

Comment la mobilité fracture les villes

PAR ÉRIC LE BRETON

Trois lignes de partage viennent rappeler que la mobilité est d'abord un facteur de ségrégation : celle de la saturation des cœurs de villes ; celle des relations entre les centres d'agglomérations et leurs couronnes périphériques ; celle entre métropolitains, navetteurs et insulaires. Raison pour laquelle les impératifs environnementaux et sociaux doivent appeler à un vrai tropisme des centres vers les périphéries des experts, des moyens financiers et des innovations.

mobilité, transport, déplacement,
voiture, code de la rue, vélo, trottinette,
métropole, périphérie

Au printemps 2019, les experts s'inquiétaient : allait-on survivre à l'épidémie de trottinettes électriques ? Quelques semaines durant, on oublia les voitures, les motos et les livreurs... Enfin un peu de nouveau ! Ces disputes parisiennes imposées à la France entière ont au moins eu l'avantage de pointer le chambardement des mobilités urbaines et des relations entre la rue et le trottoir, les centres et les périphéries, les territoires de proximité et les territoires éloignés.

Des hyper-centres sans voiture ?

Il n'y a pas si longtemps, la voiture écrasait les centres-villes. Toutes les places, toutes les rues, tous les trottoirs lui étaient réservés. Les transports collectifs étaient à la peine. Le vélo avait depuis longtemps poussé le dernier souffle de sa vie ouvrière. Désormais, il désignait le pauvre, le vieux ou l'étudiant. Le citoyen découvrait la nouveauté des plateaux piétonniers. Mais hors de ces micro-espaces préservés, le piéton était un gêneur et n'avait droit qu'à un espace réduit, dangereux et pollué. La voiture était auréolée d'une légitimité sociale moderniste. Elle raccrochait les villes

entre elles et les campagnes aux villes en créant de l'unité nationale. Elle faisait exploser les communautés repliées sur elles-mêmes. Elle libérait l'individu des proximités non choisies. Elle amenait l'exotisme et la liberté en bas des immeubles et au pied des boutiques.

Au fil des quatre dernières décennies, les pouvoirs publics et les citoyens ont réintroduit la proximité dans la mobilité urbaine et dégagé les villes des réseaux routiers qui les étouffaient. Ce renversement de tendance n'a toutefois pas bouleversé la hiérarchie d'une voiture dominant les autres modes de déplacement. La voiture monopolise, selon les agglomérations, 50 à 70 % des déplacements ; les transports collectifs oscillent entre 15 et 30 %, et le vélo entre 5 et 10 %. Ces ordres de grandeur, grossiers, disent que nos villes sont toujours automobiles. Les bourgs aussi sont pris dans ce flux. Sur les couronnes des agglomérations, l'espace public est livré à la voiture.

L'instauration de nouveaux partages mobilitaires est engagée, et la liste est longue des candidats désireux d'accéder à un espace rare : les bus et les tramways, les vélos et les vélos électriques, les patinettes et les trottinettes électriques, les planches à roulettes et les rollers, les gyrowheels et les hoverboards – et accessoirement, les piétons.

Plusieurs logiques conduisent à la réaffectation des espaces mobilitaires des cœurs d'agglomérations. La plus clairement exprimée est écologique. Si elle pollue moins qu'avant, la voiture pollue trop, et avec elle les camionnettes, les camions et certains bus, tous ensemble gênants dans l'envahissement de l'espace commun, les pollutions visuelles,

olfactives et auditives. Cette logique d'action en croise une autre, puissante quoique souterraine : la transformation du peuplement des centres-villes, en particulier de la quinzaine de métropoles qui maillent le territoire français. S'il ne faut utiliser qu'après enquête le terme de « gentrification », il reste que les métropoles concentrent toujours plus d'emplois

qualifiés, accueillent toujours plus de ménages surdiplômés et bien payés qui apprécient de disposer d'aménités urbaines nombreuses. Une voie de circulation automobile en moins, ce sont des terrasses de cafés et de restaurants en plus. Et les cadres apprécient les mobilités ludiques, fluides, à l'échelle des courtes distances qui sont les leurs d'une résidence en centre-ville à un lieu

de travail en centre-ville. Un troisième éclairage de la disgrâce programmée de la voiture citadine tient au renforcement, depuis les années 1980, des liaisons intermétropolitaines en TGV et en avion. Les lignes à grande vitesse de la SNCF et les navettes d'Air France (Paris-Nantes, Paris-Toulouse, Paris-Nice...) font le plein de cadres qui circulent aux frais des entreprises. Le réseau automobile est moins indispensable au dynamisme des villes.

Mais comment donner à chaque mode son espace ? Comment arbitrer les priorités entre la trottinette, le vélo, le piéton et la voiture, et au nom de quel principe ?

Deux principes régulent les interactions entre les protagonistes de la mobilité urbaine. D'abord, la loi du plus fort, parce que les policiers ne sont pas toujours là et que rien n'oblige les automobilistes à respecter les plus fragiles. Ensuite, le code de la route, centré sur le monde automobile et s'appliquant par défaut aux autres usagers de l'espace mobilitaire. Le code de la rue, institué par décret du 30 juillet 2008 avec l'ambition d'encadrer une cohabitation plus sereine de l'espace routier, fluidifie un peu, dans certaines villes, le croisement des modes anciens et nouveaux, mais son efficacité et sa portée restent réduites.

« Comment arbitrer les priorités entre la trottinette, le vélo, le piéton et la voiture, et au nom de quel principe ? »



Il est probable qu'assez rapidement – à l'horizon d'une dizaine d'années – quatre réseaux se partageront l'espace citadin : a) un réseau piéton nettement étendu par rapport à celui d'aujourd'hui (plateaux piétonniers agrandis et déployés au-delà

des hyper-centres, trottoirs élargis...); b) un second réseau attribué à la noria des une- et deux-roues (vélos, trottinettes, gyrowheels...); c) les transports collectifs en troisième ligne (les bus, les minibus, peut-être même les transports

d'entreprise qui referont surface ?) ; on trouverait là aussi l'armada des véhicules de service (ambulances, livreurs, taxis...) dont le nombre ne cesse de croître ; d) enfin les voitures, cantonnées sur une ligne sur quatre. Est-ce à dire qu'elles pèseront 25 % des parts modales de la mobilité citadine ? Oui, et certainement même moins.

Des inégalités majeures entre les centres et les périphéries

Franchissons les périphériques et les rocadés. Nous voici au cœur d'un second partage inégal, celui des relations entre les centres d'agglomérations et leurs multiples couronnes périphériques. Depuis cinquante ans, la totalité des innovations de mobilité est concentrée sur les cœurs de métropoles. C'est là, et uniquement là, que sont déployés les parties efficaces des transports collectifs, notamment les métros et tramways, les plateaux piétonniers, les vélos en libre-service et les réseaux cyclables, les voitures électriques en libre-service, le vaste spectre des applis urbaines, les parkings relais et les parkings « nouvelle génération » aménagés avec des couleurs gaies et un bon éclairage, mais encore ces lieux-mouvements que sont les gares et

les stations intermodales, les services de déplacement des personnes en situation de handicap et les personnels d'aide et d'orientation (« gilets rouges »)... N'en doutons pas, les premières versions des véhicules autonomes circuleront sur ces cœurs métropolitains qui seront bardés de capteurs, de dispositifs de guidage et de surveillance électroniques et humains. Bien intégrées les unes aux autres, ces innovations s'appuient sur des services techniques de haut niveau ; elles disposent de bonnes capacités économiques et de portages politiques robustes. Le dossier « mobilité » est politiquement porteur. Il y a trente ans, il était délégué à des élus de second rang dans les charges municipales. Il est désormais confié à des vice-présidents.e.s d'agglomérations occupant les premières positions sur les listes d'élus. Le dossier « mobilité » est visible et rend visible. Il anime les actualités locales autour de questions sensibles engageant l'avenir des métropoles sur plusieurs décennies, par exemple quand il faut arbitrer entre le métro et le tramway.

Jusqu'aux années 1980, la concentration des innovations s'éclairait du soutien aux cœurs d'agglomérations révolutionnés par l'exode rural et la construction des grands ensembles. L'argument démographique pesait aussi. Le gros de la

population d'une agglomération vivait dans sa partie centrale composée de la commune-centre et d'une première couronne. Pour fixer les choses, disons qu'au recensement de la population de 1982, en moyenne 60 à 70 % de la population des agglomérations vivait dans ces espaces denses du noyau central ; les 30 à 40 % restants se répartissaient sur le périurbain émergent.

Ce partage s'est profondément modifié dans la répartition de la population en même temps que dans l'organisation des territoires, dont le fonctionnement quotidien se déploie à l'échelle des aires urbaines. En ordre de grandeur, les parties centrales des agglomérations n'accueillent plus aujourd'hui que 40 % de la population des aires urbaines. Leurs couronnes captent les 60 % restants de la population de territoires métropolitains qui sont, en fait, largement périurbains. Or, les innovations de mobilité et leurs moyens experts, financiers et politiques demeurent fixés sur les centres et leurs populations devenus minoritaires. La justification de cet égoïsme se revendique de la « théorie du ruissellement » : l'enrichissement des métropoles suréquipées profiterait par ruissellement, comme l'eau ruisselle du haut vers le bas d'une colline, à des périphéries de plus en plus éloignées.

Nous savons aujourd'hui qu'il n'en est rien : l'enrichissement des métropoles profite aux métropoles et aux armatures métropolitaines.

L'empilement au centre des innovations mobilitaires produit des effets matériels et symboliques. Le plus visible est la diminution de la place de la voiture en ville. La voiture assure 50 % des déplacements quotidiens à Rennes, 48 % à Grenoble, 43 % à Nantes et 42 % dans la métropole lyonnaise... Si la part de marché des transports collectifs est globalement stable, la marche et le vélo sont à la hausse (en partant de presque rien pour le vélo), soutenus par des politiques d'aménagement volontaristes. Les pollutions sonores, olfactives et atmosphériques refluent. L'espace public se libère de la gangue automobile et les espaces centraux gagnent une belle qualité urbaine. Dès lors, les prix immobiliers sont à la hausse et opèrent un tri économique des habitants et des entreprises à même de s'installer dans des espaces affichant le label « développement durable », registre idéologique qui sacralise le système vertueux et scotomise son coût et son égoïsme. Non, le partage n'est pas au rendez-vous. La voiture gagne encore des parts sur les territoires périurbains et ruraux, et les habitants lui consacrent entre 19 et 20 %

de leurs revenus mensuels (chiffres Insee 2011). Ils sont contraints à de longs trajets, à une accidentologie plus forte que les citadins, à l'envahissement de leur vie quotidienne par des rôles de parents- ou de voisins-taxis. Ces mêmes habitants sont symboliquement stigmatisés comme des pollueurs – pour couronner le tout. Aucune fatalité pourtant à cette situation dénoncée notamment par les « gilets jaunes », dont le mouvement s'est initié sur le refus de nouvelles taxes sur les carburants. Les impératifs environnementaux et sociaux appellent à un vrai tropisme des centres vers les périphéries des experts, des moyens financiers et des innovations. La loi d'orientation des mobilités (LOM) crée des leviers qui seront éventuellement actionnés, en donnant aux intercommunalités rurales la possibilité d'organiser des mobilités. Mais le chemin n'est fait qu'à moitié car il manque encore les ressources financières qui permettront de recruter les concepteurs des offres...

Une troisième ligne de partage : la ségrégation verticale

Ces deux lignes de partage d'une « ville », que nous encadrons de guillemets car sa physionomie a rompu depuis

longtemps avec l'imagerie médiévale, sont englobées et dépassées par une ségrégation verticale des espaces mobilitaires. Les métropolitains, les navetteurs et les insulaires ont des pratiques de mobilité différentes qui dessinent des espaces hiérarchisés les uns par rapport aux autres.

Les métropolitains (cadres et chefs d'entreprise) sont en tête dans la mesure statistique de tous les indicateurs de mobilité. Ils ont le plus grand nombre de voitures, parcourent le plus de kilomètres. Ils sont les mieux connectés. Ils sont très mobiles la semaine, le week-end et pendant les vacances, et recourent fréquemment au train et à l'avion. Ces mobilités intenses s'imbriquent, s'additionnent et se démultiplient. Les métropolitains utilisent continuellement les ressources de la mobilité virtuelle (sites et applis). Toutes ces aménités leur offrent la capacité de vivre et de travailler, d'avoir des loisirs et une vie sociale quotidienne à l'échelle de plusieurs agglomérations dans lesquelles ils sont bien ancrés.

Les navetteurs représentent, avec la moitié de la population, la pratique mobilitaire centrale. Voilà des personnes et des ménages qui vivent l'essentiel de leur existence à l'échelle d'un et un seul bassin de vie, urbain ou rural. Leurs pra-

tiques mobiles sont structurées par les navettes pendulaires entre le domicile et le travail. Ce ne sont pas les seuls déplacements que les navetteurs font, mais ce sont ceux à partir desquels leur vie quotidienne s'organise. C'est entre les lieux de travail et de vie familiale que ces personnes déploient une grande part de leurs activités, dans des boucles routinières de déplacements enchaînant la dépose des enfants ; l'arrivée sur le lieu de travail avec, à midi, un déplacement vers la salle de sport ; puis, en fin d'après-midi, le retour vers le domicile en passant par les courses, l'école ou les écoles des enfants et un lieu d'activité périscolaire... Les insulaires, quant à eux, sont reclus sur des territoires dont ils sortent rarement et difficilement. Il est malaisé d'appréhender cette réalité car il semble que, dans une société mobile, tout le monde est malgré tout plus ou moins mobile. Ce n'est pas le cas. Une population importante, de l'ordre de 2 à 3 Français sur 10, vit une situation de mobilité restreinte et contrainte, pour des raisons économiques mais aussi d'illettrisme ou de stigmatisation ethnique.

Ces territoires vécus, le premier large, le deuxième moyen et le troisième étroit, se superposent mais ne s'interpénètrent guère ; les métropolitains et les insulaires, notamment, ne se croisent que rarement...

La ségrégation verticale cristallise dans la mobilité de multiples clivages sociaux qui s'amplifient toujours. La démocratisation des mobilités n'est pas au rendez-vous. Et les vols *low cost*, nous dira-t-on ? Ils sont bien sûr l'apanage des CSP+, les seules à s'offrir des week-ends de tourisme citadin...

Quand on lui montre la lune, le fou regarde le doigt. Les enjeux du partage écologique et social des espaces ne sont pas réservés aux centres-villes. Surfant sur les mobilités, ils s'en éloignent de plus en plus. À nous de les rattraper.

Le chiffre : selon les agglomérations, la voiture monopolise 50 à 70 % des déplacements ; les transports collectifs oscillent entre 15 et 30 % ; le vélo, entre 5 et 10 %.

La proportion : une population importante, de l'ordre de 2 à 3 Français sur 10, vit une situation de mobilité restreinte et contrainte.

La multiplication des mobilités urbaines : bus et tramways, vélos et vélos électriques, patinettes et trottinettes électriques, planches à roulettes et rollers, gyrowheels et hoverboards – et accessoirement, les piétons.

À lire

François Ascher, *L'Âge des métropoles*, La Tour-d'Aigues, L'Aube, 2009.

Philippe Estèbe, *Gouverner la ville mobile*, Paris, PUF, 2008.

Éric Le Breton, *Mobilité, la fin du rêve ?*, Rennes, Apogée, 2019.