

ÉCONOMIE ET SOCIÉTÉ

La chronique d'Yves Crozet

VILLES EUROPÉENNES

LE DÉFI DE LA MAÎTRISE DE LA MOBILITÉ

À l'heure des procédures de ratification de la Constitution européenne, les arguments ne manquent pas pour souligner ce qui unit et ce qui sépare les vingt-cinq pays membres de l'UE. L'un d'eux est rarement mis en avant, alors qu'il constitue pourtant un élément important de l'identité européenne : la ville. Les historiens nous ont depuis longtemps appris combien la formation des villes, avant même l'Empire romain, et plus encore avec lui, a structuré les mentalités et le territoire européens, et continue à le faire.

L'homme d'État qui voulait marquer son époque s'ingéniait à fonder une, ou des villes. Aujourd'hui, les villes nouvelles sont rares, mais la promotion et le développement des villes sont devenus la grande affaire de la vie politique locale. Or, il se trouve que du Nord au Sud de l'Europe, d'Est en Ouest, les élus locaux appliquent peu ou prou les mêmes méthodes, dessinant, sans en avoir toujours conscience, une figure forte de l'unité européenne en construction. En observant les évolutions en cours, il est possible de découvrir les ambitions de ce projet collectif, décisif et pourtant largement ignoré, les chances qu'il recèle, et les questions qu'il ne manque pas de susciter. Comme ces dernières sont à l'image des contradictions qui caractérisent les sociétés modernes, le traitement qui en sera fait indiquera tout simplement un choix de société.

Ce que signifie la « mode » du tramway en termes de mobilité

Quels sont les points communs entre Budapest, Sofia, Leipzig, Barcelone,

Genève, Paris ou Lyon ... ? La présence d'un réseau de tramway, ancien ou en développement ! Ce qui, en France, a été qualifié d'effet de mode, ne concerne donc pas que l'Hexagone. Il est vrai que le tramway, sur rail généralement, mais parfois aussi sur pneu, a fait depuis quelques années un retour en force en France (1), mais il ne s'agit pas d'une lubie que les constructeurs (Alstom ou Bombardier) auraient réussi à imposer aux élus. Il s'agit tout au contraire d'une réponse précise à une nouvelle donne urbaine consistant à réorienter le fonctionnement des centres villes.

Pour comprendre le changement de priorité des édiles, et de leurs électeurs, il faut revenir aux politiques conduites dans les années 1950 et 1960. Tout était fait alors pour adapter la ville à l'automobile et plus précisément à la vitesse autorisée par l'automobile. Des plans de circulation étaient mis en place, fondés sur des sens uniques et une synchronisation des feux tricolores. De nouvelles voies routières étaient créées (2) et les voies anciennes étaient élargies, notamment en supprimant les lignes de tramway et parfois en rognant sur la dimension des trottoirs. Le développement du stationnement, sur voirie ou dans des parkings, accompagnait le processus.

Les politiques en vigueur aujourd'hui dans les centres villes prennent le contre-pied de cette politique. Tout est fait pour limiter la place de la voiture en ville.

* Professeur à l'Université Lyon 2.

(1) Grenoble a montré la voie du retour au tramway dans les années 1980, suivi de Strasbourg, Nantes, Orléans, Lyon, Montpellier, Bordeaux, Nancy, Marseille, Clermont-Ferrand... Saint-Étienne a toujours conservé des lignes de tramway et les développe aujourd'hui.

(2) Rocades, tunnels, passages souterrains, autoponts...



Les rues piétonnes se sont imposées partout depuis l'expérience de Rouen, il y a plus de trente ans.

La vitesse maximale autorisée est souvent limitée à 30 km/h (cf. le centre de Lyon), en recourant, lorsque c'est nécessaire, à une réduction de la taille des voiries, à la mise en place de chicanes ou de ralentisseurs (les villes italiennes sont les plus expertes en la matière).

Les sens uniques sont parfois supprimés au bénéfice d'un retour à une circulation à double sens forcément plus lente dans des rues relativement étroites (Brest).

Les transports en commun (TC) deviennent partout la priorité des politiques locales. Présentés comme une alternative à l'automobile, ils ont aussi l'intérêt de réduire l'espace qui lui est affecté (3).

Toutes ces mesures, qui visent à ralentir la vitesse de circulation, sont une aberration dans une perspective purement « transport ». Préférer le tramway au métro, c'est choisir un mode dont la vitesse commerciale est deux fois plus lente ; gêner les automobilistes en désynchronisant les feux tricolores ou en remettant les rues à double sens revient à leur faire perdre du temps. Pourquoi en venir à de telles « solutions » ?

La réponse n'est pas, comme on le croit parfois, environnementale, mais essentiellement patrimoniale. Bien sûr, la pollution due à la circulation routière n'est pas anodine, la sécurité des piétons et cyclistes est un sujet grave, et la vitesse provoque, quel que soit le mode, d'importantes nuisances sonores. Remédier à ces coûts externes de l'automobile est donc indispensable. Le principal résultat de tout cela, néanmoins, n'est pas d'abord un meilleur état de santé de la population, mais surtout un accroissement des valeurs foncières.

En remettant l'automobile à sa place (4), les élus ont simplement permis à la ville de retrouver ses aménités et fonctions principales, à savoir la vie sociale, le commerce et l'habitation, et, dans une certaine mesu-

re, l'emploi. Partout où les politiques de cantonnement de l'automobile ont été mises en place, conjointement à des mesures d'urbanisme et de développement des TC, la fuite des habitants s'est interrompue, et souvent, un retour a été constaté. Les commerces ont prospéré et le centre ville s'est de nouveau affirmé comme une « place de marché », où il est devenu plaisant de flâner et de s'attarder dans les bars et restaurants comme l'ont bien compris les touristes. Une véritable reconquête urbaine a donc eu lieu, la ville a retrouvé son rôle de productrice d'urbanité grâce à la mise en valeur d'espaces collectifs où le bonheur privé s'affirme en contribuant à l'intérêt général.

De la question de la mobilité à la question urbaine

Cette convergence des intérêts particuliers et collectifs ne va pas de soi. Il suffit pour s'en convaincre de se transporter quelques instants dans une ville d'Amérique du Nord. À New York comme à Toronto, à San Francisco comme à Washington, le visiteur européen est frappé par la disposition spatiale, et sociale, des villes. Dès qu'il s'écarte un peu du quartier des affaires, le Central Business District (CBD), il se retrouve dans des quartiers pauvres, ou de véritables *no man's land*. Quelle sont les raisons de cette évidente fracture urbaine ? La réponse réside, entre autres, dans l'automobile et la vitesse des déplacements. La question de la mobilité des personnes n'a pas été abordée en Amérique du Nord comme une question urbaine, mais simplement comme une question de transport. À ce titre, tout a été fait pour faciliter l'accès automobile à la ville. Les autoroutes urbaines, en rocades et pénétrantes, ont été multipliées, orientant de façon automa-

(3) Cf. le tramway ou les couloirs de bus à Paris.

(4) « À sa place » ne signifie pas disparition de l'automobile. L'objectif n'est pas « en ville, (un jour par an) sans ma voiture », mais « en ville (365 jours par an) sans la vitesse » !

tique le choix des individus vers un accroissement de la mobilité (5). Dans la mesure où il est possible de rejoindre rapidement le CBD depuis la périphérie, et comme le prix des terrains diminue à mesure que l'on s'éloigne des centres villes, tous ceux qui le peuvent vont aller résider en (lointaine) périphérie pour bénéficier d'un cadre de vie plus agréable. Thomas Schelling (6) a bien montré comment les ghettos se constituaient d'abord du fait du départ des populations les plus favorisées.

S'il est nécessaire de souligner la différence, manifeste, entre villes américaines et villes européennes, il ne faut pas pour autant oublier que les mêmes facteurs sont à l'œuvre de part et d'autre de l'Atlantique. Les villes européennes ont aussi été touchées par l'étalement urbain, conduisant de nombreux actifs à faire chaque jour plusieurs dizaines de kilomètres pour rejoindre leur lieu de travail. Ainsi que l'a montré Marc Wiel (7), la vitesse automobile a totalement chamboulé les formes traditionnelles de la ville pédestre. Cette dernière était dense, ramassée sur elle-même, pour que chaque point de la ville soit aisément accessible à pied. La domination de l'automobile a tout changé. Même ce qui se passe actuellement dans les centres villes pourrait ne pas empêcher une certaine américanisation des villes européennes (8).

L'accent mis aujourd'hui sur la protection et le développement des centres villes, devenus de véritables « parcs d'attractions urbains », pourrait en effet conduire à des difficultés importantes, déjà constatées ici et là.

■ La première d'entre elles serait de transformer le centre uniquement en zone touristique et commerciale. Ainsi, les rues piétonnes du centre de Lisbonne (le Chiado) sont caractérisées par la multiplication des logements vides au dessus des commerces. Le centre ville n'est plus alors qu'un centre commercial bien desservi par les transports en commun, une place de marché, mais seulement cela.

■ La seconde difficulté, symétrique de la précédente, se résume par le terme anglais de *gentrification*. Ayant attiré une population de résidents aisés et jaloux de leur tranquillité, le centre ville, comme certaines zones pavillonnaires désertées par les enfants devenus grands, devient quasiment un musée où tous les mouvements sont bannis, ceux des voitures comme ceux des commerces.

■ Une troisième difficulté se présente lorsque l'on a évité les deux premières. Quand le centre ville a réussi à combiner harmonieusement les activités commerciales et résidentielles, il va devenir tellement attractif que les prix de l'immobilier vont grimper en flèche. C'est alors que la ségrégation sociale menace. La plupart des villes françaises connaissent aujourd'hui un tel phénomène. Il devient de plus en plus difficile de se loger en centre ville pour les ménages disposant de revenus faibles ou moyens, qui vont alors chercher le salut en périphérie. Le succès du ralentissement des vitesses automobiles en centre ville conduit alors, paradoxalement, à accentuer les tendances à l'étalement urbain. À tel point que, fort logiquement, les mêmes élus qui réduisent les vitesses en centre ville militent parfois pour le développement des voies rapides en périphérie.

■ Dernière difficulté enfin, directement issue de la différenciation spatiale des vitesses de déplacement, la fuite de cer-

(5) Dans les villes américaines, la vitesse moyenne de déplacement est supérieure à ce qui prévaut en Europe. Mais le résultat paradoxal est que les Américains parcourent des distances quotidiennes plus importantes et passent plus de temps chaque jour dans les transports motorisés.

(6) **Thomas Schelling**, *La tyrannie des petites décisions*, PUF, Collection sociologie, 1980.

(7) **Marc Wiel**, *La transition urbaine*, Éditions Mardaga, 1999, et aussi *Ville et automobile*. Cf. Marc Wiel, in *Economie & Humanisme* n° 359 : *Déplacements et transports publics : un avenir pour la ville*.

(8) La forme la plus aboutie de cette américanisation se trouve dans la multiplication des *gated communities*. Il s'agit de résidences dans un espace fermé, protégé et surveillé, dont l'accès est interdit aux personnes extérieures. Soit la négation même de l'idée de ville, caractérisée par ses espaces publics. Cf dans ce même numéro la contribution d'Habitat et Humanisme en rubrique « altérités ».



tains emplois. Dans les centres villes « à petite vitesse », le commerce et certains services se développent. Mais d'autres activités ont tendance à se relocaliser à la proximité des nœuds autoroutiers, des aéroports ou autres gares TGV. Le cas parisien est ici emblématique puisque le nombre d'emplois ne cesse de diminuer dans Paris *intra muros*.

La ville : une dynamique fragile, toujours réinventée !

Pour se garder de ces différents écueils, ou tout au moins pour en limiter les effets pervers, il ne s'agit pas de revenir à l'idéal type de la ville pédestre. Si la ville doit rester le lieu de la « proximité organisée » (9), elle le fait aujourd'hui en tenant compte de l'existence de nouveaux modes de transport, trois à quatre fois plus rapides et même beaucoup plus dès que l'on s'éloigne des centres villes (10). De ce fait, il ne faut plus concevoir la ville au singulier mais au pluriel. Ce qui va compter n'est pas seulement la présence d'un centre ville attractif. Etant donné que les villes se présentent de plus en plus comme une juxtaposition d'espaces aux vocations différentes, il est indispensable que le passage de l'un à l'autre soit commode, ce qui ne signifie pas rapide.

Cette question de l'accessibilité va devenir l'enjeu crucial des prochaines années et il doit être explicité dans les projets politiques urbains. Ces derniers insistent beaucoup aujourd'hui sur la mixité sociale, comme l'a clairement énoncé la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU, décembre 2000) en imposant un seuil minimal de logements sociaux. Mais cela n'empêchera pas la persistance de zones socialement contrastées. Il est donc indispensable de garantir l'accessibilité, en limitant autant que possible les *gated communities*, mais surtout en indiquant comment va évoluer dans les années à venir l'accessibilité des différentes zones

de l'agglomération. Dans la mesure où l'étalement urbain a conduit de plus en plus de personnes à être prisonnières de la mobilité automobile, et comme il est à la fois difficile et peu souhaitable de développer encore les infrastructures routières, des schémas d'accessibilité à moyen terme doivent être diffusés, précisant les lieux et les axes sur lesquels la mobilité sera plus difficile et ceux pour lesquels elle sera facilitée (11).

Le fait de penser la ville en privilégiant certains types de mobilité au détriment d'autres va devenir de plus en plus central dans les projets urbains. Mais cela ne signifie pas qu'il faut se contenter d'une approche « transport ». Il ne suffit pas de ralentir les vitesses automobiles et de développer quelques lignes forcées de TC, il faut aussi indiquer clairement aux habitants ce que seront, à l'horizon de dix ou quinze ans, les temps de parcours moyens dans l'agglomération. En associant cet effet d'annonce sur l'accessibilité à une politique foncière plus ambitieuse des collectivités locales, il sera possible de dessiner les contours d'une ville durable, où la collectivité ne se contentera pas d'offrir aux habitants des moyens de déplacement, mais orientera les individus vers des choix économiques, sociaux et environnementaux plus respectueux du bien collectif qu'est la ville, et des générations futures.

Yves Crozet

(9) **Jean-Marie Huriot** (dir.), *La ville ou la proximité organisée*, Anthropos, 1998

(10) La vitesse commerciale d'un tramway est inférieure à 20 km/heure. Dans les centres villes, les voitures se déplacent en journée à une moyenne qui ne dépasse pas 15 km/h. Mais en périphérie, cette valeur se rapproche de 60 km/h.

(11) Voir à ce sujet **Y. Crozet** et **I. Joly**, « Budgets temps de transport : les sociétés tertiaires confrontées à la gestion paradoxale du " bien le plus rare " », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 45, 2004, p. 27-48.