

La ville en recherche d'un équilibre entre compétition et solidarité

Intervention de Marc Wiel

au colloque « Métropoles en France et au Canada, des réalités aux idéautés ; regards croisés »
organisé par l'institut d'aménagement régional (IAE) de l'Université Paul Cézanne
Marseille-Aix en Provence, les 9 & 10 Novembre 2005.

Introduction

Ce titre résume mon propos. Classiquement les responsables de l'organisation urbaine sont tiraillés entre le souci de faire émerger une ville « plus équitable » et une ville « assez compétitive ». Tous les « projets d'agglomération » mettent en exergue le nécessaire compromis entre ces deux objectifs, au moins partiellement contradictoires. Pourtant ils n'évoquent jamais l'idée que ce compromis puisse concerner en premier lieu la gestion de la mobilité, et c'est ce que je voudrai illustrer ici. Cette contradiction est, dira-t-on, le propre de toute action politique organisatrice de la vie sociale. En cela la ville, tant comme système morphologique que comme cadre de la vie sociale ou comme institution, est naturellement plongée, sans pouvoir jamais la dépasser, dans cette contradiction inhérente à la vie sociale. Le développement durable avec sa prétention à trouver le compromis idéal pour les générations futures ne supprime pas cette contradiction. Au contraire il en a une conception élargie en y incluant la nécessité de renouveler les ressources consommées. Je me propose de montrer ici que la pensée technicienne qui inspire la gestion des possibilités de se déplacer dans la ville et entre les villes, en faisant de l'organisation de la mobilité la solution d'un problème exclusif d'encombrement (adapter l'offre à la demande), occulte que les options qu'elle adopte devraient être des compromis « politiques » entre les impératifs du champ du social et de l'économique. Cette cécité a pour effet de nous entraîner dans un lent processus de *dissolution de la ville comme espace social partagé*. Pour réagir il convient de ne plus laisser aux gestionnaires de la mobilité le monopole de leur champ d'intervention. Sinon notre capacité à tenir ensemble, pour organiser la ville, les termes de la contradiction entre solidarité et compétitivité, ne fera que s'affaiblir encore un peu plus.

L'illusion technicienne des gestionnaires de la mobilité

La conviction des responsables de la gestion de la mobilité est que leur champ d'intervention est purement technique. Il y a une offre et une demande de mobilité qu'il s'agit de faire rencontrer dans les meilleures conditions c'est-à-dire sans investissements, nuisances ou coûts de fonctionnement, excessifs pour la collectivité. Ils ne se rendent pas compte à quel point cette offre, en transformant l'organisation urbaine, est précisément ce qui stimule la demande. Dans leur vision des choses, la demande de mobilité a une existence propre, légitime en toute circonstance. Elle est l'expression d'une liberté individuelle non négociable. On trouvera naturel de vouloir gagner du temps en allant plus vite, surtout si cela ne lèse personne¹. Pourtant on constate a posteriori que rajouter des infrastructures plus

8

¹ Précisément il se peut que cela lèse quelqu'un quand cela ne parait léser personne. Les inconvénients de la vitesse sont classiquement associés aux nuisances provoquées localement (auprès des riverains de l'infrastruc-

rapides n'a pas réduit le temps global des déplacements urbains (pour l'interurbain c'est différent), ni permis d'autres déplacements, mais a transformé l'organisation urbaine en permettant de gagner quand même quelque chose, mais il s'agit non de temps mais d'*espace et de productivité*.

C'est, sans le vouloir, que nos gestionnaires de la mobilité ont bouleversé la morphologie urbaine lentement produite par les générations passées. Les urbanistes sont partagés en une majorité qui se désole de voir la morphologie urbaine submergée par ce qu'ils interprètent comme le triomphe de la « marchandise », de « l'individualisme », ou de « l'inculture urbaine », et une minorité qui a trop peur de passer pour rétrograde et loue avec beaucoup de zèle les temps nouveaux. Cette alternative ne me satisfait pas. La ville n'est pas le simple et hasardeux produit de nos préférences individuelles. Elle est aussi une production sociale et culturelle et elle fournit un cadre à la vie sociale. Mais me gêne surtout que cette alternative revient à entériner comme véridiques les présupposés de nos gestionnaires de la mobilité, alors que je les crois rigoureusement faux. Mieux le savoir peut nous donner une nouvelle chance de peser sur le cours des choses, de contrarier les effets pervers des actuelles politiques de mobilité en en comprenant mieux les raisons.

Pour ces gestionnaires, la morphologie urbaine est une résultante, pas un projet, en tout cas pas un projet qui s'imposerait aux citoyens du fait de la légitimité des institutions à produire des règles de vie collective. *La légitimité est du côté du marché*, de la demande solvable, que nous ne sommes pas autorisés à critiquer. Considérer cette demande de mobilité comme une demande autonome et toujours légitime, quelles que soient les interactions sociales qu'elle permet, est le détour technique qui permet de « dépolitiser² » radicalement la question urbaine. L'artifice peut paraître gros mais il marche. La mobilité devient sa propre finalité. Ce tour de passe-passe transforme les divers « désirs » ou « obligations » au fondement des interactions que nous pratiquons, comme autant de « besoins » aussi impérieux à satisfaire les uns que les autres. La congestion, ou ce qu'on croit pouvoir qualifier de cette façon dévalorisante et inquiétante, devient l'aliénation suprême.

La demande de mobilité s'explique selon ces gestionnaires par la motorisation croissante des ménages, elle-même conséquence de l'élévation du niveau de vie, elle-même nourrie par les gains de productivité des entreprises, laquelle est au moins partiellement expliquée par la facilité de se mouvoir... La mobilité facilitée sera donc le progrès plus la liberté, rien de moins. A l'opposé, soyons juste, je ne crois pas qu'elle soit la régression plus la tyrannie. Il convient seulement de reconnaître que l'amélioration de la mobilité induit des avantages et des inconvénients inégalement répartis socialement. Pour sélectionner les améliorations les plus utiles et renoncer à celles qui présentent trop d'inconvénients, il convient d'étudier de façon contradictoire toutes les facettes du problème, mais sans partir de l'idée que la mobilité est toujours globalement bonne et que les inconvénients éventuels qu'elle induit appellent seulement quelques mesures correctrices d'accompagnement. Il nous faut donc radicalement changer la façon de penser la mobilité en admettant, selon le contexte de l'amélioration de ses conditions d'exercice, son ambivalence fondamentale.

L'important est de dépasser la fixation des gestionnaires de la mobilité sur les « flux » pour remonter aux *interactions sociales*³ génératrices de ces flux. Ce faisant, nous retrouvons ce qui fait la matière de

ture). On oublie que la vitesse est un des paramètres essentiels qui organisent les marchés urbains (foncier, immobilier, de l'emploi et des services) comme nous l'évoquerons tout au long de ce texte.

² De sortir du champ politique, y compris au sens premier du terme de politique, c'est-à-dire l'ensemble des mesures organisatrices de la vie dans la cité.

³ Je préfère le terme d'interaction sociale plutôt que de schéma d'activité, terme couramment employé par les spécialistes de la prévision de mobilité, du fait que ce terme de schéma d'activité trahit trop bien que la mobilité est considérée comme purement individuelle. En fait les activités pratiquées se font le plus souvent à plusieurs et donc résultent de la rencontre d'acteurs sociaux dans l'exercice de leurs rôles sociaux. Il me paraît fondamental, dans l'analyse de la mobilité, de donner une égale importance à tous les acteurs concernés par les activités pratiquées. C'est ce que je veux signifier en utilisant le terme d'interaction sociale. La mobilité globale n'est plus avec ce terme la somme de pratiques individuelles qui s'ignoraient les unes les autres. Son moteur est bien dans le partage de nos rôles sociaux. Elle est par elle-même expression du fait *social*.

la ville, un regroupement d'une diversité de logements, d'établissements d'entreprises, d'équipements et d'espaces publics, dont l'agencement spatial est, comme la mobilité, au service d'une grande diversité d'interactions sociales plus ou moins, fréquentes, utiles ou désirées, qui se font dans des lieux publics ou privés plus ou moins spécialisés. La finalité commune à *l'agencement spatial* et à la *mobilité* les rend autant complémentaires que concurrentes. On peut accéder à la réalisation des interactions sociales par l'une ou par l'autre et c'est ce qui fait que l'un interagit sur l'autre, que la vitesse par exemple puisse devenir antinomique de la densité⁴.

L'effondrement du coût de la mobilité (en rendant possible de gagner du temps et du confort au prix d'un peu d'argent) explique donc la désagrégation de l'organisation urbaine préexistante, son morcellement, sa lente recomposition. La densité n'est plus obligatoire et elle peut même se déprécier économiquement et socialement, d'autant plus vite qu'elle n'aura pas assez des qualités qui en pérennisent l'attractivité. Les villes européennes se croyaient épargnées de l'ampleur des processus de dévalorisation qui affectèrent les villes Nord américaines beaucoup plus tôt que celles d'Europe⁵. Nous avons perdu cette illusion. Partout l'amélioration des conditions de la mobilité provoque la mutation morphologique que j'ai choisi d'appeler « transition urbaine ».

Pour maîtriser le développement urbain, c'est-à-dire pouvoir fabriquer un compromis durable entre l'équité sociale et la compétitivité économique, il convient d'évaluer les conséquences de la définition des coûts de la mobilité (temps, argent, confort) par la collectivité. Le sort de la ville, comme morphologie, comme espace social partagé, et comme institution politique locale, en dépend. Avant de voir comment définir les coûts de la mobilité les plus adaptés (de mon point de vue), nous examinerons comment sociologisme et économisme volent au secours des gestionnaires de la mobilité et confortent la vision, que j'estime fautive, qu'ils en ont.

Le sociologisme et l'économisme au secours des présupposés idéologiques des gestionnaires de la mobilité

Chaque discipline détient sa part de la vérité, mais si une seule discipline tente une explication totale du fait urbain, l'explication ne sera pas pertinente. De nombreuses pratiques sociales s'interprètent par des évolutions de modes de vie interprétables dans la longue durée. Mais est-ce suffisant pour considérer, comme certains n'hésitent pas à le faire, les modes de vie comme l'alpha et l'oméga des évolutions urbaines ? Je crois cette approche par les modes de vie particulièrement pertinente pour expliquer, par exemple, le désir supplémentaire d'espace dans l'habitat, ou, chez certains plus que chez d'autres, un désir de se différencier socialement par la localisation résidentielle⁶, mais pas pour prétendre que la mobilité, par elle-même, instaure un nouveau mode de vie caractérisée par sa diffusion à tous. Nous ne sommes pas passés brusquement à une société de néo-nomades mais sommes bien toujours des sédentaires, qui sortons aussi souvent qu'autrefois de notre domicile (quitte à en avoir plusieurs), mais pour aller plus loin faire la même chose et parfois, mais relativement rarement, des choses différentes. *Notre temps passé au domicile⁷ croît toujours, même s'il croît fort peu.* Le

8

⁴ Du moins pour l'habitat car, pour les activités, cela dépend de leur nature.

⁵ Du fait du décalage de plusieurs décennies dans la diffusion de l'automobile.

⁶ L'observation que l'organisation urbaine de la ville d'hier, quand la pauvreté était majoritaire, ne peut plus être la même que celle d'aujourd'hui, où elle devenue minoritaire (processus d'exclusion), m'apparaît parfaitement juste. Cette observation justifie en soi d'intervenir sur l'organisation urbaine dont nous avons hérité autant qu'elle justifie une promotion des exclus qui ne passera pas obligatoirement, ou exclusivement, par l'urbanisme. Ce sont là d'ailleurs les deux pôles entre lesquels la « politique de la ville » oscille en permanence. En revanche; je crois que la grande majorité des ménages périurbains fuit moins le côtoiement de la pauvreté qu'il leur est financièrement interdit d'habiter la banlieue résidentielle (cf. enquête du Crepah dans la région de Rouen en 1998).

⁷ Dans la période où nous n'avons pas changé d'hébergement pour des raisons de tourisme ou d'affaires, afin d'être dans les conditions des enquêtes de l'INSEE sur l'emploi du temps des Français.

temps consacré aux loisirs croît également mais, dans ce temps, la part passée au domicile⁸ croît plus vite que celle passée hors domicile, même chez ceux qui n'ont aucune restriction de temps et d'argent. La mobilité n'est donc pas une sorte de fatalité des pays riches, ni une victoire de la modernité. La mobilité reste le fruit d'un calcul proportionnant l'utilité ressentie de l'interaction sociale rendue possible par le déplacement et le coût de ce déplacement (temps, argent, inconfort), même si ce coût s'est effondré avec la diffusion de l'automobile individuelle. L'économie sera par conséquent encore aussi utile pour comprendre la mobilité que la sociologie des modes de vie. Mais la difficulté est d'articuler les deux lectures. La sociologie inclinera à considérer la mobilité comme un droit inaliénable qui ne se discute pas. Pour l'économiste, proportionner en les rapprochant une utilité et un coût, c'est déjà reconnaître l'existence d'une transaction entre l'individu qui se déplace et les institutions publiques qui définissent des conditions de la mobilité, et qui, très légitimement, chercheront par divers procédés à rémunérer la dépense publique rendue nécessaire⁹ (et en particulier la part qui se renouvelle en permanence : les coûts de fonctionnement). Même si la liberté de se mouvoir est dans la constitution européenne un droit inaliénable (comme nous adorons en fabriquer), le système technique qu'il exige fait que cela ne peut pas être tout à fait aussi vrai que nous le voudrions. *Elle est un des moyens de la vie sociale que la société encadre*. Chaque discipline tendra donc à choisir son camp, pour les uns celui de l'acteur (qui a des droits), pour les autres celui du système (où sont comptabilisés les devoirs). Nous ne pouvons, quant à nous, accepter l'idée qu'il n'y ait que des libertés individuelles et pas de libertés collectives. Les urbanistes retiendront surtout des sociologues l'évolution de ce désir d'espace (qui vient du fond des âges, et qu'ils associent à la revendication d'autonomie, forme courante de la « modernité » en action), ainsi que les nouvelles expressions de cette défiance au mélange social (qu'autorise la mobilité), mais jusqu'à un certain point seulement, non pas dans l'absolu (en vertu d'un principe moral), mais en fonction des conséquences collectivement indésirables que pourront avoir ces préférences (qui s'exprimeront naturellement au travers le marché des localisations). La difficulté sera de se mettre d'accord sur la limite.

Les économistes (comme pour les sociologues il n'y a pas chez eux de pensée unique, tout au plus un mode d'approche des problèmes privilégié par la discipline elle-même) ont une conscience aigüe de la contribution des facilités de déplacements au développement économique, à l'efficacité économique. Ils ont tout à fait raison, c'est bien ce que nous attendons d'eux. A l'origine de la notion de développement, il y a les gains de productivité rendus possible par de multiples facteurs dont l'extension géographique des aires de marché des produits. De ce fait, accroître le potentiel des interactions sociales paraît toujours gagnant, de même que de disposer d'un bassin d'emploi toujours plus important et plus diversifié. Ils ont construit une conception théorique de la ville fort pertinente sur la notion d'économie d'agglomération. Mais il n'est pas vrai, et ils le savent bien, de penser que ce processus soit indéfiniment gagnant, (ne rencontre pas d'inconvénients¹⁰), et qu'il soit identique

8

⁸ C'est dire l'importance accordée au logement, non seulement comme un patrimoine mais comme un lieu de pratiques sociales diversifiées. Il serait donc sociologiquement intéressant de comprendre ce qui fonde le réflexe de tous les observateurs à penser le temps à domicile comme un temps de moindre valeur.

⁹ Une difficulté est dans la lisibilité des coûts. Le gouvernement évoque de rembourser le supplément de TIPP collectée du fait de la hausse du prix du baril de pétrole. Il ne la considère donc pas comme une taxe qui compense les dépenses publiques de transport. C'est pourtant là l'argument de ceux qui défendent l'idée que, globalement, la voiture payerait (presque) les coûts collectifs qu'elle induit. Ce coût est indolore. On oublie par exemple, quand on paye un péage autoroutier, que la somme versée est bien inférieure à ce que nous avons déjà donné à la collectivité en prenant de l'essence. Mais cette commodité pour la puissance publique a un coût politique. Chacun sera persuadé que le système routier est amorti depuis longtemps, et que son usage ne coûte plus grand-chose. En fait il n'en est rien car, dans les coûts collectifs qui équilibrent les recettes de l'État par la TIPP, il y a beaucoup de choses, en particulier les coûts externes (bruits, pollutions, etc...) qui ne sont pas redistribués comme des compensations aux personnes concernées. Cette remarque met en évidence une chose importante : le coût collectif de la mobilité est loin d'être proportionnel au nombre de kilomètres parcourus par chacun, il varie suivant le véhicule, le contexte, etc...

¹⁰ Certains économistes, plus versés dans l'analyse du développement que dans celui du fonctionnement des marchés urbains, insistent sur l'intérêt collectif de l'unification d'un vaste marché de l'emploi par la mobilité facilitée. Il est paradoxal qu'ils n'envisagent pas qu'une aire de marché unifiée en matière d'emploi sera

quelles que soient les interactions sociales en cause. Certaines théories vont jusqu'à s'appuyer sur la corrélation entre hauts salaires ou niveau élevé du PIB dans les plus grandes régions métropolitaines pour prétendre que cela prouve que l'accroissement des destinations accessibles en un temps donné est toujours bénéfique pour la collectivité. A ce niveau d'outrance l'explication sort de sa pertinence pour devenir totalisante et finalement totalitaire. Mais a contrario son rejet n'arrange rien et il serait plus utile de préciser, selon les interactions sociales, l'apport de la mobilité à l'efficacité économique. Pour certaines interactions sociales une organisation urbaine plus judicieuse peut offrir un substitut à l'éventuelle perte d'efficacité par une mobilité moins commode. À partir du moment où je dispose, par exemple, d'une offre commerciale suffisamment complète à proximité, je ne me soucie pas de celle qui est plus lointaine, du moins si elle ne m'apporte pas ce qui pourrait manquer dans l'offre dont je dispose à proximité. C'est du bon sens, mais en fait tout fonctionne de cette façon. Et c'est parce que tout fonctionne de cette façon que nous devons penser le territoire comme l'empilement de niveaux territoriaux construits comme des *aires de marché d'interactions sociales différentes* ayant des exigences spécifiques : l'aire des échanges métropolitains, celle du bassin d'emploi, et enfin le quartier. Il faut donc que les ingénieurs abandonnent le discours que les économistes ont d'ailleurs pour la plus part déjà abandonné, qui prétendait que plus de facilité de se mouvoir est toujours socialement favorable, *toutes interactions sociales confondues*, mais, évidemment, sans jeter aux orties la préoccupation de l'efficacité économique. La question devient : sur quel segment de la mobilité, pour quelles interactions sociales, à quelle échelle géographique, la mobilité est elle essentielle à l'efficacité économique ?

Nous voyons ainsi se dessiner la difficulté de faire émerger une pensée pluridisciplinaire dans un pays où les spécialités disciplinaires sont aussi prégnantes et aussi exclusives, voire aussi « absolutistes » dans la défense de leur identité. Le développement durable, avec sa prétention de croiser les approches, devient ainsi une tâche fort délicate et obligatoirement un temps de grande controverse. Le préalable au développement durable est tout autant dans le dialogue des territoires, que dans celui des disciplines, car ces disciplines inspirent le découpage des domaines de l'action administrative ou politique.

Pour avancer, je propose de ne plus parler de mobilité globalement mais de distinguer trois types d'interactions sociales, qui appellent des politiques *différentes* de mobilité (ou d'être équilibrée de façon spécifique par d'autres politiques urbaines que celle de la mobilité). Ils correspondent aux trois niveaux territoriaux précédemment définis, la métropole, le bassin d'emploi, le quartier, qui, bien sûr, du fait des facilités de déplacements, ne sont plus territorialement ce qu'ils furent. Mais pourquoi pas ? Ce n'est pas là le problème.

Comment poser la contradiction entre « solidarité » et compétitivité » dans le champ de l'urbanisme.

Si nous acceptons cette distinction de la mobilité suivant une typologie des interactions sociales construites en fonction de leur contribution à la production de la morphologie urbaine, nous nous donnons la possibilité de différencier *des* politiques de mobilité et, également, de sortir de l'opposition manichéenne entre transports individuels et collectifs qui polarise, à l'excès selon moi, toute les réflexions sur la gestion future de la mobilité.

Le fait urbain lui-même classe les interactions sociales en trois catégories.

La mobilité interurbaine ou métropolitaine. Si j'implante ma résidence principale ou mon entreprise dans une aire urbaine donnée, je devrai développer une mobilité spécifique pour pouvoir réaliser les interactions sociales qui ne peuvent être effectuées dans l'aire urbaine où je suis implanté. Il s'agira de

également unifiée en matière d'habitat. Mais un marché plus unifié en matière d'habitat signifie « plus ségrégué à l'échelle géographique de ce marché », sauf si des investissements collectifs en matière d'habitat et d'emploi sont faits pour contrarier les effets du marché. Bien sûr il n'en est rien.

relations sociales avec des résidents d'autres aires, de tourisme ou d'échanges dans le cadre de l'activité professionnelle. Ces interactions sont moins fréquentes que celles des deux autres catégories de mobilité dont nous parlerons plus loin et elles supposent de parcourir des trajets plus longs. Une vitesse plus élevée sera donc normale. D'autant plus que certaines d'entre elles sont devenues plus stratégiques pour le développement économique du territoire dans lequel nous vivons en raison de ce qu'on désigne fréquemment sous le terme de « métropolisation » pour désigner l'interdépendance croissante des économies territoriales, du local au mondial. *Pour cette mobilité, la préoccupation de la compétitivité l'emportera donc sur la solidarité.* Les biens et les personnes qui se déplacent devront payer le coût réel¹¹ de leur déplacement. Si une équité supérieure entre les usagers est jugée socialement nécessaire (accès aux vacances par exemple) elle passera par une tarification particulière (par exemple une tarification spécifique aux familles nombreuses ou aux chômeurs) plus qu'elle n'affectera les divers autres paramètres caractérisant les « conditions de la mobilité ».

Cette mobilité croît fortement avec l'évolution des revenus et l'augmentation du temps libre¹². On pourra la considérer prioritaire et adopter l'une ou l'autre modalité traduisant cette priorité (péage ou contrôle d'accès), en particulier là où les autres mobilités (les mobilités urbaines de proximité ou d'agglomération) viennent embouteiller les infrastructures qui initialement avaient d'abord été dédiées à cette mobilité interurbaine. Cela suppose donc de revenir, d'une façon ou d'une autre, sur la faible différence des performances permises par les infrastructures routières suivant la nature dominante des trafics qu'elles supportent.

La mobilité urbaine de proximité. Cette mobilité correspond à des interactions sociales particulières qui, étant de courte durée, ne tolèrent pas des durées de mobilité trop élevée. Si c'était néanmoins le cas, chacun s'arrange pour regrouper ces interactions sociales dans le temps ou dans l'espace pour en minimiser leur coût. Cela explique qu'en grossissant, une agglomération compte un plus grand nombre de pôles secondaires. Mais à égalité de taille de l'agglomération, le nombre de ces pôles et la diversité de leur contenu varieront avec la vitesse autorisée de déplacement. La préoccupation d'optimisation par les particuliers du temps consacré à l'interaction sociale (comme à celui de la mobilité qui la rend possible) aura été intégrée dans le jeu concurrentiel qui inspire les implantations (localisation, nature, importance) des investisseurs privés ou publics. Plus de clients signifiera pour eux plus de productivité, donc des pôles plus gros. *Pour cette mobilité l'objectif de solidarité limitera strictement le degré de compétition économique possible.* Des pôles secondaires peu nombreux mais gigantesques sont possibles et plus rentables mais rendent contraignantes la localisation résidentielle des personnes non motorisées. Dans une conception non ségréguée de la ville, il est préférable, pour satisfaire cette mobilité particulière, de conserver une lenteur suffisante aux déplacements et de faciliter du même coup le recours aux modes doux (marche à pied et vélo). Cela laisse possible la réalisation d'équipements « suffisamment » productifs mais pas les plus productifs¹³. Mais actuellement c'est le gestionnaire de la mobilité qui en décide, et non l'urbaniste, en définissant la vitesse autorisée sur les diverses parties des réseaux de déplacements.

La mobilité urbaine d'agglomération. C'est le solde de la mobilité totale, celle qui n'est, ni interurbaine, ni urbaine de proximité. C'est la mobilité dont on n'a pas le choix de la destination mais

8

¹¹ Ce qui n'est par exemple pas le cas actuellement des marchandises. Pour payer le coût réel, l'idéal serait d'avoir un coût du carburant fonction du véhicule, de l'infrastructure, de la localisation, du trafic. Ce n'est plus impossible technologiquement depuis l'invention du GPS. A défaut, le péage des infrastructures rapides à vocation interurbaine pourrait approcher ce coût réel.

¹² Alors que pour les autres mobilités, les mobilités urbaines de proximité ou d'agglomération, la vitesse plus élevée est la première cause d'accroissement des longueurs de trajet parcourus. Le revenu n'est pas indifférent mais, indirectement, en soutenant la demande d'accession à la propriété plus qu'en permettant une motorisation plus large (car cette motorisation plus large est surtout la conséquence de l'obligation financière pour les classes moyennes désireuses d'accéder à la propriété de s'éparpiller dans les secteurs périurbains).

¹³ Les armatures commerciales des divers pays européens sont différentes. Il y a à cela plusieurs raisons dont celle des différences de conception nationale dans la conception de la hiérarchie des réseaux routiers.

qui reste dans l'aire urbaine. Les interactions sociales concernées seront dominées par la mobilité habitat travail. Les conditions de la mobilité à réunir chercheront à donner à chacun, l'accessibilité au centre ville, aux grands équipements d'agglomérations et un choix de la résidence ou du lieu de travail qui n'implique pas des trajets trop coûteux (tout en donnant un choix suffisant des emplois possibles). Il devra permettre le choix du type d'habitat préféré et un taux d'effort en matière de logement (coût/revenu) raisonnable. Pour ces interactions sociales plus fréquentes et plus obligées, on constate, quand les personnes ont un choix très large, qu'elles exercent leur préférence de localisation sans dépasser la demi heure de trajet¹⁴. C'est cet objectif qu'il convient de rendre possible pour tous, même dans les plus grandes métropoles. Pour y parvenir, il faut moins de lenteur que pour la mobilité urbaine de proximité mais pas obligatoirement autant de vitesse que pour la mobilité interurbaine. Le compromis à trouver sera donc encore différent. Trouver comment le *souci de solidarité équilibrera celui de la compétitivité économique* sera moins facile que précédemment. Pour le définir, examinons les inconvénients qu'une vitesse excessive pourrait provoquer et comment, pour cette raison, il convient, soit limiter la vitesse, soit de contrarier ses inconvénients par d'autres mesures.

Le premier inconvénient est que si la vitesse est trop élevée nous assistons à un éparpillement périurbain qui bouche les infrastructures dédiées à la mobilité interurbaine. On peut contrarier cet inconvénient en rendant cette mobilité interurbaine prioritaire, mais cela revient à reconnaître que la mobilité urbaine d'agglomération n'a pas besoin d'autant de vitesse, et invite à étoffer le réseau routier de vitesse intermédiaire et/ou celui des transports collectifs..

Si la vitesse est uniformément trop élevée, le deuxième inconvénient sera qu'elle réagira sur la structuration en pôles secondaires évoquée précédemment. Le réseau primaire de déplacement d'agglomération devra donc avoir un maillage compatible avec la viabilité économique de ces pôles. C'est le deuxième inconvénient à éviter par une organisation spatiale judicieuse.

Le troisième inconvénient éventuel d'une vitesse excessive sera son impact sur l'attraction relative des transports collectifs dont la désertion peut devenir trop coûteuse pour la collectivité dans la mesure où il y aura, de toutes façons, un minimum de population pour laquelle ce mode est le seul qui soit possible pour la réalisation de trajets urbains longs. De même, vouloir aligner les performances des transports collectifs sur ceux des transports individuels sans limiter les performances de ces derniers peut être inutilement dispendieux pour la collectivité¹⁵.

Le quatrième inconvénient concerne les retombées environnementales diverses (cadre de vie, effet de serre, sécurité routière, indépendance énergétique) dont les inconvénients peuvent être sérieusement réduits par la modération des vitesses.

Le cinquième est moins connu et souvent mal compris. La facilité de se mouvoir et l'unification du marché de l'emploi suscite parallèlement celui de l'habitat et donc induit dans les plus grandes métropoles un niveau de concurrence plus élevé (plus de compétiteurs pour un même bien). Sans politiques urbaines (par elles-mêmes coûteuses) qui en contrarient les inconvénients, cette unification engendre une ségrégation sociale dont l'ampleur géographique sera celle du marché unifié. C'est ce

¹⁴ Et on en est loin dans les grandes métropoles. Dans l'agglomération parisienne le temps moyen d'accès au travail est de 40 minutes.

¹⁵ La contribution publique au déficit des transports collectifs (par des voies diverses, y compris les entreprises) avoisine les dix milliards d'euros (plus que le coût de l'enseignement supérieur pour l'État) et croît plus vite que le PIB sans améliorer la part de marché des TC (cf. l'article de Jean Pierre Orfeuil dans Infrastructure et mobilité n°49 de septembre 2005 sous le titre, « l'évolution du financement des transports publics »). Quand le coût des transports collectifs dépassera celui des taxis (ce qui ne devrait pas tarder en Province), ils auront épuisé leur potentiel de développement, du moins tant que l'énergie restera bon marché. La promotion des Transports en commun en site propre (TCSP) ne modifie pas fondamentalement la donne car elle concerne exclusivement les parties agglomérées de la ville. La modération de la vitesse est donc, bien indirectement, une exigence financière pour les collectivités pour leur permettre de continuer d'offrir aux ménages non motorisés des transports collectifs suffisamment performants mais pas trop coûteux pour elles.

qui explique l'émergence de ce que la revue *Esprit* a appelé « la ville à trois vitesses » : celle de la relégation, de la périurbanisation et de la "gentrification", mais sans jamais relier cette évolution à l'amélioration de la mobilité. Il est vrai que cette mobilité facilitée est ici un « déclencheur » plus qu'une cause à proprement parler. L'absence de politiques urbaines compensatoires à la concurrence accrue sur le marché de l'habitat a entraîné des taux d'efforts plus élevés en matière de logement et des temps de trajets plus longs pour se rendre au travail; et le processus enclenché est loin d'avoir produit tous ses effets. Cette situation n'est pas fatale, elle s'explique par l'autonomie prise par la gestion de la mobilité par rapport aux autres politiques urbaines. Satisfaire avec trop de zèle la demande de mobilité c'est encourager ce qui la développe : une spécialisation sociale et technique de l'espace aussi inéquitable que coûteuse. Il convient donc de proportionner les conditions de la mobilité aux objectifs des politiques d'habitat et d'emploi. *Il ne faut pas en particulier donner plus de mobilité quotidienne commode que l'on ne peut donner de mobilité résidentielle suffisante à tous.* Mais ces deux champs de la gestion urbaine s'ignorent suffisamment pour que les masses financières qu'ils représentent soient rigoureusement indépendantes l'une de l'autre. Cela plaide pour des *politiques foncières et fiscales* qui permettent aux collectivités la mise en cohérence qualitative et quantitative du parc d'habitat et d'emploi à une échelle géographique qui ne soit pas celle des institutions¹⁶, mais celle des temps de trajet estimés raisonnables pour se rendre au travail, de même que celle qui permet le choix du type de logement¹⁷ et un coût du logement non prohibitif. Cette recherche de cohérence pourrait donner un autre sens à l'objectif de mixité sociale¹⁸ qui; dans l'état du flou de sa définition, laisse supposer que toutes les communes devraient avoir le même profil social, ce qui est inaccessible sans supprimer la notion même de marché... Nous sommes bien dans la recherche d'un équilibre entre solidarité et compétition et non dans celui de la promotion d'un modèle idéal de ville. Bien entendu, on pourra trouver, et je le nie pas, cette argumentation d'inspiration fort utilitariste mais c'est pour contrer l'argumentation habituelle, et encore plus utilitariste, des gestionnaires de la mobilité. Elle n'est pas, en tout état de cause, en opposition avec les exigences culturelles, voire culturalistes, plus naturellement mises en exergue par les urbanistes.

La hantise de la congestion, dans une conception erronée des raisons de la croissance de la mobilité, a jusqu'à présent toujours provoqué la mise en place de plus d'infrastructures plus rapides alors que *la clef de la fluidité des échanges se trouve dans des politiques de mobilité différenciées selon les interactions sociales visées et des politiques urbaines sectorielles plus cohérentes entre elles.* On a confondu le remède et le poison, faute d'intelligence suffisamment globale de la complexité urbaine.

Rien ne nous permet pourtant de présager que notre société soit capable d'inverser ses choix, de trouver l'équilibre nécessaire entre solidarité et compétition qui lui garantisse une viabilité dans la durée. La ville fut dans le passé précisément une invention de notre civilisation qui visait cet objectif ou, en tout cas si ce n'était pas délibéré, lui permettait de l'atteindre. J'y vois la raison pour laquelle notre civilisation est qualifiée d'urbaine. Il est vraisemblable qu'une autre ville (comme morphologie, cadre de la vie sociale et institution) puisse remplir demain le même office. Mais on peut raisonnablement douter que la pratique actuelle de l'urbanisme y contribue. En revanche les crises environnementales probables qui se profilent dans les décennies futures sont, à mon avis, probablement moins un problème que la solution des problèmes qu'actuellement nous ne savons pas (encore ?) gérer.

8

¹⁶ Cela plaiderait pour une intégration plus poussée des institutions mais, dans l'état de prise de conscience actuelle des problèmes à résoudre, cette intégration ne serait pas la panacée que l'on prétend.

¹⁷ Cela exige à l'inverse une vitesse suffisante pour avoir assez d'espace pour permettre aux ménages de disposer de maisons individuelles s'ils le préfèrent. Le débat n'est pas entre maison individuelle ou collective mais entre éparpillée et périurbanisation canalisée autour de pôles assez importants pour autoriser assez d'équipements de proximité.

¹⁸ Une façon de donner sens à l'objectif de mixité sociale concerne l'accès, plus diversifié socialement, aux équipements, en particulier scolaires.