanité

par Vincent Berthet et Claude Royon

L'obstination des pauvres à se déplacer, y compris dans les grandes cités d'Asie ou d'Afrique, vient le rappeler : on n'est vraiment l'habitant d'une ville que si l'on peut y être mobile. La faculté de se déplacer (pour l'emploi, la formation, le loisir, la santé...) permet seule d'exercer sa « citoyenneté urbaine ». En ville, la marginalité ou le dualisme social ont toujours à voir avec l'immobilité, le non-choix du lieu de résidence, la mise à l'écart (1) ; les « frontières sociales » ne sont pas des abstractions. On peut donc parler d'un droit fondamental à la mobilité urbaine, déclinaison non seulement du « droit d'aller et venir » traditionnel, mais constitutive du droit au travail, à l'éducation, à la libre association, etc. (2)

Corrélativement, l'existence de cette mobilité est nécessaire pour la ville, et non seulement pour le citadin : elle lui permet de conserver au moins partiellement sa qualité d'« agora », de lieu d'échange. En ce sens, les problèmes à résoudre en matière de transports publics ou d'autres modes de déplacements – à plus forte raison si on veut les assumer en tenant compte de la santé publique et de leurs effets à long terme (prévention du bruit et la surpollution locale et mondiale notamment) – ne sont pas avant tout des problèmes techniques, ni sauf exception des problèmes financiers, car une politique débattue et acceptée trouve ses ressources, comme l'institution du « versement transports » l'a montré en France au moment de la relance des transports en commun urbains. Vis-à-vis du devenir des villes et de leurs habitants, la performance (vitesse, confort...) d'un mode de transport public n'est qu'un instrument et non une finalité ; le génie urbanisant du tramway par exemple, retrouvé en France depuis peu après un demi-siècle de mépris, se situe davantage dans les coexistences, éphémères mais pacifiques, qu'il occasionne entre les citadins les plus divers. La politique des déplacements urbains ne peut se construire que centrée sur l'habitant et face aux critères combinés du « développement durable » (ou contre eux !) ; plus encore que l'orientation et la gestion des transports à l'échelle d'un pays, elle est une politique globale, sociétale, et non sectorielle.

Afficher cet objectif de la mobilité pour tous, en considérant la question des déplacements comme un enjeu d'urbanité dans tous les sens du terme, dans des agglomérations très étalées et peuplées, et de plus interconnectées (3), peut paraître inconséquent : n'y aurait-il donc pas déjà assez de gaz carbonique, de décibels, de temps perdu, de coûts... du fait des déplacements actuels dans la plupart des villes ? Cette objection est réductrice et irréaliste : les mouvements s'accroissent et s'accroîtront encore, du seul fait des besoins et désirs des individus, et d'une organisation de l'économie autour des échanges de services mais aussi de biens et marchandises (4), ceux-ci ne pouvant être limités, dans un laps de temps bref, que

(1) Horizontale le plus souvent, ou verticale (« sous les ponts » ou, de façon courante dans la ville française, selon l'étage habité). Les 6^e étages des centres-villes n'ont pu devenir des lofts à la mode qu'après la généralisation des ascenseurs...

(2) Sans négliger le fait, cependant, que la mobilité des travailleurs en tant que force de production peut parfois n'avoir (selon la même logique que la « délocalisation » des entreprises vers les zones d'embauche à vil prix) qu'une justification économique dans le seul intérêt des entreprises.

(3) C'est souvent une « aire urbaine », pouvant comprendre deux ou trois agglomérations, qui sera l'échelle pertinente pour penser ces déplacements.

(4) Cf. l'expansion continue depuis 1950 du commerce mondial, notamment maritime.

dans certains domaines. A l'échelle des sociétés comme d'ailleurs à celle des individus, une régression des échanges et des déplacements (hormis ces déplacements radicaux que sont les exodes) est signe de crise et d'appauvrissement.

C'est donc une autre problématique qui doit être posée : comment, au niveau des **modes de déplacements** eux-mêmes, et également de la **structure des villes** (localisation des diverses activités, extension illimitée ou non des agglomérations...) est-il possible d'**obtenir à la fois un droit élargi à la mobilité et une viabilité** (économique, environnementale) **du système** ? S'ajoutent à cela des questions plus précises qui elles aussi renvoient tant à l'organisation des transports qu'à l'aménagement urbain d'ensemble : comment les déplacements peuvent-ils être facteurs de cohésion urbaine, alors que les tendances ségrégatives sont permanentes dans les villes et que le transport public lui-même est parfois lieu de violence ? Comment les déplacements peuvent-ils se développer sans aggravation des risques urbains ? Quels systèmes de décision, sous quelles influences (économiques (5), techniques, politiques...) peuvent-ils être adaptés pour assumer ces défis de long terme ? ...

On le voit, la question des systèmes concrets de transport et de l'organisation des déplacements, si on la réfléchit en privilégiant une logique d'usages et d'usagers, renvoie, comme la réflexion sur l'impératif urbain de la mobilité des citoyens, à des paramètres constitutifs de la notion multifactorielle de « développement durable ». Le domaine des déplacements est fondamentalement un « espace » d'élaboration du développement urbain dans sa complexité.

Ce constat a une autre implication, d'ordre politique. Un développement durable des villes nécessite une approche intégrée et systémique, sans laquelle ne sera pas trouvée de réponse satisfaisante à la gestion des flux d'hommes et de marchandises dans leur espace. Cette démarche requiert une plus grande participation des citoyens ; elle appelle des changements dans les modes de vie, qui ne peuvent se faire sans l'adhésion la plus large de la population. La question des déplacements, dans toutes ses dimensions, se trouve précisément être ces dernières années, tout au moins en Europe, l'un des sujets de nombreuses et fortes mobilisations des habitants : réactions contre des nuisances, opposition à la création de nouvelles infrastructures, mobilisation pour ou contre la création de lignes de tramway... En ce sens, le fait de penser les déplacements ouvre des perspectives de démocratisation de la vie urbaine.

(5) Du fait du coût des investissements dirigés vers les déplacements, mais aussi de l'interaction entre prises de décisions à propos des transports et logiques des industries liées au transport.

(6) Association pour des Pratiques de Développement Durable, DRAST, GART, Maison du Temps et de la Mobilité de Belfort, Région Rhône-Alpes, UTP, DIV, CU de Lyon.

Le dossier conçu sur ce thème par Economie & Humanisme et ses partenaires (6) est destiné à des publics divers. A partir d'une approche théorique et appliquée, il veut donner les divers éclairages nécessaires, plus qu'à la résolution de problèmes sur le plan technique, à une compréhension des enjeux socio-urbains liés aux déplacements. Il vise à rejoindre des élus ou agents des collectivités territoriales, des enseignants ou étudiants, des responsables associatifs concernés par le devenir des villes et des déplacements, et bien sûr les lecteurs habituels de la revue à partir de leur sensibilité au devenir de ces villes, devenues le biotope de l'humanité, et aux finalités sociétales des fonctionnements économiques ; il est particulière-

ment instructif de mieux approcher les effets sociétaux de l'économie du transport public urbain, cette alchimie relativement originale, en France, entre une commande publique de services, une gestion des réseaux par des entreprises elles aussi dominées par le secteur public (7), et des fournisseurs de matériel de transport essentiellement privés. Le constat de la place essentielle qui revient au citoyen – s'en saisit-il vraiment, comme usager, comme électeur, comme contribuable ? Et comment passer d'une expression organisée des intérêts particuliers à une prise en compte de l'intérêt général à court et long terme ? – quant à l'avenir des transports urbains avive également l'intérêt que l'on peut nourrir pour ce secteur.

Une première partie de ce dossier tente de restituer les éléments marquants de l'évolution du contexte à propos des déplacements et des transports publics urbains, en particulier en France ; une seconde s'intéresse aux changements en cours, et possibles, dans les modes de déplacement ; une troisième fait ressortir les éléments essentiels qui encadrent une organisation des déplacements urbains construite dans la perspective du développement durable.

Le défi de la mobilité, dans une conception « durable » du développement, des habitants des villes apparaît tellement difficile que chacun, du citoyen de base à celui qui est réputé être décideur, est en permanence tenté de l'éviter. « Je suis pour les transports en commun, mais je n'ai pas le temps de les prendre ; le vélo me ferait le plus grand bien, mais ma voiture est si confortable », évalue le citoyen. « Notre agglomération s'engorge, notre planète se réchauffe, nos habitants les plus démunis ne peuvent sortir de chez eux (et y revenir) en soirée..., mais c'est sur les places de stationnement que l'on m'attend aux prochaines élections », pense l' élu. Ce dossier est destiné à donner quelques points de référence pour amoindrir cette ambivalence à proprement parler dévastatrice.

V.B. et C.R.

(7) Directement ou par filiales et participations interposées, la SNCF, la RATP, le Groupe Caisse des Dépôts, sans oublier certaines collectivités locales organisant leur réseau de transport en régie directe, représentent l'essentiel des entreprises de transport public urbain.
