

L'urbain en mouvement

Michel Bassand

1. Liminaire

Avec l'émergence de la société industrielle, phénomène urbain et mouvement sont quasiment synonymes : croissance urbaine, urbanisation, exode rural, immigration étrangère, etc. Dès les années 1960, alors que la société de l'information apparaît, en Europe occidentale surtout, suburbanisation, périurbanisation et rurbanisation s'entredéveloppent. Dès lors, "La ville est morte, règne l'urbain " affirme F. Choay (1994) et nous ajoutons, l'urbain est en mouvement, tant le changement urbain est important et tant les différentes formes de mobilité sont intenses et inhérentes à la vie des citoyens. C'est alors que la métropolisation surgit et implique de multiples et indispensables mobilités de personnes et de marchandises. D'aucun aurait tendance à ne plus considérer que le système des flux et à oublier le système des lieux et des acteurs qui eux aussi se transforment et de ce fait génèrent des flux. Bref, tout l'urbain est mouvement.

La Suisse illustre bien ces faits. Rappelons les quelques traits qui profilent cette société :

- petitesse en superficie et en démographie, au cœur de l'Europe, mais néanmoins hors de l'Europe;
- territoire totalement urbanisé et métropolisé, mis à part le tiers de la superficie occupée par les Alpes et le Jura;
- multiculturalisme en termes de religions et de langues et par la présence importante, proportionnellement parlant, de populations étrangères;
- un PIB parmi les plus élevés au monde, pourtant avec un indice de développement humain qui n'est pas correspondant...

- un système démocratique et fédéraliste développé faisant surgir des débats intenses sur tous les problèmes. Ils débouchent souvent sur une votation populaire, sous forme de référendum ou d'initiative populaire constitutionnelle. C'est notamment le cas de ce que j'appelle l'urbain en mouvement : les Suisses n'arrêtent pas de voter ou localement, ou cantonalement, ou fédéralement sur les questions de transport, de trafic, de mobilité et partant sur les mille aspects de la question urbaine.

Prenons comme exemple cinq thèmes de débats qui sont quasi permanents et qui font l'objet de scrutins populaires nombreux et réguliers. Nous ne considérerons que le laps de temps de 1950 à 2000. Il n'est pas question de faire une narration historique précise.

1. L'immigration étrangère. Parce que la population suisse est en constante mobilité sociale ascendante et laisse partant les emplois subalternes vacants; c'est d'abord l'exode rural helvétique qui a permis de faire face à ce déficit de main d'oeuvre. L'exode rural suisse étant tari, les employeurs se tournent vers l'étranger, d'abord vers des travailleurs italiens, espagnols, portugais, etc. et puis vers des travailleurs habitant plus loin encore. Ces populations ne se font pas prier, elles arrivent en nombre fourni et généralement elles donnent satisfaction. C'est sans compter les Suisses xénophobes voire racistes qui parlent de surpopulation étrangère comme une menace pour l'essence même de la Suisse. A tous les niveaux politiques, le débat est intense. Les xénophobes lancent des initiatives constitutionnelles exigeant l'arrêt de l'immigration et même le renvoi des travailleurs étrangers. Très régulièrement les citoyens suisses sont appelés à se prononcer, récemment encore en 2000. Jusqu'à maintenant toutes ces initiatives ont été refusées, certes parfois de peu... Parallèlement sont menées des politiques d'intégration qui souvent sont bien acceptées... mais les xénophobes égoïstes ont toujours peur pour la Suisse. Ils reviennent constamment à charge, considérant que les autorités ne sont pas assez vigilantes quant au contrôle de l'immigration étrangère.
2. L'automobile, dès la fin de la 2^{ème} guerre mondiale, a un succès incomparable. Par initiative constitutionnelle, les Suisses décident de construire un réseau autoroutier. A force de référendum, la construction de ce réseau est accélérée, corrigée, améliorée... Mais automobilistes et transporteurs routiers suisses et en transit sont toujours plus nombreux et le réseau est toujours insuffisant. Alors qu'il n'est pas encore tout à fait terminé, d'aucun parle de l'agrandir. Comment ? La Suisse est étroite et intensément construite, de nombreux tracés sont difficiles voire impossibles ou extrêmement coûteux. Dans ce contexte, les régions alpines font savoir qu'elles sont asphyxiées par le trafic routier. Elles lancent une initiative constitutionnelle. Elle gagne la partie : le trafic routier et surtout celui des poids lourds doit être contenu...

3. Sommes-nous dans une impasse? Non, la solution? Le ferroutage des poids lourds par des tunnels sous les Alpes... Le débat est lancé : est-ce possible ? Qui paiera? Dans quels délais? Des votations ont lieu sur le principe des lignes ferroviaires sous les Alpes et ensuite leur financement. Le peuple accepte tout... Les chantiers sont ouverts... Mais face à ces décisions, la Confédération informe qu'elle n'aura plus les moyens d'agrandir les autoroutes...
4. En même temps que ces péripéties, les Chemins de Fer Fédéraux se lancent dans une politique d'amélioration du réseau ferroviaire en vue de rendre le trafic plus rapide. C'est l'opération "Rail 2000". Elle fait aussi l'objet d'un référendum. La politique des CFF est acceptée... C'est l'époque où les TGV, les ICE, les Pendolino pénètrent la Suisse ou la traversent; de ce fait, ils l'intègrent à l'Europe. Les CFF mettent au point un pendulaire suisse... En dépit de ces développements, le transport ferroviaire est toujours plutôt lent. C'est dans ce contexte que des experts lancent le projet de Swissmétró : un train à très grande vitesse, souterrain, sous vide, par sustentation magnétique et moteurs linéaires. La Suisse serait traversée de part et d'autre en une heure contre trois actuellement. Les études démontrent qu'il ne s'agit pas d'une utopie... Les études et expérimentations se poursuivent... Si tout va bien, Swissmétró fonctionnerait en 2030.
5. Pendant ce temps, les agglomérations urbaines multiplient les débats, projets et expériences. D'abord ce sont les mesures pour ralentir le trafic automobile par des corrections de rues, des réductions de places de stationnement au centre-ville, le ralentissement de la vitesse à 30 km/heure dans les quartiers d'habitation. Les travaux des agglomérations rhénanes sont le modèle qui inspire les Suisses. Le réaménagement des espaces publics urbains donnant priorité aux piétons s'inscrivent dans ce mouvement. Les agglomérations suisses alémaniques sont à l'avant-garde. Les écologistes lancent une initiative constitutionnelle exigeant que le 30 km/heure soit imposé dans toutes les localités. En 2000, les citoyens suisses refusent cette initiative.

Ce sont quelques exemples de débats et d'expérimentation qui concernent directement le thème de l'urbain en mouvement. Certains aspects d'entre eux ont fait l'objet de recherches en profondeur. Examinons certaines d'entre elles.

2. Quatre recherches sur l'urbain en mouvement

2.1. La structure sociale et la forme du phénomène urbain ne cesse de changer

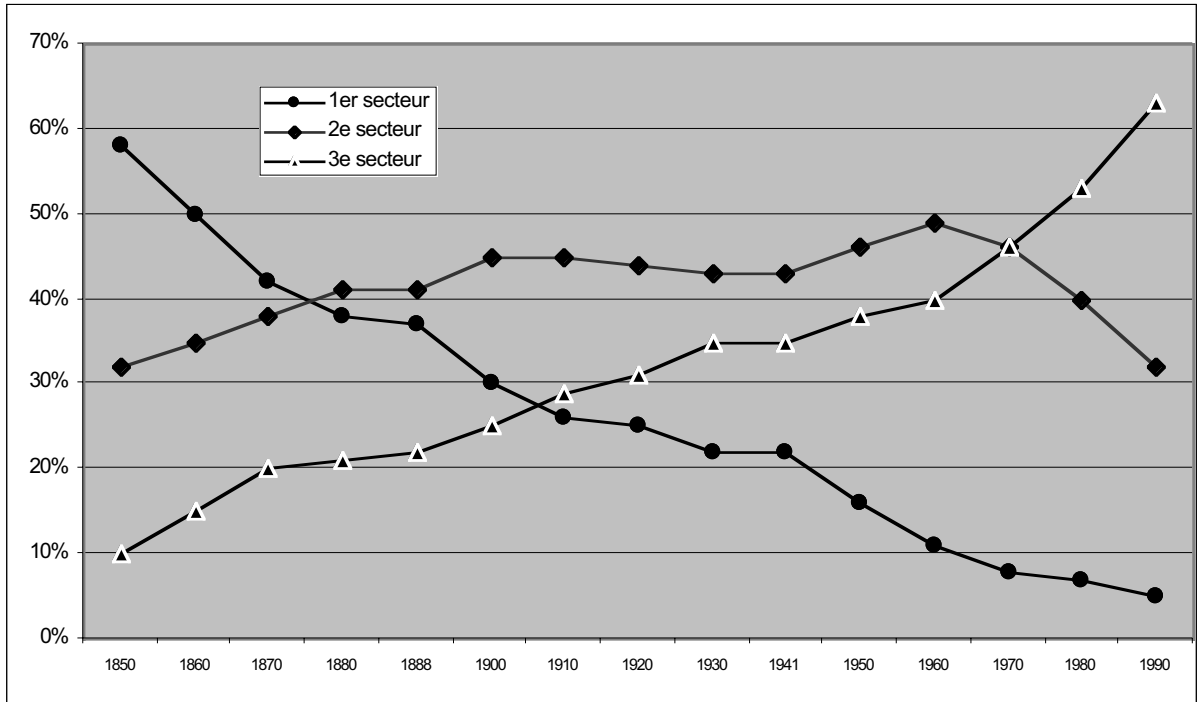
Il est difficile de rendre compte brièvement de cet aspect du mouvement urbain. Le tableau 1 et la figure 1 tentent de le faire : ils permettent de mettre en rapport le développement économique et urbain; en effet, l'urbanisation change profondément le paysage de la Suisse de 1850 à nos jours, mais pas seulement, c'est toute la société urbaine suisse qui se métamorphose : les villes deviennent des lieux importants de production industrielle; des forces politiques d'un autre type s'imposent; l'immigration rurale suisse et étrangère est considérable; les modes de vie se modernisent radicalement; etc. C'est dans ce contexte avec la généralisation de l'automobile, mais pas exclusivement, qu'un étalement urbain important se met en place. En 1990, l'agglomération urbaine s'impose - c'est l'urbain - or 70% des Suisses vivent dans 48 agglomérations urbaines qui ne concernent que 17% du territoire helvétique. C'est dès lors de métropolisation qu'il faut parler et plus d'urbanisation. Plus encore (Figure 2), en fonction du modèle "*hub and spoke*", émergent cinq aires ou pôles métropolitains. A eux seuls, ils englobent le 50% de la population helvétique. La métamorphose de la Suisse est complète, le mouvement est total, car il faut ajouter que les territoires hors de ces cinq pôles métropolitains se "rurbanisent" profondément : modernisation de l'équipement, urbanisation profonde des modes de vie, résidences secondaires, zones touristiques, fin du monde paysan, etc. même là, la Suisse traditionnelle n'existe plus : le mouvement y est aussi très profond.

Tableau 1 - Urbanisation de la Suisse

	1850	1900	1950	1970	1990
Taux d'urbanisation en % (d'après les villes de 10'000 habitants et plus)	8.9	24.9	36.7	45.4	42,7
Nombre de villes	9	21	42	92	110
Population suisse totale (arrondis)	2.340'000	3'310'000	4'710'000	6'270'000	6'870'000

Figure 1 : Transformation des trois secteurs économiques

Personnes actives occupées par secteur, depuis 1850



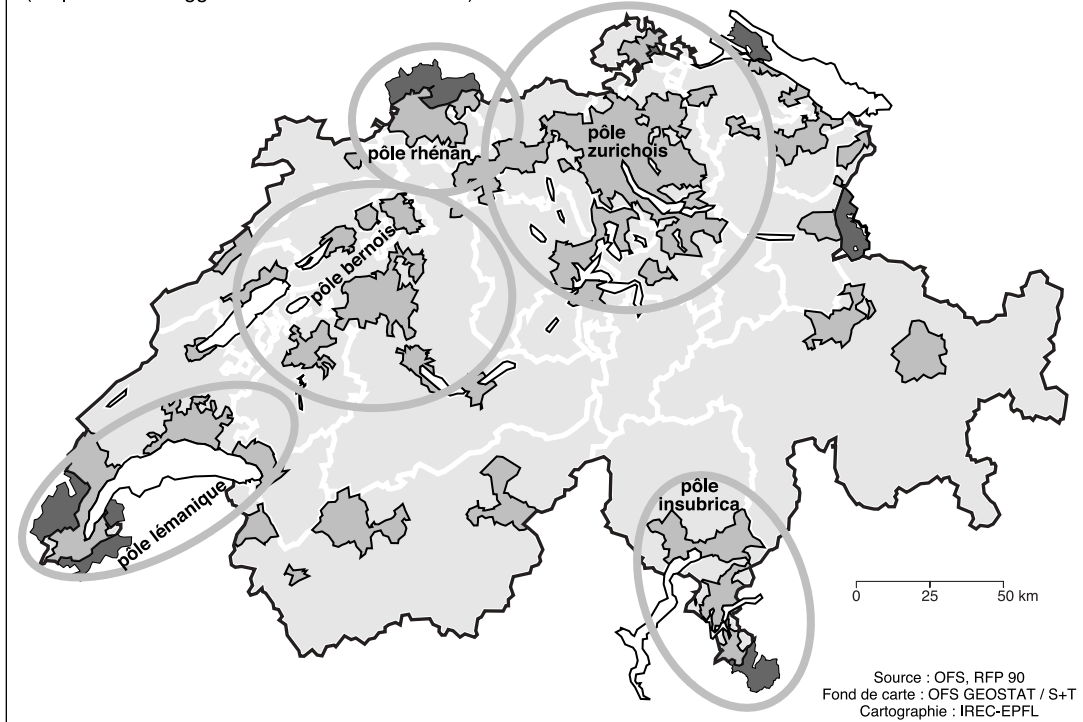
1850-1960 : actifs occupés à plein temps / dès 1960 : actifs occupés à plein temps et à temps partiel.

Source : Office fédéral de la statistique

Figure 2

Figure 3: Agglomérations urbaines en Suisse, 1990

(en plus foncé: agglomérations transnationales)



2.2. L'immigration urbaine

Ces transformations se font notamment à travers une mobilisation systématique de la population. Les populations des zones villageoises émigrent en ville en masse, cela pendant la période allant de 1850 à 1950. Cette immigration n'étant pas suffisante pour répondre à l'industrialisation qui monte en puissance, on fait appel à une main d'œuvre étrangère qui répond massivement. L'urbanisation et maintenant la métropolisation de la Suisse impliquent donc la "mise en mobilité" de la population suisse, mais aussi de celle des populations d'Europe du Sud. En réaction, c'est le début de mouvements sociaux xénophobes voire racistes qui perturbent profondément la "quiétude" helvétique. Encore récemment par voie démocratique, cette xénophobie a été refusée par le peuple... mais parfois les luttes ont été chaudes et scabreuses. Il n'est pas question de relater par le détail cette mobilisation de flux de toutes sortes qui ont animé la Suisse urbaine et rurale et qui les animent encore. Cette Suisse pourrait être décrite comme un chaudron en très forte ébullition par les mouvements de mobilité. Nos propres recherches très détaillées dans les années 1980 - 1990 (M. Bassand et ss., 1985) nous ont permis de rendre compte très précisément de l'importance de la mise en mouvement de la Suisse, mais surtout de montrer que les Suisses étaient très différemment concernés. Une typologie faite à cette époque et qui vraisemblablement est encore aujourd'hui pertinente, nous en faisons l'hypothèse à partir de nombreux indices.

Dans cette effervescence, des Suisses sont hypermobiles et à l'autre extrême, d'autres sont quasiment sédentaires. Reprenons schématiquement notre typologie, nous la présentons ici en six types d'acteurs :

- les hypermobiles (3,5%) : leur mobilité spatiale (migration et mobilité résidentielle) est considérable. Ils se recrutent dans toutes les CSP;
- les franchement mobiles (30,5%) : leur mobilité est dans la moyenne ou en dessus, ils appartiennent aux CSP aisés;
- les anomiques (12,7%) : ils sont mobiles et se recrutent dans les catégories de travailleurs étrangers. Leur projet est indéfini : s'intégrer en Suisse ou repartir au pays. Ils ne savent pas!! Leur intégration sociale est faible. C'est pour cela que nous les qualifions d'anomiques;
- les mobiles sociaux ascendants (8,3%) : plutôt citadins et appartiennent aux CSP supérieurs;
- les mobiles sociaux descendants (12,1%) : ils vivent dans des régions rurales et appartiennent aux CSP populaires;

- les sédentaires (33%) : ils appartiennent à des milieux populaires et sont des femmes : leur intégration et leur attitude face à leur environnement sont très positives, mais ne bougent pas ou très peu.

Bien que le mouvement pendulaire ne soit pas central dans cette recherche, il nous est possible de dire que les plus mobiles dans tous les sens du terme sont des pendulaires pratiquants et convaincus.

Bref, la mobilisation est intense, mais tous les habitants de Suisse ne sont pas concernés de la même manière.

2.3. La mobilité quotidienne

Nous sommes en 1990 - 2000. Cette mobilité représente un virage important par rapport à la recherche précédente. Ce virage s'explique en fonction du fait qu'on est entré franchement dans une ère de métropolisation accompagnée d'une accentuation très significative du mouvement pendulaire (M. Bassand, 1997). Si en 1970, 30% de la population suisse travaille dans une autre commune que celle du domicile, ce taux passe à 49,7% en 1990 et 43% de ceux qui "navettent" le font en automobile contre 23% en 1970. Le "tout à l'automobile" est très important : abandon des transports publics, agrandissement des routes à circulation rapide, démantèlement des centres urbains anciens, etc. La fascination à l'égard de l'automobile est profonde : elle rend autonome, elle est rapide, elle est confortable. Pourtant dès les années 1990, les acteurs urbains découvrent que le tout à l'automobile est une impasse : elle pollue, elle fait des victimes (accidents de la route), elle coûte aussi très cher en heures gaspillées dans les bouchons, elle encombre les espaces publics urbains, elle dévore le territoire par la périurbanisation, etc. Tout le monde, même les automobilistes, sont convaincus qu'il faut trouver un autre juste milieu. C'est-à-dire une meilleure répartition entre automobiles, transports publics, piétons, etc. C'est ce que désigne l'idée de report modal. C'est sur ce point précis que V. Kaufmann (2000) à l'IREC lance un ensemble de recherches, en Suisse et en France. Les automobilistes sont-ils prêts à réduire l'emploi de leur automobile pour assurer une mobilité urbaine plus fluide, moins coûteuse, tout aussi confortable et rapide? N'est-ce pas la quadrature du cercle? Existerait-il d'autres solutions que le report modal? La recherche est menée dans six agglomérations urbaines suisses et françaises, auprès de citoyens ayant un bon accès aux transports publics et d'automobilistes. Ils ont donc le choix : ou l'automobile ou le transport public. V. Kaufmann travaille sur deux types d'agglomérations : le type rhénan (agglomération de Berne), le type saint-simonien, (typologie de J.-P. Orfeuil)). Je résume très fortement la recherche de V. Kaufmann (2000).

Dans les deux types urbains, les automobilistes sont nombreux et l'automobile est le moyen de transport bien aimé, mais les deux types se distinguent par un équipement en transport public très différent : dans l'agglomération de Berne - le type rhénan - il est abondant, confortable et fréquent tant en semaine qu'en week-end, de plus le parking auto est restreint. C'est très sensiblement moins le cas dans le type urbain saint-simonien (agglomérations romandes et françaises), le parking auto est relativement abondant, l'offre moins bonne en transport public.

A partir de ses données très abondantes, V. Kaufmann construit une typologie de citoyens face au report modal. Il met en relief quatre types d'acteurs :

- l'automobiliste exclusif : ce sont des hommes, de couches moyennes supérieures et supérieures, disposant au lieu de travail d'une place de parc, ils n'utilisent que l'automobile pour leur mouvement pendulaire. Le report modal n'entre pas en ligne de compte;
- les écologistes : de toutes catégories sociales, en général ils n'utilisent pas l'automobile. Le report modal ne les concerne plus, c'est déjà fait;
- les usagers des transports publics : plutôt de milieux populaires. Ils n'utilisent pas leur automobile pour aller au travail; ils ont déjà procédé au report modal;
- les usagers sensibles à l'offre des transports publics : de toutes catégories, ils utilisent les transports publics ou l'automobile, de cas en cas, quand l'offre correspond à leur besoin.

Voici un tableau résumant les résultats de V. Kaufmann :

Tableau 2 - Usagers et report modal

	A Agglomérations rhénanes	B Agglomérations saint-simoniennes
Automobilistes exclusifs	-	+
Ecologistes	+	-
Usagers des transports Publics	+	+
Usagers sensibles à l'offre des transports publics	+	-

A dessein, j'ai renoncé à mettre les pourcentages exacts et partant les + et - du tableau 2 ne signifient pas par exemple, que dans les agglomérations de type B, il n'y a pas d'écologistes. Le - signifie simplement qu'en agglomération B, ils sont sensiblement moins nombreux qu'en agglomération de type A.

Quelle conclusion tirer de cette recherche :

- 1) Les automobilistes sont très attachés à leur moyen de transport et spontanément n'envisagent pas de l'abandonner;
- 2) Un rééquilibrage du trafic urbain au profit de tous les usagers passe par une amélioration des transports publics en rapidité, confort, fréquence;
- 3) Dans la situation présente, l'automobile reste indispensable au bon fonctionnement urbain, il ne peut être question que de réduire son importance. C'est donc en termes d'intermodalité qu'il faut chercher une amélioration de la mobilité urbaine.

2.4. Espaces publics et piétons

Qui dit intermodalité, dit forcément piéton, et aussi nécessairement espaces publics. Qu'entendons-nous par espace public? Après une recherche à Genève, nous le définissons comme des espaces libres de construction et plutôt de droit public permettant la rencontre de

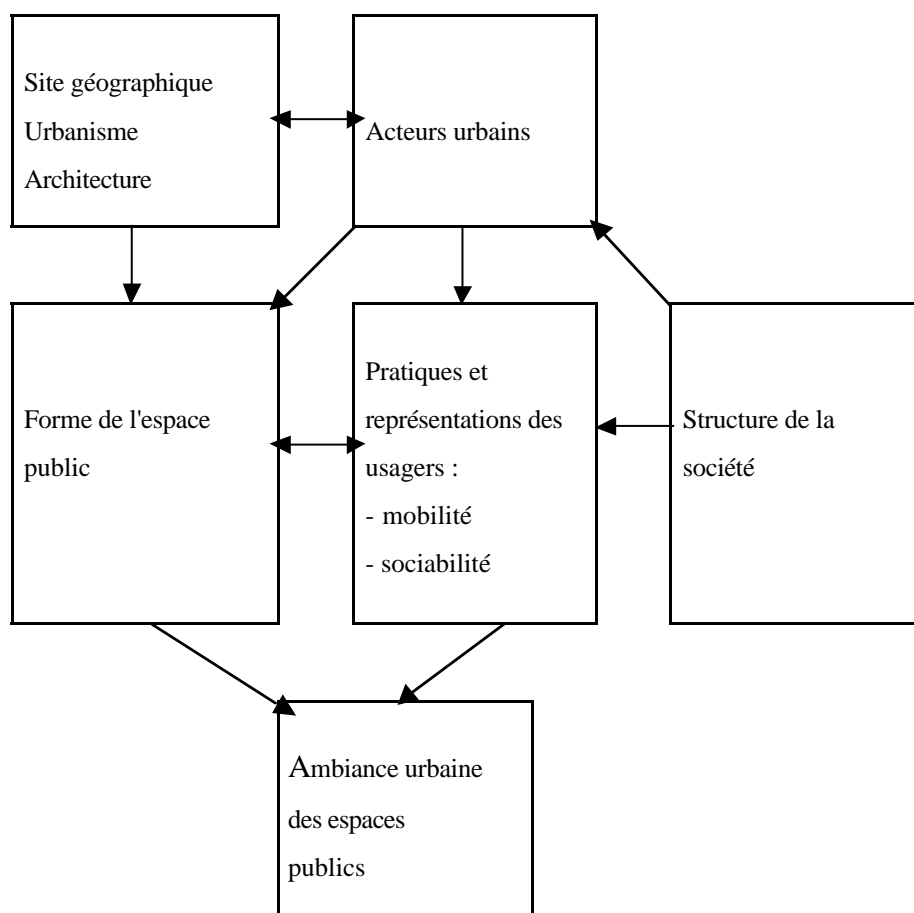
tous les citoyens. Outre les piétons, doivent pouvoir coexister sur ces espaces, tant les automobiles, les transports publics, les vélos, etc. Les espaces publics sont donc constitués du réseau des diverses rues, places, parcs et jardins d'une agglomération urbaine. Mais pas seulement, les espaces publics impliquent aussi les lieux comme cafés-restaurants, magasins, halles diverses (gares, aéroports, hôtels de ville, halls d'administrations, etc.) En d'autres termes, l'espace public, c'est le réseau de rues, places, parcs et autres espaces couverts ou pas, accessibles à tous les citoyens (ou presque).

L'espace public est encore dépendant :

- du contexte qu'il traverse (quartier populaire ou sélecte, zone industrielle ou administrative, etc.);
- des acteurs qui le produisent, l'aménagent, l'utilisent (usagers, professionnels de l'espace, acteurs économiques, acteurs politiques, etc.);
- des ambiances qu'ils génèrent en termes d'animation sociale et de qualités sensibles (visuelle, sonore, olfactive, tactile);
- des enjeux qu'ils assument :
 1. permettent-ils une mobilité très fluide et maximale, impliquant une accessibilité à tous les lieux urbains?
 2. permettent-ils à tous les citoyens de se rencontrer et ainsi à contribuer à la cohésion métropolitaine?
 3. quelle identité urbaine permettent-ils de façonner?

A partir de notre recherche à Genève (M. Bassand et ss, sous presse), nous construisons un schéma très synthétique :

Figure 3 - Espace public et mouvement urbain



Ce schéma résume nos principaux résultats de recherches sur quelques places genevoises. Il signifie que la forme des espaces publics est en interaction avec les pratiques et les représentations de mobilité et sociabilité des usagers. Ces derniers sont conditionnés par les paramètres de la société alors que la forme des espaces publics est influencée par le site géographique, l'urbanisme et l'architecture de l'urbain, ainsi que par le système des acteurs urbains. L'ambiance des espaces publics résulte de l'interaction de toutes ces variables.

Ajoutons quelques précisions. Ces espaces publics genevois permettent la rencontre de tous les types d'usagers de cette agglomération, pourtant trois types d'usagers sont dominants : les hommes (les femmes - à tort ou à raison - craignent d'utiliser ces espaces, surtout le soir et la nuit), les jeunes de toutes catégories (adolescents, étudiants, apprentis), les usagers appartenant aux catégories ayant un capital culturel élevé.

Trois usages ressortent très clairement :

- 1) le transit,
- 2) la flânerie, la promenade, le loisir, etc.
- 3) la sociabilité. Notons que cette dernière est surtout le fait des jeunes.

Les représentations des espaces publics articulent des traits positifs (animation sociale, diversité, anonymat) et négatifs (diverses formes de pollutions, présence dérangeante de marginaux, rollers, tagueurs, etc.) Les espaces publics sont donc à la fois sources de satisfactions et plaisir et de conflits et tensions. Les professionnels de l'espace rêvent d'espaces publics très esthétiques, minéral, attractifs pour les visiteurs, quant aux usagers, ils se représentent les espaces publics comme devant être confortables, pratiques, végétal et d'abord au service des Genevois. Les professionnels considèrent qu'ils devraient être les maîtres de l'aménagement des espaces publics. Les usagers contestent cette préséance et revendiquent d'être consultés pour la création et l'aménagement des espaces publics.

3. Conclusion

A partir de ces quelques données et d'autres recherches suisses et étrangères bien sûr, nous postulons que toutes les formes de mobilité (sociale et spatiale) constituent un fabuleux système imbriqué dans la dynamique urbaine et métropolitaine, c'est ce qui fait que l'urbain est mouvement. Ce système n'est pas une "grosse machine". Il fonctionne à travers les interactions parfois conflictuelles de très nombreux acteurs. Bref, l'urbain en mouvement est une réalité complexe. Fort des analyses que nous avons menées avec d'autres, nous sommes convaincus que l'avenir ne réside pas dans la réduction de cette complexité, mais au contraire, dans son entretien et bien sûr dans sa maîtrise. C'est la condition sine qua non de l'autonomie et de la mobilité optimum de l'ensemble des habitants, usagers et citoyens de l'urbain.

Nous nous permettons d'ajouter quelques recommandations :

- 1) Les étrangers sont indispensables à l'économie suisse, il s'agit de les intégrer au mieux tout en préservant leur identité originelle, source de richesse et de créativité.
- 2) Le report modal est indispensable, ce qui évidemment ne signifie pas la suppression de l'automobile, ce qui serait stupide, mais report il y aura en rendant les transports publics

concurrentiels, c'est-à-dire plus rapides, confortables, fréquents, etc. et en organisant l'espace urbain de manière attrayante, c'est-à-dire autrement que ce qui a été fait jusqu'à maintenant. C'est aussi une condition sine qua non pour que l'automobile conserve ses qualités.

- 3) Les espaces publics doivent aussi être plus plaisants, confortables et sûrs. Le piéton doit pouvoir s'y épanouir.
- 4) Les agglomérations et aires métropolitaines doivent être reconnues et des institutions démocratiques doivent permettre leur gestion.

C'est un programme ambitieux mais à nos yeux, c'est la condition sine qua non pour que l'urbain reste mouvement.

Bibliographie

Bassand M., Brulhardt M.-C., Hainard F., Schuler M., *Les Suisses entre mobilité et la sédentarité*, P.P.U.R., Lausanne, 1985

Bassand M., *Métropolisation et inégalités sociales*, P.P.U.R., Lausanne, 1997

Bassand M., Compagnon A., Joye D., Stein V., *Vivre et créer l'espace public*, P.P.U.R., Lausanne (sous presse)

Choay F., "Le règne de l'urbain et la mort de la ville" in *La ville : art et architecture en Europe 1870-1933*, Centre Pompidou, Paris, 1994, p.26-35

Kaufmann V., *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines*, P.P.U.R., Lausanne, 2000.