

Distance spatiale, distance sociale... L'accessibilité peut-elle se substituer à la mixité ?

Yves Crozet,
Aurélie Mercier,
Nicolas Ovtracht

LET-UMRCNRS n° 5593

yves.crozet@let.ish-lyon.cnrs.fr

aurelie.mercier@let.ish-lyon.cnrs.fr

nicolas.ovtracht@let.ish-lyon.cnrs.fr

Le recensement de 1999 et ses prolongements récents ont montré que l'habitat périurbain se développe. De 1990 à 1999, la population des communes rurales périurbaines a progressé trois fois plus vite que celle des pôles urbains (+0,3 et +0,91% par an respectivement). Ce phénomène s'est accentué ensuite. De 1999 à 2003, les taux de croissance respectifs sont devenus +0,33 et +1,47%. Ainsi, en valeur absolue, la population supplémentaire dans les communes rurales périurbaines s'est élevée à 565 000 personnes, soit à peu près autant que dans les pôles urbains (580 000).

Ce développement de l'habitat résidentiel dans les communes rurales périurbaines est souvent relié à la hausse des valeurs foncières qui provoque un effet d'éviction. Les ménages aux ressources modestes, et notamment les familles, se trouvent contraints de s'éloigner de la ville-centre. Plus la ville est dynamique, plus se renforce la tendance à la périurbanisation, venant confirmer que la dynamique urbaine se fonde sur un double mouvement: polarisation et diffusion.

Une première question se pose alors. Le phénomène de diffusion, accentué par le développement des modes de transport rapides comme l'automobile ou le train, ne vient-il pas remettre en cause ce qui définissait la ville, à savoir la proximité, et les multiples effets d'agglomération positifs issus de la densité? La conception ancienne de la ville, ramassée sur elle-même et mixant les catégories sociales, semble obsolète à l'heure du développement d'aires métropolitaines

étalées et partiellement ségréguées. S'il devient possible d'accéder rapidement à une zone donnée de l'agglomération tout en résidant relativement loin de cette zone, des effets pervers surgissent. Les moyens de transport peuvent ainsi contribuer à faire de la ville non plus la proximité mais la distance organisée.

Évidente dans les métropoles nord-américaines, cette réalité se manifeste aussi dans les aires métropolitaines françaises et européennes. Une distance sociale s'institue entre les espaces, rendant caduc l'objectif affiché de mixité sociale. Les politiques de transport sont alors mobilisées pour remédier à cet état de fait par l'amélioration de l'accessibilité. En étudiant ce concept d'accessibilité, nous retrouverons un enseignement classique de l'histoire urbaine. Ce n'est pas tant la vitesse que la densité qui doit être privilégiée pour promouvoir l'accessibilité.

Ville, proximité et distance

La ville est parfois présentée comme la «proximité organisée¹». Raisonner ainsi permet de souligner la façon dont se conjuguent, dans l'organisation des activités urbaines, les choix de localisation et les systèmes de transport. Comme nous l'enseignent l'histoire et l'économie urbaines, la forme

1. Jean-Marie Huriot (dir.), *La Ville ou la Proximité organisée*, Anthropos, 1998.

des agglomérations et la distance moyenne qui les sépare sont fortement liées aux modes de transport en vigueur qui, les uns et les autres, organisent une certaine forme de proximité. Ainsi, l'éloignement moyen entre les villages, les gros bourgs et les villes, ce que l'on qualifiera plus tard d'armature urbaine, était adapté à la vitesse moyenne des déplacements, quotidiens, hebdomadaires, ou mensuels. Lorsque la marche dominait la scène de la mobilité quotidienne, accompagnée de la voiture à cheval pour une minorité des déplacements, la forme urbaine était compacte. La ville était dense, serrée sur elle-même. Les activités urbaines restaient à la portée d'un piéton et dès que l'on franchissait les remparts, la densité diminuait brutalement, car le monde rural reprenait ses droits.

Face à ce constat d'une ville et d'une armature urbaine en adéquation avec le système de transport, l'explication analytique donnée par des auteurs comme Lösch et Christaller est relativement simple. Dans une zone où domine une activité agricole disséminée sur un vaste territoire relativement homogène en termes de relief ou de fertilité des terres, pourquoi la répartition de la population ne tend-elle pas à devenir elle aussi homogène? Pourquoi observe-t-on des concentrations de population, soit des villages et des villes répartis dans l'espace de façon régulière? La réponse est assez facile à trouver si l'on se souvient du rôle premier de la ville: constituer un «lieu de rassemblement», et notamment une «place de marché» où acheteurs et vendeurs se rencontrent aisément, et régulièrement, réduisant ainsi les coûts de transaction et la collecte d'information sur les produits disponibles et leur prix.

Dans cette perspective qui vaut jusqu'à la seconde moitié du XIX^e siècle, le village, premier degré de l'agglomération, est le lieu où chacun doit pouvoir se rendre à ses activités quotidiennes et en revenir dans la demi-journée sans dévorer l'ensemble du budget temps quotidien disponible. Si la marche est le mode dominant, avec une vitesse d'environ 5 kilomètres par heure, il est bon de ne pas avoir plus de 2,5 kilomètres à franchir afin de pouvoir faire l'aller au village et le retour en une

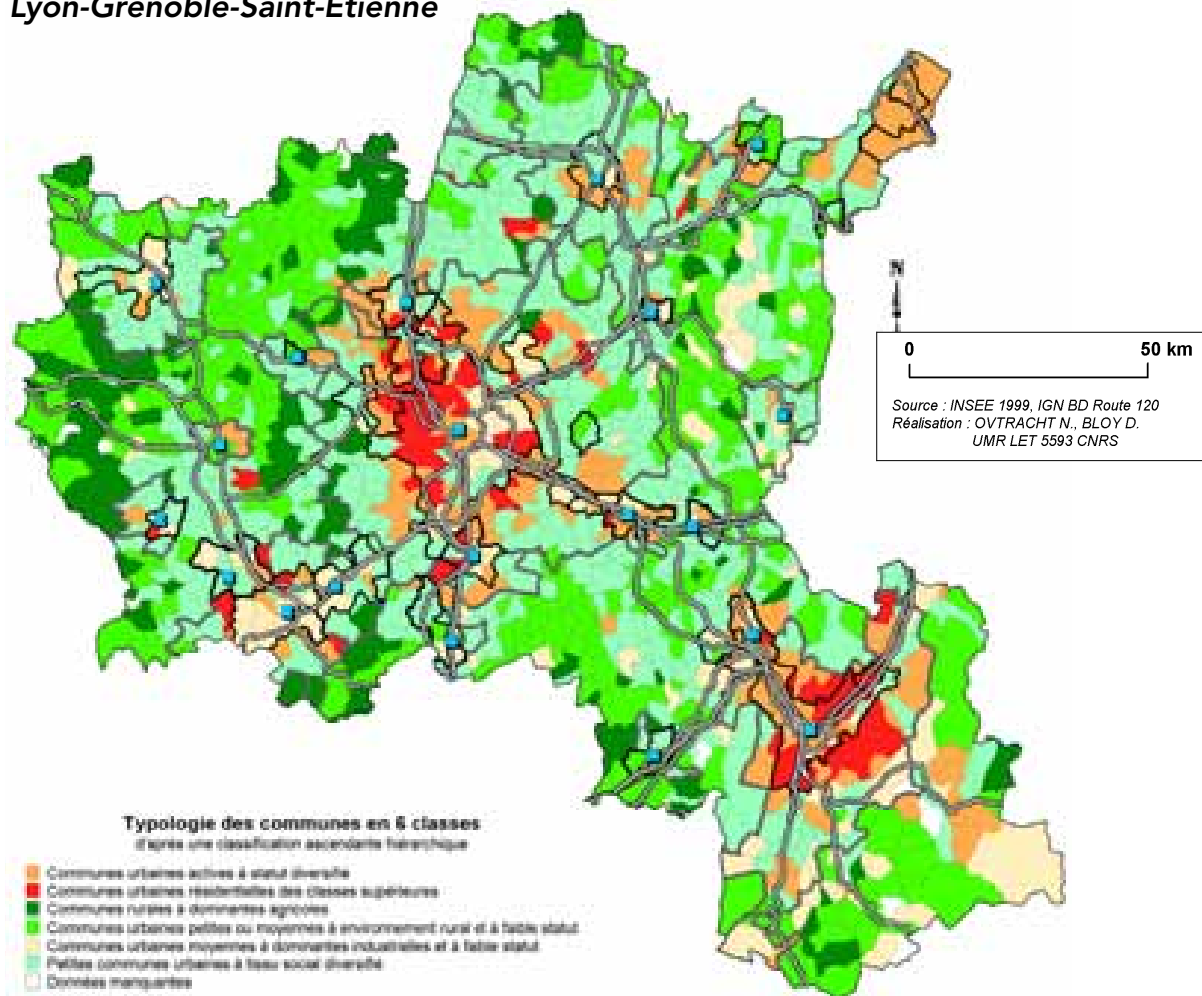
heure environ. Cette contrainte est respectée dans une armature type de villages disposés de façon à mailler l'espace par une juxtaposition d'hexagones. Une telle répartition optimise les déplacements quotidiens, lorsque le relief ou l'hydrographie n'imposent pas trop de détours.

L'armature urbaine, c'est-à-dire la distribution des agglomérations de différentes tailles dans l'espace, est également adaptée au système de transport et aux vitesses moyennes qu'il offre. L'aller et retour au bourg ou au chef-lieu se fera ici en une ou deux journées, en incluant bien sûr le temps passé sur place pour les affaires et la vie sociale et culturelle. Il s'agit donc d'une mobilité exceptionnelle.

Le plus intéressant est de constater aujourd'hui la permanence de cette distribution des populations dans l'espace alors que le train, puis l'automobile, ont profondément modifié la donne. L'accès rapide à la petite ville a progressivement imposé la fermeture des commerces et autres cafés dans la plupart des villages. Mais, sauf cas limite, lorsque l'État a maintenu une structure administrative, la population n'a pas disparu, même si son activité est de moins en moins liée au sol qu'elle occupe. Tout s'est passé comme si l'attachement à l'armature urbaine, héritée des siècles passés, avait primé. Au point que lorsque les villages et petites villes ne sont pas trop éloignés des centres urbains, ils ont connu, comme nous l'avons rappelé, un renouveau démographique inattendu que nous devons relier directement à l'émergence de l'automobile, mode de transport rapide.

Ainsi, la vitesse moyenne des déplacements influence la répartition de l'habitat dans l'espace. Alors que la ville pédestre faisait rimer accessibilité avec proximité spatiale, la ville motorisée a vu s'assouplir la contrainte qui pesait sur les localisations. Dès le XIX^e siècle, dans les grandes agglomérations, le développement des transports urbains a permis aux faubourgs de s'éloigner des centres-villes, reposant du même coup, et diffusant, les contraintes de la rareté de l'espace et son expression économique que constitue la rente foncière. Plus récemment, la généralisation de l'automobile et l'amélioration

Carte n° 1 : La spécialisation sociale des espaces dans le triangle Lyon-Grenoble-Saint-Étienne



constante du réseau routier et autoroutier ont rendu possible l'étalement urbain. À tel point que les frontières administratives de la commune et les limites morphologiques de la zone dense n'ont aujourd'hui, généralement, plus rien à voir avec l'aire métropolitaine. Il est de plus en plus fréquent d'habiter à plusieurs kilomètres, voire à plusieurs dizaines de kilomètres de son lieu de travail, mais aussi de l'hypermarché où l'on se ravitaille ou de l'école où se rendent quotidiennement les enfants.

En abordant la mobilité comme un simple problème de transport, les politiques des années 1960-1980, essentiellement orientées vers la route, ont oublié ce qui se cachait derrière la promotion d'une vitesse accrue de déplacement: la mise en place d'une distance spatiale et sociale. L'intérêt de l'accroissement de la portée des déplacements, essen-

tiellement grâce à l'automobile, réside en effet dans la possibilité de segmenter (voire de ségréguer) les fonctions urbaines. On connaît aujourd'hui les limites des raisonnements développés dans la charte d'Athènes¹. En acceptant de dissocier habitat et emploi, habitat et loisirs, ou habitat et achats, on ne met pas seulement les fonctions urbaines à distance les unes des autres, on ouvre la possibilité de mettre aussi à distance les groupes sociaux. Derrière les opportunités et les contraintes de la mobilité quotidienne se construit une ville, ou plutôt une vaste aire métropolitaine où s'aigüise la spécialisation sociale des espaces. Comme le

1. Comme le fait remarquer M. Wiel, Le Corbusier pensait que le développement de la vitesse était le facteur clé de la nouvelle donne urbaine.

montre la carte n° 1, que ce soit en ville ou dans la proche et la lointaine périphérie, des mécanismes d'appariement social sont à l'œuvre. Les communes sont de plus en plus socialement typées.

Pour bien comprendre les mécanismes à l'œuvre, transportons-nous quelques instants dans une ville d'Amérique du Nord. À New York comme à Toronto, à San Francisco comme à Washington, le visiteur européen est frappé par la disposition spatiale, et sociale, des villes nord-américaines. Dès qu'il s'écarte un peu du quartier des affaires, le *Central Business District* (CBD), il se retrouve dans des quartiers pauvres, ou de véritables *no man's land*. Quelles sont les raisons de cette évidente fracture urbaine, dont le ghetto est l'illustration la plus ancienne ?

Une réponse parmi d'autres réside dans l'automobile et la vitesse des déplacements. La question de la mobilité des personnes n'a pas été abordée en Amérique du Nord comme une question urbaine mais simplement comme une question de transport. À ce titre, tout a été fait pour faciliter l'accès automobile au CBD. Les autoroutes urbaines, en rocades et pénétrantes, ont été multipliées, parfois sur plusieurs niveaux, orientant de façon automatique le choix des individus vers un accroissement de la mobilité¹. Dans la mesure où il est possible de rejoindre rapidement le CBD depuis la périphérie, il est très tentant de dissocier emploi et habitation. Ceux qui ont accès à la vitesse automobile vont aller résider en (lointaine) périphérie pour bénéficier d'un cadre de vie plus agréable et choisir un environnement social adapté à leur milieu. Thomas Schelling² a bien montré comment les ghettos se constituaient d'abord du fait du départ des populations les plus favorisées.

1. Dans les villes américaines, peu denses et largement équipées en voies routières, la vitesse moyenne de déplacement est supérieure à ce qui prévaut en Europe. Mais le résultat paradoxal de cette vitesse accrue est que les Américains parcourent des distances quotidiennes plus importantes et passent plus de temps chaque jour dans les transports motorisés. La vitesse, destinée à faire gagner du temps, pousse plutôt à consacrer plus de temps au transport pour profiter des possibilités accrues offertes par la vitesse.

2. Thomas Schelling, *La Tyrannie des petites décisions*, PUF, collection « Sociologie », 1980.

S'il est nécessaire de souligner la différence, manifeste, entre villes américaines et villes européennes, n'oublions pas pour autant que les mêmes facteurs sont à l'œuvre de part et d'autre de l'Atlantique. Les métropoles européennes ont aussi été touchées par l'étalement urbain. L'habitat pavillonnaire continue à se développer en périphérie et les effets d'éviction consécutifs à l'accroissement rapide des valeurs foncières en centre-ville pourraient ne pas empêcher une certaine américanisation des villes européennes, c'est-à-dire la sacralisation de la distance organisée, spatialement et socialement. Cette tendance prend toutefois une forme spécifique. Dans de nombreuses villes européennes, les centres-villes conservent et même développent leur caractère résidentiel. À tel point que l'accent mis sur la protection et le développement des centres-villes les transforme en véritables « parcs d'attractions urbains » qui se retrouvent confrontés à quelques menaces.

– La première d'entre elles serait de transformer le centre uniquement en zone touristique et commerciale. Ainsi, les rues piétonnes du centre de Lisbonne voient se multiplier les logements vides au-dessus des commerces. Le centre-ville n'est plus alors qu'un centre commercial bien desservi par les transports en commun, une place de marché, mais seulement cela.

– La seconde menace, symétrique de la précédente, se résume par le terme anglais de « *gentrification* ». Ayant attiré une population de résidents aisés et jaloux de leur tranquillité, le centre-ville, comme certaines zones pavillonnaires désertées par les enfants devenus grands, devient quasiment un musée où tous les mouvements sont bannis, ceux des voitures comme ceux liés à l'activité des commerces.

– Même si le centre-ville réussit à combiner harmonieusement les activités économiques et résidentielles, il va devenir tellement attractif que les prix de l'immobilier vont grimper. C'est alors que la ségrégation sociale se renforce. La plupart des villes françaises connaissent aujourd'hui un tel phénomène. Il devient de plus en plus difficile de

se loger en centre-ville pour les ménages disposant de revenus faibles ou moyens.

– Mais par là même surgit une autre difficulté, qualifiée par Jean Varlet d'«enclavement fonctionnel urbain». La présence d'un nombre d'emplois relativement élevé dans la ville-centre, et notamment au centre-ville, provoque chaque jour des mobilités pendulaires importantes, à tel point qu'en heure de pointe le temps d'accès en automobile au centre depuis la périphérie croît d'autant plus que les vitesses diminuent. Les habitants de l'aire métropolitaine grenobloise et lyonnaise connaissent bien ce problème. Chaque matin, il faut compter 30 à 60 minutes pour franchir ce nouvel «octroi temporel» que représente la congestion routière. Avec, en outre, un important coefficient d'incertitude. Un accident de la circulation ou une perturbation climatique peuvent engendrer des retards très importants pour les automobilistes.

Au bout du compte, nous nous retrouvons loin de la proximité organisée. En se mettant à distance du centre-ville, pour échapper partiellement à la rente foncière et/ou pour bénéficier d'un environnement social «apaisé», les habitants du périurbain sont concrètement mis à distance. Il s'agit plus souvent d'une distance temps que d'une pure distance kilométrique, mais elle n'en est pas moins douloureuse pour ceux qui la vivent. Les programmes d'activité sont soumis à de forts aléas et contraintes consécutifs à la congestion routière. Pour y échapper s'impose la nécessité de réorganiser son emploi du temps pour utiliser les voiries en dehors des périodes de pointe. À ce coût temporel s'est ajouté depuis le début des années 2000 la hausse du prix des carburants, facteur aggravant le coût de la distance. Si l'on ajoute à cela le fait que les zones périurbaines, de moindre densité, ne sont pas favorables au développement des transports en commun, alors même que s'y développent des zones d'emploi dotées d'horaires atypiques (entrepôts logistiques, ateliers fonctionnant en continu...), on comprend que la question de la distance spatio-temporelle devienne cruciale dans les grandes agglomérations. Elle se double d'interrogations sur la distance sociale, dont témoignent les débats sur la carte scolaire. Le fait de

devoir choisir une école liée à son lieu d'habitation révèle une certaine forme d'assignation à résidence, laquelle est encore plus nette dans les quartiers d'habitat social, désertés par les classes moyennes et où se retrouvent confinés des populations pour partie marginalisées, ne serait-ce que par leur moindre accès à l'automobile.

L'accessibilité comme substitut à la mixité ?

En rendant possible une «culture de la distance», spatiale et sociale, la ville automobile est donc confrontée à de multiples défis qui se résument dans la notion de durabilité. La question ne peut plus être traitée comme une simple question de transport. Ce n'est pas la programmation de nouvelles infrastructures, routières ou ferroviaires, ni la mise en place d'un péage, ni le raffinement des cartes d'abonnement aux transports en commun, ni la suppression de la carte scolaire qui vont à eux seuls régler le problème. La question clé est : comment éviter que la culture de la distance en vienne à remettre en cause le principe de l'urbanité ?

Pour cela, une première étape, déjà bien entamée dans les villes d'Europe, a consisté à limiter la vitesse automobile dans le centre-ville, revalorisant ainsi les aménités propres aux zones denses. Mais à l'échelle d'une agglomération où l'automobile conserve un rôle clé, il ne s'agit pas de revenir à l'idéal type de la ville pédestre. Si la ville doit, comme à l'époque de la marche à pied dominante, rester le lieu de la proximité organisée elle doit le faire en tenant compte de l'existence de nouveaux modes de transport, trois à quatre fois plus rapides et même beaucoup plus dès que l'on s'éloigne des centres-villes¹. De ce fait, il ne faut plus concevoir le fait urbain au singulier mais au pluriel. Ce qui va compter n'est pas seulement la présence d'un

1. La vitesse commerciale d'un tramway est inférieure à 20 km/h. Dans les centres-villes, les voitures se déplacent en journée à une moyenne qui ne dépasse pas 15 km/h. Mais en périphérie, cette valeur se rapproche de 60 km/h.

centre-ville attractif, mais l'accessibilité entre les différentes zones de l'aire métropolitaine. Étant donné que les villes se présentent de plus en plus comme une juxtaposition d'espaces aux vocations différentes, il est indispensable que le passage de l'un à l'autre soit commode, ce qui ne signifie pas rapide. À la différence de la ville morcelée où l'automobile éloigne les individus et les groupes sociaux à la mesure même de la vitesse moyenne qu'elle offre, la ville durable du XXI^e siècle doit organiser l'accessibilité pour conserver une certaine proximité spatio-temporelle et sociale.

À la suite des travaux de Hanson (1959) ou Kœnig (1974), les économistes et géographes ont pu développer des indicateurs d'accessibilité, pour un point quelconque de l'espace, par une certaine combinaison de la densité et de la vitesse.

La densité renvoie à la quantité relative d'opportunités (emplois, nombre d'habitants, de commerces, d'établissements scolaires...) que recèle une zone donnée, celle qui est accessible dans un temps de parcours considéré comme acceptable, par exemple une heure par jour aller et retour.

La vitesse est une composante clé du coût généralisé de déplacement, lequel associe le coût monétaire et la valeur du temps passé dans les transports. Plus cette valeur du temps progresse, et plus la vitesse occupe un poids important dans le coût généralisé. D'autant plus que l'amélioration de la vitesse augmente mécaniquement l'espace accessible et donc le nombre d'opportunités.

La formalisation rigoureuse de l'accessibilité explique pourquoi les politiques publiques ont été et sont encore aimantées par les gains potentiels de vitesse des nouvelles infrastructures de transport. Une autoroute, ou l'élargissement d'une route nationale, font faire à l'accessibilité un véritable bond. La zone accessible, et donc l'univers de choix, pour se loger ou pour chercher un emploi, s'étendent sensiblement dès que l'on se dote de modes de transport rapides. Mais comme

nous l'avons rappelé, cette tendance se heurte à deux difficultés. La première est qu'elle accroît les distances, sociales et spatiales, la seconde est qu'elle accentue tendanciellement les phénomènes de congestion, notamment pour l'accès aux zones denses. Il n'est donc pas surprenant que, dans ces zones denses, les politiques publiques aient connu une inflexion majeure. Sans négliger les enseignements de la notion d'accessibilité, tout s'est passé comme si les élus avaient cessé de tout miser sur la vitesse, pour se tourner, d'une part, vers la densité et, d'autre part, vers la fiabilité.

En développant des modes relativement lents comme le tramway, les nouvelles politiques de mobilité ont proposé aux habitants de reconsidérer leur propre vision de l'accessibilité. Plutôt que de se polariser sur la vitesse, et la distance qu'elle autorise, les habitants sont invités à réfléchir aux avantages de la densité et d'une certaine proximité. On se tourne donc vers une redensification des zones traversées par les nouvelles lignes de tramway. Symétriquement, la vitesse moyenne des automobiles en zone urbaine a été ralentie. Pour des raisons de sécurité routière et d'environnement, mais surtout pour mettre fin à la spirale qui fait qu'un investissement routier additionnel se traduit en peu de temps par un trafic supplémentaire qui ne résout pas l'enclavement fonctionnel urbain puisqu'il accentue la périurbanisation. Même si les habitants et les commerçants se sont montrés incrédules au départ, les expériences se sont multipliées en même temps que se répandaient les travaux de Marc Wiel expliquant pourquoi la vitesse est l'ennemie des zones urbaines denses.

Aujourd'hui, les mesures volontaires de réduction des vitesses automobiles sont limitées aux centres-villes. Si une réduction se manifeste dans les zones périurbaines, c'est par la simple progression des trafics sur des infrastructures qui se développent peu. La question demeure donc posée de l'articulation entre milieux urbains (denses) et périurbains (moins denses).

L'erreur serait ici de fustiger le mouvement même de périurbanisation. Comme nous l'avons vu,

celui-ci est plus ou moins inévitable. C'est la dynamique même de la rente foncière en centre-ville qui en est à l'origine. Et plus les politiques de centre-ville sont un succès (croissance du nombre d'habitants et du nombre d'emplois), plus se renforce le phénomène de polarisation de l'activité et de diffusion de l'habitat. Il ne faut donc pas se lancer dans une logique de contrainte forte sur les lieux de résidence, mais faire de la question de l'accessibilité, et de son évolution future, une connaissance commune.

– Si nous nous intéressons aux centres-villes, nous pouvons considérer que les politiques de mobilité sont désormais explicites et comprises par le plus grand nombre. Par différentes méthodes (péage, tarification dissuasive du stationnement des non-résidents, réduction des vitesses maximales...), la circulation automobile est stabilisée, voire réduite et la population est invitée à utiliser le réseau de transports en commun.

– Si nous nous penchons sur les déplacements de périphérie à périphérie, l'automobile reste le mode le plus adapté, pour la collectivité comme pour les individus. Même s'il est parfois possible de développer certains transports collectifs « à la demande », la massification nécessaire à un minimum de pertinence des transports en commun n'est pas au rendez-vous. Mais dire que l'automobile reste dominante ne doit pas cacher les évolutions majeures à l'œuvre sur le réseau routier. Même sur le réseau local, les limitations de vitesse se font et se feront encore sentir. Il est clair pour tous que les années à venir ne connaîtront pas de croissance des vitesses moyennes des déplacements en voiture particulière. Il va être nécessaire de le dire.

– Pour les axes reliant communes périphériques et ville-centre, en renouant avec les hypothèses de la conjecture de Mogridge¹, nous découvrons que

l'amélioration de l'accessibilité va de plus en plus passer par l'usage des modes de transport collectifs. Les restrictions à la vitesse automobile vont déborder du centre-ville pour se manifester également dans les relations entre centre et périphérie. À l'heure où d'année en année se développe la congestion routière aux portes des agglomérations, seuls des transports en commun en site propre² peuvent garantir aux usagers une certaine fiabilité du temps de parcours. Nous sommes donc dans la même logique d'accessibilité que celle qui prévalait au cours des années 1970, quand l'automobile semblait devoir accaparer la très grande majorité des déplacements. Mais aujourd'hui, sauf mise en place d'un péage très dissuasif, comme à Londres, les gains de temps (vitesse et fiabilité) ne peuvent être obtenus que dans le domaine des transports en commun.

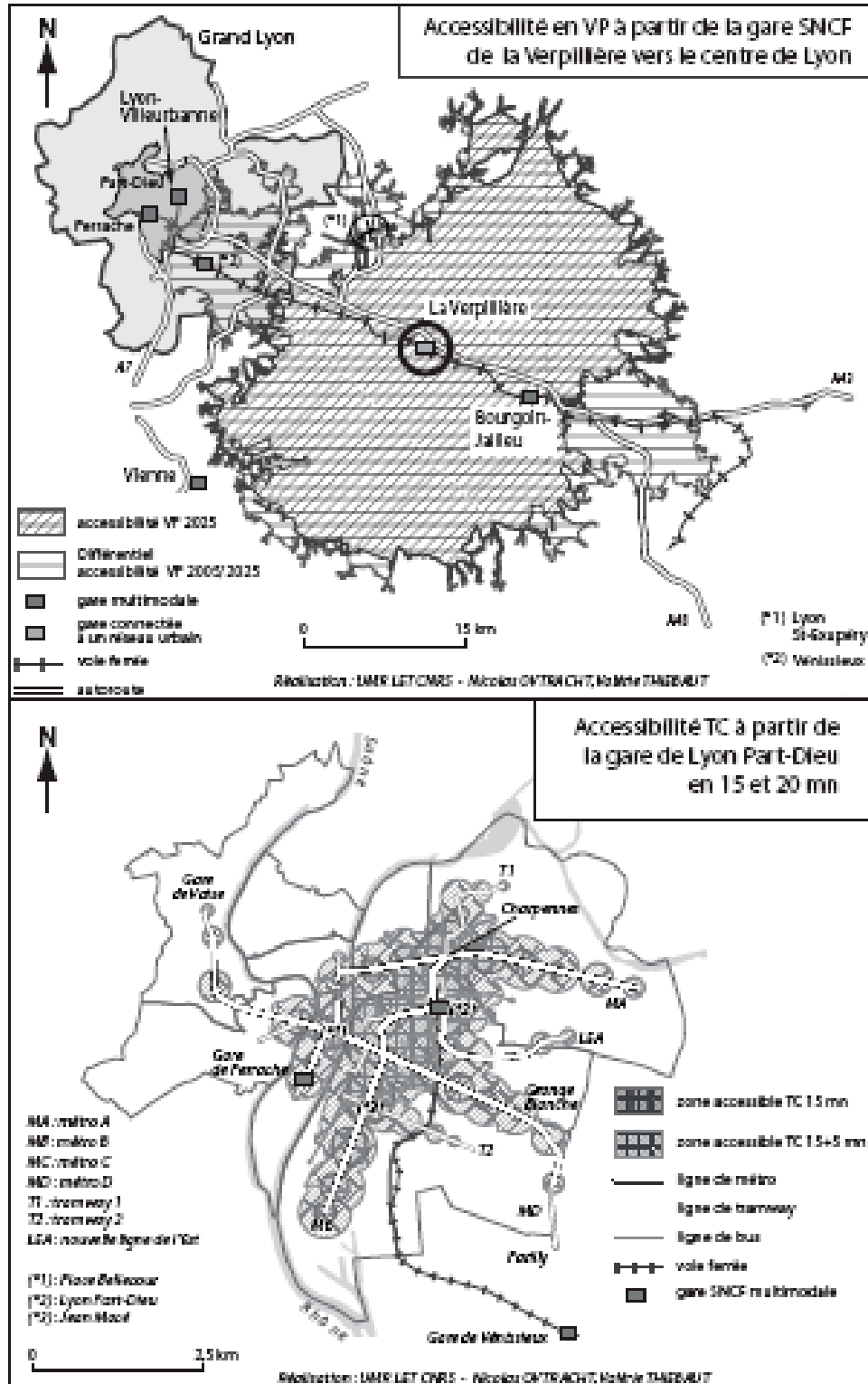
Les politiques urbaines et, singulièrement, les politiques de mobilité vont donc devoir sensibiliser la population à cette question de l'accessibilité. La définition rappelée plus haut, appliquée à un système d'information géographique dûment constitué, peut nous y aider grandement comme le suggèrent les cartes ci-dessous.

– La première montre la zone accessible en 45 minutes, en automobile et en heure de pointe, depuis une commune périphérique de l'agglomération lyonnaise : La Verpillière. Les hachures horizontales représentent la zone telle qu'elle est aujourd'hui. On remarque que la congestion ne permet pas d'accéder au centre de Lyon. Les hachures obliques révèlent ce que pourrait devenir cette accessibilité à l'horizon 2025 si les vitesses moyennes diminuent, phénomène très probable puisqu'il n'est pas prévu d'élargir les routes et autoroutes. En comparant ces zones,

1. L'Anglais Mogridge a expliqué dans les années 1970 pourquoi, en zone urbaine, tout investissement routier a tendance à dégrader tendanciellement les vitesses moyennes des automobiles, car l'offre d'infrastructure stimule la demande au-delà de ce que permettent les nouvelles capacités, tout en conduisant dans le même temps à une dégradation de l'offre en transports en commun.

2. Le site propre peut être de forme innovante et légère. Ainsi, la ville de Grenoble est maintenant desservie par des bus express qui utilisent les bandes d'arrêt d'urgence des autoroutes urbaines, offrant une vitesse moyenne très supérieure aux automobiles, fortement ralenties sur les voies de circulation normales.

Carte n° 2:



l'idée d'une peau de chagrin de l'accessibilité automobile s'impose.

– L'autre carte montre ce qu'est aujourd'hui, depuis la gare de la Part-Dieu, l'accessibilité en transport en commun. Sachant qu'il y a 20 minutes de train entre les gares de La Verpillière et de Lyon Part-Dieu, et en comptant un temps de rabattement sur la gare de 5 à 10 minutes, on voit qu'il est possible, en 45 minutes et en heure de pointe, de rejoindre le centre de Lyon depuis cette commune périphérique, et même de s'y déplacer en transport en commun. Dans la mesure où l'on se trouve dans une zone dense, il est possible d'améliorer très sensiblement l'accessibilité globale en améliorant un peu la vitesse du train. En gagnant 5 minutes sur le voyage en train, et en réinvestissant ce gain dans les déplacements (en transport en commun ou à pied) au sein de la ville-centre, les gains d'accessibilité sont manifestes.

Les politiques publiques doivent tenir compte de cet état de fait. Elles ne peuvent plus s'épuiser à maintenir l'accessibilité automobile sur des espaces toujours plus vastes. Elles doivent au contraire, en articulation avec les politiques déjà conduites dans les villes-centres des agglomérations pour développer les transports en commun, se soucier de favoriser l'amélioration de l'accessibilité en transport en commun pour les relations centre/périphérie. Cela maintiendra dans la ville-centre la présence concomitante d'emplois et de résidents, tout en évitant la coupure spatiale, temporelle et sociale avec une périphérie qui n'a de sens que par rapport au centre. Ainsi, au-delà des frontières administratives, de plus en plus formelles, la ville, au sens d'aire métropolitaine, conservera son unité fonctionnelle.

Cette question de l'accessibilité va devenir l'enjeu crucial des prochaines années et elle doit être explicitée dans les projets politiques urbains. Ces derniers insistent beaucoup aujourd'hui sur la mixité sociale comme l'a clairement énoncé, en France, la loi Solidarité et Renouvellement urbains (SRU, décembre 2000) en imposant un seuil minimal de logements sociaux. Mais cela

n'empêchera pas la persistance de zones socialement contrastées. Il est donc indispensable de garantir l'accessibilité, en limitant autant que possible les « *gated communities* ». Dans la mesure où la périurbanisation a conduit de plus en plus de personnes à être prisonnières de la mobilité automobile, et comme il est à la fois difficile et peu souhaitable de développer encore des infrastructures routières nouvelles, des schémas d'accessibilité à moyen terme doivent être diffusés précisant les lieux et les axes sur lesquels la mobilité sera plus difficile et ceux pour lesquels elle sera facilitée. Les décideurs publics comme les usagers potentiels doivent avoir une vision prospective de l'accessibilité, concept opératoire qui renvoie à une définition et à des outils de mesure précis.

Conclusion

Le fait de penser la ville en privilégiant certains types de mobilité au détriment d'autres va devenir de plus en plus central dans les projets urbains. Mais cela ne signifie pas qu'il faut se contenter d'une approche « transport ». Il ne suffit pas de ralentir les vitesses automobiles et de développer quelques lignes fortes de transport en commun, il faut aussi indiquer clairement aux habitants ce que seront à l'horizon de dix ou quinze ans les temps de parcours moyens dans l'agglomération. En associant cet effet d'annonce sur l'accessibilité à une politique foncière plus ambitieuse des collectivités locales, il sera possible de dessiner les contours d'une ville durable où la collectivité ne se contentera pas d'offrir aux habitants des moyens de déplacement, mais orientera les individus vers des choix économiques, sociaux et environnementaux plus respectueux du bien collectif qu'est la ville. Ces choix ne doivent pas être vus comme des contraintes sociales imposées par la « mobilité durable », ils sont d'abord une invitation à une approche personnalisée de la notion de durabilité, grâce à une meilleure gestion de cette ressource de plus en plus rare qu'est le temps.

Bibliographie

- Ausubel, J.H., Marchetti, C., Meyer, P.S., « Toward green mobility: the evolution of transport », *European Review*, 1998, vol. 6, n° 2, p. 137-156.
- Bonnafous, A., Puel, H., *Physionomies de la ville*, Paris, Les Éditions ouvrières, 1983, 165 p.
- Crécy, R., « Quelques réflexions sur l'accessibilité », *Les Cahiers scientifiques de la revue Transports*, 4^e trimestre, 1979.
- Crozet, Y., Marlot, G., « Péage urbain et ville durable : figures de la tarification et avatars de la raison économique », *Les Cahiers scientifiques du transport*, éditions de l'AFITL, 2001, n° 40, p. 79-113.
- Crozet, Y., Joly, I., « Budgets temps de transport : les sociétés tertiaires confrontées à la gestion paradoxale du "bien le plus rare" », *Les Cahiers scientifiques du transport*, éditions de l'AFITL, 2004, n° 45, p. 27-48.
- DRAST, Cinq Scénarios pour un débat, « Groupe de Batz », *Prospective de la mobilité urbaine*, Paris, METL-DRAST, 2002, 66 p.
- DRAST, « Les politiques de déplacement urbain en quête d'innovations, Genève, Naples, Munich, Stuttgart, Lyon », 2001 Plus, collection « Veille internationale », 2002, n° 58, 52 p.
- Héran, F., *Transports en milieu urbain : les effets externes négligés. Monétarisation des effets de coupure, des effets sur l'affectation des espaces publics et des effets sur les paysages*, Paris, La Documentation française, 2000, 118 p.
- Héran, F., « Le reflux des rues à sens unique », *Flux*, 2002, n° 48, p. 83-93.
- Huriot, J.-M., *La Ville ou la Proximité organisée*, Paris, Anthropos, 1998.
- Kaufmann, V., *Mobilité quotidienne et Dynamiques urbaines*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2000.
- Koenig, J.-C., 1974, « Théorie économique de l'accessibilité urbaine », *Revue économique*, vol. XXV, n° 2.
- Koenig, J.-C., « Indicators of urban accessibility: theory and application », *Transportation*, 1980, vol. 9, p. 145-172.
- Le Bras, H., *Le Peuplement de l'Europe*, Paris, La Documentation française, 1996, 206 p.
- Orfeuill, J.-P., *Évolution des mobilités locales et interface avec les stratégies de localisation*, Paris, PUCA, 1999.
- Orfeuill, J.-P., 2000, *L'Évolution de la mobilité quotidienne*, Arcueil, Les collections de l'INRETS, n° 37.
- Sansot, P., *Du bon usage de la lenteur*, Paris, Payot, 1998.
- Schelling, Th., *La Tyrannie des petites décisions*, Paris, PUF, collection « Sociologie », 1980.
- Talbot, J., « Les déplacements domicile-travail, de plus en plus d'actifs travaillent loin de chez eux », *INSEE Première*, n° 767, Paris, INSEE, 2001.
- Wiel, M., *La Transition urbaine ou le Passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Sprimont, Édition architecture et recherches/Mardaga, 1999, 149 p.
- Wiel, M., *Ville et Automobile*, Paris, Descartes & Cie, 2002, 140 p.
- Zahavi, Y., Ryan, J.M., « Stability of travel components over time », *Transportation Research Record*, 1980, n° 750, p. 19-26.

Résumé

Les aires métropolitaines sont marquées par trois faits majeurs : l'étalement urbain, des phénomènes de ségrégation sociale et le développement de la congestion routière. Ces trois éléments poussent à accentuer les distances, spatiales, temporelles et sociales. Pour éviter que ces évolutions remettent en cause l'unité fonctionnelle urbaine, les politiques de transport sont appelées à la rescousse. En améliorant l'accessibilité des territoires les plus marginalisés des agglomérations, peuvent-elles participer à l'objectif de mixité sociale rappelé dans la loi SRU (Solidarité et Renouvellement urbains) ?

Mots clés :

Accessibilité ; mixité ; transports ; agglomération ; ville durable.