

MÉTROPOLES ET MOBILITÉS (I)

Caractérisons la mobilité :

La mobilité implique :

- un déplacement physique effectif
- des techniques de transport
- l'accessibilité
- les idéologies et les technologies du mouvement en cours dans une société.

La mobilité rassemble donc :

- un ensemble de valeurs sociales ;
- une série de conditions géographiques ;
- un dispositif technologique et son arsenal de techniques et d'acteurs.

Chaque acteur (individu, groupe social) dispose, du fait de ses compétences et de son insertion spatiale, d'un **capital de mobilité**. Il structure et régule son propre "système de mobilité". La circulation des biens, des personnes, est à la source de processus d'échange, de diffusion (valeurs, idées, technologies). Toute création d'une nouvelle offre de transport transforme les mobilités. Comment ?

-Par des **effets de détournement** : le chemin de fer détourna à son profit une part du trafic fluvial, le trafic routier une part du ferroviaire, le TGV une part de l'avion, etc.

-En générant un trafic induit révélant des **déplacements latents** qui ne pouvaient se faire (temps ou durée excessifs). Grâce aux innovations techniques, il devient possible de faire des déplacements qui n'étaient pas envisageables auparavant.

Mobilités et hiérarchisation des territoires :

L'**aménagement des territoires** doit prendre en compte ces données en distinguant la **mobilité choisie** par les individus et les entreprises (exercice de la liberté) et la **mobilité subie** (du fait de l'organisation de l'espace et des activités).

Les **structures territoriales qui se développent aujourd'hui sont celles qui croisent pouvoir et accessibilité**. Les grandes villes profitent de l'essor de la rapidité différenciée pour s'imposer. Grâce à leurs **plates-formes** multimodales, elles offrent aux fonctions stratégiques une **accessibilité généralisée** aux autres villes importantes et s'imposent comme des carrefours planétaires. Les autres territoires ne parviennent pas à relever le défi. Stade avancé du processus d'urbanisation, **la métropolisation** repose sur la proximité de liens multimodaux de communication, sur la participation à des **réseaux** internationaux.

Les métropoles sont des villes en **métropolisation**. **La métropolisation est un processus qui transforme les villes**. La métropole est l'état dans lequel se trouve la ville à un moment-donné de ce processus. La ville n'est pas un produit fini, elle est en perpétuel mouvement. Caractéristiques de la métropolisation : « la prévalence des flux »¹, « la fragmentation spatiale² ». Les métropoles, « ce sont avant tout des lieux stratégiques de production, de diffusion et de captage de l'information³.»

On peut parler de *métropolisation universelle* car il n'y a plus de lieu du monde qui échappe à l'influence et à l'autorité de ces métropoles. Elles construisent une armature mondiale, une sorte de tissu de centralités combinant logiques hiérarchique (il s'établit un ordre entre elles) et résiliaire (une logique résiliaire car les échanges forment un réseau).

Aujourd'hui, mise en concurrence des villes car :

- les évolutions économiques ont imposé le libre-échange économique comme modèle.
- l'espace Schengen a favorisé la libre-circulation des Hommes entre les Etats membres.
- les progrès techniques en matière de transport ont permis d'abaisser les coûts des trajets longue-distance.
- la diminution du temps passé au travail a participé à générer une augmentation des temps de loisir.

Concurrence pour attirer les capitaux, les cadres, les touristes et les consommateurs. En France, émerge l'idée de **compétitivité des territoires**, au début des années 2000. Ce sont les flux qui circulent entre les métropoles qui posent la question de la limite de l'espace métropolitain. Les villes moyennes ont été disqualifiées dans l'aménagement du territoire : -difficulté à résister aux mutations économiques qui ont ébranlées leurs bases industrielles.

-elles sont mal préparées à la mise en concurrence des villes.

Les villes moyennes = les exclues de cette concurrence.

Exemple : Lyon. Ses atouts :

- au carrefour des échanges Nord-Sud et Est-Ouest.
- accessibilité (elle est reliée aux grandes villes européennes).
- 10 pôles de compétitivité dont 3 à vocation mondiale (synergie entre la Recherche-Développement, les pôles universitaires et les structures productives).
- Lyon s'appuie sur d'autres villes : St-Etienne, Grenoble.

Cette métropolisation s'accompagne d'une recomposition du territoire : accroissement du phénomène de segmentation sociale et spatiale. A Lyon, déplacement des ouvriers des quartiers centraux vers les quartiers CUCS (Contrats Urbains de Cohésion Sociale) et les banlieues pavillonnaires.

¹ Odile Mongin, *Quelle reconfiguration territoriale ? Quelle reconfiguration démocratique ?* Revue Esprit 2008

² Eclatement d'une unité urbaine en plusieurs sous-unités qui sont isolées les unes des autres. Cette fragmentation spatiale découle de processus sociaux d'« Entre soi », d'exclusion et de désolidarisation.

³ Guy Di Méo, *La métropolisation, une clé de lecture de l'organisation contemporaine des espaces géographiques*, L'Information géographique.

Enjeux dans les métropoles, politiques publiques :

Il y a tension entre la liberté des déplacements et les contraintes urbaines de localisation. Les grandes villes et les métropoles ont des problèmes de **mobilité** spécifiques. Le **transport en site propre (TSP)** exige des infrastructures spécifiques (métro, tramway par exemple). Problèmes :

- les engorgements, les saturations, sources de déséconomies d'échelle et de dégradations environnementales
- les conflits d'usage générés par la densité des populations et des activités
- les conséquences de la **péri-urbanité**, de la polycentralité, les besoins spécifiques des **navetteurs**.

Les collectivités territoriales, ont un rôle essentiel dans la définition des politiques d'aménagement des transports urbains. Institué par la **Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI)**, décembre 1982) et rendu obligatoire par la **Loi sur l'air** de 1996 dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, le **Plan de déplacement urbain (PDU)** a été redéfini par le titre III de la **Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU)**, décembre 2000). Les objectifs du PDU doivent figurer dans le **Plan local d'urbanisme (PLU)**. Il doit être en adéquation totale avec le **Schéma de cohérence territoriale (SCOT)**.

Le PDU est un outil de planification et de coordination. Il définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, afin d'assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, la protection de l'environnement et la santé d'autre part. Dans le cadre des PDU, les entreprises (privées ou publiques), et les administrations sont encouragées à adopter des **Plans de déplacement d'entreprise (PDE) et des Plans de mobilité** (pratiques courantes depuis longtemps en Europe du Nord). Dans certains cas les entreprises de transport privées sont très autonomes et jouent directement un rôle essentiel avec une régulation publique plus limitée (ex : Tokyo).

L'Acte III de la décentralisation cherche à accompagner la métropolisation sur le plan du droit (2013). Trois volets :

- un projet de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPAM)
- un projet de mobilisation des régions pour la croissance et l'emploi et de promotion de l'égalité des territoires
- un projet de développement des solidarités territoriales et de la démocratie locale.

Le MAPAM prévoit le transfert des compétences du département vers la métropole (Métropole Lille, Métropole Lyon). Clause de compétence générale : la métropole règle par délibération toutes les affaires d'intérêt métropolitain. Elle a le statut de collectivité territoriale et se dote d'un Conseil de la Métropole.

Une nouvelle géographie prioritaire (réforme 2013) en 4 axes :

- co-construction de la politique de la ville avec les habitants (instauration de conseils de quartiers et intégration d'un collège de représentants des habitants et des associations de proximité des quartiers au comité national des villes).
- révision de la géographie prioritaire qui va se concentrer sur les quartiers les plus en difficultés en mettant en place un indicateur unique : le revenu des habitants.
- mise en place d'un contrat de ville unique et global.
- mise en œuvre d'un nouveau programme de renouvellement urbain, piloté par l'ANRU (Agence nationale de la rénovation urbaine).