

Dossier

Mobilité et métropolisation en région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Quels transports pour demain ?

Présentation

- **Xavier Godard** *

*Docteur en Sciences Economiques,
Directeur de Recherche retraité de l'Inrets*

- **Michel Quercy** ***

Ingénieur d'Etudes CNRS

Parmi les multiples dimensions de la métropolisation figure celle de la mobilité qui paraît stratégique à certains égards. Celle-ci est en effet l'un des principes qui la constituent et non une de ses conséquences, comme le donneraient à penser un certain nombre de travaux sur la métropolisation tendant à ignorer cette dimension. Par ailleurs, la mobilité est l'objet de débats de société actuels qui, en rapport avec le développement durable, remettent en cause plus spécialement la place de l'automobile dans nos vies quotidiennes¹.

La métropolisation se distingue de la notion plus statique de métropole. Selon l'Observatoire des territoires et de la métropolisation dans l'es-

pace méditerranéen (OTM)², « c'est un processus directement lié à la mondialisation qui touche l'ensemble des territoires et se traduit en particulier par :

- la concentration des populations et des richesses autour d'un certain nombre d'agglomérations existantes sur des territoires de plus en plus vastes,
- un étalement urbain et une dispersion des centralités,
- le développement des mobilités, des échanges et des distances parcourues,
- l'accroissement de la fragmentation et de la ségrégation économique, sociale et spatiale ».

* Expert indépendant, anciennement Inrets (Institut de Recherche sur les Transports et leur Sécurité), Département Economie et Sociologie des Transports.

x.godard@yahoo.fr

** Laboratoire méditerranéen de sociologie, UMR 6127, CNRS-Université de Provence.

quercy@msh.univ-aix.fr

Nous nous référerons également à la définition qu'en donne François Ascher (1995), et qui nous semble également proche de la démarche adoptée dans ce dossier, à savoir un processus induit par « *les changements d'échelle et la constitution de très vastes bassins d'habitat et d'emplois plus ou moins polarisés autour d'une ou plusieurs villes principales* ». Les évolutions enregistrées, et notamment ce qu'il est convenu d'appeler l'étalement urbain, n'ont été possibles qu'avec l'extension de l'usage de l'automobile. Deux processus complémentaires ont eu lieu conjointement : le développement de la motorisation des ménages – avec une multimotorisation pour une partie importante d'entre eux – et l'extension des réseaux routiers. La part des transports collectifs (TC) dans les déplacements est restée faible dans la mobilité urbaine (elle a même baissé sur longue période), et elle est marginale dans les zones périurbaines, tout ceci en dépit des efforts réalisés pour atteindre une offre de qualité, avec des investissements importants permis par le financement du Versement Transport (VT).

La motorisation a permis aux bassins d'emplois de s'élargir et aux salariés de trouver du travail de plus en plus loin de leur domicile : en France, en 2004, trois actifs sur quatre travaillaient en dehors de leur commune de résidence, parcourant en moyenne vingt-six kilomètres, selon l'INSEE. Elle a également permis l'extension – incontrôlée – des zones commerciales à la périphérie des agglomérations, donnant partout, aux entrées de nos villes, mêmes petites, le même aspect anonyme, contribuant ainsi au déclin du petit commerce et, partant, de tout un pan de la vie sociale et de la convivialité dans les centres-villes et les villages. Ainsi, *l'automobilité* a-t-elle complètement transformé l'espace des villes et des territoires depuis une cinquantaine d'années, rendant l'usage de la voiture indispensable pour une majorité de nos concitoyens, désormais rendus captifs de cet objet du « *désir mimétique* » selon le concept de René Girard (1972) : « *l'homme désire toujours selon le désir de l'Autre* ». En même temps que l'espace, la voiture a conquis l'imaginaire social. Elle a symbolisé la consommation de masse, ses bienfaits, comme sa démesure. Elle est devenue inséparable de l'idée de modernité, de prospéri-

té et de liberté individuelle ; la mobilité à la portée de tous dans un monde sans limites !

Pour autant, à l'heure du réchauffement climatique et du développement durable, la voiture semble subir une mutation symbolique. Son image s'altère, les jeunes générations sont moins sensibles à ses attraits, reportant leur « *désir mimétique* » sur les objets *high-tech* : ordinateurs, téléphones portables et autres lecteurs MP3. D'objet fétiche, elle est en passe de devenir objet de ressentiment, associée à l'effet de serre. Les 4x4 deviennent emblématiques de ce rejet. Signe des temps, le « bobo » parisien utilisant les *vélibs* est aujourd'hui moins motorisé que l'ouvrier périurbain. Le rapport qu'entretiennent le type de voiture possédée et le statut social, souligné, en son temps, par Henri Lefebvre (1968), tendrait ainsi à se dissoudre. Autres signes, le parc automobile se renouvelle de moins en moins vite, et on enregistre une baisse de la circulation depuis 2005 en France, une première depuis le choc pétrolier de 1973. La hausse du prix des carburants constitue bien sûr une explication de ce revirement, mais pas uniquement. Une certaine prise de conscience environnementale des citoyens-consommateurs, alertés notamment par les risques liés au réchauffement climatique et la responsabilité de la route dans les émissions polluantes (33 % des émissions de CO² en France en 2006, contre 28 % en 1990, selon le CITEPA), a quelque peu brisé l'objet mythique des *Trente glorieuses*.

Ces évolutions, dans les comportements comme dans les mentalités, marquent-elles, pour autant, la fin de l'ère de l'automobile ? Enchâssée dans la vie quotidienne de la plupart des habitants de nos villes et de nos campagnes, objet de liberté mais aussi de servitude (Reichman, 1992), la fin du « tout-voiture » n'est pas encore pour demain, ni après-demain, à moins d'une rupture écologique majeure. En effet, c'est tout le système socio-économique qui repose encore aujourd'hui sur l'automobile. La voiture constitue l'essentiel du budget transport des ménages, lequel absorbe, en moyenne, le sixième de leurs dépenses courantes, devant l'alimentation. Pour les ménages périurbains, l'automobile peut même représenter le quart de leur budget. Dans les grandes périphéries urbaines, et de plus en

plus dans les zones rurales enclavées où est relégué un nombre croissant de familles modestes, la possession d'une voiture peut parfois être assimilée à une question de survie, sa perte pouvant s'avérer une catastrophe pour la personne, précipitée dans un cercle vicieux d'exclusion. Parce qu'elle a métamorphosé l'espace des villes et des territoires, rendant possible le processus de métropolisation, la démocratisation de l'automobile a eu un impact considérable sur les modes de vie et l'organisation des territoires. Étalement urbain, périurbanisation, dépendance automobile, transfert modal..., tels sont quelques-uns des thèmes abordés dans les contributions constituant ce dossier. Il n'y a pas nécessairement de consensus parmi les chercheurs, mais des tendances analytiques et des questionnements communs. Dans ce dossier, nous avons voulu associer des travaux de chercheurs et des contributions de "professionnels", techniciens du transport, dont les analyses et témoignages peuvent être tout aussi pertinents, sans souscrire forcément aux mêmes canons de présentation scientifique en référence aux productions théoriques sur le sujet abordé. Ce type d'association, qui préserve la logique de chacun, nous paraît devoir être encouragé davantage dans notre espace métropolitain en construction.

Une première série d'articles analyse les liens entre système de transport et aménagement de l'espace, avec le développement périurbain qui fait souvent figure de bête noire. Le problème actuel de la mobilité durable tourne largement, en effet, autour de celui de l'étalement urbain. Le thème de la mobilité dans son rapport avec la métropolisation est d'abord abordé par Xavier Godard et Michel Quercy. Reprenant les résultats d'une recherche effectuée pour l'OTM, ils s'appuient sur l'analyse de projets majeurs ayant fait l'objet de Débats Publics impliquant la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur – LGV PACA, contournement routier de Nice, politique du transport en Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien – et questionnant les visions de la mobilité future, projetée à l'horizon 2020. Gabriel Jourdan approfondit ensuite l'analyse de l'étalement urbain dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il y montre, notamment,

comment l'accélération des vitesses de déplacement quotidien, liée à la généralisation de l'automobile, a été alimentée par un contexte local particulièrement favorable. Tout en expliquant ses spécificités – limitation des capacités d'accueil résidentiel dans les communes périphériques, extension de l'étalement urbain en lien avec la crise du logement –, il expose la difficulté à passer d'un mode de développement extensif, fortement consommateur d'espace, à un mode de développement plus intensif, basé sur le renouvellement urbain.

Sandra Thomann et Nicolas Luxembourg, pour leur part, focalisent la question de la périurbanisation et de la dépendance automobile sur deux catégories sociales spécifiques : les adolescents et les personnes âgées. Ils montrent comment la vie familiale se construit autour de l'automobile entre négociations, frustrations et stratégie d'autonomie. Leurs analyses reposent sur des enquêtes menées au sein d'espaces périurbains de l'aire métropolitaine marseillaise et, plus particulièrement, ceux de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix.

Dans une contribution plus "technique", Cyrille Genre-Grandpierre propose des solutions pour rompre ce processus d'étalement urbain et remédier à cette dépendance automobile. Il y expose la notion de « *métriques lentes* » qui revient à inverser les rapports d'efficacité actuels des différents types de trajets automobiles, c'est-à-dire à favoriser l'efficacité des trajets de courte portée et une plus forte différenciation de la métrique favorable aux transports collectifs, avec un exemple portant sur la ville de Carpentras.

Enfin, pour clore cette première série d'articles, Daniel Boudouin et Michel Quercy se penchent sur la question particulière de l'organisation des chaînes logistiques en territoire provençal qui conditionne la dynamique économique mais subit aussi les effets du coût du foncier et de la congestion des réseaux. S'inscrivant résolument dans la métropolisation, elle y participe naturellement à cause des phénomènes de polarisation logistique.

Une seconde série d'articles, plus courts, rassemble les contributions des « professionnels » dont les observations apportent un éclairage

plus proche des réalités vécues sur le terrain. Les questions en débat, depuis des années, concernent le transfert modal de l'automobile vers les transports collectifs et les modes doux, mais aussi le coût des carburants qui doit faciliter les évolutions de comportement mais touche au portefeuille et occasionne des réactions contre la vie chère, relayées par les médias, qui suggèrent l'inertie du fonctionnement de notre société, au moins à court terme. Ce sont précisément les visions de court terme qui l'emportent souvent, comme le souligne Jérôme Cicile à propos des inerties face aux tentatives d'inflexion des systèmes de transports, relevant des incohérences majeures, de sorte que la réflexion prospective a du mal à se faire admettre. Elle paraît pourtant nécessaire pour forger une vision partagée du territoire que l'on cherche à développer. Mais, on le sait, les responsables politiques sont rares à pouvoir concilier le court et le long terme, ce dernier se limitant souvent aux prochaines échéances électorales.

Le développement de l'usage des TC, en alternative à l'automobile, se heurte depuis longtemps à une insuffisance d'offre, elle-même issue des structures urbaines (pensées pour l'automobile), mais aussi de l'inertie des responsables politiques, insuffisance que l'on essaye de rattraper, ces dernières années, dans des conditions controversées.

C'est le cas du tramway de Marseille analysé par François Costé, et de la place du ferroviaire régional en Provence-Alpes-Côte d'Azur évoquée par Michel Croc. La LGV PACA, dont la décision de l'option de tracé était annoncée en 2008, puis finalement reportée fin 2009, a cristallisé des visions et des prises de position opposées, révélatrices des enjeux de la mobilité métropolitaine. Le débat public a eu de nombreux effets positifs, mais il demeure un besoin inassouvi de prolonger ce débat pour parvenir à un diagnostic partagé et à un consensus sur les projets. La question des échelles pertinentes de citoyenneté dans ces débats publics reste entière. Mais nous avons dû renoncer à l'article sollicité dans ce dossier sur ce thème. Il faudrait admettre que des décisions tranchées aient lieu après un temps de débat. Mais on peut s'inquiéter de ce type de décision, lorsque l'on sait que le succès d'un projet vient non seulement de ses

caractéristiques intrinsèques, mais de toutes les mesures d'accompagnement qui relèvent de multiples acteurs. Quel projet de territoire, quelle métropolisation veut-on promouvoir à travers les projets ferroviaires (LGV, TER) ? La question est ouverte car aucun acteur institutionnel – et en particulier la Région – n'a encore été en mesure d'apporter la réponse.

La promotion d'une mobilité durable se heurte également à des difficultés institutionnelles, comme le développe l'article de Vincent Tinet qui présente un certain nombre de réflexions issues de l'Appel à Projet sur la Coopération Métropolitaine dans la métropole marseillaise. Précisons, qu'actuellement, les communautés urbaines et d'agglomération ont pour seule compétence, en matière de mobilité, l'organisation des transports collectifs. Or, tant que les responsabilités resteront découpées, il sera difficile de construire une politique globale de mobilité durable.

Les deux dernières contributions de ce dossier apportent une ouverture à ce « *questionnement inachevé sur la mobilité* » pour reprendre les termes de Daniel Pinson qui s'enquiert, entre autres interrogations, d'une « *idéologie-apologie de la move* » instituant la mobilité en tendance irréversible de l'évolution sociétale, en norme, qu'il faudrait alors dénoncer en revisitant des auteurs comme Ivan Illich notamment. Enfin, Xavier Godard esquisse l'ouverture méditerranéenne de ces réflexions, ce qui, à l'heure de la mise en place de l'Union pour la Méditerranée, nous paraît inévitable dans un tel dossier.

Précisons enfin que ce dossier a été préparé avant que n'apparaisse l'ampleur de la crise financière, puis économique, qui rend aujourd'hui audibles des concepts et notions jusqu'ici ignorés des décideurs, comme « *peak-oil* », éco-partage, voire décroissance qui, à défaut d'être consentis, se révèlent devoir être subis. Ce contexte de crise amplifiera assurément les besoins de réforme structurelle proposant une autre vision du progrès, un réaménagement de la société selon les normes du développement durable, qui devront être fondés sur des analyses solides : ce dossier en présente quelques-unes, sans donner de réponse facile quant aux

recettes à appliquer et aux inflexions à apporter pour encadrer le processus de métropolisation.

Notes

¹ La critique de l'automobilité n'est pas une nouveauté ; on peut citer parmi ses premiers pourfendeurs : Alfred Sauvy (1968), *Les quatre roues de la fortune*, Paris : Flammarion ; Ivan Illich (1973), *Energie et équité*, Paris : Le Seuil ; Bernard Charbonneau (1967), *L'homme auto*, Paris : Denoël, (réédité en 2003).

² www.metropolisation-mediterranee.equipement.gouv.fr

Références

Asher, F. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris : Odile Jacob.

Girard, R (1972). *La violence et le sacré*. Paris : Grasset.

Lefebvre, H. (1968). *La Vie quotidienne dans le monde moderne*. Paris : Gallimard.

Reichman, S. (1992). *Les transports : servitude ou liberté ?* Paris : Presses Universitaires de France.

Faire Savoirs

n° 8 - décembre 2009

Sciences humaines et sociales en région PACA



Mobilité et métropolisation en Région PACA

Quels transports pour demain ?

Coordination :
Xavier Godard & Michel Quercy

thèses

Lauren Andres

*La ville mutable
Le cas de la friche de la Belle de Mai*

Magali Ballatore

*L'expérience de mobilité des étudiants Erasmus :
les usages inégalitaires d'un programme d'échange
Une comparaison France/Angleterre/Italie*

Virginie Avezou-Boutry

*Acculturation, niche de développement et d'apprentissage
et adaptation scolaire des pré-adolescents marseillais d'origine
comorienne*

lecture

Les Gitans par Marc Bordigoni

Jacques Guilhaumou