



Les enjeux de la mobilité et des transports urbains dans les villes d'aujourd'hui et de demain

Par François Ascher

Le mouvement est au cœur des dynamiques de nos sociétés. Il l'est socialement, économiquement, urbanistiquement. Sans utiliser trop de grands mots, on peut dire aussi que le mouvement est au cœur de la vie. L'immobilité, c'est la mort ou les choses inertes. Et encore, puisque la matière elle-même est mouvement !

Si tout a toujours été mouvement... celui-ci a pris une dimension nouvelle avec la modernité qui a, entre autres, introduit de nouvelles représentations : tout d'abord, celle d'un monde en mouvement, c'est-à-dire en transformation, qui ne se renouvelle plus de façon simple, réglée par les traditions ; ensuite, celle d'un mouvement qui peut être progrès...mais à condition que les hommes s'en assurent la maîtrise et respectent un certain nombre de principes...

Le mouvement est aussi au cœur de l'économie : le capital est toujours en rotation aussi rapide que possible et le marché n'existe que par la mobilité des biens, des personnes et des informations.

Il est au cœur du social, car il est consubstantiel à la notion de changement, qui est au cœur de toute pensée sociopolitique moderne.

Il est également au principe de l'art moderne, de ses « points de vue » comme de ses principes d'évolution.

Il marque profondément nos représentations de la nature et de l'univers qui ne sont plus perçus comme immobiles ou immuables. De fait, l'invention de « l'écologie » exprime précisément cette conscience que la nature est faite d'équilibres provisoires, que la puissance des actions humaines peut avoir des conséquences sur ses dynamiques et qu'il importe donc que les sociétés humaines agissent en la matière en toute conscience et responsabilité.

Le mouvement est donc omniprésent dans les sociétés modernes.

C'est pourquoi, il cristallise les débats et conflits sociaux de toutes sortes.

C'est dans ce contexte qu'il faut situer le fameux rapport Brundtland à l'origine de la problématique contemporaine du « **développement durable** », qui a permis de dépasser les attitudes écologiques étroitement protectionnistes

et réactionnaires en montrant qu'un certain type de développement, était le seul moyen de préserver les patrimoines de toutes sortes. La notion de *sustainable development* qu'il a promue (que la notion de durabilité traduit mal), perd certes parfois un peu de son sens à force d'être répétée par tous comme une formule magique.

Mais elle reste intéressante car elle souligne **qu'il est difficile mais nécessaire de concilier plusieurs objectifs : le développement économique, le progrès social et la préservation des patrimoines naturels et culturels**. Ces objectifs, qui ne peuvent être atteints séparément au risque d'être eux-mêmes remis en cause, constituent en quelque sorte un système de trois équations.

C'est une pensée systémique et complexe car elle renvoie d'une certaine manière à trois rationalités axiologiques distinctes :

celle de la performance pour l'économie,
de l'équité pour le social,
de l'éthique pour l'environnement.

On comprend que son maniement théorique et pratique soit difficile. Face à ces difficultés, le risque est de proposer des modèles réducteurs. **Aux deux « extrêmes »** on trouve ainsi ceux qui pensent que le développement économique donne en lui-même les moyens du progrès social et de la préservation de l'environnement ; et à l'autre extrême, il y a ceux qui pensent que la préservation de l'environnement est susceptible par elle-même d'engendrer un nouveau modèle économique et social.

Le projet de l'Ivm est précisément de sortir de ces simplismes en réunissant des chercheurs et des acteurs qui ont des «sensibilités» diverses et des approches disciplinaires différentes, et en les sollicitant sur cette même question : comment des sociétés modernes ou en cours de modernisation, confrontées donc à une mise en mouvement généralisée, peuvent-elles et doivent-elles utiliser et maîtriser ce mouvement, plus particulièrement dans les villes ?

Le champ est immense et nous nous sommes efforcés à la fois de le cadrer à partir de quelques axes et objectifs prioritaires.

Je voudrais donc ici, dans le cadre de cette conférence, évoquer quelques points sur lesquels nous réfléchissons et avons engagé un certain nombre d'actions.

Le mouvement : une question sociale en partie nouvelle

Aujourd'hui, se déplacer est devenu indispensable pour accéder à la plupart des biens, des services et des relations sociales. La possibilité de se mouvoir, en particulier dans les villes, conditionne en effet l'accès au logement, au travail, à l'éducation, à la culture etc. Dans des sociétés de plus en plus complexes et diversifiées, l'habitat, l'emploi, les écoles, les loisirs ne se trouvent pratiquement plus jamais à proximité immédiate les uns des autres. Certes, les urbanistes et les élus locaux qui s'efforcent de mieux organiser les

viles, doivent mieux coordonner les localisations pour optimiser les déplacements au regard de diverses contraintes, en particulier environnementales. Mais dans une société fortement développée, où la division du travail ne cesse de s'approfondir, les mobilités prennent une importance et une signification nouvelles et donnent au droit au mouvement une place grandissante, car il devient en quelque sorte un droit générique dont procèdent de nombreux autres droits.

Ce droit n'est d'ailleurs pas un simple droit à se rendre d'un point à un autre, mais c'est aussi un droit à la qualité des lieux et des temps des transports car ceux-ci occupent une place grandissante dans la vie quotidienne.

La notion de droit est évidemment très problématique.

Notons qu'il y a deux types de droits au mouvement : **un droit – liberté**, qui est le droit pour des individus de se déplacer ; et **un droit - créance**, c'est-à-dire un droit à disposer des moyens effectifs, pratiques et culturels, de se déplacer.

Cette liberté de mouvement n'est pas toujours facilement acquise, comme en témoignent de nombreux exemples historiques et contemporains. Bien des pouvoirs s'opposent à cette liberté et il existe encore des restrictions dans divers pays à la mobilité des personnes, des biens, des informations.

Dans les pays démocratiques, le droit – liberté est largement assuré. Cette liberté est aussi devenue la condition pour qu'un individu puisse mettre en pratique ses choix personnels dans toutes sortes de domaines. Dans notre société marquée par la variété des besoins et des demandes, par la multiplicité des activités et par l'étendue des territoires du quotidien, les moyens de transport sont des outils-clefs pour que les individus puissent choisir ce qu'ils font, quand ils le font, où ils le font et avec qui ils le font.

Cependant, de nombreuses catégories d'individus n'ont pour autant pas la possibilité effective de se déplacer,

- parce qu'ils souffrent de handicaps divers, sociaux, culturels, économiques, psychologiques, physiques ;
- parce qu'ils n'ont pas de moyens de déplacement individuel ;
- parce qu'il n'y a pas de service public de transport là où ils sont ou là où ils veulent se rendre.

Ils sont donc en droit d'attendre de la société qu'elle mette à leur disposition des moyens leur permettant d'accéder réellement à la mobilité. On en vient à la deuxième acception de la notion de droit au mouvement, complémentaire de la première : celle d'un *droit - créance*, c'est-à-dire d'un droit qui implique une responsabilité de la société pour que tous disposent des moyens effectifs, pratiques et culturels, de se déplacer et d'accéder à la ville tout entière.

Cela ouvre bien sûr un débat complexe, mais nécessaire, sur le niveau de mobilité qu'une société est en mesure de garantir à tous.

Les contraintes économiques et environnementales contribuent à fixer des limites à la mobilité que les sociétés contemporaines peuvent assurer à leurs membres, individuellement et collectivement.

Mais la définition de ces limites doit intégrer les exigences d'équité et de justice sociale, et être l'occasion de préciser les termes de ce droit – créance à la mobilité, dans des contextes qui varient dans le temps et dans l'espace.

À partir de là peuvent être élaborés les cahiers des charges de ce que l'on peut qualifier de « **service universel de la mobilité** » qui est en quelque sorte la mobilité minimale qui doit être garantie à tout individu ; ou de « **service public de la mobilité et de l'accessibilité** », qui est une approche un peu plus ambitieuse de ce que les pouvoirs publics doivent s'efforcer d'apporter à tous les citoyens pour qu'ils puissent se déplacer dans les villes, partout et si possible à toute heure.

Les modalités de mise en œuvre de ce service universel ou public de la mobilité et de l'accessibilité peuvent être diverses et dépendent de conditions propres à chaque société.

Du point de vue des modalités pratiques, il est clair que les pouvoirs publics disposent dans les villes d'une très vaste gamme de modes de transports qui va des équipements collectifs les plus lourds (routes, chemins de fer de surface et souterrains, parfois équipement portuaires) à des équipements individuels (mise à disposition de vélos) en passant par des équipements collectifs plus légers (bus, navettes, taxis). Les pouvoirs publics peuvent aussi agir par des aides aux personnes, par exemple en jouant des systèmes tarifaires, en subventionnant certains modes ou types de déplacements. Ils peuvent enfin développer des actions sociales et éducatives diverses, en s'appuyant éventuellement sur des associations et organisations non gouvernementales.

Le statut juridique et économique des opérateurs de ces services publics sont également très variés : des entreprises nationales aux services réalisés en PPP (partenariat public – privé) et PFI (*private finance initiative*), en passant par des entreprises municipales, des régies, des coopératives ou des concessions à de grandes entreprises internationales de transport.

Il importe en effet de bien distinguer les exigences des collectivités, qui définissent les cahiers des charges de ce droit à la mobilité et à l'accessibilité, de ses modalités de mise en œuvre.

Il faut noter en particulier que le développement économique et social, dans tous les pays, s'accompagne d'une **demande croissante d'individuation**, c'est-à-dire – à – dire du souhait des individus de pouvoir disposer d'une plus grande autonomie, de pouvoir user à leur manière des choses et des lieux, de maîtriser les espaces et les temps de leur vie quotidienne. De nombreuses fonctions qui étaient autrefois satisfaites collectivement, sous la forme d'équipements collectifs, deviennent des équipements individuels mobiles : de l'horloge du beffroi ou du clocher devenue montre, au téléphone, dont le numéro était attaché à l'origine à quelques lieux spécifiques, devenus équipement individuel, mobile « attaché » à une personne. **Les moyens de**

transport n'échappent pas à cette dynamique d'individualisation. Ils nécessitent toujours des équipements collectifs pour les infrastructures, mais les citoyens aspirent à une autonomie croissante. Les cahiers des charges des services publics de mobilité doivent tenir compte de cette exigence et être capables d'assurer à tous cette autonomie individuelle dans la ville.

Il faut parvenir à combiner les demandes de mobilités individuelles, de plus en plus diversifiées, et les exigences collectives. Cela passe de toute évidence par des services souples, personnalisés, combinant les divers modes de transport.

La marche, le vélo, l'automobile et les transports collectifs sont des solutions plus ou moins performantes selon les circonstances et il faut donc développer des solutions qui les rendent complémentaires. **La multimodalité et l'intermodalité sont ainsi des notions clés pour le développement des transports urbains et interurbains** aujourd'hui car le droit au mouvement implique ainsi une accessibilité généralisée de toute la ville.

Mouvement et développement : une question économique en partie nouvelle

Les villes modernes résultent de la division du travail et la génèrent en retour ; les villes n'existent ainsi que par le mouvement.

On peut en effet caractériser la concentration urbaine contemporaine comme résultant de la recherche de performances accrues dans la plupart des domaines de la vie sociale, de la production et de la consommation. Or, l'urbanisation implique le transport et le stockage des Biens, des Informations et des Personnes. **Ces activités de transport et de stockage sont interdépendantes et forment un système.** C'est ce que nous appelons le système BIP.

Aujourd'hui, les dynamiques urbaines mobilisent toute une gamme de nouvelles techniques de transports et de stockage. Nous assistons ainsi à l'émergence d'un nouveau système BIP dans lequel l'automobile individuelle, les transports ferrés rapides, les transports aériens, les télécommunications jouent un rôle majeur, aux côtés d'une série de techniques nouvelles de stockage des biens et des informations qui vont du couple produits congelés / micro-ondes aux DVD, en passant par les messageries électroniques, les téléphones portables, les micro-ordinateurs et Internet.

Il est clair que le développement économique contemporain, et plus particulièrement les formes globalisées qu'il prend, sont liés au potentiel de ce nouveau système de transports et de stockage des biens, des informations et des personnes.

La croissance des vitesses de déplacement et des capacités de stockage (dont la miniaturisation et la numérisation sont des formes particulières) jouent un rôle clé dans cette évolution économique. Elles constituent pour le développement un enjeu majeur. Elles sont au cœur des logiques des acteurs économiques comme d'une bonne part de la recherche scientifique.

On peut donc considérer, pour reprendre le vocabulaire précédent en termes de question sociale, que les mouvements des personnes, des informations et

des biens sont au cœur des questions économiques contemporaines, et qu'ici aussi, les changements d'échelles des vitesses comme des capacités de stockage, modifient qualitativement la manière dont se posent les questions de l'économie et des transports dans les sociétés modernes.

Le développement de l'externalisation et du recours à des entreprises sous-traitantes accroît également l'importance économique du transport et transforme l'espace des villes en espace productif. Ce qui était déplacé autrefois au sein des grandes entreprises, bouge maintenant dans la ville.

Les livraisons et la logistique intra-urbaines prennent ainsi une importance nouvelle et pose de questions difficiles aux urbanistes et aux responsables locaux.

Une question urbaine en partie nouvelle

Cette dynamique d'évolution du système de transport et de stockage BIP n'est pas sans interagir avec les formes d'occupation de l'espace en général, et plus particulièrement avec les formes des villes. **Les formes des villes sont en train de changer profondément.**

À la fin du XIXe et au début du XXe siècle, le développement combiné des tramways puis des automobiles, des ascenseurs, du béton armé et de la construction métallique (avec notamment l'invention des « gratte-ciel »), du téléphone, avaient participé au remodelage territorial des villes et inscrit dans leurs espaces des différenciations fonctionnelles et sociales de plus en plus marquées. Aujourd'hui, la dynamique du système BIP suscite une triple évolution qui est en partie nouvelle.

- Tout d'abord, on assiste à ce que l'on appelle souvent la **métropolisation**. Il s'agit de la poursuite de l'urbanisation qui, dans des pays déjà fortement urbanisés, prend la forme du regroupement des richesses humaines et matérielles dans et autour des villes les plus importantes.

- En second lieu, on assiste à une **mutation du système de l'accessibilité et des rapports entre centre et périphérie**. Autrefois, les centres des villes étaient les lieux les plus accessibles et cristallisaient ainsi les valeurs symboliques, sociales et économiques. Aujourd'hui, l'évolution du système BIP modifie la géographie de l'accessibilité : certaines périphéries deviennent plus accessibles pour diverses personnes ou activités, que les centres géométriques et anciens des villes. On peut en effet habiter en périphérie et accéder aisément à un grand nombre de fonctions urbaines. Mais dans le même temps, la banalisation de tout ce qui se télécommunique, donne une valeur renforcée aux échanges directs, non médiatisés. La rencontre en face à face, l'expérience en *life*, le partage d'émotions collectives (à l'occasion de fêtes, d'événements sportifs) sont de plus en plus valorisés, tant dans la vie hors travail que dans la vie professionnelle. En témoignent la hausse des prix fonciers des zones de bureaux les mieux desservies par les transports collectifs, ou les dynamiques de développement ou de revitalisation des lieux capables d'attirer et d'accueillir foules et événements.

-En troisième lieu, l'augmentation des vitesses de transports des biens, des informations et des personnes modifie les attitudes économiques, sociales et culturelles à l'égard des formes urbaines. **Autrefois, la densité et la**

continuité du bâti étaient des nécessités incontournables pour produire de la ville, pour maximiser les interactions, pour assurer la défense collective etc. Aujourd'hui, en Europe et en Amérique du Nord tout au moins, il n'en est plus de même pour une partie des habitants et des activités.

-La vitesse en particulier se substitue dans certains cas à la densité, engendrant des espaces urbains profondément différents, et provoquant de nouveaux types de comportements : le chemin le plus rapide en ville est de moins en moins souvent le plus court. Le nouveau système BIP interagit ainsi avec la métropolisation et contribue à produire des systèmes urbains de plus en plus complexes dans lesquels on constate à la fois des polarisations (multiplication des centralités de toutes sortes) et de la dispersion, des continuités et des discontinuités, des densités fortes et des densités faibles. **Émergent ainsi en Europe et en Amérique du Nord de nouveaux types de villes, hétérogènes, distendues, discontinues**, que nous avons qualifiés de **métapoles** et qui entremêlent des espaces quasi-villageois, des bourgades et des lieux métropolitains.

Nous sommes aujourd'hui très désorientés par ces évolutions. Pendant longtemps, nous avons en effet considéré que densité, continuité, équipements collectifs étaient des attributs essentiels des villes et de l'urbanité. **Aujourd'hui, nous constatons que la densité, dans la mesure où elle ne semble plus absolument nécessaire en toutes circonstances pour disposer d'un fort potentiel d'échanges, est souvent perçue comme écrasante ; que la proximité, lorsqu'elle n'est pas indispensable, est ressentie comme de la promiscuité ; que l'équipement collectif, lorsqu'il existe des solutions individuelles plus adaptées aux souhaits de chacun, est vécu comme un palliatif ou comme un choix idéologique.**

Nous nous trouvons donc confrontés à une nouvelle question urbaine, qui résulte en grande partie du décalage entre d'une part, la ville dont nous avons hérité et les cultures et modes de vie qui vont avec, et d'autre part, la ville qui émerge, avec des pratiques sociales nouvelles, et que nous ne savons pas encore organiser et réguler. Car, il faut le reconnaître, nous ne savons pas encore bien fabriquer de l'urbanité avec cette ville discontinue, hétérogène, multipolarisée, fortement différenciée et individualisée, qui bouge de plus en plus dans tous les sens, à toutes les heures du jour et de la nuit.

La maîtrise des mouvements : une question « de société » en partie nouvelle

L'étalement urbain, que l'on peut définir comme une croissance discontinue et à faible densité des villes, est aujourd'hui une question qui revêt une acuité particulière avec le développement des moyens de transport individuels et collectifs. Ce n'est pas en lui-même un phénomène nouveau et il préoccupe divers acteurs pour des raisons très diverses.

Villes en mouvement : y a-t-il des modèles ?

On pourrait résumer les propositions précédentes par l'affirmation : il faut optimiser économiquement les déplacements, rendre l'accès aux transports plus équitables et produire un urbanisme et un système de mobilité les plus respectueux possible de l'environnement.

Mais la recherche de compromis entre ces divers objectifs et contraintes fait apparaître des situations très diverses selon les contextes nationaux, voire régionaux.

Ainsi, l'enjeu du mouvement se pose probablement dans des termes sensiblement différents dans les pays en développement. Ceux-ci connaissent une urbanisation rapide. Mais cette urbanisation, à la différence de celle qu'ont connue les pays déjà développés, a lieu alors que la modernité à laquelle ils s'efforcent d'accéder est d'ores et déjà très individualisée et hypermobile. **Les villes des pays en développement croissent à l'ère d'Internet, des téléphones mobiles, des motocycles et des automobiles.** Cela n'a pas été le cas de la majeure partie de la « vieille Europe ». Ainsi l'Angleterre et l'Allemagne étaient déjà urbanisées à près de quatre - vingt dix pour cent au début du XIXe siècle, alors que l'automobile, le motocycle et le téléphone n'en étaient qu'à leurs tout début. La France s'est urbanisée déjà plus tardivement et de fait, le développement de l'automobile s'est ajouté à une faible densité du peuplement pour produire des villes sensiblement moins denses et moins compactes qu'en Angleterre et en Allemagne.

L'histoire, la géographie et la culture ont joué également des rôles importants dans la différenciation des formes urbaines et des modes de transports. Les Pays-Bas par exemple, ont toujours été confrontés à une pénurie de terrains et la lutte contre les inondations a depuis longtemps légitimé des actions fortes des pouvoirs publics en matière d'aménagement. Aujourd'hui, en Asie, en Afrique, en Amérique du Sud, on assiste à la fois à une énorme croissance des villes, et au développement rapide de moyens de transport individuels, en particulier automobiles. Mais **on constate des différences très grandes d'un pays à l'autre, voire d'une ville à l'autre** : la part des transports publics, des petites entreprises privées, des transports d'entreprise, des cycles et motocycles, des taxis individuels et collectifs, des modes publics lourds, varie considérablement. Toutefois, dans tous ces pays, l'urgence marque l'économique, le social et l'environnemental. Et, on le sait bien, les solutions d'aujourd'hui – et plus particulièrement les solutions d'urgence - font les problèmes de demain. Mais en tout état de cause, le développement des transports des personnes, des biens et des informations, est bien l'une des clefs majeures du développement.

Dans ce contexte, il faut se garder de plaquer quelques modèles en nombre limité sur des situations sans précédents. L'enjeu est au contraire de favoriser la créativité et l'innovation et il est probable que les villes de ces pays inventeront de nouveaux types de développement, et géreront les mobilités de façons originales et diversifiées.

De même il n'y a pas un modèle de la ville européenne, même si une histoire commune ou proche des pays européens leur a donné certains caractères communs ; il n'y a pas plus de modèle de la ville nord – américaine, même si là aussi l'histoire, l'économie et la culture leur ont donné un certain nombre de traits communs : des villes aussi proches que Los Angeles et San Francisco sont d'ailleurs très dissemblables, qu'il s'agisse de leurs centres ou de leurs

périphéries, et elle ne sont pas non plus vraiment comparables à Minneapolis ou Miami.

Face à ces enjeux immenses, quelles est la modeste contribution de l'IVM ?

Nous agissons selon trois axes :

-Contribuer à trouver des solutions qui permettent de mettre en œuvre le « droit à la mobilité ».

***La mobilité pour l'insertion**

- des recherches
- des colloques et des conférences scientifiques internationales
- l'aide à des expérimentations : transports à la demande, éducation à la mobilité urbaine, formation à la conduite automobile, coopératives automobiles en zones rurales

***La mobilité des handicapés : les aveugles et personnes mal-voyantes**

- colloques sur l'utilisation des technologies nouvelles (GPS, PDA, cannes électroniques etc.)

- logiciels de lecture par les aveugles des sites Internet qui donnent des informations sur les transports

- simulateur haptique Homère

- atlas en relief de la Région parisienne et de tous ses transports collectifs

- plaques d'orientation en relief dans les stations de métro ;

***La mobilité des enfants et des adolescents**

- enquête nationale sur la mobilité des enfants et l'accompagnement par les parents

- expérience de transport à la demande

- programme de recherche avec des villes européennes sur la mobilité des jeunes.

-Contribuer à améliorer la mobilité en agissant sur la qualité des moyens et des lieux des déplacements

- Concours étudiants (projets, reportages, concours d'étudiants en architecture etc.)

- Exposition Bouge l'architecture

- colloque « la ville des flux »

- actions « la ville la nuit »

- projet « La rue est à nous tous »

- projet taxi

-Des activités scientifiques et culturelles

- la chaire de l'IVM en France

- des colloques (dont Cerisy)

- des publications (de nombreux livres et publications scientifiques diverses)

- la chaire de Shanghai

