LES NOTES DE LA FEP

N°15 - Février 2020

#MOBILITÉ
#MÉTROPOLISATION
#COMMUNS
#ALTERNATIVES

MOBILITÉS URBAINES DURABLES : FAUX-SEMBLANTS ET ALTERNATIVES

SÉRIE - *SOCIÉTÉS ÉCOLOGIQUES DU POST-URBAIN*
coordonnée par Guillaume Faburel
VOLET n°3

par Hélène REIGNER

Promouvoir des alternatives pour s'orienter vers un système de transport et de déplacements écologiquement soutenable est désormais une priorité politique affichée à toutes les échelles de gouvernement (local, national, international). Cette priorité s'est traduite par un renouveau de la planification urbaine mettant l'accent sur la nécessaire interface entre urbanisme et transport. Au début des années 2000, la loi Solidarité et renouvellement urbains est ainsi venue renforcer la portée juridique des Plans de déplacements urbains (PDU) pour en faire un outil à même « d'intégrer dans le développement économique et les choix d'urbanisation, des enjeux de qualité urbaine et de protection de l'environnement, pour donner une priorité nouvelle aux autres modes de déplacement que l'automobile »[1]. La prise en charge de cet enjeu consensuel a d'ores et déjà produit des inflexions notables des politiques publiques : réduction de la place de l'automobile dans certains espaces urbains, promotion de la marche à pied et du vélo, renouveau des objets du transport public notamment.

Pour autant, **les politiques contemporaines de transport et de déplacements ne sont pas dénuées d'ambivalences.** Elles ne chercheraient pas tant à freiner globalement le système automobile qu'à déplacer la voiture en la canalisant sur des infrastructures routières de contournement. Autrement dit, si les politiques contemporaines en faveur de la mobilité durable aboutissent bel et bien à limiter les nuisances automobiles sur certains territoires urbains stratégiques et symboliques de la « ville où il fait bon vivre », **elles continuent simultanément d'améliorer l'accessibilité automobile à l'échelle de la « métropole des flux » et d'alimenter la mobilité généralisée nécessaire à la croissance de nos sociétés capitalistes contemporaines.**

HÉLÈNE REIGNER
Politiste, professeure en urbanisme et aménagement à Aix-Marseille Université (Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional). Elle a publié, avec Th. Brenac et F. Hernandez, *Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, aux Presses Universitaires de Rennes, en 2013 et avec Thierry Brenac « Safe, sustainable… but depoliticized and uneven – A critical view of urban transport policies in France », *Transportation Research Part A – Policy and Practice*, 121, pp. 218-234, 2019.

Pour aller plus loin

Publications récentes des auteur-es de la série « sociétés écologiques du post-urbain »

- Guillaume Faburel, *Les métropoles barbares. Démondialiser la ville, désurbaniser la terre*, Le passager clandestin, collection Essais, 2018 (réédition augmentée 2019, collection Poche)
- Mathilde Girault, *Professionnalités de l'urbain et crises écologiques*, Thèse de Doctorat en Géographie et Aménagement, Université Lyon 2, 2019
- François Jarrige, *Technocritiques. Du refus des machines à la contestation des technosciences*, Paris, La Découverte, 2016
- Cyrille Weiner, Christophe Laurens, Jade Lindgaard, Patrick Bouchain, *Notre-Dame-des-Landes ou Le métier de vivre*, Paris, Loco, 2018
- Thierry Paquot, *Désastres urbains. Les villes meurent aussi*, Paris, La Découverte, 2015 (réédition augmentée 2019, collection Poche)
- Hélène Reigner, Thierry Brenac, Frédérique Hernandez, *Nouvelles idéologies urbaines, Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Presses Universitaires de Rennes, 2013
- Chris Younès, Roberto D'Arienzo (ed.), *Synergies urbaines : pour un métabolisme collectif des villes*, MétisPresses, 2018

C'est pourquoi les politiques contemporaines en faveur de la mobilité durable alimentent un traitement spatialement sélectif des espaces et territoires urbains et un accroissement des inégalités spatiales entre les territoires (souvent centraux) de la qualité urbaine d'une part, et les « espaces délesteurs » (souvent périphériques) accueillant les reports de trafic et les nuisances déplacées et détournées, d'autre part. En creusant les inégalités spatiales, ces politiques ont tendance à alimenter, structurellement les inégalités sociales. En effet, ces logiques spatiales ont de forts impacts sur les disparités sociales de mobilité. On sait que les ménages modestes ont tendance à s'éloigner des pôles urbains sous l'effet de la pression foncière et immobilière. On sait aussi que cette contrainte de localisation résidentielle qui pèse sur les ménages à bas revenus s'accompagne d'une dégradation de leur accessibilité à l'emploi et aux aménités urbaines. Alors même qu'être et rester mobile dans la métropole des flux a été construit comme un enjeu social crucial, dans un contexte contemporain marqué par la fragmentation des territoires de la vie quotidienne (qui implique de parcourir des distances croissantes) et la fragmentation du travail (temps partiel non choisi, intérim, contrats précaires, horaires décalés), les enjeux de mobilité et d'accessibilité apparaissent plus que jamais comme des dimensions importantes de l'insertion sociale. Or, cet enjeu est un angle mort des politiques contemporaines en faveur de la mobilité durable.

Dans les deux premiers temps de cet article, sont exposés comment et pourquoi l'impératif contemporain de mobilité crée des tensions spatiales et sociales de plus en plus fortes. Dans un troisième temps, il s'agira d'évoquer les alternatives qui permettraient de réduire ces tensions, et plus largement de répondre aux désirs croissants, au sein des populations occidentales notamment, de ralentissement généralisé voire même de démobilité.

1/ Des politiques de mobilité durable au service des deux faces de l'attractivité métropolitaine

Les analyses que nous avons conduites sur un large échantillon de villes françaises à travers l'examen de leurs Plans de déplacements urbains (PDU)[2] révèlent que la planification urbaine des transports et des déplacements tend à servir l'attractivité urbaine en optimisant les flux de circulation.

L'équation à résoudre par les agglomérations est la suivante : comment faire cohabiter, d'une part, les flux rapides et performants des biens, des services et des personnes, considérés comme nécessaires au bon fonctionnement métropolitain, et d'autre part les flux plus lents de la cir-

culation piétonne associés à l'identité, à l'image et à la qualité de la ville européenne historique, comme à sa vie touristique, culturelle et commerciale ? Ces deux aspects, considérés aujourd'hui par les villes comme deux conditions essentielles de l'attractivité métropolitaine, sont conciliés grâce à un traitement différencié de l'espace public et des infrastructures qui repose sur une spécialisation des espaces urbains.

D'une part, la métropole attractive doit être bien connectée aux réseaux de transport et être accessible rapidement. Il faut pour cela capter sur le territoire métropolitain les nœuds de la grande vitesse : aéroport, gare TGV, échangeurs autoroutiers, selon les cas. Il faut également, à l'échelle de l'agglomération, en sus des éventuelles infrastructures ferroviaires, un réseau routier performant qui puisse supporter des flux importants, sans être congestionné. **Cela se traduit par des projets d'infrastructures dédiées à l'automobile**, assurant des temps de parcours réduits (nouveaux contournements routiers, bouclement des rocades, élargissement des voies existantes, ...).

Simultanément, la ville, pour être attractive et figurer en bonne place dans les palmarès des « villes où il fait bon vivre », doit aussi être un lieu privilégié pour les chalands, les touristes, et la mobilité « douce ». Cela se traduit par une restriction des flux automobiles au sein de certains espaces urbains au moyen d'aménagements relevant du registre de la « qualité urbaine », limitant les possibilités d'utilisation de l'automobile en ville (partage de la voirie, transport en commun en site propre, limitation du stationnement en surface, piétonisation) ou visant à modérer la vitesse de ces automobiles (quartiers « tranquilles » et « apaisés »). Les notions de « partage de la voirie » ou de « retour à la rue » sont, par exemple, présentées par leurs promoteurs comme des outils au service d'une réaffectation des espaces publics défavorable à l'automobile, permettant de réduire la pollution de l'air, de limiter l'insécurité routière, de créer des espaces conviviaux, de ré-humaniser la ville en réduisant les vitesses, tout en requalifiant les centres-villes et en revitalisant les commerces. En d'autres termes, **l'automobile dégrade la ville, et limiter sa présence permet de tendre vers la ville durable. Les objectifs de restriction de l'accès à l'automobile et d'amélioration de la qualité urbaine sont superposés.**

Ces deux faces combinées des politiques contemporaines de transport et de déplacements permettent de comprendre **pourquoi le choc d'offre en transport collectif ne se traduit pas par une augmentation forte de la proportion des déplacements effectués en transport en commun** (on parle de part modale). Certes, les investissements dans des infrastructures de transport

Notes

1. Exposé des motifs, Projet de loi n°2131 relatif à la solidarité et au renouvellement urbains.

2. PDU de 26 villes de plus de 200 000 habitants, et de façon plus approfondie les PDU des villes de Grenoble, Aix en Provence et Aubagne (voir Reigner Hélène et Frédérique Hernandez, « Les projets des agglomérations en matière de transport: représentations, projets, conflits et stratégie de « détournement » des réseaux » *Flux*, 3, pp 21-34, 2007, et Hélène Reigner, Thierry Brenac, Frédérique Hernandez, *Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013.)

collectif ont dopé les chiffres de leur fréquentation. Mais simultanément, la poursuite des investissements en infrastructures routières a elle aussi alimenté la croissance de la mobilité automobile. Ainsi, ces dernières décennies, la mobilité a globalement augmenté sans modifier fortement les parts de chacun des modes de déplacement.

2/ Un traitement spatialement et socialement sélectif : quartiers méritant d'être protégés de l'automobile versus espaces délesteurs

En pratique, ces deux faces des politiques de transport sont conciliées grâce à un partage territorial : aux centres-villes historiques, la protection vis-à-vis de l'automobile ; aux périphéries urbaines, les infrastructures routières performantes et les grands nœuds. La régulation des flux de circulation se traduit par un partage territorial horizontal et graduel du centre vers la périphérie. S'y ajoute selon les cas un partage territorial vertical : en surface les voiries offrent une large part aux modes non motorisés, elles deviennent aires piétonnes, zones apaisées, ou sont aménagées en boulevard urbain possédant couloirs de bus et pistes cyclables ; en sous-sol, les parkings souterrains se multiplient, et, dans les grandes agglomérations, les projets de tranchées couvertes et de tunnels se développent. La voiture continue de pénétrer, voire de traverser les centres-villes, mais cachée, enfouie.

Ainsi, en dépit d'une planification qui fait ses gros titres sur le développement durable, **les politiques déployées ne cherchent pas tant à freiner globalement les mobilités polluantes qu'à les canaliser sur des infrastructures routières de contournement pour en limiter les impacts négatifs dans les hauts lieux de la ville.** Les nuisances automobiles (bruit, congestion, pollution, insécurité) sont considérées comme des risques qu'il faut limiter et écarter de certains micro-territoires urbains stratégiques et symboliques. Ces travaux confortent l'idée que les politiques de transports et de déplacements dans les villes françaises vont dans le sens d'une différenciation et d'une spécialisation des espaces urbains. **Elles tendent à déplacer les problèmes environnementaux plutôt qu'à les résoudre réellement.** Ces politiques apparaissent comme largement mises au service d'un agenda qui les surplombe qui vise à garantir un climat urbain favorable aux affaires et au commerce.

Pour autant, ce modèle d'organisation de la circulation fondé sur un traitement différencié et gradué de l'espace public entre le centre et la périphérie fait peu débat. Il s'impose comme une réponse technique évidente, légitimée par la sémantique de la mobilité durable et la grandeur de la justification écologique.

3/ Les leviers pour des politiques réellement alternatives

Garantir un capital de mobilité pour les classes populaires

Nous venons de voir que les aménagements en faveur de la mobilité durable et de la qualité urbaine sont concentrés dans les parties les plus centrales des agglomérations. Or, ces aménagements renchérissent la valeur des espaces sur lesquels ils sont déployés (quartiers « tranquilles » ou « apaisés », tramway par exemple) et contribuent à la hausse des prix fonciers et immobiliers. **Ces politiques alimentent donc des processus de gentrification d'une part et d'éviction des classes populaires d'autre part.** On sait que la satellisation des ménages modestes dégrade leur capital de mobilité en même temps qu'elle renforce leur dépendance automobile. L'enjeu est de permettre aux classes populaires de pouvoir se loger dans les espaces valorisés fournissant un bon capital de mobilité en mobilisant, parallèlement aux politiques de transport et de déplacement, les outils des politiques d'habitat (clauses anti-spéculatives, contrôle des loyers, respect des quotas de logements sociaux).

Dans un contexte combinant faiblesse des transports publics performants à l'échelle régionale et tendance à la satellisation urbaine des ménages modestes, les politiques contemporaines participeraient au renforcement des inégalités d'accès à la ville. En effet, **les investissements publics dédiés au transport en commun tendent à profiter davantage aux classes supérieures ayant les moyens de résider en centre-ville qu'aux classes populaires contraintes de s'éloigner dans des franges urbaines.** L'enjeu est donc aujourd'hui d'investir prioritairement, et plus généralement de réaliser les nouveaux efforts financiers, dans les banlieues et les espaces périphériques.

Logique sociale et logique spatiale se combinent pour assigner territorialement les ménages dépourvus d'automobile. On sait aussi que l'usage de l'automobile est le facteur le plus discriminant des inégalités en matière de déplacements et que le revenu du ménage est déterminant pour expliquer cet inégal accès à la voiture particulière. La non motorisation subie par les ménages les plus modestes est fortement pénalisante du point de vue de l'accès à l'emploi et ce d'autant plus que l'extension du travail à temps partiel et/ou à horaires atypiques combiné au desserrement spatial de l'habitat et de l'emploi restreignent les possibilités d'accès aux transports publics. Des outils existent pour réduire les inégalités de mobilité en facilitant l'accès à l'automobile : aides d'urgence (bons de taxis, bons de réparation), location sociale d'automobiles, aides pour franchir ce droit d'entrée que constitue le passage du permis de conduire. L'enjeu est de dépasser

la contradiction entre durabilité et accès à l'automobile. Des politiques publiques d'aide à l'accession à l'automobile peu polluante pour les ménages modestes le permettraient. À rebours des tendances actuelles en faveur de l'électromobilité, des politiques industrielles soutenant la production de petits véhicules thermiques, aux technologies éprouvées, peu onéreux, peu consommateurs de carburant, et faiblement émetteurs de gaz à effet de serre permettraient également d'atteindre cet objectif. Cette voie est malheureusement négligée.

Freiner le système

Les politiques actuelles en faveur de la mobilité durable ont principalement consisté à investir pour développer de nouvelles offres de déplacements alternatives à l'automobile : transports collectifs (notamment en site propre) et aménagements en faveur des modes doux (marche à pied et vélo). Mais, simultanément, elles ont aussi continué d'améliorer l'offre en infrastructures routières et en stationnement. Dès lors, **ces politiques ne parviennent pas à créer un différentiel d'accessibilité défavorable à l'automobile.** Elles ne remettent pas en cause l'avantage comparatif de l'automobile sur les autres modes de déplacements. L'évolution des parts modales en témoignent. Pour s'attaquer au monopole radical de l'automobile, **il faudrait s'attaquer au système automobile.** Les solutions sont largement connues : gel de toutes nouvelles infrastructures routières (mesure discutée lors du Grenelle de l'environnement), acceptation de la congestion, baisse généralisée des vitesses, rupture avec la quête du gain de temps, renchérissement du coût des déplacements carbonés (taxation carbone, notamment pour le transport de marchandises). **On sait que la réduction généralisée des vitesses joue en faveur de moins de pollution, moins de consommation de carburants, moins d'insécurité routière, moins de bruit.** On sait que la quête du gain de temps favorise la polarisation et la concentration là où la lenteur assure un meilleur maillage territorial.

Cet ensemble de mesures, invariablement, vient buter sur des arguments de nature économique : le temps, c'est de l'argent ; la mobilité des personnes et des biens est nécessaire au bon fonctionnement de l'économie et à la croissance.

De fait, les théories économiques dominantes font de la mobilité généralisée la condition du cycle d'accumulation du capital de notre modèle de développement contemporain. Ce modèle « carbure » à l'hypermobilité des biens, des personnes, des capitaux. Dès lors, certes les ménages et les individus (l'homo *mobilis* comme déclinaison de l'*homo oeconomicus*) sont invités à faire évoluer leurs modes de vie et leurs comportements de mobilité dans un sens plus vertueux, mais l'hypothèse

de base est que les besoins de mobilité sont potentiellement illimités et que leur diversification est croissante. Ainsi, les multiples projets de mobilité durable peuvent se lire comme un ensemble de tentatives s'efforçant de résoudre, dans un cadre relativement inchangé d'hypothèses et de contraintes, une contradiction majeure (circuler plus, polluer moins) et les territoires sont incités à s'équiper pour gérer au mieux ce besoin de mobilité généralisée. Les paradigmes économiques dominants qui façonnent les représentations mais aussi les outils et les solutions de mobilité urbaine sont porteurs de postulats qui freinent voire oblitèrent le basculement du système mobilitaire vers un nouveau paradigme plus socialement et écologiquement soutenable. **L'enjeu, ici, est de se défaire du mythe des effets structurants des infrastructures routières, de questionner l'utilité des grands projets d'infrastructures de transport, de monétariser les externalités négatives des déplacements carbonés.**

Changer d'échelle pour changer de modèle : tendre vers la démobilité

En conclusion, les politiques actuelles sont déployées sur des périmètres trop étroits pour avoir un quelconque effet sur l'amélioration de la qualité de l'air ou la réduction des émissions des gaz à effet de serre. Un élargissement des périmètres de l'action publique est nécessaire, où la qualité urbaine et les projets prestigieux de transport en commun en site propre ne soient les leitmotivs de politiques publiques qui alimentent la valorisation foncière et immobilière de la ville. Face à l'ambivalence du système actuel qui protège certains micro-territoires centraux de l'automobile mais continue d'offrir de nouvelles capacités de mobilité grâce à de nouvelles infrastructures de transport, **l'enjeu est de basculer vers des politiques publiques socialement et écologiquement durables en mettant en débat les politiques contemporaines qui ne parviennent, le plus souvent, qu'à créer des îlots protégés de l'automobile dans un océan de mobilité.**

Un désir croissant de désintensification de nos modes de vie et de nos économies, de démobilité, de ralentissement est perceptible chez un nombre croissant de nos concitoyens. Pourtant, les représentants politiques, de l'échelle communale (les maires) à l'échelle européenne (les députés européens) sont encore frileux à l'idée de freiner le système à toutes les échelles. **A défaut, la croyance est forte que les innovations technologiques (au premier rang desquelles l'électromobilité « propre ») permettront de bouger plus en polluant moins. Rien n'est moins sûr.**

L'auteure

Hélène Reigner est politiste, professeure en urbanisme et aménagement à Aix-Marseille Université (Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional). Elle a publié, avec Thierry Brenac et Frédérique Hernandez, *Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Presses Universitaires de Rennes, 2013. Elle a également publié avec les mêmes auteurs en 2013, « Centres-villes aménagés pour les piétons : développement durable ou marketing urbain et tri social ? », *Revue Recherche-Transport-Sécurité*, vol. 29, et avec Thierry Brenac en 2019 « Safe, sustainable… but depoliticized and uneven – A critical view of urban transport policies in France », *Transportation Research Part A*, 121, pp. 218-234.

Déjà parus dans la série « Sociétés écologiques du post-urbain »

- Guillaume Faburel, « De la métropolisation... au post-urbain », *Les Notes de la FEP,* décembre 2019.
- François Jarrige, « L'impasse des *smart cities* », *Les Notes de la FEP,* janvier 2020.

La Fondation de l'Ecologie Politique - FEP
31/33 rue de la Colonie 75013 Paris
Tél. +33 (0)1 45 80 26 07 - contact@fondationecolo.org

La FEP est reconnue d'utilité publique. Elle a pour but de favoriser le rassemblement des idées autour du projet de transformation écologique de la société, de contribuer à l'élaboration du corpus théorique et pratique correspondant à ce nouveau modèle de société et aux valeurs de l'écologie politique.

Les travaux publiés par la Fondation de l'Ecologie Politique présentent les opinions de leurs auteur·es et ne reflètent pas nécessairement la position de la Fondation en tant qu'institution.

www.fondationecolo.org

ISBN 979-10-95082-16-3
9 791095 082163
1€

Cette note est mise à disposition selon les termes de la licence Creative Commons 3.0, « Attribution – Pas d'utilisation commerciale – Pas de modifications ».
http://creativecommons.org/licences/by-nc-nd/3.0/fr