

Politique de déplacements - Politique de la ville

une complémentarité tâtonnante

Habitants en situation précaire contraints de refuser un emploi à horaires tardifs faute de transports publics pour rentrer dans leur quartier ; élèves des filières professionnelles « mal cotées » d'autant plus dépendants de ces transports que leurs lycées sont dispersés dans l'ensemble de l'agglomération, problèmes récurrents de violences sur des autobus et leurs chauffeurs dans certains secteurs de banlieue... A l'évidence, la politique des déplacements et la « politique de la ville », au sens d'une action globale de résorption des discriminations (spatiales, mais aussi sociales, raciales...) dans l'accès aux divers « bienfaits » de l'urbanité, ont des points de convergence. Très concrètement, à l'échelle d'un individu, d'une famille, d'un groupe d'habitants, un transport public accessible en termes de distance, d'horaires, de prix rend possible une participation ou tout au moins une fréquentation de la ville ; plus indirectement, l'irrigation de l'ensemble d'une cité par un réseau de transports soigne la ville elle-même, en contribuant à prévenir les « tribalismes urbains » ; elle crée, ne serait-ce que par la présence, dans tous ses quartiers, des véhicules et des arrêts du transport urbain, un trait d'union, un raccordement commun à l'ensemble des citoyens.

Vouloir l'égalité

Ces deux politiques n'en sont pas, pour autant, solubles l'une dans l'autre ; et l'attente d'« égalisation des chances urbaines » que l'on peut nourrir vis-à-vis des transports publics doit rester mesurée. En effet, plusieurs enquêtes ont permis de le vérifier, le véritable enclavement, ressenti par les habitants de quartiers de périphérie paupérisés, est l'« encla-

vement socio-économique » ; c'est lui qui les amène à posséder moins d'automobiles que les autres citoyens (et donc à vivre l'usage des transports collectifs ou la marche à pied comme une dégradation sociale), lui également qui les empêche, s'ils le souhaitent, de résider dans des quartiers plus centraux ou plus appréciés, lui qui, en définitive, entrave leur mobilité effective... en les excluant même parfois du bénéfice de l'usage des transports en commun : lacunes d'information sur les horaires et les trajets, difficulté à se renseigner pour ceux qui ne maîtrisent pas le français, surcoût des tickets - car achetés à l'unité - pour les habitants vivant au jour le jour.

Ces constats ne doivent pas atténuer l'interpellation spécifique qui peut être adressée à de très nombreux PDU, à la majorité des contrats de ville, ainsi que, très fréquemment, aux politiques des entreprises de transports collectifs : la plupart minorent le potentiel d'intégration sociale de la bonne desserte d'un quartier en transports urbains, et ne comptent, dans leurs copieux catalogues de propositions et d'actions commerciales ou techniques, qu'un nombre très réduit de mesures directement orientées vers la prise en compte de ces zones que l'on a pu appeler « de relégation » (1). Bien entendu, il n'est pas question de promouvoir un transport public à part, mais de tenir compte d'un certain nombre d'attentes et de caractéristiques particulières de ces espaces et de leurs habitants (2), s'agissant surtout des secteurs les plus excentrés.

Innover

A l'écoute des expériences les plus probantes qui ont vu le jour dans un certain nombre de villes, par-

(1) Selon l'expression du premier Délégué Interministériel à la Ville, J.M. Delarue (Rapport au Premier ministre, 1991).

(2) Un tarif abaissé jeunes, ou famille, pensé en fonction de ces quartiers sera destiné par exemple à tous les habitants de la ville répondant aux mêmes critères de revenus et (ou) de composition familiale.

fois avec l'engagement très fort des transporteurs, plusieurs leviers d'action peuvent être mis en relief :

- l'offre de transport peut s'adapter de plus près aux itinéraires (liaison quartiers-centres commerciaux par exemple) et aux rythmes des habitants des banlieues. D'une manière générale, les liaisons circulaires entre quartiers périphériques, sans transit par le centre-ville, répondent bien à un certain nombre de besoins. Dans plusieurs villes, des formules de transport à la demande, sur appel téléphonique, ont été mises en place avec un certain succès, tant en termes de qualité du service que de taux d'occupation des véhicules et de sécurité ; certaines de ces expériences s'appuient également sur l'emploi comme chauffeurs ou agents de médiation de personnes habitant les quartiers desservis.

- la tarification est un autre domaine à explorer : renforcement et diversifications des tarifs sociaux (jeunes, familles, demandeurs d'emploi...), création en fonction de certains besoins d'une tarification de proximité pour de courts trajets aller-retour ; en rupture avec le principe de plus en plus couramment adopté du ticket horaire multi-trajets, elle est cependant bien en phase avec un certain type de consommation des transports, qui concerne à la fois les habitants des quartiers pauvres de la périphérie et les personnes âgées.

- le renforcement de la présence humaine sur les lignes est souvent perçu comme un facteur d'amélioration quotidienne et de consolidation dans la durée de la desserte des quartiers en question. Les premiers « agents d'ambiance » (3) ont été recrutés sur le réseau lillois en 1989. On peut mentionner dans la même ligne toutes les formes de participation des agents du transport public à l'« éducation

aux droits et aux devoirs » (4) des jeunes d'une ville, au cours d'opérations construites avec les écoles et collèges, les équipements de quartier, etc. Les Contrats Locaux de Sécurité ont parfois été le cadre d'avancées substantielles en ce domaine.

- la qualité des véhicules et du service n'est pas à négliger. Elle s'applique au confort, à l'information, à la vitesse et à la régularité des circulations ; tout ce qui peut conduire un usager de la périphérie à sentir que lui-même, et son quartier, sont « bien traités » par le service public du transport contribue à abaisser la barrière mentale de l'exclusion.

- des formes adaptées de concertation avec les habitants concernés gagnent à être promues.

Toutes ces approches n'apportent pas une solution à l'ensemble des questions qui se posent ; celle des violences sur les agents du transport et les véhicules, notamment, demeure difficile car toujours déroutante et reflet d'un binôme incontournable (l'autobus est à la fois un service de la population et un « espace » de lois). Mais elles manifestent le fait que le « droit à la ville » pour tous, en partie d'ailleurs pour des motifs d'intérêt bien compris, est indissociable des autres composantes d'une mobilité durable ; en une période où la logique économique, liée au regain d'intérêt pour le transport collectif urbain, conduisent à privilégier, dans les études et les pratiques, le voyageur tout-venant (et relativement à l'aise financièrement), cette exigence doit être rappelée, et s'ouvrir à des changements pratiques.

Régis Delabie,

Délégation Interministérielle à la Ville.

(3) Lire plus haut dans ce dossier l'encadré-bilan sur ces emplois de médiation.

(4) Selon l'expression mise au point dans l'agglomération de Saint-Etienne.