



Synthèse du cycle de 4 conférences

cycle co-organisé par le Conseil de Développement Responsable de l'agglomération de Poitiers,
l'Espace Mendès France de Poitiers et la Communauté d'agglomération de Poitiers

*« La ville de demain :
réfléchir pour mieux construire »
Année 2009*

Synthèse réalisée par Sylvain ALLEMAND
animateur du cycle de conférences « La Ville de Demain »
journaliste et auteur





CYCLE DE CONFÉRENCES
« La ville de demain »

VILLES-MONDE : CHRONIQUE D'UNE REVOLUTION ANNONCEE

Synthèse de la conférence de **Jacques LEVY**, du 12 février 2009,
du cycle «La Ville de demain »,

co-organisé par le Conseil de Développement Responsable de
l'agglomération de Poitiers, l'Espace Mendès France de Poitiers et
la Communauté d'agglomération de Poitiers.

Portrait de l'intervenant

Jacques Lévy est géographe, professeur à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) et directeur du laboratoire Chôros, il vient de diriger L'Invention du Monde (Presses de Sciences Po, 2008) et les Échelles de l'habiter (PUCA, 2008).

En préambule, Jacques Lévy a tenu à souligner son intérêt pour des démarches croisant la réflexion théorique et les préoccupations plus opérationnelles, comme celle engagée dans le cadre du cycle «La ville de demain». Le chercheur, rappelle-t-il, apprend toujours au contact des acteurs socio-économiques et politiques, et, inversement, la réflexion théorique aide ces derniers à prendre du recul.

Son intervention a mis l'accent sur une tendance insuffisamment soulignée, à savoir la renaissance des villes et de leur centre. Il est vrai que la ville, a fortiori la grande ville, n'a jamais eu bonne presse, y compris chez des théoriciens des sciences sociales. D'aucuns ont même annoncé "la fin des villes". Et pourtant, **force est de se rendre à l'évidence : la ville se porte bien.**

- ▶ **Une population mondiale majoritairement urbaine.** Depuis 2007, la moitié de la population mondiale vit dans des villes ou des espaces urbanisés. Et encore cette proportion serait sous-estimée. Dans les pays anciennement urbanisés comme le nôtre, on peut même estimer que la quasi totalité de la population est urbanisée, même quand elle vit à la campagne, compte tenu de l'influence des modes de vie urbains. De ce point de vue, les espaces ruraux, parce que sous influence d'agglomérations, participent eux-mêmes à de nouvelles figures de l'urbain.
- ▶ **Un archipel métropolitain.** A l'échelle du monde, les grandes villes dessinent un « archipel métropolitain.» Elles ne se nourrissent plus seulement des flux liés à l'exode rural, mais des flux migratoires internationaux d'expatriés, de touristes, d'étudiants...
- ▶ **Une renaissance des villes-centres.** Sur tous les continents, on assiste à une renaissance urbaine qui se manifeste par une revitalisation des centres et le retour à des zones plurifonctionnelles.
- ▶ Autrement dit, un regain d'intérêt pour le modèle de la ville dense (incarné par Amsterdam, avec ses possibilités de déplacements pédestres, sa mixité sociale et fonctionnelle, etc.) plutôt que le modèle de la ville étalée (incarnée par Johannesburg, ayant fait le choix du tout automobile). Et la tendance s'observe sur tous les continents.

En Amérique du Nord. Jacques Lévy cite Vancouver (Canada), une ville qui a été profondément transformée dans les années 90-2000 avec une reconquête des fronts d'eau, jusqu'ici délaissés.

Parmi les facteurs explicatifs : l'arrivée de Hongkongais, après la rétrocession de l'île à la Chine en 1997, qui ont importé leur conception de la vie urbaine, en infléchissant la demande en faveur d'immeubles denses élevés.

Même les Etats-Unis, caractérisés par le modèle de Johannesburg (ou de Los Angeles) sont gagnés par cette tendance, comme en témoigne le *new urbanism* inspiré de l'Europe (un urbanisme qui privilégie les modes doux de déplacement).

Jusque dans les années 80, des centres-villes (*inner cities*) avaient été littéralement abandonnés aux populations les plus pauvres, désinvestis par les pouvoirs publics, dégradés au point de sembler avoir été bombardés ; les logements insalubres y étaient remplacés par des parkings jugés plus rémunérateurs par les investisseurs fonciers.

Depuis, on assiste à un important effort de réhabilitation. J. Lévy cite le cas emblématique de Harlem (New York), le type même de ghetto réhabilité à partir d'une politique volontariste des pouvoirs publics locaux.

Autre exemple : Chicago, la ville américaine ayant le plus changé selon J. Lévy. Dès le début du XXe siècle, elle connut un exode urbain favorisé par l'extension du tram puis le triomphe de la voiture. Dans les années 70-80, elle avait durement souffert de la désindustrialisation. Depuis, on assiste à la reconquête de l'*inner city* avec la construction d'immeubles résidentiels pour classes moyennes et supérieures, la valorisation du métro qui avait jusqu'ici une mauvaise réputation car associé à la délinquance.

De manière générale, les Américains ont redécouvert le charme des villes denses à l'occasion de leur séjour en Europe. Cependant, convient J. Lévy, le changement de paradigme urbain est encore loin d'y nourrir un mouvement de fond.

En Asie et en Océanie. Dans les pays d'Asie, en revanche, on observe une co-évolution de l'espace urbain et de l'espace rural : la densité qui caractérise ce dernier du fait de la pression démographique s'est naturellement retrouvée dans l'espace urbain. Ce qui explique l'absence, contrairement à ce qu'on a pu craindre, de reproduction du modèle d'urbanisation occidentale (nord-américain) en Asie.

Comme les villes américaines, les autorités hongkongaises avaient cependant favorisé l'usage de la voiture. Un choix qui s'est révélé tout sauf payant (HK a dû faire face à de graves problèmes de congestion). Finalement, les autorités ont développé un réseau de transports publics et aménagé une autre voirie en hauteur pour faciliter la circulation des piétons en intégrant les espaces publics des centres commerciaux.

A Sidney, l'immigration chinoise (travailleurs et étudiants) s'est révélée encore déterminante. Habités à la densité urbaine, les migrants chinois investissent de préférence les centres, à la différence des Australiens encore imprégnés de la culture britannique des cottages.

En Europe. Si à l'échelle continentale, le modèle de Johannesburg semble caractériser l'Amérique du Nord, le modèle d'Amsterdam l'Europe (et l'Asie), une analyse fine amène à reconnaître que l'opposition se manifeste à l'échelle de chaque continent et même à l'intérieur d'un même pays, la France comprise (cf l'analyse de l'historien Marc Bloch qui, dans l'entre-deux-guerres distinguait une France de l'ouest caractérisée par l'habitat dispersé, une France de l'est, dominée par l'habitat dense, en imputant cette différence au degré inégal de risque d'invasion...).

Dubaï. Il n'est pas jusqu'à une ville comme Dubaï qui n'illustre ce regain d'intérêt pour la ville-centre. Au-delà de son apparence de parc à thèmes, c'est aussi une vraie ville, construite en bord de mer. Face à la saturation du réseau routier, les autorités ont décidé d'y construire un métro. J. Lévy y voit une illustration du fait que même dans les villes du Sud, il y a une prise de conscience des limites du modèle fondé sur le tout automobile, de la nécessité d'investir dans les transports publics.

Pourquoi cette renaissance ? En guise d'explication, J. Lévy avance plusieurs facteurs ou hypothèses :

- la « **fatigue de la suburbia** » (de la vie en zone périurbaine) : les périurbains subissent les limites d'un mode de vie tributaire de la voiture ;
- la **conscience écologique** : elle est aussi forte aux Etats-Unis qu'en Europe (l'inertie de l'administration Bush ne devant pas escamoter l'adhésion de la population américaine aux préoccupations environnementales). Cette conscience milite en faveur de la ville dense ou compacte, jugée plus économe en énergie et en espace.

- le **rôle des nouveaux migrants asiatiques** : comme on l'a vu, ils importent leur conception de la ville dense, en occupant les centres ou en investissant dans la construction d'immeubles plurifonctionnels (cas de Vancouver ou de Sidney). En Asie même, l'habitude de vivre dans des zones densément peuplées, y compris en zone rurale, a prédisposé les populations à un mode de ville dense.
- le besoin de sécurité : dans les sociétés inégalitaires comme celles d'Amérique latine, les classes moyennes et supérieures sont enclines à s'installer dans de grands ensembles, pour mutualiser les moyens de sécurité.

Une ville dense assumée, mais pas par tous. Cette renaissance de la ville dense n'est cependant portée que par une minorité :

- les catégories à fort capital culturel, ouvertes à l'exposition à l'altérité sociale ou « ethnique » ;
- les courants écologiques (et encore pas tous, beaucoup étant encore critiques à l'égard de la ville) ;
- les politiques qui ont conscience qu'une ville fragmentée sociologiquement est plus sujette aux explosions sociales (cf les émeutes intervenues en décembre 2005 en France). Les élus se montrent plus partisans de mesures volontaristes pour désenclaver les quartiers en renforçant les transports publics, la mixité sociale et fonctionnelle ; ils sont de plus en plus nombreux à croire en une politique de cohésion sociale par l'urbain ;
- les urbanistes : longtemps influencés par la pensée du mouvement moderne (Le Corbusier), ils adhèrent au principe de mixité sociale et fonctionnelle et donc à une ville dense.

En bref, de nouvelles alliances/coalitions se forment en faveur de la ville dense. Mais la majorité des ménages (c'est le cas en France) continuent à aspirer à l'accès à la propriété individuelle en zone périurbaine.

D'autres tendances ne jouent pas en faveur de la ville dense :

- les *gated communities*, ces quartiers dont l'accès n'est autorisé qu'à ceux qui y habitent. J. Lévy relativise cependant la portée du phénomène : il est plus ancien qu'on le pense et revêt de surcroît différentes formes selon les pays.
- *allogophilie/phobie*, soit l'amour/la haine de l'autre. J. Lévy cite une étude réalisée par son laboratoire sur la forme de la ville en fonction du degré d'allogophilie/phobie des populations. Résultat : les villes denses correspondent à des degrés élevés d'allogophilie ; à l'inverse, les villes étalées, fragmentées correspondent à des proportions élevées d'allogophobes. Ce rapport à l'altérité est suffisamment puissant pour contrarier les projets portés par les politiques publiques. La réflexion sur la ville de demain engage donc une réflexion sur la société que l'on veut.

Un avenir en débat

Cependant, et c'est l'autre changement notable, ces questions relatives à la forme de ville à privilégier sont désormais débattues au plan local comme au plan mondial. «La ville de demain sera ce que les citoyens en décideront.» Ceux-ci se sont imposés comme des acteurs, ne serait-ce que par les arbitrages qu'ils font en matière de lieu de résidence.

Contrairement à une idée courante, l'urbain n'est pas en voie d'uniformisation. En favorisant l'interconnexion des lieux, la mondialisation pousse les villes à cultiver leurs différences pour renforcer leur attractivité, que ce soit aux yeux des investisseurs ou des touristes, des étudiants... Les villes ont pour elles les processus d'innovation permanents dont elles sont le terreau, par définition, du moins celles qui jouent la carte de la mixité sociale et fonctionnelle.

D'avantage qu'une uniformisation, il faut donc s'attendre à une diversification du paysage urbain malgré le processus de standardisation auquel on assiste par ailleurs avec l'implantation des mêmes enseignes ou la diffusion de modèles architecturaux. Les touristes étrangers ne seraient pas aussi nombreux à franchir les frontières si les villes étaient autant homogénéisées qu'on le dit.

Aujourd'hui plus que jamais, la force et l'attrait de la ville résident dans sa capacité à susciter des rencontres imprévues et d'alimenter ainsi la créativité. L'enjeu « n'est donc pas tant d'imaginer la ville de demain que de lui inventer un futur qui ne soit pas encore écrit.»

Reste à inventer les dispositifs appropriés pour débattre de la ville. On parle de plus en plus de démocratie participative, mais des dispositifs de la démocratie urbaine sont à inventer. Il existe bien les Scot, mais ils ne correspondent pas, selon J. Lévy, à un véritable gouvernement urbain.

DEBAT AVEC LE PUBLIC

Le débat qui a suivi a principalement porté sur l'impact que la crise risque d'avoir sur les évolutions à venir. Pour J. Lévy, deux conséquences peuvent être envisagées :

- un ralentissement de l'urbanisation dans la mesure où elle est corrélée au taux de croissance économique. On le voit déjà en Chine où une fraction de la population flottante constituée des paysans attirés dans les villes (estimée à 200 millions de personnes), commence à regagner les campagnes ;
 - un affaiblissement des ressources financières des collectivités territoriales et donc une diminution de leurs capacités d'investissements dans les infrastructures publiques.
- Cependant, la ville dense a pour elle par essence dans une logique de développement durable dans la mesure où elle permet d'optimiser les ressources naturelles. « Tout dans l'urbain consiste à maximiser les interactions dans un minimum d'étendue. »

Une autre interrogation a porté sur les métropoles d'Afrique (Le Caire, Lagos) qui donnent l'impression d'être en perte de vitesse. Une vision que J. Lévy a tenu à nuancer en constatant que même en l'absence de système de régulation de la circulation, les grandes métropoles africaines « marchent ». De manière générale, il convient de ne pas sous-estimer la capacité d'auto-organisation des systèmes urbains.

En conclusion, James Renaud, président du Conseil de Développement, a souligné la nécessité d'observer ce qui se fait ailleurs, d'avoir une perspective comparative et mondiale, même dans le cadre d'une agglomération comme celle de Poitiers.



COMMENT HABITER ET GOUVERNER LA GALAXIE DES TERRITOIRES

Synthèse de la conférence de Martin Vanier, du 2 avril 2009, du cycle « La Ville de demain »,

co-organisée par le Conseil de Développement Responsable de l'agglomération de Poitiers, l'Espace Mendès France de Poitiers et la Communauté d'agglomération de Poitiers.

Portrait de l'intervenant

Martin Vanier est géographe, professeur à l'Institut de géographie alpine de l'université Joseph-Fournier-Grenoble I. Il vient de publier : *"Le Pouvoir des territoires. Essai sur l'interterritorialité"* (Anthropos, 2008).

L'intervention de Martin Vanier a porté sur les transformations qui ont affecté nos rapports aux territoires et les conséquences qui en résultent pour les élus, les administrations et les citoyens. Elle a été l'occasion de mettre en avant de nouveaux concepts (interterritorialité, tiers-espace...) destinés à renouveler notre manière d'appréhender nos relations aux territoires et à nous aider à imaginer autrement les modalités de leur gouvernement. Dans cette perspective, Martin Vanier revient sur le phénomène de périurbanisation, mais pour y poser un regard moins pessimiste que celui couramment admis. Il intervient au titre de géographe mais aussi à la lumière de son expérience d' élu local.

Une galaxie de territoires

Martin Vanier part du constat suivant : nous ne vivons plus l'essentiel de notre temps dans un territoire donné, comme nos grands-parents ou arrière-grands-parents mais une « galaxie de territoires ». Même si, aujourd'hui encore, les individus se définissent en rapport à un territoire (leur lieu de naissance, la région de leur enfance ou celle dont sont originaires leurs aïeux), ils fréquentent quotidiennement ou chaque semaine plusieurs territoires. Un petit exercice suffit pour s'en convaincre : l'établissement de la liste des lieux qu'on fréquente au cours d'une journée, durant la semaine passée et à venir, pour son travail, ses loisirs, ses obligations administratives, que ce soit à pied, en voiture, en train, voire en avion...

Une mobilité généralisée

Cette galaxie est l'expression sur le plan territorial d'une autre réalité : la mobilité généralisée qui caractérise nos sociétés contemporaines. Nous en avons bien fini avec le monde à vitesse lente et donc cloisonné, limité. La vitesse et les moyens de transport permettent désormais l'accès à plusieurs territoires. Notre "géographicit " s'inscrit désormais dans des réseaux davantage que dans des espaces continus.

Cette réalité a commencé à se généraliser à partir du XX^{ème} siècle et s'est, depuis, largement imposée non sans faire l'objet de critiques récurrentes (cf. les écrits de Paul Virillo). Martin Vanier propose d'y voir une évolution positive participant d'un mouvement d'émancipation des individus.

À travers leurs mobilités, ceux-ci tissent d'autres liens sociaux, suscitent de nouvelles sociabilités. En témoignent, entre autres phénomènes significatifs, les anniversaires ou fêtes célébrées en commun par les usagers qui fréquentent le même TER.

Sur un plan théorique, Martin Vanier évoque les travaux de sociologues anglo-saxons (John Urry pour ne citer que la figure la plus emblématique) qui proposent de refonder la société sur le principe de la mobilité (et non plus le travail). La mobilité s'impose comme le principe constitutif de nouveaux collectifs, de nouvelles pratiques sociales.

De nouvelles catégories à inventer

Dans ce contexte, un certain nombre de repères, de rapports à l'espace dont nous avons hérité de génération en génération, se brouillent pour aboutir à une expérience plurielle des territoires.

C'est dire l'enjeu culturel des changements à opérer. Il nous faut nous doter de catégories de pensées plus appropriées à notre rapport aux territoires. C'est ce que s'emploie justement à faire Martin Vanier en forgeant des concepts en forme de néologismes.

Des grappes de villes

Sur le plan territorial, la mobilité généralisée s'est traduite au cours de ces 10-15 dernières années par la périurbanisation.

Au-delà de ce phénomène que d'aucuns dénoncent a priori (en parlant d' "étalement urbain"), Martin Vanier met en évidence la formation de grappes de villes avec entre, les villes, des campagnes et des territoires ni tout à fait urbains, ni tout à fait ruraux, ce que Martin Vanier appelle le "tiers espace". Cette configuration qui échappe aux limites administratives remet en cause la notion de bassin (de vie ou d'emploi).

Martin Vanier distingue à l'échelle de l'Hexagone jusqu'à 5 grappes métropolitaines :

- la région Rhône-Alpes : un seul et même système urbain qui fonctionne de proche en proche à travers les mouvements pendulaires des navetteurs ;
- dans le sud : l'ensemble formé par la région Paca et le Languedoc Roussillon ;
- dans le nord-est : une partie de la Bourgogne et de la Franche-Comté ;
- une partie du bassin parisien ;
- une partie du Nord-Pas-de-Calais (Flandres).

A l'ouest, les entités urbaines continuent à dominer mais, dans un avenir proche, nous assisterons à la constitution de grappes métropolitaines englobant Rennes et Nantes ainsi que d'autres agglomérations.

Cerveau et territoire

Pour illustrer la complexité des relations entre les territoires, Marc Vanier s'appuie sur une métaphore : celle du cerveau dont les recherches en neurologie ont considérablement progressé, non sans souligner son extrême complexité.

Après la découverte des neurones (XIX^{ème} siècle), des synapses (années 50), la recherche met en évidence les astrocytes, ces cellules constituant un réseau parallèle de distribution de l'information entre les neurones voire de reproduction de neurones (neurogenèse).

Ces avancées témoignent s'il en était besoin que l'on a tout à gagner à se confronter à la complexité de la réalité plutôt que de la simplifier, y compris dans l'analyse des rapports aux territoires.

Et si, avec ses villes, ses échanges, ses interfaces, le territoire s'apparentait au cerveau ?

Loin de s'opposer, territoire et réseaux entretiennent des rapports. Aujourd'hui plus que jamais, un territoire est parcouru de réseaux, pour le pire (cf. le réseau ferroviaire qui coupe le territoire) et le meilleur (un réseau de transport permet de connecter des territoires les uns aux autres).

Il n'est pas jusqu'aux recherches sur la maladie d'Alzheimer qui n'éclairent sous un autre jour le territoire dans son rapport à la mémoire. D'après les dernières avancées de ces recherches, la perte de mémoire serait due à une modification du flux d'informations au niveau des synapses (et non à l'effacement de neurones).

Et s'il en allait de même pour un territoire ? Le territoire ne serait un lieu de mémoire que dans la mesure où il y a circulation grâce, précisément, à l'existence de réseaux. Un territoire sans réseau risquerait donc de perdre sa mémoire.

Poursuivant l'analogie, Martin Vanier observe que, contrairement à ce qu'on pensait, les neurones se multiplient (neurogenèse). Et s'il en était de même des points centraux et des centralités d'un territoire ?

Affronter la complexité du territoire pluriel

On connaît les limites de toute analogie. Celle-ci vise à rappeler tout ce qu'on risque de perdre à ne pas affronter la complexité. Pourquoi la complexification qui caractérise les recherches sur le cerveau ne serait-elle pas admise dans le cas de l'analyse des territoires ? L'intelligence du territoire réside dans la capacité à le lire dans sa complexité et non à le simplifier. Faut-il le rappeler : ce qui est complexe n'est pas forcément plus compliqué.

De l'aménagement du territoire au management de l'espace mobile

Cette complexification de nos rapports aux territoires nous place cependant devant d'importants défis :

- la réorganisation des pouvoirs locaux : ceux-ci sont encore et toujours ultra territoriaux, attachés à un périmètre ;
- la mise en œuvre de politiques publiques de façon à ce qu'elles collent au plus près de la réalité de la vie quotidienne des gens ;
- une révision de notre conception de l'aménagement du territoire. Ce dernier a fait tellement parler de lui, il nous est si familier qu'il apparaît comme une évidente nécessité. Or, l'aménagement du territoire qui a été mis en œuvre à partir des années 40-50 s'appuie sur une doctrine constituée autour de trois valeurs qui ne sont plus en adéquation avec l'interterritorialité :
 - l'équilibre du territoire (entre Paris et la province, entre les villes et la campagne...);
 - l'autonomie des territoires ;
 - la proximité : les populations qui y habitent doivent pouvoir y travailler.

Si ces valeurs convenaient dans le contexte des années 50, celui d'un monde lent, à l'horizon limité et fondé sur le principe d'unicité (chacun est attaché à un territoire), elles ne correspondent plus au monde actuel, marqué par la périurbanisation et la mobilité.

Voir autrement le périurbain

En effet, les territoires périurbains sont dédiés principalement à l'habitat, dépendent d'une agglomération ; enfin, ils sont plus ou moins diffus et donc contraires au principe de proximité. D'où les critiques dont la périurbanisation n'a cessé de faire l'objet, en France du moins.

Sauf que c'est l'espace dominant, fruit de surcroît de décisions individuelles mais aussi collectives : de maires à travers leur P.O.S. ; de promoteurs immobiliers à travers la promotion de lotissements ; de ménages désireux d'accéder à la propriété.

Et si notre attachement plus ou moins conscient à la doctrine traditionnelle de l'aménagement du territoire nous empêchait de voir les potentialités de ce périurbain ?

À la lumière de scénarii de prospective, Martin Vanier montre comment le périurbain pourrait satisfaire à de nouvelles exigences et être ainsi le lieu d'invention de nouveaux rapports aux territoires :

- les besoins énergétiques : d'ici quelques années, en effet, les ménages seront incités à produire une part croissante de l'électricité dont ils auront besoin pour se chauffer, s'éclairer, faire rouler leur voiture. Des solutions techniques leur permettront de le faire à l'échelle d'une maison individuelle (à énergie positive). Dans cette perspective, la ville diffuse devrait s'imposer. Une vision tout sauf "politically correct", mais qui a le mérite de décentrer le regard habituellement posé sur la périurbanisation ;
- les rapports à la nature. Au regard des besoins de nature des citadins, le périurbain pourrait s'imposer comme un nouvel espace vertueux. Mais il s'agira alors d'un périurbain conçu comme un rivage, un front contenu, une sorte de limite devant les espaces littoraux, verts, sauvage, agricoles... soit le tiers espace.

Un "naturbanisme"

Cette nouvelle manière d'envisager le périurbain ouvre la voie à un "naturbanisme". Par là, Martin Vanier désigne un urbanisme qui prend en compte la diversité des fonctions de la nature, au nombre de six :

- la nature alimentaire : celle qui nous procure notre alimentation et renvoie donc à des enjeux de traçabilité et de qualité. Une nature dont les communautés urbaines ne se préoccupent pas mais qu'elles seront amenées à traiter pour répondre aux exigences des consommateurs et à leur intérêt croissant pour les circuits courts de production ;
- la nature récréative, quasi domestique (bois, parcs, etc.) dont nous avons besoin pour le confort de notre existence;

- la nature paysagère qui constitue un substrat culturel également essentiel à notre équilibre ;
- la nature des ressources, autrement dit métabolique, qui nous insère dans un cycle de vie ;
- la nature du vivant non humain, soit la biodiversité végétale et animale ;
- la nature sauvage dont nous avons aussi besoin pour appréhender l'humain dans son rapport à l'autre.

Le "naturbanisme" veille à ménager de la place pour chacune de ces natures dans un cadre nécessairement pluri territorial : toutes ne peuvent en effet être concentrées sur un seul et même territoire. Mais à défaut de les avoir toutes à portée de main, nous disposons de nos capacités de mobilité pour accéder à ces différentes fonctions de la nature.

Quels défis pour les acteurs

Ces évolutions et perspectives interpellent le monde politique dans ses différentes composantes : les élus, les professionnels de la gestion administrative (agents de la fonction publique territoriale ou de structures publiques et parapubliques), les citoyens.

Ces trois catégories se sont définies historiquement dans un rapport étroit à un territoire :

- l'élu : il est censé "représenter" un territoire, sur un registre qui n'est pas sans évoquer une certaine féodalité (ne parle-t-on pas d'ailleurs de "fief"? De "l'enfant du pays" ? etc.).
- l'administration : elle est organisée hiérarchiquement, en directions, services, sous services et son action est censée se limiter aux limites administratives d'un territoire ;
- le citoyen : il vote là où il habite ; la compétence qu'il met en avant ou qu'on sollicite l'est au nom d'un principe de proximité.

Une société en mouvement ne peut se satisfaire d'un monde politique fondé sur des territoires cloisonnés, hiérarchisés, exclusifs, autonomes. L'heure est venue pour les élus, les administrations et les citoyens d'entrer dans un monde politique interterritorial.

Pour l'élu, cela signifie concrètement renoncer à l'illusion d'un pouvoir souverain. Les élus sont de fait dans des logiques de coopérations et de partenariats, avec l'Etat ou d'autres collectivités locales. Leur souveraineté est partagée. Prenons un collège. En principe, c'est l'affaire du conseil général. Dans les faits, son fonctionnement dépend de nombreux acteurs situés à différents échelons : outre les équipes administratives, éducatives et les parents, le département, la commune, l'Etat...

Aujourd'hui plus que jamais, la capacité d'un élu à coopérer, négocier, à trouver des appuis ou alliés pour mettre en place une politique publique devrait être valorisée.

Négocier, coopérer... Ces notions appartiennent au vocabulaire des relations internationales où il est désormais admis que les "puissants" sont ceux qui sont à même de constituer des coalitions. Pourquoi, s'interroge Martin Vanier, ce qui est vrai à ce niveau ne devrait-il pas l'être au niveau local ?

De même, les administrations doivent davantage coopérer, s'organiser en missions, en fabriquant des collectifs de professionnels. Dans cette perspective, il ne s'agit plus de confier à une collectivité une compétence exclusive dans un domaine donné, mais de créer les conditions d'une coopération entre les collectivités concernées. Prenons la gestion du transport ferroviaire régional. Il est en principe de la compétence régionale. Cela a-t-il un sens dès lors que les déplacements individuels articulent plusieurs modes de transports ? En réalité, il conviendrait de mobiliser l'ensemble des collectivités locales concernées (outre la région, les communes, les départements, sans oublier l'Etat et les autres régions traversées par la voie ferrée) pour organiser un système de mobilité intégrant l'ensemble des modes.

Déjà, les politiques de la ville mettent en œuvre des maîtrises d'ouvrages urbaines sociales (Mous). Selon ce principe, des "administrations partagées" mobilisent des groupes composés de techniciens communaux, départementaux, régionaux, autour de missions (ces groupes devant rendre compte de leurs actions aux différents échelons concernés).

Une proposition du rapport Balladur sur la réforme des collectivités territoriales va dans le bon sens, estime Martin Vanier. Elle consiste à associer un élu à deux niveaux : le département et la région, ou la commune et la communauté de communes. Dans cette perspective, le rôle de l'élu n'est plus tant d'exercer une souveraineté sur un territoire que de faire le lien, d'articuler deux niveaux de territoires, en faisant travailler ensemble leurs administrations respectives. Mais en dehors de cette mesure, estime Martin Vanier, le rapport Balladur a préféré la simplification plutôt que d'affronter la complexité inhérente à la galaxie des territoires.

Et le citoyen ? Il devrait être sollicité pour sa connaissance des enjeux planétaires, et pas seulement locaux, à travers des forums ou des conseils locaux planétaires qui tireraient profit des réseaux transnationaux auxquels il participe, à travers le net notamment. Les plans climats territoriaux sont à cet égard un bon exemple de la possibilité de mobiliser les citoyens sur des enjeux à la fois locaux et planétaires.

En bref, il ne s'agit plus seulement pour le citoyen d'agir local et penser global, mais d'agir et de penser local et global.

On le voit, habiter et gouverner la galaxie des territoire est un sujet difficile. Face à la complexité du sujet, une tentation existe, celle du rejet et de la simplification.

On a, au contraire, intérêt à affronter la complexification de nos rapports aux territoires pour mieux prendre la mesure des potentialités qu'elle offre. Dans cette perspective, il ne s'agit plus d' "administrer" des territoires mais de convaincre d'autres territoires de former une galaxie en évitant que des franges de la population ne soient victimes de l'inter territorial, abandonnés en quelque sorte à un univers intergalactique !

Questions de la salle

- Sur la responsabilité des citoyens

Une personne s'interroge sur les risques de sacraliser le citoyen, de lui prêter des aptitudes plus grandes que les élus à vivre l'interterritorialité. En réalité, beaucoup de citoyens s'en remettent encore aux décisions des administrations.

Martin Vanier rejoint ce point de vue en considérant que les acteurs ayant le plus pris la mesure des enjeux de l'interterritorialité sont les élus eux-mêmes qui ont su "ruser" pour contourner les pesanteurs de l'organisation territoriale, en introduisant plus de flexibilité dans le gouvernement des territoires. A cet égard, la pratique du cumul des mandats peut être interprétée comme le résultat de la prise de conscience d'élus de la nécessité d'être à plusieurs échelons territoriaux. De même, les syndicats intercommunaux organisés autour de thèmes (transports, gestion de l'eau,...) témoignent de la prise de conscience d'élus du fait qu'ils ne peuvent prétendre répondre aux besoins des populations à l'échelle d'un seul et même périmètre.

En revanche, Martin Vanier craint que les administrations ne fassent preuve d'inertie tant le souci de préserver leurs prérogatives est fort.

Entre élus et administrations, les citoyens réagissent, eux, de façon différenciée. Si les uns pratiquent déjà l'interterritorialité, d'autres y résistent ou s'enferment dans des territoires. C'est tout l'enjeu "social" de l'interterritorialité qui expose aussi à de nouvelles formes d'inégalités.

La mobilité généralisée est une bonne nouvelle, mais sans doute convient-il de ne pas en faire trop non plus. C'est l'enjeu de la condition sociale de l'homme mobile qui appelle une réflexion sur une éthique de la mobilité.

- L'interterritorialité au regard de la mobilité du travail

Anne Bonnefoy (Espace Mendès France) s'interroge sur les différences générationnelles entre les étudiants qui parviennent à distinguer lieu de résidence principale et lieu d'études ou de travail et les générations qui conditionnent encore fortement l'un à l'autre.

Pour Martin Vanier, la capacité à quitter un lieu dépend de celle de créer du lien. On sera d'autant plus enclin à changer de lieu de travail ou de résidence qu'on peut créer des liens ailleurs. Il cite le cas d'exploitants agricoles de pays d'Amérique latine qui n'hésitent pas à changer de lieu, à la différence de leurs homologues français et européens, "attachés" à leurs terres.

- Sur la manière d'organiser la réflexion autour de ces enjeux

James Renaud (Président du Conseil de développement responsable) évoque le résultat des travaux menés par le Conseil à la demande de la Cap en signalant que le conseil avait pris acte, notamment, de la nécessité de penser le développement économique du territoire en repensant les formes de coopération. Si les membres (élus, fonctionnaires, représentants de la société civile) voient ce qu'il ne faut pas faire, en revanche, la question se pose à eux de savoir comment faire.

Martin Vanier suggère l'organisation d'une conférence territoriale élargie aux citoyens, pour discuter de la manière d'agencer les territoires, urbains et ruraux ou combinant les deux, avant même de décider qui fait quoi et dans quel périmètre. Si la décentralisation a conféré de nouveaux pouvoirs aux élus locaux, l'heure est venue pour eux de réfléchir aux modalités de son partage, ce que tous ne sont pas encore prêts à faire.

Faute d'une réflexion de ce genre, le risque est de voir le gouvernement des territoires dominé par les opérateurs publics et privés des réseaux.

- Sur les rapports de pouvoir au sein de l'interterritorialité

Plusieurs questions ont porté sur les modalités du gouvernement inter territorial au regard des notions de concurrence, de compétition ou des rapports au pouvoir...

Pour être une nouvelle forme de gouvernement, l'interterritorialité ne met pas fin aux rapports de pouvoir, à la compétition et à la concurrence entre élus. Seulement, l'enjeu se déplace : il ne s'agit plus tant de contrôler un territoire que d'être capable de gérer les liens entre plusieurs territoires. Autrement dit, l'interterritorialité ouvre une nouvelle ère où la lutte politique portera sur la captation de la position du chef d'orchestre, entre un Etat qui tente de compenser l'amointrissement de ses moyens par la reconnaissance de sa fonction de régulation, les régions ou encore l'Europe qui met en avant les moyens financiers dont elle dispose pour ses politiques régionales.

- Sur les identités locales

Sont-elles solubles dans l'interterritorialité ? En réponse à cette question, Martin Vanier manifeste son intérêt pour le fédéralisme dans la mesure où il peut se définir comme l'organisation politique permettant à des territoires et peuples différents de coexister malgré leurs différences et leurs conflits. Une vision qui peine cependant à s'imposer dans un pays comme la France, encore imprégnée d'une vision hiérarchique du pouvoir et de l'organisation territoriale.



ENTRE VILLE DURABLE ET BIDONVILLES, OU MENE L'URBANISATION DU MONDE ?

Synthèse de la conférence donnée par Julien Damon, le 4 juin 2009

co-organisée par le Conseil de Développement Responsable de l'agglomération de Poitiers, l'Espace Mendès France de Poitiers et la Communauté d'agglomération de Poitiers.

L'intervenant

Julien Damon est responsable du département « Questions sociales » au Centre d'analyse stratégique et professeur associé à Sciences Po. Il a publié notamment *Vivre en ville. Observatoire mondial des modes de vie urbains 2008-2009* (Puf, 2008).

L'intervention de Julien Damon a porté sur les dynamiques d'urbanisation à l'échelle du monde (I), les problèmes qu'elle entraîne, à commencer par la « bidonvillisation » dans les pays en développement (II), mais aussi les perspectives positives qu'elle offre, en matière de ville durable (III).

I - L'URBANISATION DU MONDE

En 2008 s'est produit un événement sans précédent dans l'histoire de l'humanité : pour la première fois, la population urbaine devenait majoritaire par rapport à la population rurale (d'après l'ONU).

On peut certes être sceptique quant à la précision du chiffre, tant les définitions de la population urbaine sont variables : en France, est considéré comme urbain tout ménage vivant dans des communes d'au moins 2000 habitants, dont les logements sont distants de moins de 200 m ; en Australie, c'est à partir de 50 000 habitants qu'une population est considérée comme urbaine. Quand on sait par ailleurs que les données de l'ONU sont l'agrégation des données nationales, loin d'être toutes fiables, on peut s'interroger sur la réalité de la situation actuelle.

Une tendance significative

Toujours est-il que la tendance est bien là : le monde s'urbanise, et à un rythme accéléré sous l'effet du rattrapage par les pays du Sud et en émergence.

En 1950 : la population urbaine totalisait 800 millions de personnes ; la population rurale, 2 milliards. En 2008 : les populations urbaine et rurale totalisent chacune environ 3,5 milliards de personnes. D'ici 2050 (un horizon de court terme en démographie), la population urbaine connaîtra une croissance linéaire sur fond de « décroissance » de la population rurale : elle totalisera plus de 6 milliards d'individus contre moins de 3 milliards de ruraux.

Ces projections sont elles aussi à prendre avec précaution. Si les dynamiques démographiques se caractérisent par une certaine inertie, les incertitudes existent quant à l'évolution d'indicateurs comme les taux de fécondité et de mortalité. J. Damon fait observer que s'ils se maintenaient à leur niveau actuel, la planète compterait... 1 500 milliards d'êtres humains d'ici 2 300 ! Tout cela pour dire qu'une simple variation peut avoir des effets considérables à plus ou moins longue échéance.

Plusieurs facteurs explicatifs

Les facteurs de cette urbanisation accélérée du monde sont multiples :

- l'exode rural : c'est la source d'alimentation traditionnelle des villes ;
- la croissance naturelle (le solde entre les naissances et les décès) : c'est aujourd'hui le principal facteur explicatif de la croissance urbaine au niveau mondial ; les villes progressent donc non plus seulement parce que des ruraux s'y installent mais parce que les conditions de vie permettent d'y avoir des enfants et de les y élever.

- la requalification d'établissements ruraux en établissements urbains (selon la terminologie onusienne) du fait de la périurbanisation.

Un phénomène contrasté...

L'urbanisation du monde s'accompagne cependant de forts contrastes. Au sein même de l'Europe, on constate des écarts entre la France dont l'urbanisation fut plus tardive et concentrée que dans d'autres autres pays industrialisés (en Angleterre, aux Pays-Bas et en Belgique, l'urbanisation a été plus précoce et plus diffuse). Tandis que la France connaît une décélération de son urbanisation (après des années de rattrapage durant la période de l'après guerre), d'autres pays européens connaissent une urbanisation galopante (Espagne, Irlande, Portugal...).

... et qui est davantage le fait des pays du Sud et en émergence

Quand on parle d'urbanisation mondiale, il faut garder à l'esprit qu'il s'agit en réalité d'une tendance qui concerne d'abord les pays du Sud. Les pays industrialisés du Nord ont dans l'ensemble parachevé leur urbanisation. On y observe même une désurbanisation sous l'effet du ralentissement de la croissance démographique lié au vieillissement des populations.

La répartition des urbains sur la planète s'en trouve modifiée. En 1950, 2 urbains sur 5 vivaient en Europe, 1 sur 3 en Asie ; aujourd'hui, les Européens ne représentent plus que 15% de la population urbaine contre environ la moitié des Asiatiques.

Rien que pendant la durée de la conférence (environ 2 heures, temps d'échange avec la salle compris), la planète aura compté 15 000 urbains en plus, pour la plupart dans les pays en développement...

Un monde de mégacités ?

Au prétexte que l'urbanisation s'accélère, on imagine la multiplication de mégacités (au sens de l'ONU, des villes de plus de 10 millions d'habitants). De fait, on en compte une vingtaine aujourd'hui contre deux en 1950 (New York et Tokyo), trois en 1975 (les deux précédentes, plus Mexico) ; on en comptera vraisemblablement une trentaine d'ici 2025. Mais la part de ces villes dans la population mondiale restera la même : environ 9%. La moitié de la population urbaine devrait continuer à vivre dans des agglomérations de moins de 50 000 habitants. Par ailleurs, la moitié de la population mondiale vit à moins d'une heure d'une ville de 50 000 habitants. Constatons que 10% (une proportion non négligeable) vivent encore à plus de 48 heures d'une telle ville.

3% de la surface émergée

Les villes occupent seulement 3% de la surface émergée (proportion établie avec une relative précision grâce aux images satellites). Mais la croissance de cette surface est plus rapide que celle de la population urbaine : tandis que celle-ci progressera de 75%, la surface progressera, elle, de 150 %. Explication possible : l'urbanisation mondiale actuelle et à venir est le fait de pays du Sud où la gouvernance urbaine et donc la maîtrise de l'étalement est moindre.

II UN DEFI MAJEUR : LA BIDONVILLISATION

Le phénomène le plus marquant de l'urbanisation est la « bidonvillisation » qui touche les pays du Sud. Au sens du Centre des Nations Unies sur les établissements urbains, est considéré comme vivant dans un bidonville ou taudis tout groupe de personnes dont le logement urbain est dépourvu d'au moins une des caractéristiques suivantes :

- une habitation durable, autrement dit non construite avec des matériaux de fortune ;
- une surface habitable suffisante ;
- une disponibilité en eau potable ;
- l'accès à un système d'assainissement ;
- la sécurité d'occupation (autrement dit, sans risque pour les locataires d'être expulsés du jour au lendemain).

D'après les données de l'ONU, les bidonvilles concentraient 750 millions de personnes en 1990, 1 milliard aujourd'hui (sur 3,5 milliards d'urbains) ; ils en concentreront 1,5 milliard d'ici 2020.

Encore une fois, les chiffres sont à manier avec précaution (ils agrègent des données nationales plus ou moins rigoureuses, des pays du Sud n'ayant pas les moyens de réaliser un recensement exhaustif des populations vivant dans les bidonvilles). Cela étant dit, il y a bien une tendance majeure à la bidonvillisation (principalement en Chine, en Inde et en Afrique). En dehors du nombre de personnes vivant dans des bidonvilles, d'autres indicateurs attestent de fortes inégalités au sein des populations urbanisées, à commencer par la part de la population ayant accès à des services de base (une part résiduelle en Afrique).

Un autre regard sur la bidonvillisation

Tout en soulignant les conditions de vie déplorables dans les bidonvilles, Julien Damon invite à y poser un autre regard, pour percevoir des perspectives plus positives.

Si en effet la bidonvillisation tend à s'accroître avec l'augmentation de la population urbaine, elle tend aussi à se réduire avec l'approfondissement de l'urbanisation.

Et si le bidonville était un sas d'entrée vers la ville ? L'hypothèse mérite d'être posée pour envisager des politiques consistant non pas tant à bannir les bidonvilles qu'à les requalifier progressivement pour les transformer en lieux de vie urbain et permettre aux populations d'y vivre, d'y développer des activités et d'accéder à la propriété.

III QUELLE VILLE DURABLE, DANS UN CONTEXTE DE MONDIALISATION ?

Si l'urbanisation de la planète rime avec bidonvillisation, elle s'accompagne aussi d'un regain d'intérêt pour la ville comme cadre de vie idéal.

Depuis quelques années, on ne compte plus les tentatives de classement, de la part d'organisations internationales mais aussi de banques ou de cabinets conseils internationaux. L'intérêt de ces derniers (banques comprises) s'explique par la nécessité de compenser dans l'intérêt de leurs expatriés les éventuels écarts de niveau de vie.

Force est cependant de constater des différences significatives d'un classement à l'autre (Julien Damon cite l'exemple des classements effectués en fonction du coût de la vie, qui présentent des résultats très différents ; preuve s'il en était besoin que le coût de la vie urbaine est aussi une affaire d'appréciation subjective).

Un autre type d'enquêtes sont dites barométrées : elles sont effectuées à intervalle régulier, sur la base des mêmes critères, éventuellement enrichis de nouveaux, pour permettre une comparaison dans le temps. D'après celles réalisées pour la Commission européenne (enquêtes Eurobaromètre), la première préoccupation des Européens concernerait la pollution.

Ce que confirment les enquêtes eurbarométrées effectuées en France où la dégradation de l'environnement apparaît comme une préoccupation montante : au 8^e rang en 1991, en 1995 et en 1999 ; au 6^e en 2000 et en 2003 ; en 3^e en 2008 (la santé arrivant systématiquement en première position). Cependant la perspective de taxer les activités dégradant l'environnement urbain est encore loin de faire l'unanimité...

Qu'est-ce qu'une ville durable ?

En Europe, plusieurs études s'emploient à définir des critères pour classer les villes et leur donner des éléments de comparaison en matière de développement durable. Julien Damon cite en guise d'exemples :

- le rapport sur la soutenabilité établi pour la Commission européenne, à partir d'une trentaine de villes et de 25 indicateurs aussi différents que : l'émission de GES, les nuisances sonores, la part d'utilisateurs de transports publics, le taux de participation aux élections, la proportion d'élus féminins, etc. ;
- l'audit urbain établi à partir de 75 villes en fonction de la part des transports collectifs, du niveau de pollution de l'air, de l'offre d'emplois, de l'intégration des populations étrangères, du coût du logement, du niveau de sécurité, de l'engagement des pouvoirs publics en matière de développement durable, etc.

Tout en soulignant l'hétérogénéité des critères retenus, Julien Damon considère que l'erreur serait de noter les villes. L'intérêt de ce type de classement est ailleurs : permettre à des villes de se positionner les unes par rapport aux autres en ajustant leurs actions en matière de développement durable.

Le sondage de l'Observatoire mondiale des modes de vie urbains

L'intervention de Julien Damon a été l'occasion de revenir sur les résultats d'un sondage destiné à appréhender la ville dont rêvent les citoyens, à travers le monde. Ce sondage a été réalisé par Ipsos pour le compte de l'Observatoire mondial des modes de vie urbain (financé par le groupe Véolia), auprès de 9 000 citoyens de 14 métropoles (soit entre 700 et 800 citoyens par métropole) : européennes (Berlin, Londres, Lyon, Paris, Prague) ; nord-américaines (Chicago, Los Angeles, New York) ; asiatiques (Pékin, Shanghai, Tokyo), d'Amérique latine (Mexico) et d'Afrique (Alexandrie, Le Caire).

Les personnes ont été interrogées par internet. Ce qui, convient Julien Damon, limite la représentativité de l'échantillon : dans certaines villes retenues, comme le Caire, les habitants disposant de leur propre connexion sont encore minoritaires. Mais au moins peut-on faire l'hypothèse d'un échantillon homogène du point de vue du mode de vie et du niveau d'études.

Les principaux résultats

Globalement les personnes interrogées ont une vision positive de la ville, plus en tout cas que celle qui domine en France où existe un tropisme anti-urbain. La ville n'est pas spontanément perçue comme un espace de perte, de stress, etc.

Pour 80% des personnes interrogées, celle où elles habitent procure un sentiment de liberté. Elle permet de contacter des gens facilement. L'idée selon laquelle elle serait source de stress ne vient qu'en dernier. Cependant, une majorité considère que pour bien profiter des atouts de sa ville, il faut bien gagner sa vie...

Autre constat : l'environnement est une préoccupation montante. Dans l'ensemble des villes (y compris Mexico, Alexandrie, Le Caire), on considère que bien vivre en ville suppose de respecter l'environnement (dans une moindre mesure cependant à Chicago et Berlin où cette préoccupation est ancienne et déjà intégrée dans les comportements).

Par ailleurs, quand on demande aux personnes de citer les aspects les plus positifs, elles mettent en avant la commodité des déplacements, la convivialité ; inversement, elles citent parmi les sources principales de désagrément : le stress, la congestion... La mobilité apparaît comme une valeur centrale (qui rend d'autant plus insupportable les embouteillages).

Quand on demande aux personnes si elles souhaiteraient quitter leur ville où éviter d'y élever leurs enfants, la réponse est nettement non. Seule exception : Mexico que beaucoup de ses habitants interrogés souhaiteraient quitter. Notons aussi que si les Londoniens disent bien vivre à Londres, en revanche, ils ne souhaitent pas y élever leurs enfants.

Autre enseignement significatif : quand on demande aux habitants la manière dont ils souhaitent répartir leur temps entre le travail, l'éducation, les déplacements, les loisirs, le sommeil... le mode de vie est globalement le même (à quelques exceptions près : les Parisiens, par exemple, aspirent à dormir plus longtemps !). Preuve d'une internationalisation des modes de vie urbains sinon métropolitains.

Si la ville idéale existe, elle emprunterait des caractéristiques des différentes villes de l'échantillon. Elle aurait la propreté de Los Angeles, le cadre de vie de Sydney et de Chicago, la taille de Lyon (la plus petite ville de l'échantillon), l'offre culturelle de Paris, etc.

En conclusion, Julien Damon a souligné combien nos représentations de la ville dans le contexte de mondialisation oscillent entre des visions pessimistes : quand on ne la considère pas comme étant faite pour les classes aisées, c'est une ville où domine la violence (cf Rio où on recense 6 000 morts en moyenne, par an, rien qu'en raison du trafic de drogue). Quand on interroge les habitants eux-mêmes, se dégage pourtant une vision globalement plus positive qu'il importe de prendre en considération. Sans quoi on ne suscitera guère l'adhésion à un développement urbain durable.

Questions de la salle

Les questions de la salle ont porté principalement sur les bidonvilles :

- les définitions d'un bidonville intègrent-elles un critère spatial ? En l'état actuel des choses, la réponse est non. Et Julien Damon d'inviter à garder à l'esprit que les chiffres mondiaux proviennent de l'agrégation de données nationales plus ou moins fiables (les pays pauvres ne sont pas outillés pour établir un recensement exhaustif).

- Dans quelle mesure les bidonvilles participent-ils d'un processus de ghettoïsation ? Julien Damon rappelle que cette tendance est inhérente à la ville et qu'elle n'est pas propre aux bidonvilles. S'il existe des ghettos subis, il en existe aussi des volontaires (cf les gated communities, ces quartiers résidentiels dont l'accès est réservé à ceux qui y habitent ; un phénomène universel même s'il est plus massif aux Etats-Unis ou d'autres pays comme l'Afrique du Nord). De même, la ségrégation est un processus auquel les citoyens participent tous peu ou prou.

- La France est-elle concernée ? N'y aurait-il pas un tabou ? Le fait est qu'on peine à parler de bidonvilles en France depuis leur éradication au début des années 70. Cependant, on assiste au retour de campements auxquels on n'était plus habitué (et dont on peine à évaluer l'importance numérique). Force est aussi de constater qu'en France, des populations satisfont à certains des critères de l'ONU (cf les populations vivant dans des squatts ou des logements insalubres).

Au cours de son intervention, Julien Damon a fait observer qu'en France, la notion de « rénovation urbaine » a été évoquée pour la première fois, dans les années 1960-70, dans le cadre des politiques de lutte contre l'insalubrité et les bidonvilles et qu'elle est désormais utilisée dans le cadre de la requalification des quartiers dits sensibles... ce qui en dit long sur l'amalgame entre les deux situations.

- Sur la ville idéale : un intervenant attire l'attention sur l'effet de seuil qui empêche de tirer des conclusions hâtives du sondage Ipsos pour les villes de moindre taille que celles de l'échantillon. Toutes ne peuvent pas disposer d'équipements répondant à l'ensemble des besoins des citoyens. Les opinions exprimées dans le sondage reflètent en réalité un mode de vie métropolitain. Il serait illusoire de modéliser la ville idéale.

Julien Damon rappelle que le sondage n'est qu'un des éléments d'appréciation ; même si les statistiques disponibles par ailleurs sont à manier avec précaution, elles permettent de repérer des tendances lourdes.

Cela étant dit, l'exercice de comparaison est utile. Car les habitants eux-mêmes, parce que plus mobiles, ont la possibilité de faire l'expérience d'autres villes et de comparer avec celle où ils résident. Ce faisant, ils participent à la définition d'un mode de vie urbain qui transcende les frontières et les particularismes nationaux.



QUELLE PLACE POUR LA VOITURE DANS LA VILLE DE DEMAIN ?

Synthèse de la conférence donnée par **Jean-Pierre Orfeuill**, le 8 octobre 2009

co-organisée par le Conseil de Développement Responsable de l'agglomération de Poitiers, l'Espace Mendès France de Poitiers et la Communauté d'Agglomération de Poitiers.

L'intervenant

Professeur à l'Institut d'urbanisme de l'Université Paris XII et à l'École nationale des Ponts et Chaussées, Jean-Pierre Orfeuill préside la chaire universitaire de l'Institut pour la ville en mouvement (IVM). Il analyse depuis plusieurs années les pratiques de mobilité et leur évolution, et vient de publier : *Une approche laïque de la mobilité* (Descartes & Cie, 2008) et *Mobilités urbaines, l'âge des possibles* (Les Carnets de l'info, 2008).

Pour Jean-Pierre Orfeuill, la voiture qui cristallise les débats publics sur l'avenir des transports et des déplacements urbains, n'est que la partie émergée de l'iceberg, en l'occurrence un système de mobilité constitué de transports mais aussi de valeurs. Si donc on veut changer les habitudes, on ne peut s'en tenir à réduire la place de voiture. Il faut engager une réflexion sur les mobilités dans les sociétés contemporaines. D'autant qu'en l'état actuel des choses, les solutions présentées comme autant d'alternatives, pour stimulantes qu'elles soient, ne sont pas en mesure de modifier la structure de nos déplacements, caractérisée par l'usage dominant de la voiture.

Qu'est-ce que la mobilité ?

En préambule, Jean-Pierre Orfeuill tient à préciser ce qu'on doit entendre par mobilité. Une mise au point indispensable tant cette notion est utilisée en de multiples circonstances, mais sans qu'on y mette toujours le même contenu. D'où des malentendus et des débats lancinants.

Par mobilité, il faut entendre tout à la fois :

- des pratiques de déplacement (objets d'enquêtes régulières) qui se sont développées de manière considérable. Rappelons que juste avant la Révolution française, il fallait à peu près une semaine pour aller à la frontière italienne ou espagnole...
- des aptitudes et des compétences : on ne naît pas mobile, on le devient au fil de ses expériences des déplacements et des systèmes de transport ;
- des obligations et des contraintes : on ne se déplace pas toujours par choix, mais parce que nos modes de vie nous y contraignent (cf les mobilités professionnelles, qui pèsent par ailleurs sur le budget de ménages).
- last but not least, une question de représentations, organisées le plus souvent selon un axe binaire bien/mal. Du côté du bien : les modes doux de déplacement, les transports collectifs ; du côté du mal : la voiture, ses émissions de GES, etc. Ces représentations quoique subjectives sont d'autant plus à prendre en compte qu'elles sont « actantes » : les élus ou gouvernants définissent des politiques publiques au nom de ces représentations qu'ils pensent être le reflet exact des aspirations de l'opinion publique.

Des pratiques de déplacement, des aptitudes, des compétences, des représentations... On le voit, la mobilité n'est pas qu'une question de transports.

Des sociétés de mobilité

Au vu de la place de la mobilité dans nos vies quotidiennes, des sociologues (Anthony Giddens, Zygmunt Bauman) parlent des sociétés modernes comme de sociétés de mobilité, laquelle concerne aussi les personnes

comme les biens et l'information. Par là, ils soulignent le fait que nous vivons dans un monde de plus en plus interconnecté : ce qui se passe ici peut avoir des effets à plusieurs milliers de kilomètres de là, sur fond d'accélération du temps. La crise financière à laquelle on a assisté en fournit une nouvelle démonstration. Tout porte plus loin et tout va plus vite.

Il en résulte des avantages mais aussi des inconvénients liés à l'accroissement concomitant de l'incertitude. Nous vivons en effet dans un monde à l'avenir de plus en plus incertain. Une fraction importante de la population ignore de quoi son avenir ou tout simplement son emploi sera fait demain. L'individu se construit tout au long de la vie au prix de succès et d'échecs. Sa trajectoire n'est plus aussi tracée d'avance. De là des inégalités, a fortiori dans les sociétés qui ont façonné leur système de transport autour de la voiture. Qu'on songe par exemple aux adolescents qui vivent en milieu périurbain et par conséquent tributaires de la disponibilité de leurs parents.

Quelle politique de mobilité ?

Dans ce contexte, si une politique de mobilité a un sens, elle peut consister en des mesures très variées, mais sa réussite suppose une condition : créer des obligations que les citoyens ne sauraient remplir. Jean-Pierre Orfeuill donne l'exemple de ces salariés qui, parce qu'astreints à des horaires atypiques, ne peuvent utiliser les transports en commun.

Le règne de la voiture

D'après les enquêtes effectuées auprès des 6 à 99 ans, un Français parcourt en moyenne 16 000 km par an (déplacements touristiques compris). Il consacre chaque jour environ 1 h à ses déplacements, lesquels absorbent environ 15% de ses ressources financières (achat de la voiture compris). Soit une proportion stable depuis un quart de siècle (à la différence de ce qu'on observe pour le logement).

Au quotidien, un Français effectue trois à quatre déplacements par jour, entre un quart et un tiers à pied (selon les villes) ; 4 à 8 en vélo ou en moto, 5 à 15 en transports en commun, le reste en voiture, pour une distance moyenne de 25 km (un adulte : 35 km ; un enfant, une quinzaine). En distances parcourues, la voiture représente 82-3% des déplacements, les transports en commun 12-13%, le reste étant assuré par la marche et les deux roues.

Comment en est-on venu là ? Pour Jean-Pierre Orfeuill, les pouvoirs publics ont une part de responsabilité.

Depuis les années 60, l'Etat mais aussi les départements ont manifesté une préférence pour les investissements dans le domaine routier. Ils ont été soutenus en cela par la population elle-même (la France n'a pas vu se développer de collectifs d'habitants assez puissants pour empêcher la construction de nouvelles autoroutes). Il est vrai que les Français sont en phase de motorisation croissante (5 millions de voitures en 1960, pour 20 millions de ménages ; 33 millions aujourd'hui...). La voiture s'est en outre imposée comme un marqueur d'ascension sociale.

Dans les années 70, ce modèle pour l'essentiel masculin se féminise : les femmes accèdent à la voiture ; les retraités se motorisent à leur tour (non pas qu'ils passent leur permis mais ils conservent leur voiture).

Des années 70 aux années 90 : la diffusion du modèle automobile se poursuit sur fond d'aménagement de nouvelles infrastructures, mais aussi, on l'oublie, de parcs de stationnement (des investissements massifs imposés aux promoteurs immobiliers).

Durant les années 70-80, il n'y avait pas ou très peu de conscience des effets désastreux en termes de sécurité routière (en 1972, année record, la France enregistre 16 500 morts sur les routes pour un trafic trois fois plus faibles qu'aujourd'hui) et de pollution.

Avant de tourner la page de ce modèle, il convient cependant de prendre la mesure des aspects positifs qu'il a représentés pour mieux apprécier ce à quoi on doit renoncer si on veut atteindre les objectifs liés au Facteur 4*.

Les avantages du modèle

Ce modèle a permis le développement économique, de l'industrie comme des services. Il a surtout permis d'élargir les possibilités de choix, des consommateurs comme des salariés.

- des consommateurs à travers le développement de la grande distribution, des parcs de loisirs, etc.

- des salariés : la distance moyenne au travail était encore inférieure de 3km dans les années 60 (autrement dit, la plupart des travailleurs travaillaient près de chez eux) ; elle est aujourd'hui d'une quinzaine de km en moyenne.

Les salariés en quête d'emploi ou d'évolution de carrière voient ainsi le spectre d'opportunités s'élargir, y compris pour leurs loisirs.

La voiture a permis aussi d'élargir les choix du lieu de résidence, de maintenir des formes de ruralités vivantes, d'améliorer l'accessibilité de lieux reculés.

Les acteurs économiques ont su très tôt intégrer dans leur stratégie les possibilités nouvelles de mobilité offertes par la voiture. Jean-Pierre Orfeuill rappelle que le choix d'installation du premier hypermarché en France, à Sainte-Geneviève-des-Bois, n'était pas le fruit du hasard : il s'agissait d'une zone peu desservie par le train, mais ayant une forte concentration de propriétaires de voiture. Plutôt que d'aller à leur rencontre, l'idée a été de les faire venir à soi.

Contrairement à ce qu'on a pu craindre au début des années 80, l'essor de la grande distribution n'a pas empêché ni le maintien ni le développement du commerce de proximité. Actuellement, les hypermarchés n'ont d'ailleurs plus le vent en poupe. Des supermarchés ont renouvelé leur offre en offrant une alternative en centre-ville.

Les inconvénients

On mesure aujourd'hui les effets pervers de ce modèle centré sur l'automobile. Celle-ci a indiscutablement contribué à une dégradation très forte de la qualité de l'environnement et de la sécurité des espaces publics. L'époque n'était pas si lointaine où les trottoirs étaient des parcs de stationnement...

Outre la congestion, la pollution, il y a le développement de l'emploi peu qualifié dans des zones mal desservies par les transports collectifs. Si l'étalement résidentiel est problématique, il est temps, estime Jean-Pierre Orfeuill, de prendre la mesure des problèmes posés par les délocalisations d'activités et les contraintes qu'elles font peser sur les salariés. *Last but not least*, la délinquance routière reste malheureusement d'actualité.

De la conquête joyeuse à la lassitude.

Après une longue période (des années 50 au milieu des années 90) marquée par la conquête « joyeuse » de la mobilité autonome grâce à l'automobile, on est entré dans une période marquée par une certaine lassitude : la conduite ne procure plus autant de plaisir, elle est source de risques, de coûts élevés... Le sentiment domine d'être « obligé » de prendre sa voiture. D'achat plaisir, la voiture est devenue un achat contraint, un bien banal qui n'est plus aussi valorisant que cela.

D'autres manières de s'épanouir et de manifester son autonomie s'imposent : le téléphone portable, internet...

La perspective du réchauffement climatique ajoutée à la croissance de la Chine, nourrir un sentiment d'inquiétude. Dans ce contexte, tend à s'imposer ce que Jean-Pierre Orfeuill qualifie un « impératif catégorique » : la préservation maximale de l'environnement. Si cet impératif a un indéniable intérêt (re-légitimer l'action collective), il tend à réduire l'espace de négociation.

De la tentation de bannir la voiture

Sans nier l'importance des défis, Jean-Pierre Orfeuill souligne les avancées déjà réalisées. A bien des égards, nous avons déjà changé d'époque. Seulement, on n'en prend pas forcément la mesure. Il est vrai que les Trente Glorieuses ont tant marqué les esprits par les bouleversements qu'elles ont introduites, qu'elles continuent à nourrir notre imaginaire, bien que la situation actuelle soit différente.

Depuis une dizaine d'années environ, on assiste pourtant bel et bien à un tournant, avec la construction d'un autre rapport à l'espace et à l'automobile. Un peu partout dans les pays développés, on observe une reconquête des centres-ville, du moins des parties centrales au profit des piétons, des vélos, des transports publics, avec une meilleure gestion du stationnement.

Le taux de croissance annuelle de la circulation automobile n'est plus ce qu'il était : dans les années 60, le nombre de km parcourus sur les routes françaises progressait en moyenne de 12% par an. Depuis les années 2000, la hausse n'est plus que de +0,3% en moyenne.

Autrement dit, le trafic automobile a été stabilisé. Comment y est-on parvenu ? C'est le résultat de politiques anti-automobile, de réduction des investissements de l'Etat dans la construction d'autoroutes (à l'échelle des départements, des écarts subsistent cependant entre ceux qui ont réduit ses investissements et d'autres qui continuent à les soutenir). A quoi s'ajoute l'effet du prix du carburant même si, en valeur relative, il a eu tendance à baisser (environ -25% par rapport à son prix au milieu des années 80).

Autres indices d'un changement de contexte :

- la sécurité routière : au km parcouru, on a dix fois moins de risque aujourd'hui qu'au début des années 70 de mourir au volant. Les 4 500 morts actuels enregistrés aujourd'hui sont à rapprocher du record atteint en 1972 (16 500 tués).

- les progrès techniques : en moyenne, une voiture actuelle consomme 30% de carburant de moins par rapport à une voiture des années 70. On aurait pu faire nettement mieux en évitant d'alourdir la voiture, etc. Mais de manière globale, les voitures actuelles consomment moins et polluent moins.

Les solutions habituellement envisagées : avantage et limites

Les réponses actuelles les plus couramment mises en avant par les pouvoirs publics, locaux et nationaux, réaffirmées à l'occasion du Grenelle de l'environnement consistent schématiquement en deux solutions :

- contenir la périurbanisation en incitant les ménages à regagner les centres-ville ;
- développer des modes de transports doux et collectifs pour limiter l'usage de la voiture.

Ces solutions ont un intérêt, mais leur potentiel est plus limité que ce qu'on leur prête et ce pour plusieurs raisons :

- une ville est quelque chose de lent à transformer. Les constructions nouvelles concernent à peine 1% du bâti. Les élus ne sont pas tous favorables à une croissance de leur population. Quant aux habitants, ils ne sont pas tous prêts à vivre dans des quartiers denses. Il est vrai que deux évolutions parmi d'autres tendent à accroître leur besoin de superficie : la hausse des divorces ou la pénétration des NTIC dans la maison. Schématiquement, le ménage des années 60 se composait de trois personnes qui regardaient ensemble le petit écran; aujourd'hui, il compte trois personnes et autant d'écrans, dans trois pièces différentes... Les Français sont en outre incités à vivre dans un lotissement. Aujourd'hui encore, il est moins cher de construire son pavillon que d'accéder à un appartement de centre-ville...

- Les transports collectifs ne sont pas toujours adaptés aux besoins. Historiquement, ils ont été conçus pour desservir les centres-ville. Or, l'essentiel des déplacements qui se développent aujourd'hui sont interurbains, et ne transitent donc pas ou plus vers les centres-ville. Il faut donc positionner les transports publics sur d'autres marchés, celui des zones mal desservies. Ce qui est plus coûteux à rentabiliser.

En Ile-de-France, les transports publics qui desservent Paris sont rois. Ils occupent l'essentiel du marché. En revanche, les dessertes de banlieue à banlieue sont peu développées, concurrencées qu'elles sont par la voiture. Dans ce contexte, l'idée de réduire fortement l'usage de cette dernière est illusoire. Les réductions ne peuvent se produire qu'à la marge. Dans l'hypothèse où on interdirait les trafics automobile qui vont vers Paris, on ne supprimerait que 20% du trafic automobile francilien. En fait, l'essentiel se joue ailleurs : sont des déplacements de banlieue à banlieue.

On comprend mieux le décalage entre ce que déclarent les Français et ce qu'ils font effectivement. Selon les sondages, les Français plébiscitent les transports collectifs (90% déclarent qu'ils faut les développer) dans les faits, ils y recourent peu (seuls 10% de la population adulte les utilisent quotidiennement, 17% au moins une fois par semaine).

- L'augmentation des coûts d'exploitation des réseaux de transports publics. En province, elle est de l'ordre de +4% annuel en euros constants. Soit un rythme trop élevé pour les collectivités locales qui en ont la charge. Ce qui impose des arbitrages de plus en plus difficiles.

Changer d'images mentales

Dans l'esprit de Jean-Pierre Orfeuil, ce diagnostic ne signifie pas qu'on ne peut rien faire. Il incite seulement à dégager des solutions viables au regard des attentes, des besoins, mais aussi des capacités de financement des pouvoirs publics locaux et nationaux.

Reste à changer les mentalités. Les Trentes glorieuses sont révolues mais nous continuons à raisonner avec les schémas, les représentations forgées au cours de cette période. Résultat : il y a une propension à s'en tenir à un espace de solutions, qu'on ne cherche pas à amplifier.

La voiture par exemple. Jusqu'ici celle-ci était utilisée à la manière d'un couteau suisse : elle permet d'aller au travail, d'emmenner ses enfants ou de faire ses courses, de partir en voyage, en vacances, à des centaines de km. La voiture sait manifestement tout faire : rouler sur autoroute, en ville, à la campagne, sur courtes et longues distances...

Quant aux transports collectifs, leurs partisans pensent que c'est un service universel qui doit faire tout. En fait, ils doivent se concentrer sur ce qui savent faire de mieux, à savoir desservir les quartiers les plus importants. Déjà ils représentent un coût élevé. Leur assigner d'autres dessertes risqueraient d'alourdir la facture.

Entre la voiture et les transports collectifs, d'autres modes sont à valoriser :

- l'autocar : beaucoup de pays européens ont incité à son utilisation sur autoroute. La France ne s'y est pas encore résolue. On reste persuadé que notre réseau routier, efficace au demeurant, est d'abord fait pour la voiture. En réalité, il peut être le support au développement d'autres modes de transport, comme l'autocar. Ce que des collectivités locales ont bien compris. Ainsi d'Aix-Marseille qui bénéficie d'une desserte par ce moyen de transport ; ou encore le Conseil général de l'Isère où des cars ont été autorisés à emprunter la bande d'arrêt de l'autoroute (non sans un rapport de force avec l'Etat). D'autres services de transport locaux pourraient exploiter les infrastructures routières.
- les **véhicules électriques** : la voiture, mais aussi et peut-être d'abord le vélo et le scooter (économies de surcroît en place de stationnement).
- l'**autopartage** : il est particulièrement adapté aux contextes marqués par de fortes contraintes en matière de stationnement ;
- le **prêt social de véhicule** : qu'on le veuille ou non, la voiture est un moyen de faciliter l'accès à l'emploi pour des personnes travaillant dans des zones mal desservies ou avec des horaires atypiques (ne correspondant pas à ceux des services de transport).

Autant de pistes intéressantes, mais qui ne seront véritablement appropriées par la population qu'à au moins quatre conditions :

- la **première** : que les pouvoirs publics garantissent la fiabilité des véhicules alternatifs, à travers la réglementation ou la certification (quant à la fiabilité des véhicules) ; la sécurité sur les réseaux. On s'est trop habitué aux vitesses élevées sans se préoccuper de la cohabitation entre des véhicules de différents niveaux de sécurité : autant sur une autoroute inter-urbaine, des vitesses relativement élevées sont concevables, autant, en milieu urbain, une limitation à 60-70 km est requise.
- ensuite, faciliter la **mobilité résidentielle** : en France, on a encore des droits de mutation très élevés qui réduisent la propension au déménagement : jusqu'à 5 ou 6 % de taxes, que le propriétaire cherche ou non à se rapprocher de son lieu de travail ;
- le **covoiturage** : en la matière, il ne faut pas, estime Jean-Pierre Orfeuill, se payer de mots. Les gens ne le pratiqueront pas spontanément. Des investissements dans les infrastructures et l'immatériel (centrales de gestion par exemple) sont nécessaires pour les y inciter.
- enfin, gérer autrement la voirie en améliorant notamment les conditions de stationnement : une voie reliant Poitiers-Châtellerauld, par exemple, n'a de sens que si on aménage des parcs de stationnement à l'entrée de chacune des villes.

Questions de la salle

- Sur la ville dense (compacte) et sa propension à entraîner une augmentation des déplacements de longue durée.

Jean-Pierre Orfeuill renvoie aux enquêtes sur les pratiques de mobilité. Toutes le disent : durant la semaine, les habitants en centre-ville font moins de déplacements en voiture, à l'inverse de ceux qui vivent en périphérie. En revanche, en week-end et pendant les vacances, à revenus et structure familiale comparables, les ménages qui vivent en centres-ville parcourent de plus longues distances en voiture que ceux installés en périphérie lointaine (20-30 km). En guise d'explication, Jean-Pierre Orfeuill met en avant l'« effet barbecue » (les personnes vivant en zone périurbaine profitent de leur jardin...).

- Un intervenant souligne cependant l'**intérêt des villes compactes et des écoquartiers** dans la mesure où ils ménagent des espaces verts qui épargnent aux habitants le besoin de faire des km pour respirer le bon air. Le fait d'y créer des emplois permettrait, juge-t-il, de réduire encore les motifs de déplacement (les écoquartiers actuels sont à dominante résidentielle).

A quoi Jean-Pierre Orfeuill répond qu'à supposer qu'on arrive à faire cela rapidement, on n'est pas à la hauteur des défis. C'est nécessaire mais pas suffisant.

- Sur l'importance de changer les comportements. Le même intervenant estime qu'on met trop l'accent sur les solutions techniques ou organisationnelles, alors que les défis auxquels on fait face appellent des changements de comportement. Soit un enjeu éducatif.

Pour Jean-Pierre Orfeuill, il faut se garder de faire trop la leçon aux gens, de les mettre en demeure d'adopter tel ou tel changement. De surcroît, des gains plus substantiels peuvent être apportés par des solutions qui, quoique organisationnelles ou techniques sont frappées au coin du bon sens (par exemple, le compactage de produits qui permet de réduire les volumes et donc les besoins de transport).

- Sur les péages urbains (expérimentation prévues en France).

Jean-Pierre Orfeuill se dit guère favorable à ces péages, non pas, précise-t-il, pour des raisons idéologiques, mais parce qu'il y voit une manifestation supplémentaire de cette obsession des économistes des transports à inventer de nouvelles taxes. Or, nous avons déjà des formes de péage que nous pouvons considérablement améliorer : ceux liés au stationnement. Jean-Pierre Orfeuill se dit favorable au stationnement payant, y compris résidentiel. Seule la voiture jouit de ce privilège de pouvoir stationner dans l'espace public sans contrepartie systématique.

Certes, à Londres ou Stockholm, les péages urbains donnent de bons résultats. Mais ils sont aussi coûteux : à Londres, le péage urbain est un des impôts les plus chers à percevoir.

Un intervenant rappelle de surcroît le calcul électoral fait par le maire de Londres : les personnes directement concernées par les péages ne vivent pas dans cette ville et n'y votent donc pas ; leurs éventuelles récriminations importent donc peu...

- Sur les contraintes liées aux déplacements des enfants.

De fait, l'allongement des distances parcourues concernent aussi bien les enfants que les parents, du fait de l'essor des activités parascolaires, de l'installation de ménages en zones périurbaines, etc.

Face aux contraintes qui en résultent pour les parents, et généralement les mères transformées en « mamans taxi », Jean-Pierre Orfeuill recommande de donner l'autorisation à des retraités de satisfaire les besoins de transports à la demande, sans les pénaliser par de nouvelles charges. Le transport à la demande organisé sur des bases professionnelles (avec des chauffeurs qui paient leur charge sociale) n'a guère de chance de se développer, selon lui.

- Sur le transport ferroviaire et l'intérêt qu'il y aurait à réhabiliter des lignes régionales.

Selon Jean-Pierre Orfeuill, il ne faut pas avoir la religion des objets techniques en privilégiant tels au détriment d'autres. Il faut d'abord chercher à améliorer les services. Pas plus que la voiture, le train ne doit être *a priori* encensé. Certes, on peut souhaiter au réseau ferré de France un bel avenir à moyenne et courte distance, mais il ne faut pas sous-estimer son coût d'entretien. Ne perdons pas de vue que des trains régionaux sont majoritairement financés par l'impôt et non les recettes. Parfois un autocar peut faire davantage l'affaire qu'une desserte en TER. A quoi un intervenant objecte que les déficits de ligne peuvent venir aussi d'un manque d'investissement pour les ajuster aux nouvelles attentes, en rappelant par ailleurs la réussite de projets de réhabilitation d'anciennes lignes enregistrée par certains conseils régionaux.

- Sur le vélo et les difficultés à le valoriser dans un pays comme le nôtre.

Pour Jean-Pierre Orfeuill, le vélo est assurément une solution viable, mais qui se heurte à des blocages idéologiques. Ce qui est fait en la matière à travers le développement des pistes cyclables, la mise en place de services de type Vélo'v et Vélib' sont d'indéniables avancées, mais il faut garder à l'esprit que ce n'est pas avec ces options qu'on modifiera profondément les modes de déplacement. Un tel message est difficile à faire passer et pourtant les chiffres parlent d'eux-mêmes : à son niveau de développement durable maximal, le vélo n'arrivera à limiter que 4 à 5% du trafic automobile. Ce n'est donc pas « la » solution mais une solution parmi d'autres.

(*) **Facteur 4** : objectif consistant à multiplier par 4 l'efficacité des modes de production (du point de vue énergétique et des émissions de GES), pour produire autant de richesses en utilisant quatre fois moins de matières premières et d'énergie ou, comme on voudra, pour diviser par 4 les consommations d'énergie tout en satisfaisant les mêmes besoins. La France a fait sien ce facteur en l'intégrant dans sa stratégie nationale de

développement durable (juin 2003), dans son plan climat (juillet 2004) et la loi de programme fixant les orientations de sa politique énergétique (juillet 2005).

Remerciements à tous les intervenants, aux membres du Conseil de développement, aux équipes de l'Espace Mendès France, de la Communauté d'Agglomération de Poitiers et tout particulièrement à Sylvain Allemand (journaliste et auteur) et Anne Bonnefoy (Espace Mendès France).

Pour plus d'informations :

Secrétariat du Conseil de Développement Responsable
Communauté d'Agglomération de Poitiers
BP 569
86021 Poitiers Cedex
Ligne directe : 05 49 52 36 59
Mail : conseildedeveloppement@agglo-poitiers.fr
Document téléchargeable sur www.agglo-poitiers.fr