

Organiser le territoire pour moins se déplacer

PAR JEAN-YVES PINEAU

Dans un monde où les mobilités sont avant tout la résultante d'un système qui se pense hors sol, universel et éternel, il est plus qu'urgent de reconsidérer les fondamentaux de l'aménagement des territoires dans un souci de symbiose entre l'humain et le vivant. Éco-mobilité, tiers-lieux, circuits courts, les solutions ne manquent pas...

éco-mobilité, aménagement, territoire,
organisation spatiale, inégalités,
approche fonctionnelle, tiers-lieux

Notre civilisation a mal à son devenir planétaire et notre République a mal à ses territoires. De fractures sociales en fractures territoriales, les politiques publiques ne cessent d'être interpellées pour venir compenser ici l'absence de services de proximité, là le manque d'infrastructures, ici encore l'atonie des commerces et des centres-villes, la déprime démographique, la disparition de la biodiversité... Mutations douloureuses mais nécessaires, nous disent les hérauts de la mondialisation. Les territoires et surtout les gens qui les habitent doivent s'y soumettre et s'adapter à ce nouvel ordre mondial sous peine de relégation. Le modèle des villes-mondes serait l'horizon indépassable. Le modèle gagnant¹. Le modèle auquel, à défaut d'y prétendre, les « sous-territoires » n'auraient qu'à se raccorder pour profiter au mieux du ruissellement des richesses. Notre société, moderne, serait celle du mouvement et de l'hyper-connexion. Implosion du temps, explosion des mobilités. Le temps unique, partagé par tous, a vécu. À tel point que certaines villes, comme la pionnière Amsterdam, ont élu des « maires de

nuit ». Les crèches à horaires atypiques se sont multipliées pour répondre aux cadences de la production industrielle et aux familles monoparentales (ou, dit autrement, pour permettre aux mères isolées ou mal accompagnées d'aller gagner leur vie). Selon la taille des villes, la densité démographique des territoires et l'appétit consumériste supposé des populations, on abolit ou aménage la nuit, le dimanche, les congés pour que les services marchands puissent fonctionner et le tourisme prospérer. Consommation fait loi. Question mobilité, la voiture a, comme le dit le sociologue Jean Viard, bien plus aménagé le territoire ces dernières décennies que quarante années de politiques publiques². Mais avec les conséquences du « tout-automobile », les villes et les bourgs-centres ont perdu la capacité à (re)créer du flux et à le gérer. La difficile mais louable reconquête des déplacements « doux » en centre-ville, notamment à travers le vélo, démontre

« En 2016, l'Insee estimait que deux salariés français sur trois quittaient chaque jour leur commune de résidence pour se rendre au travail. »

toutes les difficultés de politiques molles qui veulent préserver l'ancien monde tout en prétendant construire le « nouveau ». Cette cohabitation impossible du « doux » et du « dur » risque de nous conduire encore plus vite dans l'impasse plutôt que de nous ouvrir des allées fleuries vers une frugalité heureuse !

Beaucoup de nos concitoyens ont multiplié leurs géographies intimes.

C'est un fait, on assiste à une dilatation du territoire de vie : un territoire où l'on dort, un territoire où l'on travaille, un territoire où l'on consomme, un territoire où l'on se divertit, etc. À tel point qu'une nouvelle typologie de travailleurs est apparue ces dernières décennies : les

« navetteurs ». L'allongement du temps et de la distance du trajet domicile-travail ne cesse d'augmenter. En 2016, l'Insee estimait que deux salariés français sur trois quittaient chaque jour leur commune de résidence pour se rendre au travail, soit 16,7 millions de « navetteurs ». Le temps moyen passé

à faire le trajet était de 50 minutes, et 74 % des actifs utilisaient la voiture. Ces données reflètent pour beaucoup ce que l'on nomme « étalement urbain » et « dé-densification des villes ». Ces phénomènes génèrent une consommation exponentielle d'espaces et de terres agricoles (l'équivalent de 60 000 terrains de rugby chaque année). On assiste souvent à une désertion résidentielle des centres-villes au profit des périphéries et de leurs lotissements (pavillon, *sweet pavillon*), des terrassements à gogo des ZAC, ainsi qu'à une surmultiplication des ronds-points. À noter ici que les multinationales du fast-food ne s'y sont pas trompées : elles s'implantent dans les lieux stratégiques où passent les flux et les flots de consommateurs potentiels, leur offrant parkings et « drives » avec générosité. Certains mouvements récents de revendications sociales ont fait d'ailleurs de même mais pour gripper la « machine », qui apparaît ainsi bien fragile, en perturbant ces flux de personnes et de marchandises. Et pendant ce temps, l'aménagement du territoire *via* les entreprises de travaux publics s'en donne à cœur joie. Pour l'urbanité, il faudra attendre. L'ultra-mobilité des biens, des marchandises et des

personnes est le levier indispensable pour que ce monde « fonctionne » et fasse des affaires. Mais à l'échelle des bassins de vie, des territoires, que nous dit cette mobilité – ou plutôt, ces multiples figures de la mobilité – de proximité ? N'est-elle pas justement un point d'entrée pratique pour re-questionner cette discipline, cette vision politique et très franco-française qu'est l'aménagement du territoire ? Cette pensée aménagiste, au fond, que produit-elle au niveau des organisations spatiales, sociales, économiques et écologiques ? De quel projet de société est-elle le nom ?

La mobilité (choisie), encore et toujours un avatar de la différenciation sociale ?

Les inégalités se creusent entre territoires et infra-territoires, mais aussi et surtout entre catégories de populations. Les plus fortunées (mais les moins nombreuses), celles qui peuvent aller et venir d'un territoire à l'autre, celles qui disposent d'un capital financier, physique et intellectuel suffisant, ne sont pas trop à plaindre. Le maillage et l'entretien du réseau routier sont assez satisfaisants. Car en dehors de la route, point de salut. Les lignes à grande

vitesse n'irriguent pas, il s'en faut, l'ensemble du territoire. Remercions de manière ironique ici le choix politique visionnaire de mettre les marchandises sur le bitume et dans des millions de camions plutôt que sur des rails. Mais à quel prix environnemental et sociétal ? Et pour combien de temps encore, en cette période de raréfaction inéluctable des énergies fossiles ?

Car mettons-nous d'accord : de qui parlons-nous aujourd'hui quand nous faisons allusion à une société mobile et heureuse de l'être ? Des CSP+ en activité ? Des jeunes ? Des pauvres ? Des anciens ? Et si la mobilité n'était qu'une injonction de la modernité néolibérale et un marqueur de différenciation sociale ? Et si les mobilités n'étaient pensées que pour et par les « vainqueurs » ? Force est de constater qu'aujourd'hui les mobilités sont avant tout la résultante d'un système qui se pense hors sol, universel et éternel. Les externalités négatives des mobilités physiques sont immenses et ne cessent de s'accroître : mal-être des usagers, accidents, pollution de l'air et problèmes de santé, engorgement des abords des villes, artificialisation des terres, massacre des écosystèmes naturels... Tout cela n'est ni durable ni soutenable, et pourtant...

« *L'allongement du temps et de la distance du trajet domicile-travail ne cesse d'augmenter.* »

« Avec les Grands Voisins à Paris, le Non-Lieu à Roubaix, le quartier des Grottes à Genève, l'urbanisme se renouvelle, se laisse apprivoiser par des profanes, et surtout par les usagers. »

C'est une approche « industrielle », techniciste et froide du territoire, dont on nie l'histoire et la fonction première de réceptacle et de garant des bonnes conditions d'accueil (complexes) du « vivant ». D'autant que cette approche instrumentaliste permet, en uniformisant les architectures et les matériaux, les géographies et les paysages, de développer une ingénierie

et un urbanisme **u n i v o q u e s**, reproductibles de manière universelle, faciles à enseigner et bon marché. Et ce, que l'on soit en Amérique du Nord (auteure majeure du modèle), en Espagne ou à Alès dans le Gard. Les mêmes zones, les mêmes entrées (laides) de conurbations, les mêmes enseignes, **l e s m ê m e s** lotissements, les mêmes matériaux,

à quelques variantes près. Pire, dans ce monde saturé de valeurs urbaines, comme l'évoque l'urbaniste nord-américain Neil Brenner³, c'est souvent à

la demande des édiles et des habitants que se fait cet appauvrissement de la biodiversité paysagère ! C'est le complexe d'infériorité de la (petite) ville qui n'a pas son fast-food et son hypermarché dans une vague ZAC et qui se pense ringarde car non conforme au modèle des « vainqueurs ». Quelques éléments symboliques du « triomphe » de cette pensée aménagiste peuvent être cités : les places publiques dévitalisées et minéralisées ; les lotissements à la campagne qui isolent et désolent les paysages et la biodiversité ; les ZUP avec leurs tours, leurs barres et leurs populations assignées ; les hypermarchés « lieux de vie », avec leurs hectares de parkings, et les milliers de ronds-points clonés. Tous ces espaces étant pour la plupart situés, et pour cause, à la périphérie des villes. Il suffit de se remémorer les images de films comme *Le Grand Soir* ou *Elle court, elle court la banlieue* pour saisir la pauvreté et la dureté de ces espaces à vocation unique. Les stigmates d'une périurbanisation planifiée mais impensée dans le temps, dans ses interrelations et dans ses effets rebonds négatifs. Que de friches à venir et qu'on ne saura pas recycler par manque de moyens, et surtout parce que nous n'avons pas encore

mis en œuvre le principe pourtant fondamental de la réversibilité des constructions !

Ainsi, plutôt que d'être dans la grande réification du monde exigée par l'idéologie néolibérale, penser le territoire comme un écosystème vivant, ouvert et relié – une biosphère, en quelque sorte – permettrait d'autres perceptions plus sensibles et plus propices à la « grande transition ». Repenser le territoire « lieu de vie » sous l'angle de l'éco-mobilité (l'économie des déplacements et des nuisances induites) et de son « métabolisme » aurait des conséquences positives à tous les niveaux. Et, *ipso facto*, régènerait la pensée aménagiste ainsi que celles du développement local et de l'urbanisme.

Des clés pour l'action

D'ailleurs, ici et là fleurissent des initiatives qui tendent à redonner de la complexité aux espaces monofonctionnels et à les concevoir de manière différente. Que ce soit dans des quartiers de métropoles, de villes moyennes ou dans des bourgs, des élus, des techniciens, des groupes d'acteurs entreprennent de tisser et métisser les lieux et les pratiques. On voit surgir çà et là de nouvelles manières de fabriquer

du territoire et du « vivre ensemble ». Avec les Grands Voisins à Paris, le Non-Lieu à Roubaix, le quartier des Grottes à Genève, l'urbanisme se renouvelle, se démocratise et se laisse apprivoiser par des profanes, et surtout par les usagers. Les initiatives se multiplient, qui permettent de casser le cercle très fermé des experts, des décideurs et des techniciens. Des artistes, des scénographes, des chercheurs en sciences humaines sont invités, aux côtés des citoyens, à proposer des nouvelles formes d'urbanisme et d'urbanité. À l'heure de la privatisation à gogo, des habitants réinvestissent les espaces publics, réinventent des « communs ». Citons ici des ateliers citoyens d'urbanisme et des initiatives remarquables comme celles portées par le POLAU (Indre-et-Loire), le collectif Etc (Bouches-du-Rhône) ou encore l'association De l'aire (Drôme). Et quand des usagers et des citoyens sont invités à concevoir des éco-quartiers ou à rénover des friches, réapparaît spontanément la mixité fonctionnelle, environnementale. Ils pensent les services à portée de pédales, de pieds ou de mains. Des tiers-lieux, des cafés associatifs, des coopératives de consommation, des jardins partagés urbains et de nouvelles manières de faire commerce

apparaissent. Le développement « citoyen » de boucles locales d'énergie renouvelable (photovoltaïque, hydraulique, éolien, biogaz) est une des solutions concrètes en termes d'éco-mobilité qui obligent à repenser l'organisation sociale et territoriale. Ce sont autant d'évolutions favorables à l'éco-mobilité.

Et heureusement qu'il existe quelques pionniers, quelques rebelles et quelques nouveaux cadres conceptuels pour oser faire un pas de côté ! Tordre les silos, horizontaliser les politiques et les dispositifs, faire confiance à la vie et aux acteurs, voilà ce que trafique et bricole le développement local. Ce sont ici les villes en transition (Loos-en-Gohelle, Grande-Synthe...), le projet de territoire ambitieux de la Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien (COR) ; ce sont également là des initiatives régionales prometteuses, comme la COP Centre et son dispositif « À vos ID », le programme d'investissement d'avenir (PIA) de la Biovallée (Drôme) ; ou bien encore, au niveau plus local, l'aventure déjà très concrète de Lagrault-du-Gers et de son éco-quartier... Mieux organiser le territoire, c'est aussi et peut-être avant tout mieux organiser l'accessibilité aux services publics et marchands, à l'éducation, à la santé, à

la culture (mais peut-être et surtout à la démocratie et à la co-construction de politiques publiques). C'est ici que des innovations sociales et politiques interviennent, permettant l'éco-mobilité.

Le numérique : un nouvel outil au service de nouvelles centralités... décentralisées !

De nouveaux outils tels que le numérique ou les nouvelles technologies peuvent faciliter cette éco-mobilité. Mais encore faut-il les penser dans une optique sociale et sociétale avant que d'en faire des outils d'économie(s). Anticiper la question de la consommation d'énergie des voraces data centers, celle de la surexploitation des ressources naturelles pour fabriquer des terminaux intelligents mais inaccessibles à tout un chacun, remédier à l'exclusion liée à l'« illectronisme » sont également des principes essentiels. En forçant à peine le trait, le fameux pouce tendu des auto-stoppeurs du xx^e siècle, gratuit, n'a-t-il pas été remplacé par de coûteuses installations et applications numériques monétisées sans que nous tentions de repenser ce système au niveau local pour les déplacements courts ? Il en va de même pour les coups de main entre voisins. Les systèmes d'échange locaux

(SEL) et autres régies citoyennes de quartier (« living labs », pour ne pas faire ringard) ne font pas qu'explorer l'économie de la fonctionnalité et réduire les coûts des services. Ils réduisent aussi les distances aux services et les distances entre les gens qui, dans les deux cas, ont une fâcheuse tendance à augmenter de manière perfide.

Cependant, le numérique peut et doit permettre de changer la façon dont se définissent trop souvent les territoires ruraux ou périurbains, mais aussi les quartiers des métropoles : dans une marge, à la charge de territoires administratifs plus riches et plus puissants quant à leurs capitaux (financiers, humains, serviciels...). Leur permettre aussi de gagner en autonomie et ainsi de « négocier » avec les spatialités plus riches autour de complémentarités évidentes en matière d'aménités, d'externalités positives, de biodiversité, d'énergies renouvelables (à quand de vraies relations entre ces territoires, quand on sait qu'aujourd'hui les clés d'une transition locale et heureuse se trouvent aussi chez les voisins ?). On le voit notamment dans le domaine de la santé : au-delà de la télémédecine, les plates-formes numériques permettent une organisation plus efficiente des équipes médicales et

des soins au bénéfice des patients, ainsi qu'une économie de déplacement pour eux comme pour les praticiens (citons notamment le déploiement régional en Nouvelle-Aquitaine de l'expérimentation « Santé Landes »).

Avec le numérique, il est aussi possible aujourd'hui de (re) créer de l'activité dans des territoires considérés comme décrochés de la mondialisation. Le télétravail repensé et réorganisé au niveau local peut permettre de restaurer des emplois là où il n'y a plus ni usine ni bureaux ! Des lieux permettant de regrouper des télétravailleurs aux statuts et aux employeurs divers et multiples sont en train de naître sur des territoires pionniers. C'est par exemple tout le travail d'anticipation que mène l'équipe de Dominique Valentin au sein de la structure Relais d'Entreprises, implantée à Rieux-Volvestre en Haute-Garonne, et dont l'activité s'étend désormais sur l'ensemble du territoire

« Le télétravail repensé et réorganisé au niveau local peut permettre de restaurer des emplois là où il n'y a plus ni usine ni bureaux ! »

métropolitain. « Aujourd'hui, un grand nombre de collectivités s'attellent à la problématique des transports,

qui devient leur première motivation "smart city", explique-t-il. La démarche qui consiste à traiter le sujet par de nouvelles infrastructures ou des modes de transport plus doux et plus partagés est assurément nécessaire mais pas toujours suffisante. En effet, il conviendrait de traiter la problématique à la source, notamment en réduisant les mouvements pendulaires quotidiens, conséquence d'une urbanisation en silos pour ne pas dire en ghettos (logement, travail, commerce, culture, enseignement, santé...). Mieux vaudrait rapprocher les services du citoyen, à commencer par le travail qui structure notre société. En générant une réduction des distances parcourues, les tiers-lieux du réseau Relais d'Entreprises permettent des économies [...] sur le carburant consommé par les salariés ou agents publics travaillant dans ces espaces (économies valorisées par EDF et la région Occitanie dans le cadre des CEE)⁴. »

Et plus que cela, même. En installant ces télétravailleurs dans de nouveaux espaces ancrés localement, il est possible de fixer des flux et de repenser différemment les systèmes alimentaires territoriaux, les commerces de proximité et le maintien des services dans

une dynamique vertueuse et créatrice elle-même de nouvelles activités ! Ces tiers-espaces sont autant de « hubs » reliés au monde. Les énergies circulent, les compétences également. Elles deviennent accessibles physiquement ou virtuellement aux usagers des lieux. En plus d'agir sur les problèmes d'engorgement et de pollution des grandes villes, le télétravail est aujourd'hui l'un des outils les plus convaincants pour des espaces en quête de repopulation. D'ailleurs, le Conseil départemental de la Haute-Garonne a, en 2018, décidé d'instaurer le télétravail pour ses agents volontaires. Aujourd'hui, ce sont plus de 300 salariés qui le pratiquent, dont 17 % depuis un tiers-lieu départemental. En Lozère, des tiers-lieux mutualisés permettent d'organiser des conférences et des rencontres avec des experts qui auraient été inaccessibles dans toute autre organisation, y compris dans une grande ville ! Puissent nos parlementaires et notre gouvernement entendre cela, à l'heure où s'élabore la loi d'orientation des mobilités (LOM). L'éco-mobilité, avec ou sans l'appui du numérique, peut et doit être un levier social efficient pour guider et repenser les organisations spatiales dans un souci de symbiose entre l'humain et le vivant. Une manière humble de

repenser les écosystèmes naturels dans lesquels les activités humaines doivent s'inscrire sans dégâts fatals. Une manière heureuse de réhabiliter les territoires. Mais non béate. Réfléchie ensemble et avec le « vivant » comme étendard, comme obsession et comme ultime référence.

C'est enfin un chemin à explorer dare-dare pour se sortir de l'impasse tragique d'une société qui ne veut, qui ne peut se penser encore sans énergie fossile. Car il s'agit bien là avant tout d'une révolution culturelle qui doit changer notre rapport au monde. Un chemin où nos pas sont éclairés à la lueur naissante d'une aube nouvelle. *Immobilis in mobile* pourrait en être la douce devise.

DARD

Notes

1. C'est cette mise en récit indépasseable que remet en cause notamment le géographe Olivier Bouba-Olga quand il évoque non sans malice la mythologie CAME (Compétitivité/Attractivité/Métropolisation/Excellence).
2. Jean Viard, *Éloge de la mobilité. Essai sur le capital temps libre et la valeur travail*, La Tour-d'Aigues, L'Aube, 2006.
3. Neil Brenner, *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*, Oxford, Oxford University Press, 2004.
4. <https://www.occitanie-tribune.com/articles/10437/occitanie-la-region-occitanie-edf-et-relais-d-entreprises-s-engagent-pour-le-developpement-des-tiers-lieux-grace-aux-certificats-d-economies-etnbsp%3Bd-energie/>

Mémo

Le chiffre : 16,7 millions de « navetteurs » en France, la moitié d'entre eux résidant à plus de 15 kilomètres de leur travail.

La perspective historique : en trente ans (1981-2012), les terres agricoles ont perdu 2 millions d'hectares, soit 6,9 % de leur surface.

À suivre : la loi d'orientation des mobilités (LOM) ; élaboré à la suite des Assises nationales de la mobilité, le projet de loi réforme en profondeur le cadre général des politiques de mobilité.

À lire

Sabine Barles, Nicolas Buclet et Gilles Billen, « L'écologie territoriale : du métabolisme des sociétés à la gouvernance des flux d'énergie et de matières », in *Fonder les sciences du territoire*, colloque international, Paris, CIST, novembre 2011, p. 16-22.

Patrick Bouchain et Loïc Julienne (dir.), *Construire ensemble – Le grand ensemble : habiter autrement*, Arles, Actes Sud, 2010.

Alexandre Moine, « Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie », *L'Espace géographique*, 2006/2, t. 35, p. 115-132.

Pierre Thomé, *(Biens) communs, quel avenir ?*, Gap, Yves Michel, 2016.