

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION  
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996  
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)  
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR)

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON  
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : [gir.maralpin@wanadoo.fr](mailto:gir.maralpin@wanadoo.fr) ; Internet : [www.gir-maralpin.org](http://www.gir-maralpin.org)

# Mobilités, Territoires et Développement durable La recherche en question

**Anne GRENIER**

*Architecte, Docteur en Urbanisme, Urbaniste qualifié  
Animateur du Secteur Urbanisme à l'ADEME*

*Coordinatrice des actions dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire de la Direction  
déléguée opérationnelle Air Bruit Efficacité énergétique*

*Texte support de la Conférence-débat animée par l'Auteur  
le 5 décembre 2006 à Nice à la Faculté de Droit et de Sciences économiques  
de l'Université de Nice – Sophia Antipolis  
dans le cadre des Conférences du GIR Maralpin*

Dans le prolongement des contributions du GIR Maralpin aux réflexions sur l'aménagement du territoire auxquelles ont conduit quatre récents débats publics sur la "Ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur" (LGV-PACA), le "Contournement (auto)routier de Nice", la "Liaison (autoroutière) Grenoble-Sisteron" et "la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien" (VRAL), Anne GRENIER a bien voulu accepter d'animer un débat sur le thème de la mobilité en offrant à son auditoire la primeur d'une réflexion de synthèse élaborée dans le cadre de ses travaux de secrétaire du PREDIT et en confiant à nos lecteurs l'intégralité de cette communication.

L'état des connaissances et l'esquisse des recherches en cours qu'en brosse Anne GRENIER renvoie et fait écho aux études et travaux récemment présentés dans le cadre des conférences-débats du GIR Maralpin par André GASTAUD sur les transports et l'effet de serre [17.01.2006], par Gabriel JOURDAN sur la métropolisation de la Côte d'Azur [17.05.2005], par Dominique MUSSLIN sur son extension à l'arc méditerranéen [13.06.2006], par Marc WIEL sur ses analyses et préconisations en matière de chrono-aménagement du territoire [30.11.2005], par Maya VITORGE sur les premières expériences de sa mise en application [30.01.2006].

[ cf. [Conférences GIR](#) ]

**Anne GRENIER**

---

**Mobilités, Territoires et Développement durable**  
**La recherche en question**

Projet de Communication de Synthèse PREDIT 3 Groupes 1 & 11, IUD Thème 10  
Support de la Conférence-débat du GIR Maralpin animée par l'Auteur  
Faculté de Droit et Sciences économiques de l'Université de Nice Sophia Antipolis  
Nice, 5 décembre 2006

**L'Auteur**

*Anne GRENIER, Urbaniste qualifié n° 328 de l'Office professionnel de qualification des urbanistes (OPQU), est Docteur en Aménagement de l'espace et Urbanisme de l'Université de Paris X Nanterre.*

*Chargée d'études à l'INRETS sur l'aménagement et la gestion des espaces publics urbains (1995-2000), Anne GRENIER a, dans le même temps (1996-2000), enseigné au DESS Sécurité des transports de l'Université de Versailles - St Quentin en Yvelines.*

*Elle exerce actuellement à l'ADEME en tant qu'Animatrice du secteur Urbanisme où elle est également coordinatrice des actions dans le domaine de l'Urbanisme et de l'Aménagement du territoire de la Direction déléguée opérationnelle Air Bruit Efficacité énergétique. Elle est en outre Secrétaire du Groupe 1 "Mobilité, territoires et développement durable" et Membre du Bureau du Groupe 11 "Politique des transports" du Programme National de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres (PREDIT) 3.*

*Outre ses nombreuses publications et conférences traitant de ces thèmes, Anne GRENIER a participé à l'élaboration de plusieurs guides méthodologiques de l'ADEME et du CERTU.*

---

Le GIR Maralpin sait gré à l'auteur de lui avoir communiqué le texte de son projet de Communication de synthèse aux Groupes 1 & 11 du PREDIT et la remercie de l'avoir autorisé à le reproduire pour sa mise en ligne sur son site Internet.

Le GIR Maralpin ne doute pas du grand intérêt que ses lecteurs attacheront aux réflexions d'une experte de l'interface mobilité/territoire qui présente dans sa communication une synthèse de l'état des connaissances mais révèle aussi les questionnements des chercheurs en ce domaine.

Les lecteurs de la présente communication ne manqueront pas de se référer aux autres travaux présentés dans le cadre des conférences-débat et ateliers du GIR Maralpin pour nourrir leurs propres réflexions et apporter leur contribution à l'aménagement soutenable et à la sauvegarde de leur territoire.

**A D E M E**



**Anne GRENIER**

*Département DBU*

## **MOBILITÉS, TERRITOIRES ET DÉVELOPPEMENT DURABLE : LA RECHERCHE EN QUESTION**

**Projet**  
**Version et date**

Communication de synthèse PREDIT 3 Go 1 et 11, IUD thème 10  
Version 4 du 05 Décembre 2006

Cette note de synthèse critique se fonde sur les recherches menées au sein des groupes 1 et 11 du PREDIT 3<sup>1</sup>, complétées de réflexions issues du groupe de travail IUD 10<sup>2</sup>. Elle s'organise en 3 temps : partant des connaissances sur la mobilité, elle décrit les mécanismes observables qui conduisent à reformuler le statut de la mobilité dans notre société. Ces mécanismes permettent alors d'appréhender les conséquences et/ou facteurs territoriaux de cette "nouvelle" mobilité.

### **I. QUE SAIT-ON DE LA MOBILITÉ ? QUELS ENSEIGNEMENTS PEUT-ON TIRER DES ENQUÊTES MÉNAGES/DÉPLACEMENTS ?**

Les analyses socio-démographiques développées à partir des enquêtes ménages déplacements (EMD) depuis les années 1980 ont profondément renouvelé les connaissances de la mobilité. Cette dernière peut aujourd'hui être définie comme une combinaison de comportements individuels, de modes d'appropriation de l'espace des territoires. Ces comportements sont déterminés par les critères de définition des déplacements - modes, motifs et itinéraires -, eux mêmes conditionnés par des attributs individuels psycho-socio-démographiques des personnes qui se déplacent. Des contingences conjoncturelles (climatologique notamment) peuvent intervenir.

Au-delà du recensement général de la population et du compte national transports, les enquêtes ménages déplacements (EMD) constituent la principale source de données de ces études. Ce sont des enquêtes lourdes et coûteuses faites tous les 10 ans de façon homogène dans l'ensemble des agglomérations volontaires. Elles permettent d'avoir une "photographie" des déplacements réalisés par les habitants d'un périmètre donné, un jour moyen de la semaine. Bien qu'elles adoptent toutes la

---

<sup>1</sup> Le PREDIT est un programme de recherche, d'expérimentation et d'innovation dans les transports terrestres, d'une durée de 4 ans (2002-2006 pour le PREDIT 3). Il est initié et conduit par les ministères chargés de la recherche, des transports, de l'environnement et de l'industrie, l'ADEME et l'ANVAR.

<sup>2</sup> L'interface Urbanisme Déplacements IUD est un programme d'actions commandé au CERTU dès 2001 pour faciliter et rendre opérationnel la réforme de l'urbanisme par plusieurs directions d'Administration centrale appartenant au ministère de l'Équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, au ministère de l'Écologie et du développement durable et au ministère Délégué à la ville et à la rénovation urbaine. D'autres partenaires, institutionnels ou associatifs sont impliqués parmi lesquels figure l'ADEME. Initialement structuré en 10 thèmes, le dixième concerne plus spécifiquement les problématiques de l'effet de serre, des politiques de déplacement et de l'organisation urbaine.

même démarche, elles sont initiées à la demande des collectivités, ce qui complique les comparaisons synchroniques entre agglomérations. Ces études se heurtent aujourd'hui à une limite : les dernières disponibles datent de 1998, soit avant le *phénomène RTT*. La plupart des chercheurs les utilisant affirment que cette évolution sociale n'a fait qu'accentuer quelques processus déjà observables mais n'a pas réellement réformé les pratiques de mobilité. Une divergence ressort toutefois des débats méthodologiques sur l'utilisation des EMD dans la recherche. Elle oppose ceux qui considèrent que les déplacements contraints (pour motifs domicile-travail, domicile-études et affaires) structurent les comportements de mobilité, à ceux qui soutiennent que ce sont désormais les motifs relevant de la sphère des loisirs et motifs personnels, les déplacements choisis, qui conditionnent les usages des territoires.

Les *enquêtes nationales transports* peuvent les compléter. Elles sont réalisées depuis les années 60 par l'INSEE pour l'INRETS<sup>3</sup>. La dernière date de 1994, la prochaine sera conduite en 2007, enrichie d'un suivi GPS d'un échantillon de population. Elles fonctionnent sur la base de carnets de déplacements remplis pendant une semaine. Le cadre général demeure mais les questions sont actualisées afin d'approfondir certaines observations conjoncturelles. En prolongement de Pierre HANROT, soulignons les difficultés d'accès pour tout expert à ces bases de données et les difficultés d'exploitation diachronique générées par leur évolution.

Malgré les divergences de positionnement privilégiant mobilités contraintes ou mobilités choisies qu'il n'y a pas lieu de trancher, de grandes tendances s'observent. L'analyse comparée des EMD de 1982 à 1998, rapportée en moyenne à l'année 1994, rend compte d'une stabilité certaine du nombre d'activités réalisées hors du domicile, du nombre de déplacements quotidiens, et du budget temps de transport investi quotidiennement (aux alentours de 55 minutes par jour, obéissant à la conjecture de Zahavi). En même temps, les analyses mettent en exergue une augmentation très forte des distances moyennes parcourues avec + 40 % pour les mobilités urbaines, un accroissement de plus du tiers des vitesses moyennes pratiquées, et une évolution des parts de marché nettement favorable aux modes individuels motorisés au détriment des modes dits alternatifs (marche, vélo, transports en commun). Les mobilités de longue distance quant à elles, explosent en nombre et en kilomètres, que ce soit pour motif "affaires" ou pour motif "loisirs".

### Evolutions 1982/1994 de la mobilité individuelle au niveau national

Source : enquêtes INSEE/INRETS 1982/1994

	Niveau en 1994	Evolution 82/94
Nombre de déplacements/personne/jour	3,2	- 6%
<b>Par mode principal</b>		
Marche	0,75	- 35 %
Deux-roues	0,13	- 55 %
Voiture particulière	2,03	+ 23 %
Transport public	0,29	0 %
Distance totale/jour (km)		+ 30 %
Budget temps quotidien (mn)		- 1 %
Vitesse générale de déplacement		+ 34 %

Aujourd'hui, 40 % des km parcourus sont dus à des déplacements de plus de 100 km (aériens compris), mais 60 % font moins. Les loisirs génèrent moins de km parcourus par personne car ils sont généralement effectués à plusieurs, mais ils représentent tout de même 55 % des kilomètres parcourus (agrégations des motifs loisirs et vacances).

Les loisirs de proximité justifient 40 % du nombre de déplacements, le travail et les études 33 %. Les 27 % restant se répartissent entre les autres motifs.

	en part des déplacements		en part des distances	
	1982	1994	1982	1994
Loisirs	33%	40%	36%	42%
Travail	37%	33%	39%	37%

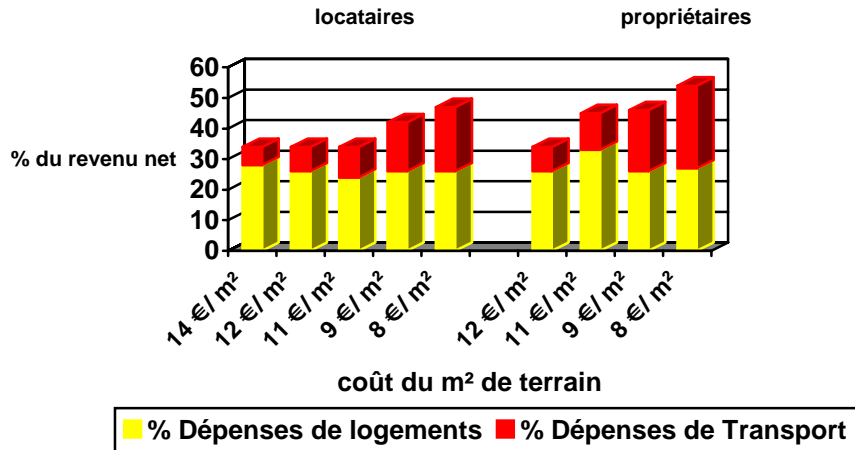
### Évolution de la mobilité loisirs et travail des français

Source : D'après F. Potier. Source ENT Insee-Inrets.

<sup>3</sup> 5 enquêtes de ce type ont eu lieu : 1966-67, 1973-74, 1981-82, 1993-94.

Si de nombreux économistes attestent d'un lien entre croissance économique et croissance de la mobilité, les observations rendent compte d'un rythme d'évolution de la mobilité de l'ordre de 3 à 4 % par an entre 82 et 94, soit légèrement supérieur à la croissance économique. Les politiques menées en matière de régulation des déplacements ont contribué à faire baisser le coût du km en temps et en argent sans pour autant augmenter la part des dépenses du budget familial. En revanche, les liens entre densité urbaine, localisation résidentielle et poids estimé du poste automobile dans les comptes des ménages ont pu être mis en évidence, comme le montre le graphe ci-dessous.

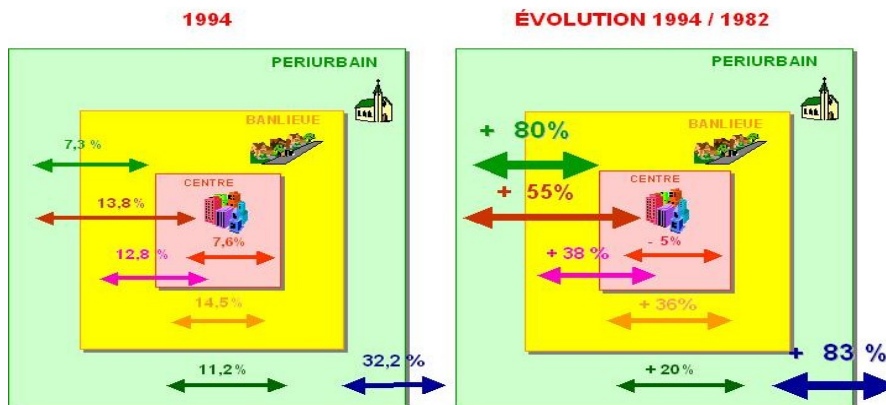
### Dépenses d'énergie des ménages en fonction de leur localisation



Source : POLLACHINI A., ORFEUIL J.-P., "Les budgets logement et transport en Ile de France"

Aussi, s'il est communément admis que les ménages consacrent 1/3 de leur budget aux dépenses de logements, l'intégration dans ce poste des dépenses énergétiques essentiellement justifiées par le poste déplacements pour satisfaire les besoins quotidiens, les familles, selon leur localisation, peuvent devoir consacrer près de 60 % de leur budget aux seuls besoins de l'*Habiter* !

Regardons la répartition géographique des déplacements. Un tiers des déplacements de courte distance se font à l'intérieur des unités urbaines, un tiers sur le reste de l'agglomération étendue, le dernier tiers qui a crû le plus (+ 82 % !) se font sur l'interurbain de proximité. Force est donc de reconnaître que les PDU, outils de régulation globale des mobilités, dans la définition des PTU de la LOTI (art. 27 et 28 actualisés par la LAURE puis la loi SRU) ne concernent plus qu'un tiers des déplacements comptés dans les territoires des bassins de vie...



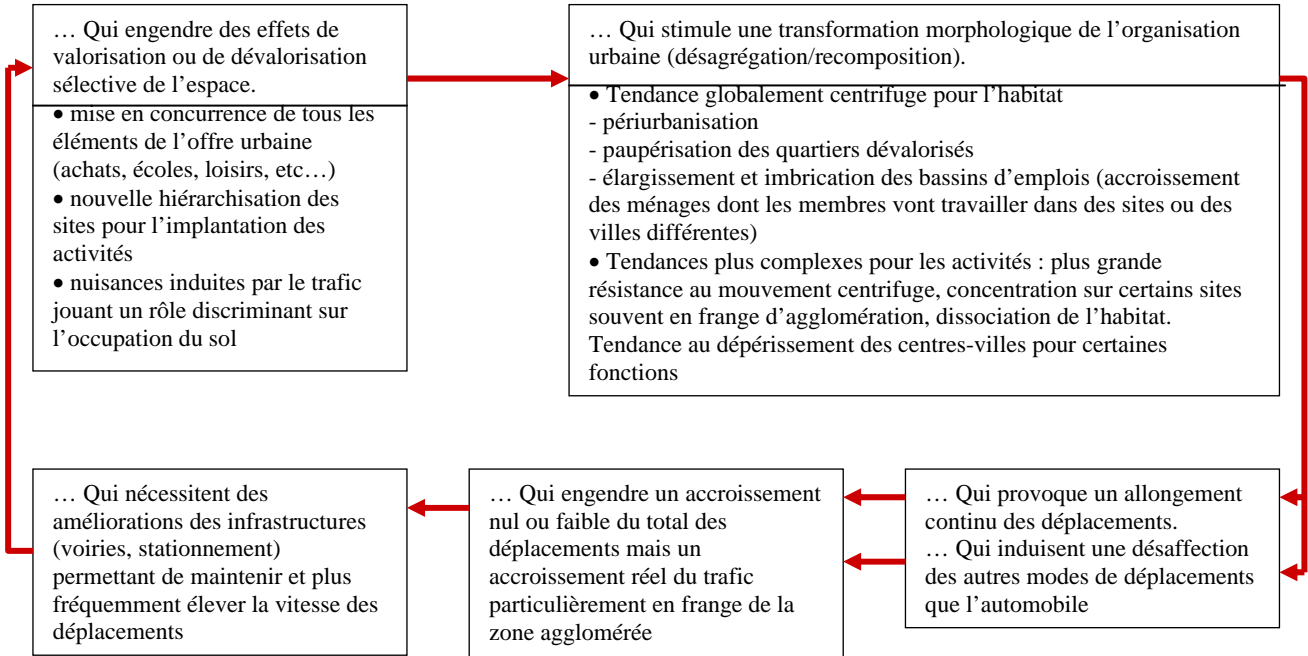
Source INRETS, d'après les Enquêtes Transport INSEE-INRETS 1982 & 1994

Ces observations brutes interrogent donc la structure géographique de la mobilité au point que des confusions apparaissent dans la terminologie descriptive. La mobilité dite "régionale" de moyenne distance est fortement stimulée par la périurbanisation, même si les déplacements locaux correspondent toujours à 96 % du nombre total des déplacements. Parmi ceux-ci, l'augmentation continue des motifs personnels, la stabilisation du motif travail, questionnent les libertés de choix modal, les répartitions horaires du trafic, les rythmes de la mobilité individuelle.

## II. FINALEMENT, QUELLE EST LA PLACE DE LA MOBILITÉ DANS NOTRE SOCIÉTÉ ?

Ces constats bruts, issus des analyses des EMD mettent en exergue les "lubrifiants" du système exclusif de déplacement que Gabriel DUPUY décrit sous le terme d'*automobilité*. Ce système s'alimente lui-même selon une spirale à peu près communément partagée aujourd'hui et décrite ci-dessous par le collectif GERME piloté par Marc WIEL.

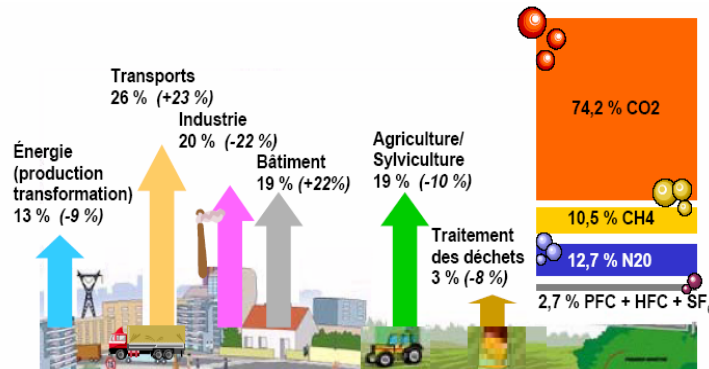
### Mobilité et territoire : la spirale de transformation de la ville



*Source* : GERME Brest, *Comportements de mobilité et évolution de l'organisation urbaine*, Étude réalisée pour la DRAST, la DTT, l'Union des Transports Publics, L'ADEME et le Plan Urbain.

Cela étant, *l'automobilité* est aujourd'hui insoutenable à l'aube du développement durable, de la lutte contre les changements climatiques et d'un intérêt sociétal supplantant tout intérêt collectif. "*La planète brûle*", il y a urgence ! Les évaluations continues du Plan Climat soulignent la faiblesse des engagements de Kyoto et rappellent la gravité de la situation : la projection dans le temps et à l'échelle mondiale impose de considérer le *Facteur 4* (diviser par 4 nos émissions de gaz à effet de serre GES à l'horizon 2050) comme un incontournable, un impératif de survie de l'écosystème terre et des espèces qui l'habitent. Or les principaux secteurs responsables des émissions de gaz à effet de serre sont justement les éléments fondamentaux de la construction matérielle du système urbain : les bâtiments et les transports. Non seulement, ils caracolent en tête de ce triste palmarès des émetteurs de GES, mais ils connaissent, en plus, les augmentations les plus alarmantes, respectivement + 22 % pour le secteur du bâtiment et + 23 % pour celui des transports sur la période 1990 à 2003.

### Emissions des gaz à effet de serre par secteur en France en 2004



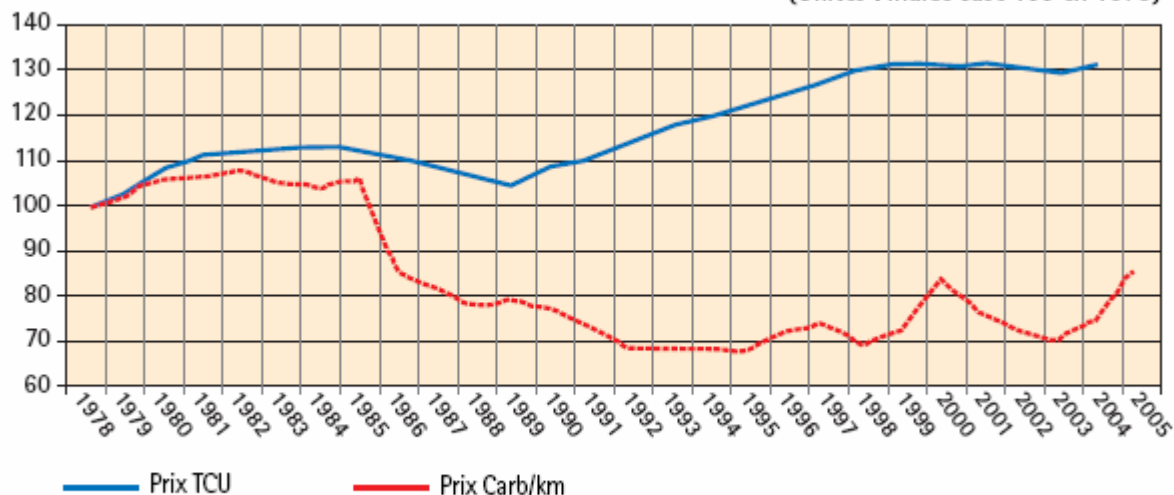
Émissions de GES<sup>2</sup> en France (y compris DOM/COM) en 2004, par secteur (hors UTC<sup>3</sup>) (entre parenthèses, l'évolution depuis 1990 ; source : CITEPA/Inventaire SECTEN/Format PNLC, février 2006)

De fait, la société "experte", "savante", éclairée de ces connaissances se doit de trouver des alternatives à ce modèle de *l'automobilité*. Dans le même temps, la société "habitante" continue de l'alimenter de ses pratiques, mais a-t-elle réellement d'autres alternatives ?

Trait d'optimisme, au dire de certains prospectivistes, il semblerait que les mêmes causes n'engendrent plus les mêmes résultats du fait de deux évolutions désormais structurelles :

- d'une part la hausse du coût de l'énergie contribue de fait à renchérir le prix du déplacement en baisse relative jusque là ;
- d'autre part la hausse généralisée du foncier est lourde de conséquences économiques, sociales et spatiales.

Evolution du prix des Transports Collectifs Urbains et du coût kilométrique du Carburant Auto en France  
(Unités : indice base 100 en 1978)



Sources: INSEE, indice des prix des services de transport sur 40 ans pour les TCU et calculs INRETS pour le carburant auto à partir des prix publiés par le Comité Professionnel du Pétrole.

Commence également à s'observer un ralentissement des vitesses de déplacement dû aux mesures répressives et à la congestion qui questionne la conjecture de Zahavi, donc la stabilité des budgets temps de transports.

Au-delà d'un critère économique, la propension à la mobilité et les formes de cette mobilité deviennent de puissants facteurs socialement discriminants. Différentes recherches rendent ainsi compte de potentiels de mobilité différents en fonction des rationalités individuelles mais qui intègrent toutes les conditions de mobilité dans des stratégies globales. Différents bras de levier se font alors jour qui concernent les pratiques des individus, les modes de vie et leurs évolutions, les modes d'habiter et de travailler. L'accès à la mobilité doit être mis en relation avec la paupérisation de *l'automobilité* comme système exclusif. Nous serions entrés dans une "*nouvelle culture légitime*" selon Jean VIARD, centrée sur les valeurs de la mobilité. Nous serions alors "*une société de trajet plus que de classes ou de classement*". La mobilité pénétrerait les fondements de *l'Habiter*, jusque là son opposé. Elle déterminerait les comportements de localisation des ménages comme des entreprises.

Cependant, de nombreux sociologues et politologues soulignent la distanciation sociale à l'œuvre : si 25 à 30 % de la population porte ce modèle de société, 10 à 20 % d'hypermobiles seulement le vivent, le reste en est purement exclu... Jean-Pierre ORFEUIL souligne alors la contradiction entre *injonction* à la mobilité et *aptitude* à y répondre. Dans cet intervalle, se glissent les représentations de la population de *l'écomobilité*. De fait, la question sociale devient déterminante de l'approche prospective et l'on doit considérer l'approximation selon laquelle :

- 30 à 40 % de la population est captive de l'automobile ;
- 35 à 40 % de la population est exclue de ce système ;
- seuls 20 à 25 % de la population ont un réel choix modal, sont libres à l'intérieur du système de mobilité.

### III. LE TERRITOIRE DEVIENT LA BASE D'UN SYSTÈME DYNAMIQUE COMPLEXE

Réceptacle de ces comportements pluriels choisis et contraints, lieu des trajets et des trajectoires possibles, le (ou les) territoire est la base des différents systèmes dynamiques qui s'enchevêtrent

ainsi. La dichotomie d'analyse précédemment évoquée se retrouve parmi les spécialistes de la socio-économie des transports qui opposent ceux qui considèrent que ce sont les déplacements domicile travail incluant ceux pour motifs affaires qui structurent l'organisation territoriale, alors que les autres défendent que ce sont ceux pour motifs loisirs et personnels. "Travail" et "Loisirs" s'affrontent ainsi comme déterminants prioritaires des localisations et des modes de vie. D'autres déterminants exogènes du secteur des transports pèsent tout aussi fortement. Au premier rang de ceux-ci, se trouve la question foncière.

### Les motifs de déménagement au sein d'une même région

Taille et confort du logement	26 %	Recherche de logement plus petit ou moins coûteux	5 %
Volonté d'accéder à la propriété	12 %		
Répulsion du quartier (bruit, insécurité)	9 %	Recherche d'un environnement moins urbanisé	1,4 %
Commodités d'accès (travail, aménités)	9 %	Événements démographiques ou de la vie familiale, retraite, divers.	30 %
Désir de maison individuelle	8 %		

Source : J-P Orfeuill, d'après enquête logement INSEE 1997, concernant la période 1992-1996.

Les géographes et les urbanistes quand à eux, moins au fait de la question des transports, partent de l'observation spatiale et constatent deux logiques différenciées et non exclusives : la logique *réticulaire* des réseaux de transports entre autres, la logique *auréolaire* du regroupement social et des agglomérations.

Dans une tentative d'inventaire des différentes formes de croissance et de recomposition territoriale des agglomérations, Francis BEAUCIRE se doit de reconnaître que les particularismes locaux priment sur l'émergence de types obéissant à des règles. De grandes tendances s'observent pourtant sur l'ensemble du territoire national. La première concerne le peuplement national. Le dernier recensement (INSEE 2004) marque la fin d'une certaine "désertification" des territoires ruraux situés autour de "la diagonale aride", pour reprendre une expression de Marc WIEL, due notamment à l'apport de populations "touristes", de nouveaux habitants issus des pays européens et venus chercher de la qualité de vie à un coût foncier relativement bas par rapport à l'ensemble des pays industrialisés. Un autre mouvement d'envergure concerne le boom économique et urbain de deux grandes régions : le grand Ouest d'une part et l'Arc Méditerranéen d'autre part. Une autre région connaît un dynamisme marqué, notamment en matière de transport : la vallée du Rhône ; alors que les régions du Nord et de l'Est résistent tant bien que mal à la crise industrielle qu'elles traversent.

Globalement, ce recensement rend compte d'une évolution de la population urbaine de 3 %, quand la tache urbaine, elle, progresse dans le même temps de 10 %... Elle indexe ainsi l'étalement urbain qui n'épargne aucun territoire ! Les corollaires de ces évolutions urbaines sont la dilution des limites, la métropolisation et l'imbrication des bassins de vie, la croissance du nombre de communes multipolarisées, l'interconnexion de différents réseaux contribuant à la connexion nodale de territoires spatialement discontinus mais définis par les pratiques individuelles des ménages ou des entreprises.

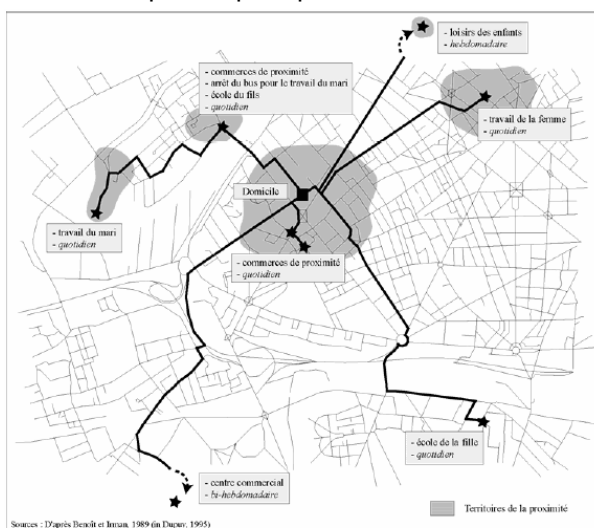


Figure 8 : La proximité éclatée



D'un point de vue économique, les géographes rendent compte d'un desserrement de l'emploi dans les agglomérations qui accentue la dépendance à la mobilité des populations dans l'accès au travail. Ce desserrement s'accompagne d'une spécialisation spatiale : les emplois tertiaires se concentrent prioritairement dans les centres-ville, les espaces de productions catalyseurs de main d'œuvre moins qualifiée étant repoussés en périphérie.

Cette spécialisation est présente aussi dans les localisations résidentielles portées d'une part par des critères fonciers et fonctionnels, mais aussi par des rationalités plus psychosociologiques comme le désir d'habiter entre soi ou la carte scolaire. Cette double spécialisation fonctionnelle et qualitative des localisations territoriales des emplois comme de l'habitat renforce les besoins de mobilités pour la satisfaction des aménités urbaines. Elle renouvelle la question de l'accessibilité, tout particulièrement celle de l'accès à l'emploi et à la sociabilité des exclus du système de mobilité. Ces constats interrogent donc sur l'intérêt d'une aide à l'*automobilité* des ménages pauvres.

En même temps, ces stratégies de localisation, les demandes induites de mobilité, renforcent la tendance à l'allongement continu des distances parcourues, catalysent les mécanismes de l'étalement urbain et accentuent la dépendance modale en faveur des modes individuels motorisés....

Ces recompositions territoriales sont souvent décrites à travers l'expression de *métropolisation*. Elles sont particulièrement problématiques si on tient compte de 3 faits marquants de nature différente :

- fait démographique : le vieillissement de la population et l'augmentation de la longévité posent la question de l'accessibilité et de la dépendance vis-à-vis de l'automobile ;
- fait social : qu'en est-il de la dépendance modale générée par les stratégies de localisations quand la démocratisation de l'objet voiture est questionnée par les évolutions de coûts (carburants, technicités des véhicules, entretien...) et l'accès au permis de conduire ?
- fait économique : l'augmentation des coûts immobiliers notamment et la raréfaction du foncier portent l'étalement urbain et augmentent le poids du principal agent de discrimination sociale.

La conjugaison de ces différents facteurs est fortement défavorable aux alternatives au système automobile, mais aussi environnementalement préjudiciable notamment du point de vue des consommations énergétiques, des émissions de gaz à effet de serre, des consommations spatiales et de l'artificialisation des milieux. Elle est encore vecteur d'étalement urbain et d'allongement des distances...

La vitesse, incriminée par tous, devient le facteur déterminant dont la limitation (ou tout au moins l'arrêt de son augmentation), peut seule remettre en cause l'hypothèse de stabilité du budget temps de transport. Elle interroge de fait la logique contradictoire en terme d'accessibilité, de pénalisation de l'automobile en avantageant les transports en commun et les modes alternatifs, logique mise en œuvre par la plupart des politiques de régulation des déplacements des agglomérations.

Ainsi, du fait de la dilatation des territoires de la mobilité et de la généralisation du système d'*automobilité*, la question urbaine est définitivement sortie de la ville. La dialectique ville/campagne désuète depuis quelque temps, est condamnée, de même que la dialectique urbain/rural. Phénomène perceptible en terme de mode de vie depuis une trentaine d'années, il se lie aujourd'hui dans l'appropriation, le vécu et la structuration même des territoires. Par les pratiques, des territoires de nature, de loisirs, des territoires autres, éloignés, pénètrent les mégapoles par l'entremise des grands réseaux de transports. Les "*gares de betteraves*" comme il est commun d'appeler les gares TGV, symbolisent en France ces nouveaux lieux de mobilité, cette nouvelle réalité. Les décompositions usuelles centre (symbolique)/banlieue (héritée)/périphérie (dilatée), pratiques pour l'analyse et la compréhension des mécanismes, tendent à devenir obsolètes. Ne faut-il pas considérer des systèmes territoriaux, régis par des rapports tensionnels en fonction des usages autorisés et réellement pratiqués ? Ces systèmes conditionnent l'organisation spatiale comme agent de régulation des usages aux différentes échelles concernées, de l'aménagement du territoire à celle l'espace public urbain.

#### **IV. CONCLUSION : DU RENOUVEAU DE LA RECHERCHE ?**

Les politologues considèrent qu'en état de crise d'un système, seule une révolution, c'est-à-dire une réforme paradigmatique des référentiels d'actions permet un nouvel équilibre.

Aujourd'hui, on ne peut plus raisonnablement, "éthiquement" ou "civiquement" perpétuer ce système de l'*automobilité* et de l'étalement urbain en regard des enjeux de développement durable. De fait, on ne peut plus considérer le système de mobilité comme un tout autonome à réguler mais il doit être pris en tant que résultante d'un système dynamique complexe supérieur qui est le système social

spatialisé communément décrit en terme de système urbain. Celui-ci impose de considérer d'une part :

- les populations,
- les localisations,
- les activités,
- les trajectoires dans les temps,
- ...

et, d'autre part, de mesurer :

- les impacts sociaux,
- les impacts économiques,
- et, bien évidemment, les incidences environnementales et énergétiques prioritairement en cause à l'échelle planétaire.

Les gestionnaires territoriaux sont donc confrontés à l'obligation de gérer des logiques antagonistes : réticulaires des différents réseaux, de leurs opérateurs et acteurs identifiés, et auréolaires des différents territoires de vie, de leurs imbrications et leurs instances de régulation.

Ces évolutions factuelles et conceptuelles questionnent donc la multiplicité des pratiques, leurs espaces et les lieux qu'elles définissent, les faits à observer et les données disponibles ou à construire, les instances de régulation et les formes de gouvernance... Malgré la complexité inhérente à leur identification, les territoires deviennent les points focaux de ces réalités, ancrage de toutes observations. De fait, les analyses spatialisées (géographiques et urbanistiques) devraient réformer à leur tour les analyses socio-économiques qui ont permis d'en souligner l'importance.

La terre est devenue "*le village de l'humanité*" pour reprendre les termes de Jacques CHIRAC. Si l'enjeu dominant de notre société est la maîtrise des consommations énergétiques et la limitation des impacts environnementaux, les régulateurs du système social territorialisé sont variés et dépassent les secteurs des bâtiments et des transports, des formes construites des localisations et des moyens de déplacements. Il convient donc d'élargir la réflexion de ces objets techniques aux multiples dimensions du fait urbain, dimensions physiques, démographiques, politiques, économiques, sociales, psychologiques, culturelles....

**Anne GRENIER**

Architecte, Docteur en Urbanisme et Urbaniste qualifié

---

## Glossaire

EMD	Enquête ménages/déplacements
GERME	Groupe d'étude des représentations de la mobilité et de l'espace
GES	Gaz à effet de serre
INRETS	Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
IUD	Interface Urbanisme Déplacements
LAURE	Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie
LOTI	Loi d'orientation sur les transports intérieurs
PDU	Plan de déplacements urbains
PREDIT	Programme de recherche, d'expérimentation et d'innovation dans les transports terrestres
PTU	Plan de transports urbain
RTT	Réduction du temps de travail (Lois sur la)
SRU	Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains

## Repères bibliographiques cités

- DUPUY Gabriel, *Etat des lieux concernant la dépendance à l'égard de l'automobile*, coll. le Point sur, PREDIT, La documentation Française, 2006.
- FOUCHIER V., *Les densités urbaines et le développement durable. Le cas de l'Île-de-France et des villes nouvelles*, éditions de SGVN 1998.
- GRENIER A., *La ville dans le futur, Réflexion prospective sur le phénomène urbain*, note interne ADEME février 2004.
- GRENIER A., *Ville compacte ou ville des courtes distances : modèle européen de développement durable*, note interne ADEME mars 2004.
- HANROT P., *L'évolution de l'organisation institutionnelle de gestion et de régulation de la mobilité face à l'évolution de la demande de déplacement au niveau local*, ADEME, PREDIT 3 Go 1, décembre 2006.
- HIVERT L. (sous la direction de), *L'automobile en Europe*, COST 355, ADEME, 2006.
- KAUFMANN V., BARBEY J., *Politique des transports, un état des lieux de la recherche*, DRAST, PREDIT 3 Go 11, Décembre 2004.
- MORCHEOINE A., BRESSE B., avec la collaboration de ORFEUIL J.-P., *Energie, environnement et déplacements urbains, quelques points de repères*, ADEME1995.
- MORCHEOINE A, BRESSE B., ORFEUIL J.-P., *Transports, énergie, environnement, le défi*, ADEME1994.
- OFFNER J.-M., *Les plans de déplacements urbains*, coll. le point sur, PREDIT, La documentation Française, février 2006.
- ORFEUIL J.-P., HIVERT L., *Budgets Energie- Pollution*, Colloque PREDIT 1995.
- *Plan Climat 2004, Face au changement climatique agissons ensemble*, Mission Interministérielle à l'Effet de Serre, Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, Septembre 2004.
- *Plan National Santé Environnement 2004 - 2008*, Ministère de la Santé et de la Protection Sociale, Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, Ministère de l'emploi, du Travail et de la Cohésion Sociale, Ministère délégué à la Recherche.
- *Stratégie Nationale de Développement Durable*, Comité Interministériel pour le développement durable, 3 Juin 2003.
- VIARD J., *L'éloge de la mobilité. Essai sur le capital temps libre et la valeur du travail*, L'Aube, Juin 2006.
- WIEL M., *La transition urbaine, ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, édition Mardaga 1999.
- WIEL M., *Ville et mobilité, un couple infernal ?*, L'Aube, Avril 2005.