

Mobilités et territoires urbains

PUCA



En 2000, le Plan Urbanisme Construction Architecture lançait une consultation de recherche sur le thème « Mobilités et territoires urbains ». Vingt et une recherches ont été retenues.

Le programme « Mobilités et territoires urbains » s'est attaché à étudier les relations qui se tissent, en ville de nos jours, entre les mobilités quotidiennes des citoyens et les territoires qu'ils parcourent ou qu'ils investissent.

Largement tournés vers l'analyse des modes de vie, les travaux de recherche se sont également intéressés aux politiques mises en oeuvre, aux options retenues et à la nature des marges de manoeuvre qui se dessinent pour l'action des collectivités publiques.

Un colloque intitulé « La ville sans bornes. Mobilités et territoires urbains » a clôturé, les 23, 24 et 25 juin 2004 au Ministère de la Recherche à Paris, cet ensemble de travaux et a permis de débattre des résultats de ces recherches. Premier Plan en résume les principaux enseignements.

Transports, déplacements, mobilité : les modes de vie citadins

Les notions de transport, déplacement, mobilité sont des notions gigognes qui conduisent, par enrichissements successifs, des modes de transport aux modes de vie. Automobile, bus, métro, VAL (véhicule automatique léger) ..., les moyens de transport ne sont pas que des objets techniques. Leur usage ou non-usage s'inscrit dans des systèmes de représentation socio-psychologiques. La nécessaire prise en compte de ces autres dimensions a été illustrée par la démarche coordonnée par Véronique Mondou et des chercheurs de l'université de Rouen. En effet, ceux-ci, après avoir tenté d'expliquer la faible utilisation des transports en commun par des facteurs objectifs (attentes, irrégularité des horaires...), en viennent à mettre l'accent sur des dimensions beaucoup plus subjectives. Par exemple, les lycéens, dans leur grande majorité usagers-captifs des transports publics, excluent, devenus étudiants, de continuer à prendre le bus et plébiscitent la voiture. Pour eux, utiliser la voiture revient à indiquer clairement qu'ils sont sortis de l'adolescence et qu'ils sont devenus des adultes, statut auquel appartient le monde étudiant. En outre, la voiture se révèle être beaucoup plus qu'un simple moyen de transport. Ainsi, le trajet en voiture, véritable jeu de piste pour rejoindre le lieu de rassemblement de la rave-party, est une composante essentielle de la fête, comme le souligne Renaud Epstein d'Acadie*.

Au-delà des bus, de l'automobile, est-ce que la mobilité ne conditionne pas l'émergence d'un nouveau type de mode de vie ? Cette hypothèse est explorée par Stéphane Chevrier du LARES** qui s'intéresse à ceux qu'il appelle « les grands mobiles ». A Johannesburg aujourd'hui, demain à Singapour, le week-end en famille à Rennes avant de repartir pour Chicago la semaine prochaine, ces grands mobiles qui parcourent le monde pour leur entreprise semblent, de fait, parcourir leur entreprise à travers le monde. Pour eux, le monde extérieur est une succession d'escales constituées de lieux de réunion uniformes, d'hôtels aseptisés et interchangeables, de salons d'aéroports à la neutralité

de conception rassurante. De plus, tout leur corps et leur résistance physique sont à l'épreuve de ces déplacements continuels. Chaque gramme de bagage pèse et chaque espace où l'on peut dormir en étendant ses jambes est une oasis. On peut se demander si la mobilité virtuelle, autorisée par l'emploi des nouvelles technologies de télécommunication, va permettre de faire l'économie de ces voyages exténuants ? Des recherches menées par ailleurs indiquent que l'usage de ces nouvelles technologies a plutôt un effet amplificateur de la mobilité.

*Acadie : Bureau d'études parisien du groupe Reflex spécialisé dans le conseil en politiques publiques et projets de territoires.

**LARES : laboratoire de recherche en sciences humaines et sociales - Université de Rennes.

Le reconfiguration des territoires de la ville

La mobilité joue un rôle déterminant dans l'évolution de la forme et de la texture des villes. Yves Crozet et Iragaël Joly du LET* montrent, en actualisant les travaux pionniers de Yacov Zahavi, économiste de la Banque mondiale dans les années 70, que l'étalement de la ville est directement fonction de l'évolution de la vitesse des déplacements. Ils constatent que, depuis une trentaine d'années, le budget-temps de transport des citadins de la plupart des villes du monde est constant, autour d'une heure, mais que la vitesse des déplacements croît. Même temps de transport à une vitesse plus élevée, cela signifie que la ville se dilate. Il est possible d'habiter de plus en plus loin de son lieu de travail tout en consacrant le même temps pour y aller et en revenir.

De son côté, Sandrine Berroir de l'UMR Géographie Cités** souligne, en s'appuyant sur les statistiques de déplacements domicile-travail en Ile de France et en Provence Alpes Côte d'Azur, que ces régions sont devenues des ensembles à structure polynucléaire. Il semble bien, cependant, qu'il ne s'agisse pas d'une polycentralité intégrale. En effet, les villes périphériques

ne sont le siège que de centralités spécialisées et n'offrent, donc, qu'un spectre étroit d'activités économiques. La région deviendrait-elle l'échelle de la ville-métropole ?

*LET : laboratoire d'économie des transports

**UMR Géographie Cités : Unité Mixte de Recherche du CNRS et de l'Université de Paris 1

Renouvellement de la relation entre modes de vie et territoires

Les univers d'approvisionnement décrits par Alain Metton, ARAUC* Paris 12, se caractérisent, à la fois, par une structure spatiale particulière de l'offre commerciale et par des pratiques d'achat différentes selon les catégories sociales. Ainsi, pour les jeunes chômeurs de Drancy, le centre commercial est une ouverture essentielle et souvent unique sur le reste du monde ; tandis que pour d'autres catégories sociales leurs achats s'effectuent à Megève, Saint Trop' et chez leur « petit boucher ».

Pour sa part, Alain Rallet, de l'Université de Paris-sud, à partir d'une étude des pratiques commerciales de proximité engendrées par le recours à Internet, estime que cette mobilité virtuelle joue un rôle cumulatif et ne substitue pas aux déplacements.

De même, la recherche d'Alain Battagay de l'ARIESE** Université Lyon II, sur les centralités immigrées à Lyon, met en évidence l'importance acquise par certains quartiers, apparemment très ordinaires. Ceux-ci se révèlent être, en fait, des pôles commerciaux importants, non seulement à l'échelle de l'agglomération mais aussi à celle de la région. Il arrive même qu'ils s'inscrivent dans des réseaux d'échanges tissés à une échelle encore plus grande.

Par ailleurs, Yannick Sencebe et Mohamed Hilal de l'INRA*** montrent bien que, pour une part importante des membres de la classe moyenne, un déterminant important du choix d'aller vivre dans le péri-urbain réside dans le désir de mettre le travail à distance, de décompresser, de fuir les facteurs de stress. L'invocation récurrente à la sécurité semble cacher,

de fait, un désir de tranquillité, de mise à distance de la ville et du travail.

De son côté, Marie-Christine Jaillet, directrice du centre interdisciplinaire de recherches urbaines et sociologiques à l'Université de Toulouse Le Mirail, constate que d'ores et déjà 10% des Toulousains qui travaillent au cœur de l'agglomération toulousaine résident dans le monde rural, hors de l'aire urbaine. Beaucoup d'entre eux habitaient précédemment dans la zone centrale. Ils y avaient acquis un mode de vie urbain et se trouvent confrontés, après leur déménagement, à un milieu rural qui n'offre pas autant de service qu'en ville.

*ARAUC : Association pour la Recherche sur l'Aménagement Urbain et Commercial

**ARIESE : Association de Recherche, d'Intervention et d'Études Sociologiques et Ethnologiques

***INRA : Institut National de Recherche Agronomique

Evolutions des mobilités entre travail et loisirs

Contrairement à certaines idées reçues, les déplacements domicile-travail n'ont vu diminuer que très légèrement leur part relative dans l'ensemble des déplacements : de 18 à 16 % entre 1981 et 1994, selon les travaux de l'INRETS*.

En analysant les politiques de mobilité des entreprises en direction de leur personnel, Isabelle Van de Walle et Philippe Moati du CREDOC** constatent, qu'aujourd'hui, celles-ci sont peu nombreuses et peu importantes.

La relation qu'entretenaient les entreprises avec leur territoire d'implantation semble s'être dissoute. Une convergence territoriale pourrait être recherchée par un rapprochement avec les collectivités locales et se concrétiser, dans un premier temps, par la mise en place de structures d'acculturation réciproque permettant de mieux se comprendre. Néanmoins, si les enjeux peuvent se révéler complémentaires, il faut tenir compte des différences de temporalités : le temps d'action relativement long des collectivités locales n'est pas celui beaucoup plus court des entreprises

La notion de déplacements « hors-travail » est une notion fourre-tout dans laquelle il est difficile d'identifier ce qui est clairement dans le champ des loisirs. Ainsi, faire les courses peut être une corvée ménagère ou un moment de loisir car incluant le lèche-vitrine. En se focalisant sur le loisir circonscrit aux sports, à la détente, aux visites à la famille et aux amis, Gérard Darris du CERUR*** de Rennes met en évidence que les mobilités engendrées par ces activités s'inscrivent dans des temporalités et des territoires différents des déplacements domicile-travail. Les pratiques quotidiennes de loisirs se déroulent tout le long de la journée sans phénomènes significatifs de pointes horaires. En outre, ces loisirs sont pratiqués à proximité du domicile mais aussi très loin à l'extérieur de l'aire urbaine. Enfin, il existe une dichotomie très prononcée entre les pratiques des habitants du centre de l'agglomération et ceux du péri-urbain. Ces derniers délaissent très majoritairement la fréquentation de la ville-centre, en inscrivant leurs pratiques de loisirs dans l'espace péri-urbain.

L'observation de ces déplacements de loisirs souligne que ceux-ci sont sujets à des évolutions qui affectent tant les pratiques de mobilité que de loisir. Ainsi, en comparant les pratiques en piscine et les sports de glisse urbaine, Caroline Rouca du CRH CRESSAC**** montre bien que l'équipement sportif, et notamment la piscine, est un élément du zoning strict de la ville moderne. Il existe une relation étroite entre l'équipement et l'activité qui s'y déroule. Cependant, dans la ville post-moderne, c'est l'espace urbain dans son ensemble qui devient l'équipement sportif ou l'espace support d'activités sportives qui s'y déploient concomitamment avec d'autres. Au-delà du sportif bien identifié dans ses pratiques, le citadin en loisirs devient la figure dominante du sportif. Cette figure se diffuse même au sein des équipements qui s'ouvrent à une multiplicité d'activités : l'activité prend le pas sur l'équipement. Ce glissement est parfaitement illustré par les raves-parties, événements éphémères se déroulant dans des lieux en déshérence. Ces événements réinterrogent notamment les notions de centralité et d'accessibilité.

*INRETS : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité

**CREDOC : Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de vie

***CERUR : Bureau d'études Rennais du groupe Reflex

****CRH CRESSAC : Centre de Recherches sur l'Habitat - Centre de Recherche sur les Sciences et les Savoirs de l'Architecture et de la Conception

Pratiques de mobilités et usage des territoires dans la construction des identités individuelles

Les mobilités configurent les relations aux territoires et jouent un rôle important dans la construction des identités individuelles, comme le soulignent Laurence Buffet et Elsa Ramos du CERLIS* Université René Descartes Paris V. Dans un monde toujours plus complexe, chacun acquiert une autonomie par l'exercice de rôles multiples. Dans cette acquisition continue de l'autonomie, les dynamiques de mobilité engendrent une relation renouvelée aux territoires. Les chercheurs ne parlent plus d'enracinement mais d'ancrage. L'individu n'est plus un arbre qui s'enracine dans un lieu, dans lequel plongeraient et se perpétueraient les racines familiales. L'individu est désormais un bateau qui jette l'ancre puis la relève dans un voyage dont il essaie de choisir, de plus en plus souvent, les escales. Pour sa part, Michel Grossetti du CNRS CERS** Université Toulouse Le Mirail montre bien qu'à chaque déménagement, les individus reconstituent un réseau nouveau de relations sociales, réseau tissé très majoritairement dans un environnement situé à moins d'une heure de déplacement. Ils ne gardent de leurs lieux de vie antérieurs que quelques personnes privilégiées avec lesquelles ils entretiennent des liens forts qui sont plus que des liens quotidiens.

*CERLIS : Centre de Recherche sur les Liens Sociaux

**CNRS CERS : Centre National de la Recherche Scientifique - Centre d'Etudes et de la rationalité des savoirs.

La mobilité et ses potentiels, des ressources très inégalement partagées par les citadins

Facteur important de construction de l'identité individuelle, la mobilité est un capital, au même titre que les ressources économiques ou les ressources culturelles. Néanmoins, ce capital de mobilité, comme d'ailleurs les autres ressources, est très inégalement reparti ; inégale répartition de mobilité réelle mais aussi inégale répartition de mobilité potentielle. Ainsi, deux personnes peuvent sembler être également mobiles puisqu'elles se rendent toutes les deux à leur travail localisé en banlieue. Cependant, l'une épuise toute ses réserves de mobilité, toutes ses ressources potentielles, car elle est exclusivement tributaire des transports en commun alors qu'en revanche l'autre garde la possibilité d'utiliser sa voiture. Dans d'autres cas, deux personnes apparemment également mobiles car disposant d'une voiture sont, en fait, dans des situations différentes. L'une ne pourra pas suivre son entreprise lorsque celle-ci se déplacera plus loin en périphérie car sa voiture n'est pas suffisamment fiable pour lui garantir sans risque le déplacement quotidien, alors que l'autre aura à sa disposition son 4X4, sa twingo ou 804. Ces inégalités de situations réelles et potentielles, en terme de mobilité, sont soulignées par Vincent Kaufmann de l'EPFL*. Pour les personnes handicapées, la question de l'accessibilité aux ressources de la ville se pose avec encore plus d'acuité.

* EPFL : Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (Suisse)

Articuler gestion des territoires et gestion de la mobilité, un enjeu essentiel pour les collectivités

La nouvelle configuration urbaine qui se dessine à l'échelle des agglomérations semble associer une ville de l'intérieur de la rocade et une ville du péri-urbain. L'une est irriguée par les transports en commun, l'autre dédiée à la voiture. Comment concilier la gestion

de la ville de l'automobile et de la ville du tramway dans le cadre de la mobilité durable ? Entre une ville dense enserrée par la rocade autoroutière et la ville diffuse du péri-urbain, il n'est pas facile de trouver un consensus, ni même des compromis satisfaisants.

Pour mettre en perspective d'éventuelles gestions innovantes d'agglomérations tendues entre le tramway et l'automobile, Jean Marieu et Elizabeth Robin de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme CRIAM* ont étudié la politique menée dans la ville de Hambourg depuis le début du XX^{ème} siècle, sur la base du plan dessiné par le professeur Shumacher qui planifie spatialement une urbanisation en « doigts de gant », le long d'axes lourds de transports en commun. Il s'agit donc d'un développement péri-urbain qui articule politique de l'habitat et politique de transports en commun. Pour sa part, la politique suivie dans la région de Birmingham, au Royaume-Uni, met l'accent sur « l'accountability ». Dans le cadre de ce type de politique, les actions entreprises font l'objet de comptes rendus à la population, occasions de débats sur les choix à faire.

Comment mener une politique de mobilité qui satisfasse les intérêts des habitants du centre-ville et ceux des résidents du péri-urbain ? L'analyse de la répercussion des difficultés de stationnement sur le choix résidentiel montre qu'il s'agit de populations qui n'ont pas les mêmes systèmes de valeurs. Certains, attirés par le centre-ville, recherchent l'ambiance urbaine. Pour eux, la voiture et son usage au quotidien ne sont pas une exigence. Elle l'est par contre pour ceux qui s'installent en périphérie. Ils veulent de la place, de la tranquillité et une grande facilité de stationnement. Ce n'est pas la même ville qu'ils apprécient et qu'ils recherchent, comme l'affirment Patrick Carles et Eric Gantelet du bureau d'études SARECO spécialisé dans l'ingénierie du stationnement.

Les centres d'agglomération irrigués par des voiries radioconcentriques semblent être soumis, à certain

moment de la journée, à des contraintes similaires à celles engendrées par les enceintes fortifiées qui enserraient les villes au Moyen-Âge. En effet, en raison des encombrements, le matin et le soir aux heures de pointe, une véritable enceinte fonctionnelle se met en place sur les axes routiers et autoroutiers d'accès à la zone centrale. Jean Varlet, de l'université Lyon 3, CRGA**, précise que c'est notamment le cas à Grenoble. Avec le blocage des accès, les territoires péri-centraux traversés par les voies saturées se retrouvent emprisonnés. Pour sa part, Benjamin Steck du CIRTAI*** Université du Havre attire l'attention, à partir d'un exemple havrais, sur l'enclavement de quartiers par des voies rapides ou à grande circulation. Ces coupures urbaines nécessitent des traitements pour réintégrer dans le fonctionnement d'ensemble de la ville des quartiers apparemment proches du centre mais, en fait, coupés de celui-ci. Face à cet isolement qu'ils subissent, les habitants de ces quartiers ne semblent pas manifester d'animosité ou exprimer des revendications.

*CRIAM : Centre Régional Interdisciplinaire sur l'Aménagement à Bordeaux

**CRGA : Centre de Recherche en Géographie et Aménagement

***CIRTAI : Centre de Recherche en Transports et Affaires Internationales

Dans le fonctionnement d'ensemble de la ville, dans l'accès aux ressources de celle-ci pour les citoyens, la mobilité peut s'analyser comme un service au service des autres services. Jusqu'à quand pourra-t-elle permettre d'assurer un niveau de service d'une offre qui semble-t-il tend à se réduire ? Permet-elle de pallier les risques d'exclusion ? Comment, à terme, concilier les contraintes de la mobilité et les exigences du développement durable ?

Pour en savoir plus

LIRE

– Les différentes recherches sont présentées dans un document intitulé « L'Annuaire », édité en mai 2004. Celui-ci est organisé en quatre parties :

- Les espaces temps de la mobilité
- Evolutions des modes de vie et recomposition des relations d'urbanité dans la ville
- Nouvelles pratiques territoriales et modes de vie
- Voies et moyens d'une mobilité soutenable : enjeux et difficultés.

La synthèse des séminaires d'accompagnement du programme de recherche, qui ont eu lieu de novembre 2001 à mars 2003. Après chacune des séances du séminaire, une synthèse était rédigée par Eric Le Breton du département de sociologie de l'Université de Rennes 2. C'est l'ensemble de ces synthèses qui a été publié en septembre 2003 autour de quatre thématiques :

- La transformation des territoires urbains
- Les évolutions des modes de vie
- Les mobilités de loisirs et la gestion et l'organisation des mobilités
- Questions pour le développement durable

– Un ouvrage collectif « La ville aux limites de la mobilité » présentera l'ensemble des résultats de ce programme. Il sera publié aux Presses Universitaires de France (collection Sciences sociales et société) au début de l'année 2006.

Contacts au PUCA

Michel Bonnet, chargé de mission
Tél. 01 40 81 24 81
michel.bonnet@equipement.gouv.fr

Patrice Aubertel, chargé de mission
Tél. 01 40 81 63 68
patrice.aubertel@equipement.gouv.fr

Le plan | urbanisme | construction | architecture | PUCA depuis sa création en 1998, développe à la fois des programmes de recherche incitative, des actions d'expérimentation et apporte son soutien à l'innovation et à la valorisation scientifique et technique dans les domaines de l'aménagement des territoires, de l'habitat, de la construction et de la conception architecturale et urbaine.

Organisé selon quatre grands départements de capitalisation des connaissances : **Sociétés urbaines et habitat** traite des politiques urbaines dans leurs fondements socio-économiques ; **Territoires et aménagement** s'intéresse aux enjeux du développement urbain durable et de la planification ; **Villes et architecture** répond aux enjeux de qualité des réalisations architecturales et urbaines ; **Technologies et construction** couvre les champs de l'innovation dans le domaine du bâtiment ; le PUCA développe une recherche finalisée autour de plusieurs programmes : La ville pour tous | Se loger, habiter | L'Europe et la recherche urbaine | Organiser les territoires | Le renouvellement urbain | Le futur de l'habitat | Innover pour construire ensemble | Énergie dans le bâtiment : PREBAT, et d'ateliers thématiques assurant des transversalités entre programmes sous forme de rencontres entre chercheurs et acteurs, décideurs publics ou représentants des milieux professionnels, ainsi que des programmes d'appui :

- actions régionales pour lesquelles le PUCA a suscité l'émergence de pôles régionaux d'échange sur le développement et l'aménagement des territoires
- actions internationales dont l'European, programme européen de concours d'idées entre jeunes architectes
- actions vers les professionnels
- actions de valorisation et de diffusion-communication des résultats de ses travaux.

plan urbanisme construction architecture

► **Sociétés urbaines et habitat**

La ville pour tous
Cultures urbaines et espaces publics
Défis de la citoyenneté urbaine
Emploi, insertion, discriminations
Mobilités et territoires urbains
Polarisation sociale de l'urbain et services publics
Rénovation urbaine et mixité sociale
Se loger, habiter
Accès au logement
Habitat et vie urbaine
Patrimoine et retraites
Socio-économie de l'habitat
Trajectoires résidentielles
L'Europe et la recherche urbaine

► **Territoires et aménagement**

Organiser les territoires
Organisation de l'espace urbain et dynamiques économiques
Politiques territoriales et développement durable
Plate-forme internationale d'échanges sur les territoires
Ville et aménagement
Le renouvellement urbain
Démolition et recomposition des quartiers
Insécurité et violences urbaines
Renouvellement urbain et environnement
Rénovation urbaine et stationnement

► **Villes et architecture**

Le futur de l'habitat
Activités d'experts et coopérations interprofessionnelles
Échelle et temporalités des projets urbains
Futur de l'habitat
Habitat pluriel : densité, urbanité, intimité
Innovations urbaines
Maison individuelle, architecture, urbanité
Métiers de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre
Quartiers durables

► **Technologies et construction**

Innover pour construire ensemble
Chantiers rapides CQFD
Nouvelles technologies et construction
Observatoire de la démarche HQE
Palmarès de l'innovation
Villas urbaines durables
Énergie dans le bâtiment : PREBAT
Bâtiment 2010
Concevoir et construire pour l'existant

PUCA - plan urbanisme construction architecture

Grande Arche de la Défense - Paroi Sud
92055 La Défense cedex
tél. 01 40 81 24 72 - fax 01 40 81 63 78
www.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca