

## Confronter les Petits Moyens aux Grands problèmes urbains

*Quel rôle jouent les transports dans la croissance des très grandes agglomérations ? La baisse du taux de mobilité, tendance révélée par les mégapoles : sortie des sociétés fordistes ? Sans réponse univoque, confrontation de cas par analyse des processus.*

|   |   |
|---|---|
| D'abord, la mégapole .....                  | 1 |
| Ensuite, la mobilité .....                  | 4 |
| Regarder en confrontant la (dé)mesure ..... | 9 |



Prenant la lorgnette par l'autre bout, on pouvait imaginer s'en servir comme d'un téléobjectif et réduire le champ de vision à ce qu'il est techniquement possible d'étudier, avec des moyens humains limités<sup>1</sup>. Les flux des déplacements dans chaque ville, malheureusement non stockables, sont suffisamment difficiles à réguler pour que l'on continue à peaufiner algorithmes et interprétations, dans l'espoir de contribuer à adapter les systèmes aux besoins de l'homme et de son environnement naturel. Et dès qu'on sort du cheminement particulier que tout citoyen

est censé réaliser avec plus ou moins de régularité aux motifs les plus divers depuis son domicile temporairement fixe avec des ressources tirées d'un travail de plus en plus flexible, on voit se multiplier à l'infini les lignes de désir. C'est le casse-tête chinois des ingénieurs se penchant sur la demande de transport. Que dire si, outre les différences démographiques et sociales, avec la taille des villes, on voit varier aussi les choix modaux ? Enfin, il peut paraître évident –ou osé si l'on postule plutôt l'universalité des comportements humains– de supposer que ces déplacements répondent aussi à des variables culturelles. Alors, le *zoom* semble judicieux pour les isoler et en contrôler l'influence sur les systèmes, voire sur l'environnement.

### D'abord, la mégapole

Le corpus des connaissances qui composent la socioéconomie des transports regorge de monographies, au point qu'il serait vain de prétendre l'améliorer par simple addition. Pléthorique, la somme frise l'obsolescence. Rares sont pourtant les études qui éclairent de façon convaincante les questions qu'on est en droit de leur poser –au delà du besoin de l'administrateur local ou de la pêche aux *best practices*, difficilement reproductibles précisément quand on ne sort pas du cadre monographique. Dans les très grandes agglomérations, on trouve plutôt du *worst*, en transport comme en environnement, en encombrement ou en entassement, en densité comme en étalement, en conditions de vie

<sup>1</sup> Henry, E, avec J-P. Coindet, J-P. Hubert, F. Kühn et F. Papon (2004) *Perspectives métropolitaines globales*, Motion de recherche, Inrets (non publié).

ou de survie et maintenant, à en croire des études qui prennent le contre-pied de ce que l'on prend généralement pour les mobiles premiers poussant les gens à s'agglutiner autour des clochers de la modernité, en richesse ou opportunités relatives de travailler décentement<sup>2</sup>. Ce serait le tribut payé au cosmopolitisme, le revers de la médaille globale. On est alors obligé de lever les yeux de la lorgnette pour tenter de comprendre la dynamique des comportements, des clients, des ménages ou des villes...

Les singularités observées ici et là, projetées en perspective, suscitent plus d'effroi que d'admiration, voire le dénigrement quand les médias et la presse de pignon ou d'opinion décrivent, décrivent et décryptent les sensations des voyageurs et autres grands reporters aux paroles parfois plus ésotériques que le discours scientifique. Ces termes sont cités avec embarras par les dictionnaires érudits, ou repris hors de toute connotation organiciste, hygiéniste ou occidentaliste, tel que l'épouvantable 'monstruopole' évoquée par Rochefort<sup>3</sup> (plus métaphorique que tératopole<sup>4</sup>), véritable « barbarie urbaine »<sup>5</sup>. Aux yeux du paysan, du poète, du petit prince ou de l'homme des cavernes, toute ville n'est-elle pas monstrueusement grande ? Et les migrants intérieurs seraient-ils assez abrutis pour s'entasser sans broncher, par dizaines de millions, dans des enclaves colossales, sans limites fixes et dont l'administration échapperait aux compétences de ceux qui les y attirent, au détriment des uns et des autres – ainsi que de la nature ?

Se penchant sur son passé, la ville gigantesque ne semble plus capable d'imaginer son futur, à la différence d'Athènes – ce berceau de la Polis ordonnancée par Périclès, siège de la Charte pour une ville moderniste : durant les vingt-cinq derniers siècles, l'Occident a pourtant su tirer des plans sur sa comète urbaine ! Les élus qui ont déjà bien du mal à gérer au présent un urbanisme, des infrastructures et des services en déficit chronique<sup>6</sup>, affrontent obsessionnellement des défis apocalyptiques, à en croire les projections arithmétiques les plus élémentaires – dont la fonction alarmiste est, certes, d'éviter qu'elles se produisent. On doit alors regarder ailleurs, tenter de comprendre comment Gulliver est parvenu à se remettre en marche en rompant les milliers d'amarres avec lesquelles les Lilliputiens l'avaient immobilisé durant son sommeil, réparateur d'un voyage tourmenté.

<sup>2</sup> Selon le dernier essai de Laurent Davezies (2008) *La république et ses territoires. La circulation invisible des richesses*, Paris, Seuil, col. La république des idées, 110 p. Aussi : « L'Île-de-France est l'espace français qui contribue le plus, en termes de croissance mais aussi de gain de productivité, à l'économie mondiale et à son ajustement à la mondialisation. C'est aussi là que l'effet de ciseau PIB-revenu est le plus fort, du fait d'une véritable évaporation du revenu primaire qu'y génère la production. On n'est pas là dans le registre de l'anecdote mais plutôt dans celui de la quadruple peine. (...) On observe en effet en France une désaffection générale vis-à-vis de la capitale. Moteur de la croissance nationale, première 'pompe à redistribuer les revenus' vers les autres territoires, [elle] reste pourtant, aux yeux des acteurs publics, toutes tendances confondues, une sorte de système parasite et pantagruélique jouant au détriment de la province. *Paris et le désert français* [Gravier, J-F., 1947] semble rester le livre de chevet de beaucoup de dirigeants de ce pays qui entendent, par des politiques d'aménagement du territoire, opérer un 'rééquilibrage' en sa défaveur... La région parisienne ne fait pleurer personne. (...) En bref, il y a de moins en moins de gens qui ont intérêt à vivre et travailler dans la grande métropole, qui concentre désormais tendanciellement, d'une part, les cadres 'bobos' qui en sont professionnellement captifs – certains métiers ne s'exercent qu'à Paris – et les exclus qui y sont 'scotchés' par la pauvreté. » p. 80-83.

<sup>3</sup> « Les métropoles de la mondialisation seraient-elles les monstres urbains de demain ? » s'interrogeait, non sans provocation et avec autant de respect que d'empathie, Michel Rochefort en 2001 dans *La menace de « monstruopole »* <http://aitec.reseau-ipam.org/spip.php?article14>.

<sup>4</sup> C'est pourtant le plus avisé des critiques d'art du *Monde* qui propose une association terminologique provocatrice comme il savait en faire, en écrivant que : « la critique des grandes concentrations urbaines (mégapoles, nécropoles, tératopoles) est devenue à la fois évidence et lieu commun ». André Fermigier, in *Le nouvel Observateur*, 18-24/09/72, p. 12.

<sup>5</sup> Selon le premier des ministres à la Ville, Roland Castro, prévoyant que « la ville devenue mégapole, porte en elle, de par son extrême concentration, de graves menaces de guerre civile en raison des ghettos ».

<sup>6</sup> Gardant des traits communs et des déterminations avec celle des villes du Nord, dans les villes du capitalisme dépendant la crise des services urbains est endémique, selon Samuel Jaramillo, Professeur d'économie à l'Université des Andes de Bogotá.

Pour comprendre chacune de ces villes-monde, il devient évidemment nécessaire d'en référer à l'économie-monde ; et vice versa, comme l'enseignait Braudel, à l'Université à São Paulo puis à l'École à Paris, qui parlait aussi de la

« monstrueuse poussée [des villes] qui leur donne plus d'appétit que l'ogre de la fable. Hier, de façon ininterrompue, en raison de leur déficit permanent en vies humaines »<sup>7</sup>.

Inversement, cette monstruosité que nous dépeignent des néo-malthusiens, à l'occasion secondés par des organismes internationaux, serait maintenant devenue pléthorique en bouches que la ville ne sait plus nourrir, en bras que le capital ne sait plus occuper et en familles qui ne trouvent pas de toit autre que ceux de soi-disant « bidonvilles », peuplés de ceux qui arpentent dès le plus jeune âge « les trottoirs de Manille, de Paris ou d'Alger »<sup>8</sup>.

La généralisation de fausses abstractions faites d'impressions et de métaphores questionne l'utilité de rester dans le registre de la mégalopsie, qui ne risque pas de contribuer à une vision objective des réalités et encore moins des processus qui les engendrent et les portent.

Mégapole : notre réflexion est chapeauté par un terme dont le choix n'est pas anodin. Ce n'est pas ici notre intention, ni le lieu, de le justifier pleinement, parmi un concert de désignations qui, d'une langue à l'autre, vire à la cacophonie. Sachant respect garder envers la linguistique, l'épistémologie autant que l'histoire de chacune des sciences et techniques convoquées dans le débat où nous nous introduisons, on ne saurait trancher sur un ton péremptoire. Force est aussi d'admettre que l'appréhension des réalités par le sens commun ou par les médias peut contenir sa part de vérité. Mais plutôt qu'à un traité ou à un discours académique, l'état actuel des débats invite à remodeler une notion adéquate à partir du résultat convergent d'approches parallèles de questions communes et pertinentes. Sans perdre en rigueur théorique, on peut alors espérer apporter une pierre à la connaissance globale et entrevoir des perspectives pour les phénomènes examinés. Avec cette précaution, nous osons emprunter le terme de mégapole, qui peut paraître *stricto sensu* pour le moins un barbarisme, et ce dans beaucoup de langues.

Mégalopole est, hélas, le terme le plus usité, y compris pour un récent « Dossiers et documents » spécial du journal *Le Monde*. Dans la littérature qui traite de ces villes géantes, prolongeant le sens commun, le dénigrement tend à l'emporter sur l'admiration et la stigmatisation ne tarde pas, hier à propos des plébéiens, aujourd'hui des « bidonvilles » censés constituer l'essentiel de ces « mégalopoles émergentes ». Dans une anthologie des stigmatisations de la mégapole, cette citation pleine de trop bonne foi figurerait en bonne place :

« Les observateurs de ce phénomène parlent de "sururbanisation" comme pour en indiquer le caractère démesuré et démoniaque. Certains, comme le groupe de la revue *The Ecologist*, parlent d'urbanisation sauvage, dont le coût est lourd, non seulement en argent mais aussi en bien-être. Ils constatent avec désarroi que la mégapole augmente sans cesse ses taux de criminalité, d'alcoolisme, de maladies mentales, de suicides. Ils constatent chez l'homme urbain une résistance vitale affaiblie, ce que Friedmann appelle "le déclin des instincts". Tout cela, lié à une incroyable détérioration du "milieu naturel". L'entassement des masses humaines en espace restreint conduit de plus, de l'avis de Lorenz, à la disparition de tout sentiment fraternel. Dans la grande ville, il n'y a plus de prochain, et l'un des principes essentiels de la vie urbaine est "*not to get involved*". A cela, s'ajoute une

<sup>7</sup> Braudel, Fernand (1986), *Les hommes et les choses. L'identité de la France* T 2, Paris, Arthaud (France loisirs), p. 201.

<sup>8</sup> Leforestier, Maxime, *Nés quelque part*, 1987. Voir le rebond de Jacques Lévy, *Des trottoirs à Manille*. [www.espacestemp.net/document2111.html](http://www.espacestemp.net/document2111.html)

accentuation des comportements agressifs. On songe à l'entassement des rats de *Ratopolis*. Trop nombreux dans un espace trop restreint, ils donnent tous les signes du déclin des instincts, de la délinquance, de l'agressivité démesurée, de la perte du "sentiment fraternel". Selon Philippe St-Marc, la concentration urbaine excessive à laquelle nous assistons constitue la plus aberrante répartition des hommes sur le territoire. Cet encombrement massif des populations dégrade de façon évidente le milieu de vie (naturel). De plus, l'une des fonctions civilisatrices de la ville, l'échange intellectuel, commercial et politique, est en train d'être étouffée par l'hypertrophie urbaine avec son développement excessif des fonctions de production et d'administration. La mégapole, le milieu technique, avec son nivellement de la sensibilité et son déracinement, ne permet plus l'appartenance profonde ni la reconnaissance des personnes, c'est-à-dire la véritable vie communautaire. Lieu du déclin des instincts, c'est aussi celui du "monde désenchanté" dont parlait Max Weber. Là, la fraternité, la simplicité de vie, la rêverie créatrice, la contemplation, le recueillement ont presque disparu. Ce haut lieu de la "culture automobile" (Friedmann) et de "la foule solitaire" (Riesmann) apparaît de plus en plus comme une erreur d'aiguillage du progrès technologique. Le dogme de l'urbanisation rejoint la folie de Babel. La démesure et l'idolâtrie se paient très cher en déception, en désenchantement et parfois même en déshumanisation. »<sup>9</sup>

Le prêt-à-porter dont on revêt ces exotiques capitales pléthoriques –dont on ne manque pas d'écarter le nom– cède à la haute couture qui habille ces villes dont le nom propre est devenu commun, quand le gigantesque devient grandeur (et décadence ?).

### Ensuite, la mobilité

« Propension d'une personne à se déplacer »<sup>10</sup>, sous contrainte ou en liberté, la mobilité caractérise bien d'autres activités que les voyages effectués régulièrement au sein d'une ville ou agglomération.

Mobilité contrainte :

« Le facteur prépondérant, pour la plupart des déplacements (jusqu'à 1 000 km voire plus), est la *disponibilité d'un véhicule automobile* (souligné par l'auteur). Cette contrainte est la plus sévère. (...) Ce rappel très simple de la très grande inégalité par rapport à l'automobile est essentiel : en effet, [c'est] presque toujours le moyen de transport le plus rapide (...), le plus confortable ou (...) jugé comme tel par la majorité (...) [préféré] malgré son prix de revient élevé (encore que sous-estimé par la plupart des usagers) et ses inconvénients pour la collectivité (coût des infrastructures, forte consommation d'espace, dépense énergétique importante, bruit et pollution, sécurité imparfaite. ...) Il y a donc une véritable ségrégation sociale selon la disponibilité (ou non) de l'automobile. (...) Cette population dépendante (qui, le plus souvent, ne peut utiliser le véhicule familial, comme conducteur ou comme passager, qu'en fin de journée, en fin de semaine ou pendant les vacances du conducteur habituel) (...) [rejoint] les 'captifs' des transports en commun. »<sup>11</sup>

A Blaise Pascal qui avait « découvert que tout le malheur des hommes vient d'une seule chose, qui est de ne savoir pas demeurer en repos, dans une chambre » (in *Pensées* 139, 1670), le dernier chantre de 'l'explosion des mobilités' répond sans ambages par cette vision « libératrice » –émancipatrice comme le travail selon Marx ?– de la mobilité :

<sup>9</sup> Proulx, Jean, « De l'homo faber à l'homo sapiens », *Critère*, n° 11, décembre 1974.

<sup>10</sup> Définition retenue par Françoise Choay et Pierre Merlin et al. (1988) dans le *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, 744 p.

<sup>11</sup> Pierre Merlin (1991) *Géographie, économie et planification des transports*. Paris, PUF, col. Fondamental, p. 94-95.

« une culture de la mobilité née dans les temps libres a fini par submerger la vieille opposition entre les sédentaires, les nomades et les migrants largement structurés par les relations de travail, ou au travail. [Cette culture] nous a permis de nous approprier le temps, ce temps qui est aujourd'hui 'à nous', celui-là même qui fut à Dieu si longtemps, et si souvent encore ailleurs, puis qui fut dévolu au travail par la Révolution française et la révolution industrielle. Mais si nous nous sommes appropriés *notre* temps (souligné par l'auteur), chacun de ses usages doit alors rebâtir sa légitimité à l'occuper –y compris le professeur dans sa classe, l' élu dans sa commune ou le travail dans nos vies. »<sup>12</sup>

Avant même d'y renvoyer –selon un sens qui n'est encore répertorié par aucun dictionnaire courant de la langue française– le « caractère de ce qui n'est pas fixe » s'applique à diverses échelles spatiales et temporelles. Dans le corpus des sciences humaines, ce mot est d'abord complété par un adjectif qui lui donne un sens majeur parmi les fondamentaux : ce pourquoi la 'mobilité sociale'<sup>13</sup> est enregistrée dans les dictionnaires complets.

D'un glossaire spécialisé à l'autre, par 'mobilité urbaine'<sup>14</sup> certains se réfèrent aux 'navetteurs'<sup>15</sup> ou à leurs 'migrations pendulaires'<sup>16</sup> –si tant est qu'elles le restent ; d'autres pensent aux déménagements et aux 'mobilités résidentielles'<sup>17</sup> –tant que les marchés fonciers le permettent ; d'autres voient encore arriver les 'migrants'<sup>18</sup> de l'intérieur qui font les grandes agglomérations –ou ceux qui maintenant les fuient. Qui ne parle de la 'flexibilité professionnelle' rythmant l'accès aux marchés du travail –d'un bassin d'emploi à l'autre ? Et par quel appareil, si ce n'est un 'téléphone mobile'<sup>19</sup> –répandu à trois milliards d'exemplaires sur la planète ; y compris dans le '*mobile home*' –patenté par le Robert– du *Free World* clandestin filmé au cœur de Londres par Ken Loach ?

Mobilité quotidienne<sup>20</sup>, mobilité urbaine, mobilité sociale, mobilité professionnelle, etc. : même adoubee de tels adjectifs, la notion n'en devient guère plus précise ni, surtout, consensuelle –sulfureuse et onéreuse, ce n'est pas d'hier qu'on tente d'étouffer toute polémique ou voix discordante à son sujet. Loin d'opposer les significations partielles de chacune de ces disciplines, on peut admettre au contraire qu'elles convergent vers la définition d'un objet d'analyse, qui semble effectivement s'affirmer comme un paradigme

<sup>12</sup> Jean Viard (2006) *Eloge de la mobilité. Essai sur le capital temps libre et la valeur travail*. La tour d'Aigues, L'aube, Essai, col. Monde en cours, p. 16.

<sup>13</sup> Concept introduit en sociologie par Pitrim Sorokim à partir de *Social Mobility* (1927), Minnesota University Press ; repris ensuite par S. Bendix et S. Lipset, il a fait le fort d'un courant culturaliste de l'*American Self Made Man*. Recension critique dans D. Merlié et J. Prévot (1991) *La mobilité sociale*. Paris, La Découverte.

<sup>14</sup> Terme générique qui renvoie à toutes les mobilités à différentes échelles spatiales et temporelles dans le cadre du système urbain.

<sup>15</sup> Belgicisme désignant les usagers des transports en commun aussi régulièrement que court la navette du tisserand, qui renvoie aussi à 'banlieusard' et traduit au mieux l'anglais *commuter*.

<sup>16</sup> Fruit de la division spatiale des activités, les déplacements quotidiens des salariés de leur domicile à leur lieu de travail et inversement se font selon des plages horaires et à un rythme qui semble *pendulaire*. Quotidienne cette migration de force de travail ne se confond pas avec la saisonnière.

<sup>17</sup> Outre les travaux incontournables de John Turner, cf. Bonvalet, Catherine et Jacques Brun (2002) « État des lieux des recherches sur la mobilité résidentielle en France », in Lévy, J.-P. et F. Dureau (dir.), *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*. Paris, L'Harmattan, p. 15-64 ; Eva Lelièvre et C. Lévy-Vroelant (dir.) (1990) *La ville en mouvement : habitat et habitants*. Paris, L'Harmattan.

<sup>18</sup> Voir la riche discussion sur l'urbanisation latino-américaine dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle et les intenses débats sur les facteurs d'attraction et de répulsion des villes et des campagnes, liés à la formidable mobilité sociale qui a marqué la modernisation de ces sociétés.

<sup>19</sup> Voir les actes du colloque « Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités » sponsorisé par Bouygues, publiés par Fing-RATP : Kaplan, Daniel et Hubert Lafont (ss dir. de) (2004) *Mobilités.net*. Paris, LGDJ, col. Questions numériques, 380 p.

<sup>20</sup> Haumont, Antoine (2000) « Mobilité quotidienne dans la société salariale », in Bonnet M. et Desjeux D. (éds.), *Les Territoires de la mobilité*, Paris, PUF, p. 141-154.

des évolutions de société. L'avantage de réunir sous la définition d'un même objet différentes acceptions et pratiques disciplinaires, plusieurs méthodes quantitatives ou qualitatives, diverses mesures disparates, synchroniques et diachroniques, certaines observations divergentes, tendancielle ou prospectives, quelques intuitions ponctuelles généralisées avec plus ou moins de hardiesse, voire des théories et concepts opposés – somme toute le propre d'un paradigme – est justement de les confronter et de faire éclater les frontières des champs clos, des lois admises, des évidences indubitables, dans l'espoir de libérer de nouvelles énergies. Mais pour l'heure, le domaine apparaît très confus.

Polysémique, la notion savante de mobilité s'étend au sens commun. Elle n'est pourtant pas nouvelle, aux fondements de la socioéconomie des transports ; concept majeur de la sociologie<sup>21</sup>, elle fournit encore de multiples références en politologie. Parmi tant d'autres, ces deux registres d'entendement d'une même notion gardent pourtant une distance qui se creuse, au détriment d'une compréhension des mécanismes sociaux et de toute prospective technique. Entre les « trajets » des transporteurs et « l'ascenseur » des sociologues, on inventorie encore quantité de manifestations sectorielles de la mobilité des personnes, résidentielle pour les urbanistes, migratoire en démographie, professionnelle sur les marchés de l'emploi, pour ne pas parler de la « culture des mobiles » selon des canaux de mobilité dite 'virtuelle'...

Ainsi déclinée à l'extrême, cette notion s'étirole et il est devenu urgent d'en reconstruire le champ. Car la question de la mobilité se pose au cœur de l'évolution de nos sociétés et de leurs techniques. Ceci apparaît avec d'autant plus d'évidence lorsque l'individualisation des comportements semble partout l'emporter sur la socialisation des pratiques. Au sociologue en mal d'acteurs répond alors la figure de l'ingénieur en peine de flux : faute de réguler les uns et les autres, seul un politologue implore la « gouvernance », quand des économistes ont tôt fait de réduire la mobilité à la flexibilité. Les échelles spatio-temporelles se distendent, les cadres des « métiers » ou des « programmes d'activités » éclatent et les repères socioculturels identitaires sont menacés par la globalisation et le communautarisme. Dans la fresque générale des phénomènes et mécanismes d'inclusion et d'exclusion qui se dessine au sortir de la société industrielle, il ressort pourtant la « question du sujet », que Touraine pose en des termes essentiels :

« Le sujet est le mouvement par lequel nous cherchons notre chemin vers nous-même à travers le désordre et la confusion des situations sociales, des idéologies et des discours »<sup>22</sup>.

On doit alors empiriquement repartir de l'idée simple selon laquelle la mobilité est une conduite ; au-delà des contraintes dans lesquelles elle s'exerce, elle correspond à une aspiration du sujet désirant des psychanalystes, qui met en œuvre ses énergies non seulement pour brûler ou gaspiller de l'énergie, mais pour être –et pourquoi pas en essence– mobile. Certes, les nouvelles technologies, la rupture des cadres normatifs, les évolutions institutionnelles et les changements culturels ont libéré des potentiels méconnus de mobilité. Mais il n'en est pas moins vrai que les contraintes sur la mobilité, dans les transports ou sur les marchés du logement, du travail, voire de la culture, ont rarement pesé aussi lourdement –plus que dans le braudélien capitalisme naissant. Définitivement, la sédentarité n'est plus de mise, mais jamais autant de sujets auront été reclus dans certain immobilisme, parfois choisi mais souvent subi en raison inverse de l'accessibilité.

<sup>21</sup> Dernier paru d'une longue série depuis Sorokin en passant par toute l'école française de la Sociologie du travail d'après-guerre, citons Urry, John (2005) *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie*. Paris, Armand Colin, 251 p.

<sup>22</sup> Touraine, Alain (2007) *Penser autrement*. Paris, Fayard, p. 209.

Le paradigme est aussi porteur si ce n'est d'idéologies, pour le moins de visions d'avenir, forcément empreintes des phénomènes de conjoncture ou de société qui se révéleront historiques –que ce soit le progrès, ciment de la société industrielle, le fordisme triomphant qui a inspiré toute la socioéconomie des transports, le fascisme montant sous les yeux de Freud écrivant *Das Unbehagen in der Kultur*<sup>23</sup>, ou l'inénarrable suite d'ébranlements des cadres sociaux et des référentiels depuis la fin de la seconde guerre mondiale, de la domination coloniale et du bloc soviétique. Derrière le paradigme de la mobilité, dans tous ses domaines de signification pour les sciences humaines, les tendances permettent d'entrevoir la confrontation d'une vision généreuse à une interprétation moins optimiste. Pour anticiper le débat de manière simpliste :

- on pourrait taxer de « mobilisme »<sup>24</sup> ceux<sup>25</sup> qui voient dans les nouvelles mobilités une forme d'affranchissement radical par rapport aux vieilles barrières spatio-temporelles, grâce à une maîtrise raisonnée des techniques communicationnelles, dans un contexte de profonde redéfinition des modes de vie, de travail, d'habitat, de loisirs et de culture domestique, conjugale, etc. ;
- quand d'autres observent des blocages tendanciels récurrents des mobilités<sup>26</sup> dans la rue, la ville, les transports, mais aussi sur les marchés fonciers, pour le ravitaillement des ménages, voire dans les institutions qui promouvaient la mobilité (l'école, la famille, l'entreprise), ainsi que le renforcement des mécanismes de discrimination<sup>27</sup> et des processus de ségrégation.

Alors, l'impertinence –au regard de la théorie en usage en socioéconomie des transports autant que des multiples évidences qui s'imposent au sens commun– de se demander si « la mobilité monte ou descend » (sic) –ou, plus exactement, si le taux de déplacements quotidiens motorisés par personne (mesuré de préférence en kilomètres parcourus, ou en temps, à défaut en nombre de voyages) a tendance à croître, stagner ou décroître en longue période– n'est peut-être pas une incongruité si anodine. Fût-ce à la recherche de « mobilité durable » (sic), mettant en cause l'impact du développement sur l'urbanisation et la motorisation individuelle... On peut lire par exemple, sous la signature du Directeur de la prospective de la RATP, une définition de la mobilité urbaine qui postule comme une évidence :

---

<sup>23</sup> « Prenons comme exemple approximatif le développement de la Ville Éternelle. Les historiens nous enseignent que la Rome la plus primitive était la *Roma quadrata*, colonie entourée de palissades sur le Palatin. (...) Si nous voulons traduire dans l'espace la succession historique, nous ne pouvons le faire qu'en plaçant spatialement les choses côte à côte ; la même unité de lieu ne tolère point deux contenus différents. Notre tentative semble donc un jeu futile. Sa seule justification est de nous faire voir combien nous sommes loin de pouvoir saisir au moyen d'images visuelles les caractéristiques de la vie de l'esprit (...) ; car on peut nous demander pour quelle raison nous avons précisément choisi le passé d'une ville comme objet de comparaison avec le passé d'une âme. » Freud, Sigmund (1929) *Malaise dans la civilisation* : traduit de l'allemand par Ch. et J. Odier in *Revue française de psychanalyse* t. VII, n° 4, 1934 et Paris, PUF, 1971, col. Bibliothèque de psychanalyse, p. 9-10.

<sup>24</sup> Post-moderne, différent de cette théorie géologique de la dérive des continents autant que du *Mobilisme moderne* d'A. Chide (1908) pour qui le fond des choses est individuel et multiple, sans cesse mouvant, en voie de transformation continue et sans lois fixes, débordant et rendant inefficace toute tentative d'organisation rationnelle.

<sup>25</sup> Notamment, à l'invitation de l'Institut pour la Ville en Mouvement, qui fédère une intelligentsia de la mobilité très active.

<sup>26</sup> La mobilité bloquée est un diagnostic sociologique que portait le premier Vilmar Farias en observant la société brésilienne dans la « décennie perdue » des années 1980 après la chute du régime militaire, alors que s'essouffait le modèle d'industrialisation substitutive.

<sup>27</sup> « Il existe des formes de discrimination positive qui consistent à faire plus pour ceux qui ont moins. C'est en ce sens que l'on peut parler de discrimination négative. Ce n'est pas un pléonasme. (...) Elle fait au contraire d'une différence un déficit marquant son porteur d'une tare quasi indélébile. Etre discriminé négativement, c'est être assigné à un destin sur la base d'une caractéristique que l'on n'a pas choisie, mais que les autres vous renvoient sous la forme d'un stigmate. La discrimination négative est une instrumentalisation de l'altérité constituée en facteur d'exclusion. » Castel, Robert (2007) *La discrimination négative. Citoyens ou indigènes ?* Paris, Seuil, col. La République des idées, p. 11 sq.

« Considéré à l'échelle mondiale, le développement de la mobilité des hommes, des biens et des idées frappe par son intensité, sa diversité et son ambivalence. Le nombre et la taille des agglomérations ne cesse de grandir, et rien ne semble modérer leur mobilité. (...) *La mobilité urbaine croît continûment et partout* (soulignement EH), à de rares exceptions près. »<sup>28</sup>

Une évolution contraire est une fois de plus montrée, notamment, par le rapport présenté par Emile Quinet à l'Assemblée nationale de la République française, qui a ainsi approuvé en 2006 des *Comptes transport de la nation* montrant une baisse récurrente des kilomètres parcourus par les ménages en métropole depuis 2001. Entre autres exceptions...

Des données rassemblées au MIT permettent d'affirmer le déclin de la mobilité et de l'accessibilité dans les pays en développement, pourtant principal vecteur de l'urbanisation et responsables du doublement attendu du parc automobile mondial d'ici... 2020 ! Des données hétérogènes –incomplètes et discutables pour certaines– sont avancées dans l'article d'un auteur aguerri dont le diagnostic général reste clairvoyant.

« Mobility and accessibility are declining rapidly in most of the developing world. (...) There are no satisfying used measures that document the decline of mobility and serve to project it. (...) There have been few citywide analyses of congestion anywhere. It is worth mentioning the work of the Texas Transportation Institute, (...) a Roadway Congestion Index in which the independent variables are freeway vehicle-kilometers traveled/freeway lane-kilometers and arterial kilometers traveled/arterial-kilometers [that] has increased for cities across the US by roughly 20% during the period 1982-91 (with a good deal of variations among cities). (...) For a number of individual US cities it increased 30-50%. (...) These levels of increase under circumstances of modest increase in motorization and urban population growth in US cities suggest the future consequences in the developing world because of much larger increase in both, and in many cases already more congested roads. (...) Growth in the number of motor vehicles is at the bases of mobility, on the one hand as an indication of increased motor mobility of the population and on the other as a force increased congestion. Although its significance to each is difficult to resolve, it is the best recorded variable. »<sup>29</sup>

On diagnostique gravement que le réchauffement climatique terrestre –dont seraient responsables les polluants émis par les transports urbains malpropres liés à l'urbanisation vorace– exigerait des remèdes imposant de restreindre ces mouvements. Sans toujours s'être dûment inquiété de l'état de fièvre du corps social ni avoir multiplié les relevés de température à différents endroits et moments, à la recherche si ce n'est d'une homéopathie, pour le moins des effets curatifs du même remède de cheval pour tous. Quand les résultats déroutants d'une enquête origine-destination parviennent aux laboratoires scientifiques patentés, outre des questions de méthode, on a tôt fait d'invoquer, sans autre forme de démonstration, des explications relevant de l'une ou l'autre de ces visions projetées derrière le paradigme de la mobilité –ou sur le paravent de ses préceptes surannés.

Il vaut donc mieux reprendre la lorgnette par le bon bout, même si le panorama à explorer semble alors « s'étaler » à perte de vue, tout comme la ville outrepasser ses bornes, dans cet infini *urban sprawl* tout autour de la terre « à pied, à cheval, en voiture... » disait Prévert. Ce faisant, la recherche est invitée à s'armer de ténacité, de patience, de

<sup>28</sup> Amar, Georges, in Ghorra-Gobin, Cynthia (ss. dir. de), (2006) *Dictionnaire des mondialisations*. Paris, Armand colin, col. Dictionnaire, p. 255.

<sup>29</sup> Gakenheimer, Ralph (1999) "Urban mobility in the developing world", *Transport Research*, A 33, p. 671-689.

confiance et à consacrer les moyens nécessaires pour qu'on espère déboucher sur des résultats fiables, pertinents et utilisables avant qu'il ne soit trop tard. En effet, l'écorce terrestre est de plus en plus démangée par les raisins que le Parsi a glissés sous la peau : du gourmand rhinocéros brutalement chapardeur « malheur il en suit... » ânonne-t-il en ricanant, selon Kipling<sup>30</sup>.

### Regarder en confrontant la (dé)mesure

La question de la mobilité reste la plus épineuse, par manque de données autant que de moyens humains pour la traiter sérieusement dans chacune de ses expressions locales. Ceci requiert un élargissement problématique, la conviction étant acquise qu'au lieu de laisser les flux des transports et leurs lancinantes effluves s'externaliser dans l'économie, la nature, la ville et les autres domaines de la vie sociale, il conviendrait de relire les observations faites concernant les mobilités dans une analyse plus systématique et soutenue des mutations sociétales –et ce sous peine de perpétrer des surdités ou de produire des conclusions erratiques, voire de concevoir la prospective comme les châteaux en Espagne.

A la différence d'une collection de monographies selon des choix plus ou moins hasardeux, les chantiers ouverts par PMG visent à confronter des systèmes urbains assez contrastés du point de vue de leurs positions, de leurs transports, de leurs histoires et de leurs cultures, en vue de les éclairer mutuellement. Aucune de ces mégapoles ne répond à une mobilité idéalement harmonieuse ou équilibrée, ni même « durable », si tant est qu'un modèle pur existe en deçà des schémas bien pensés. Mais en dehors des variables contextuelles, les carences observées dans une ville réelle renvoient aux mérites de l'autre et vice versa et, surtout, leur rapprochement permet de dégager des traits communs appelant des interprétations globales. Ces chantiers se situant dans des échelles urbaines comparables, l'objectif de leur confrontation est de dresser des typologies tendancielle des mobilités urbaines.

La méthode ne relève pas à proprement parler des études comparatives, qui ne savent pas toujours définir les termes de la comparaison, comme remarque justement Vernant :

« Qu'est-ce qu'on compare ? Pour comparer, il faut que ce ne soit pas identique, on ne peut pas comparer ce qui est identique, ça n'a ni queue ni tête, mais on ne peut pas comparer non plus ce qui est complètement différent.<sup>31</sup> »

Il faut donc sortir de l'exigeante singularité de chacune pour dégager quelques données, informations, procédures et méthodes communes permettant tout à la fois de répertorier l'univers en le positionnant dans d'autres domaines des réalités, d'en délimiter les contours pertinents d'analyse et les thèmes utiles pour cerner les mobilités et sonder les matériaux qui peuvent être collectés à partir de corpus et bases existantes ou d'opérations de collecte directe, afin d'en interroger le sens avant de déifier certaines postures. Car, poursuivait notre hellénophile des temps post-modernes,

« le comparatisme ne consiste donc pas seulement à regarder ce qui est commun et ce qui est différent, dans des sociétés multiples, soit dans l'espace, soit dans le

<sup>30</sup> Kipling, Rudyard (1920) *Histoires comme ça*, Paris, Delagrave, Illustrations de l'auteur, traduction de R. d'Humières et L. Fabulet (1902, *Just So Stories for Little Children*).

<sup>31</sup> « Que les gens se battent, qu'il y ait de l'autorité, qu'il y ait des hiérarchies, qu'il y ait, dans chaque société, un appel à ce qui la dépasse, qu'il y ait la nécessité de trouver dans la terre soit un enracinement, soit au contraire une occasion de nomadisme, ce sont des choses communes. Or, quand on est un spécialiste, les cadres fondamentaux de la culture qu'on étudie vous deviennent si familiers, que vous avez tendance à penser que ça va de soi, qu'il ne peut pas y en avoir d'autres ; lorsque vous voyez que, par exemple, en Inde, ou dans le monde assyro-babylonien, les choses se présentent sous un jour très différent, le regard que vous portez sur votre propre domaine de recherches est lui-même profondément modifié. » Vernant, Jean-Pierre (1999) L'autre invraisemblable, *Vacarme* 07, entretien avec Philippe Mangeot & Isabelle Saint-Saëns. [www.vacarme.eu.org/article92.html](http://www.vacarme.eu.org/article92.html)

temps, mais ça consiste aussi, à travers ce travail, à modifier complètement l'approche que vous avez de la culture qui est votre objet d'études ».

Ainsi de la mobilité... où l'observation d'une exception confirme la règle, à moins qu'elle la relativise : la seconde option exige d'adopter une posture rigoureuse, risquée et solitaire, les relativistes ayant toujours pensé à contre-courant dominant (ou à l'encontre du discours dominant, dirait encore Touraine, *ibidem*). De même qu'on a tôt fait de réduire à l'ethnologie des observations anthropologiques, les barrières occidentales se dressent avec l'inconscience de lois dites universelles... Cette option n'équivaut nullement à une remise en cause des travaux et acquis qui se prévalent de l'autre. Modestement, notre entreprise consiste à reconnaître les faits, à sonder la valeur des données, à compléter les informations, à croiser les points de vue et à confronter les réalités, afin de redéfinir l'objet mobilité et ses tendances d'évolution.

Dans le travail comparatif, le regard critique s'avère plus important que le seul regroupement de données disparates, hétérogènes, contradictoires et trop souvent localistes ; les annuaires internationaux, d'un maigre recours, autant que les données officielles, doivent être soumis à la même exigence de rigueur critique. Dans cet esprit, nous avons procédé à plusieurs tentatives de regroupement de données concernant les transports et les mobilités dans le monde, pour l'heure échappant à toute base de données internationale générique, fiable et accessible<sup>32</sup>.

Nous avons d'abord eu recours au mieux fondé dans l'analyse démographique et spatiale du processus d'urbanisation et pour la délimitation raisonnée et uniforme de toutes les villes à échelle planétaire, la base Geopolis. Un travail en commun avec ses concepteurs a permis d'identifier les apports, ainsi que les compléments à apporter pour passer de l'agglomération définie en fonction de la continuité du bâti à l'aire métropolisée qui, selon nous, serait celle des mobilités urbaines –extension du périmètre des transports urbains là où elle est définie comme telle par une autorité organisatrice. A part la mesure de la distance des interstices non urbanisés ou encore celle de l'extension des réseaux physiques, la portée des mobilités régulières est pourtant plus proche de ce qui constitue l'entité vécue et pratiquée comme ville de référence par ses citoyens. Moins systématiquement informée, la mobilité, qu'on peut cerner indirectement, est aussi d'une manipulation plus délicate. Sur ces prémices, nous convenons de conjuguer les efforts méthodologiques et empiriques. Des exploitations communes de données censitaires, informant notamment sur la motorisation individuelle des ménages et souvent inexploitées nationalement (même si elles permettent parfois des séries diachroniques) ainsi que des chantiers communs ont été évoqués.

Nous avons ensuite eu l'occasion de reprendre quelques données européennes en vue de la constitution d'un forum, puis d'évaluer les données sur les transports urbains à l'OCDE qui se limitent donc aux pays occidentaux –mais qui concentrent encore les trois quarts du parc automobile mondial. Mal échantillonné, relevé sans contrôle, disparate et mal enregistré, le matériau statistique –après longues opérations de nettoyage des fichiers, d'épurement et de traitement informatique, ainsi que des tests de consistance– n'a finalement pas pu être redressé dans les conditions contractuelles imparties. Mais de nombreuses opérations de complément, concernant notamment la base géospatiale de la motorisation individuelle et, surtout, l'offre cumulée de transports en commun (PKO

<sup>32</sup> Hormis les bases nationales ou régionales, d'accès difficile, à échelle internationale il existe cependant une série de données partielles, plus souvent contradictoires que complémentaires mais aucunement exhaustives ni systématiques, rassemblées par des organismes publics ou privés à vocation internationale et d'accès restreint : le public n'en connaît que les figures qui illustrent les recommandations de ces entités. Au-delà de quelques rapports des organismes liés aux Nations unies ou de la Banque mondiale, il est possible d'accéder à des statistiques commercialisées par l'UITP *City Data Base*, les *Jane's Urban Transport* et *Railways Transport*, ou encore à des chiffres promotionnels diffusés par des bureaux d'étude comme Jica, Systra, CCFa, etc.

multimodaux calculés pour 65 villes<sup>33</sup>), ont permis de peaufiner une méthodologie d'approche comparative et de consolider l'organisation systématique de données de base pour des exploitations à venir.

Des tentatives similaires de regroupement de matériaux statistiques épars sont en cours pour ce qui concerne les villes latino-américaines, qui devraient déboucher sur la création d'un observatoire des mobilités. Le volet brésilien est le plus avancé, de par la centralisation des informations existantes ainsi que la multiplication des données. Nous procédons actuellement au recoupement d'enquêtes concernant une dizaine de villes brésiliennes, à des moments différents et selon diverses méthodologies, mais qui semblent toutes aller dans le sens des tendances observées à São Paulo, avec des spécificités locales<sup>34</sup>.

A partir de ces travaux complémentaires aux chantiers explorés par PMG, ainsi que d'autres informations recueillies en marge ou antérieurement, il est d'abord apparu nécessaire d'extraire les données pertinentes pour compléter les diagnostics courants concernant l'urbanisation en ce qui concerne le volet transport, rarement documenté. Sans prétendre constituer une base de données internationale, tâche qui serait d'un autre ressort, il faut néanmoins se donner les moyens de situer empiriquement les problèmes étudiés et d'en pointer les évolutions. Pour ce faire, nous avons pu compter sur des collaborations avec des partenaires français, européens et étrangers, également sensibles aux lacunes d'informations fiables concernant les mobilités urbaines à échelle mondiale. Des demandes en ce sens émanent de réseaux scientifiques, d'administrations internationales ou de sociétés d'ingénierie ou industrielles. Des bases partielles, sur le plan thématique ou géographique, tendent à se développer sous un mode commercial qui a le double défaut de l'exclusion pour l'accès aux données et de l'opacité sur les sources et procédures utilisées, ce qui prévient toute critique préalable à une utilisation scientifique. En alternative, nous avons proposé de mutualiser les efforts de rassemblement raisonné des données et sources d'information sur les mobilités et les systèmes de transport, Mostra. Cette base de données, mais aussi de documents et de productions audiovisuelles) est donc un projet dont la consolidation procède par étapes.

Au faite de l'armature urbaine mondiale, la mobilité pose une question peu traitée dans l'étude du phénomène mégapolitain : « Most megacities are for some reason missing... » écrit Gakenheimer (op. cit., p 676) ; absence surlignée en ces termes :

« Yet strangely the car is rarely discussed in the 'globalization literature', although its specific character of domination is more systemic and awesome in its consequences than what are normally viewed as constitutive technologies of the global, such as the cinema, television and especially computer (Castells 2001). »<sup>35</sup>

Plus exactement, la mobilité est restée subordonnée à l'analyse des processus d'urbanisation, dans lesquels les questions de circulation étaient considérées comme résiduelles, voire « secondaires » –sous différentes versions théoriques attachées au fordisme et au développement.

<sup>33</sup> Le calcul des Places Kilomètres Offertes se trouve dans Kühn, Francis (2007) L'offre des transports publics. Réseaux d'autobus, trolleybus, métro léger, tramway, métro et train de banlieue (n.p.).

<sup>34</sup> Voir Henry, Etienne et Luis Antonio Mourão Santana (2007) *Où va notre mobilité ?* Communication au XVI<sup>e</sup> congrès de l'ANTP, Maceió, 1-6/10/08.

<sup>35</sup> Urry, John (2004) « The 'System' of Automobility » *Theory, Culture & Society* (Sage : London, Thousand Oaks & New Delhi) Vol. 21 (4/5), p. 25.