

URBANISME,
DEPLACEMENTS ET
TIC : QUELS
SCENARIOS POUR LE
DEVELOPPEMENT
DES VILLES ? ...UN
QUESTIONNEMENT
POUR MARSEILLE ET
LES GRANDES VILLES

Jean-Claude GONDARD

Jean-Charles LARDIC

Conférence CODATU XV

Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes
22 - 25 Octobre 2012- Addis Abeba (Ethiopie)



CODATU

Conférence CODATU XV
« Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes »
22 - 25 Octobre 2012- Addis Abeba (Ethiopie)

Urbanisme, déplacements et TIC : quels scénarios pour le développement des villes ? ...un questionnement pour Marseille et les grandes villes

Jean-Claude GONDARD*

Jean-Charles LARDIC**

* Directeur Général des Services de la Ville de Marseille

** Adjoint au Directeur Général des Services de la Ville de Marseille,
Directeur de la Prospective

Résumé

En un peu moins d'un siècle, l'automobile a remodelé nos villes et colonisé les espaces urbains. Concourant à l'épuisement des ressources naturelles, à la raréfaction des espaces, à l'accroissement des pollutions et des nuisances, elle a entraîné la plupart des grandes villes comme Marseille à engager des processus de « reconquête » des centres villes et de densification urbaine qui visent à permettre de retrouver une "mobilité douce".

La Ville de Marseille s'y emploie en imaginant un ensemble de solutions de mobilité dont le "covoiturage dynamique" devrait être une pièce maîtresse.

Elle engage aussi des recherches-actions sur des processus de développement économique privilégiant les échanges locaux, mobilisant la créativité des acteurs du territoire et renforçant la vie de ses quartiers, pour réduire les besoins déplacement.

Elle entend bien développer ces innovations en tirant le meilleur parti des nouvelles technologies numériques, mais l'accélération de ces progrès technologiques et des changements sociétaux associés (dématérialisation du travail et de nombreux services, renaissance d'une économie solidaire de proximité, nouvelles formes de mobilité...), pourrait rendre possible d'autres modes de développement urbain très différents de l'organisation de nos métropoles qui frapperaient d'obsolescence ce modèle consensuel de « reconstruction de la ville sur la ville » .

C'est une vision globale des engagements opérationnels de Marseille sur la mobilité douce, de ses réflexions prospectives sur les modes de vie et d'organisation du travail, et de ses questionnements sur les modèles de villes méditerranéennes durables du futur, que cette présentation propose.

1. Introduction

L'urbanisation dans le monde et dans les pays industrialisés est-il un phénomène inéluctable ? On vit de plus en plus dans les villes, moins consommatrices d'espace que les campagnes et considérées comme plus créatrices de richesses, de services et d'emplois.

Toutefois, paradoxalement, les citadins, et pas seulement les habitants des grandes villes américaines très étendues, ont généralement des empreintes écologiques supérieures à celles des ruraux. Si cela peut s'expliquer en partie par un niveau de vie et de consommation de biens et services supérieurs, une part importante de cette consommation des ressources naturelles est occasionnée par l'usage des véhicules motorisés individuels. En « raccourcissant » les distances, la voiture a non seulement amplifié le phénomène d'urbanisation en permettant aux villes de s'étendre énormément, mais a laissé se développer des mouvements « browniens » dans lesquels les habitants ne profitent pas de la compacité des villes. En effet, la voiture a rendu possible et acceptable, durant des décennies, des déplacements sur de grandes distances, notamment pour aller à son travail, même si on croise des automobilistes qui font le trajet inverse ! La voiture a aussi révolutionné notre mode de vie sur bien d'autres aspects.

Après avoir fait la part belle à l'automobile et détruit des aménagements de transports en commun (réseaux de tramway en particulier), les autorités publiques tentent aujourd'hui un retour en arrière : les nuisances que l'automobile fait subir à la ville la rendent indésirable.

Mais pourra-t-on limiter la prépondérance de la voiture individuelle qui s'est rendue indispensable à la vie quotidienne, tout en conservant un confort de vie équivalent ?

Et la ville retrouvera-t-elle alors l'attrait qu'elle a perdu ?

Car au-delà de la réflexion sur les mesures correctives et leurs effets, c'est la question même du modèle urbain qui est posée : les villes, et en particulier les métropoles, vont-elles pouvoir se réorganiser pour restaurer leur qualité de vie et leurs performances, voire même simplement survivre ? ou certaines d'entre elles ont-elles dépassé une « taille critique » ? Verrait-on se dessiner de nouvelles tendances qui condamnent la croissance des grandes villes et favoriseraient de nouvelles formes d'urbanisation « à taille humaine » susceptibles de recoloniser de manière « raisonnée » les espaces ruraux, en rapprochant les hommes de leur source d'alimentation et de la nature tout en exploitant les acquis de la modernité.

En imaginant et en commençant à mettre en oeuvre à Marseille un ensemble de solutions de mobilité douce et d'organisation urbaine visant à réduire les besoins de déplacements, qui doivent s'appuyer sur les nouvelles technologies numériques, on ne peut s'empêcher d'imaginer que ces processus révolutionneront tellement la conception de nos villes que d'autres scénarios doivent être imaginés pour la ville du futur que la « reconstruction de la ville sur la ville » qui fait aujourd'hui consensus : et si un jour, la seule proximité recherchée était celle de la ressource alimentaire, la seule qui ne sera jamais « dématérialisable ».

L'objectif de cette communication est de souligner quelques aspects originaux et très certainement prometteurs de la politique de mobilité urbaine et de réduction des besoins de déplacements qui doivent encore faire l'objet de recherches ou d'expérimentations approfondies, et de soulever à cette occasion des interrogations sur ce que seront les villes méditerranéennes du futur.

2. Marseille n'échappe pas aux travers d'une urbanisation marquée par le développement de l'automobile

Depuis très longtemps, les villes ont assuré une protection des populations et, par le rapprochement d'un certain nombre de facteurs de production, au premier chef desquels la main d'œuvre, ont permis des économies d'échelles et un accroissement du rendement dans la production de biens et services réputés à haute « valeur ajoutée ». En parallèle, les villes se sont aussi enrichies au détriment des campagnes qu'elles ont plus ou moins asservies en profitant de denrées alimentaires bon marché, produites par des agriculteurs peu considérés et à faible niveau de revenu pour la plupart.

Au cours du XX siècle, le monde semble être définitivement passé en « mode urbain » ; désormais, plus de la moitié de la population mondiale vit en ville. Cette évolution devrait s'amplifier : selon le rapport « Perspectives de l'urbanisation mondiale – ONU 2007 », la population urbaine pourrait passer de 3,3 milliards en 2008 à 6,4 milliards en 2050, la population mondiale passant de 6,7 à 9,2 milliards sur la même période.

La France, comme tous les pays industrialisés, est confrontée à ce phénomène : avec 75 % de citadins en 2000, ce taux devrait passer à plus de 80 % en 2050.

La croissance urbaine paraît inéluctable : fondée avant tout sur les possibilités d'emploi donc de revenus, largement favorisée jusqu'ici par les facilités de transport, elle est encouragée par qualité de vie que procure les nombreuses activités et services dans les domaines de la solidarité, de la santé, de l'éducation, du sport, de la culture ainsi que les commerces. Ces activités sont absentes ou peu développées en milieu rural qui a vu aussi disparaître une majorité d'emplois agricoles à cause de l'avènement d'une agriculture industrielle très mécanisée.

L'étude (Brève Vigie, 7 mai 2007 : Déplacements domicile- travail et périurbanisation – Futuribles International) sur les déplacements domicile travail et la périurbanisation confirme notamment que les distances parcourues et durées passées dans les transports sont nettement plus importantes pour les actifs résidant dans les communes périurbaines, dont le nombre a doublé en 20 ans en France.

Mais l'attrait de la ville, toujours diversement apprécié d'ailleurs, et de sa banlieue est aujourd'hui largement contrebalancé par de nombreux désagréments comme la promiscuité, le coût élevé du logement, le manque d'espaces récréatifs et naturels et les nuisances générées par la circulation automobile : influence néfaste sur le climat (émissions considérables de gaz à effet de serre) et la santé (poussières, oxyde d'azote, ozone...), bruit, insécurité routière, perte de temps, consommation d'espace et dégradation des paysages urbains ...

Le problème posé n'est pas a priori celui du modèle urbain, mais la nécessité de juguler l'extension de la ville consommatrice d'espaces naturels et agricoles (que tendent déjà à limiter le coût et la congestion des transports), et de réduire les nuisances diverses engendrées par la concentration citadine, en particulier par la circulation automobile : une mobilité « durable » combinera certaines solutions anciennes (qui ont fait leurs preuves, mais qui trouvent leurs limites) et les nouvelles technologies numériques. Toutefois, on doit aussi prendre le recul nécessaire pour s'autoriser la réflexion sur la taille, la forme, l'organisation et la répartition des villes.

Il y a urgence à multiplier les hypothèses et imaginer toutes les pistes car la situation s'aggrave de jour en jour : quelles que soient les régions du monde, l'urbanisation s'impose au détriment des campagnes, et l'automobile, trop utilisée, dégrade les conditions de vie dans les villes. Marseille n'échappe pas à ce phénomène.

L'enquête ménage effectuée entre 2007 et 2009 (Enquête globale de déplacements des Bouches-du-Rhône, principaux enseignements généraux) donne une bonne vision des déplacements dans l'aire

marseillaise.

Si les Marseillais, notamment ceux du centre, utilisent en grand nombre les transports en commun mis à leur disposition pour leurs déplacements, les habitants de la périphérie ou du reste du département se rendent dans la capitale régionale très majoritairement en voiture particulière. Ainsi, les déplacements ne s'effectuent pas uniquement dans le périmètre de la commune de Marseille et les échanges entre territoires sont plus pénalisants pour l'environnement et plus consommateurs d'énergie que les déplacements internes. Ces migrations automobiles journalières sont en grande partie responsables des résultats préoccupants du suivi de la qualité de l'air et remettent en partie en cause les efforts entrepris par Marseille pour améliorer sa circulation automobile. Ainsi, les Marseillais subissent fortement les nuisances automobiles des non-Marseillais sans que ces derniers participent en proportion des nuisances qu'ils génèrent au financement des travaux de voirie et des transports en commun, ce qui soulève la question de la gouvernance et de la solidarité entre les différentes échelles territoriales, notamment pour favoriser les transports en commun interurbains sur les grands axes de déplacements.

3. Comment lutter contre l'envahissement par la voiture et ses méfaits

3.1 La mobilité douce doit s'inscrire dans le nouveau contexte des tic en s'appuyant sur l'adhésion des citoyens

L'association Futuribles International, dont la Ville de Marseille est membre associé, en collaboration avec l'INRETS (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité), devenu l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux), a conduit en 2010 et 2011 une réflexion prospective sur la mobilité dans les villes moyennes françaises à l'horizon 2030 en élaborant, dans des contextes différents, un certain nombre de scénarios rapprochant des besoins de déplacement prévisibles et des modalités de transports souhaitables, à la lumière d'innovations pressenties.

Face au défi de la mobilité « durable », de nombreuses actions se présentent : développement des transports collectifs, tarification différenciée du stationnement, régulation de la circulation ... l'objectif est de les associer les unes aux autres dans une politique de mobilité globale conduisant notamment à proposer une offre de déplacement multimodale adaptée à chaque contexte pour tenir compte des spécificités, voire des défauts, du tissu urbain actuel qui ne pourra évoluer qu'à très long terme : le présent doit être géré au mieux en préparant une ville « remodelée »... Mais il s'agit aussi de faire bénéficier ces solutions « classiques » des progrès considérables que vont permettre les technologies de l'information et de la communication.

On ne décrira pas ici l'ensemble des actions en faveur de la « mobilité douce » conduites ou projetées à Marseille dans une vision globale de modernité (comme le développement du vélo en libre service, ou la promotion de véhicules non polluants) pour insister sur les mesures suivantes :

- Le développement des transports en commun est toujours réclamé comme alternative à la voiture, et reste encore souvent à l'ordre du jour pour l'interurbain et la périphérie des villes, mais perd vite son intérêt économique et écologique dès que l'on souhaite y recourir en habitat diffus :
 - o Reste encore, à Marseille, à moderniser et renforcer les dessertes Marseille Aix et Marseille Aubagne et à organiser le « rabattement » le long du parcours
 - o Des lignes maritimes sont en cours d'expérimentation pour desservir le littoral
 - o Moins coûteux que le métro, des prolongements de lignes de tramway sont programmés et des lignes de bus transversales évitant de passer par le centre sont nécessaires.

- Le partage de la voiture individuelle, pour limiter son emploi et son emprise, représente enfin probablement l'axe de progrès le plus prometteur pour les prochaines décennies :
 - Système d'Information Multimodale pour une mobilité durable –en lien avec les autres modes de transport (expérimentation décrite dans le document « Système d'Information Multimodale pour une mobilité durable : réseaux socio-techniques, scénarii d'usages et gouvernance de projet »)
 - Tout d'abord, l'« autopartage », la voiture en « multipropriété » disponible uniquement quand on en a vraiment besoin, se développe bien sur Marseille, mais reste encore marginal.
 - Le covoiturage « dynamique », expérimenté à Marseille, qui permet aussi bien le covoiturage régulier que le covoiturage décidé dans l'instant, peut transformer au terme de quelques années des centaines de milliers de véhicules en circulation en heure de pointe en un gigantesque système de transport collectif à la demande, en temps réel, sécurisé, et apte à desservir de manière performante, fiable et écologique des secteurs diffus ou éloignés que les transports en commun classiques ont renoncé à desservir. Véritable « chaînon manquant » d'un système de mobilité, permettant de diminuer notablement à moindre coût les flux pendulaires automobiles, le covoiturage dynamique, qui permet à l'offre de rejoindre la demande en temps réel et de s'adapter aux imprévus, semble finalement la solution la plus adéquate, à moyen terme, pour réduire notablement la circulation automobile ; Il s'intègre bien sûr dans une offre multimodale associant les transports en commun et les taxis (qui doivent aussi, en France, bénéficier de mesures réglementaires les incitant à transporter plusieurs passagers notamment à partir des gares ou des salles de spectacles). Bénéficiant de l'engouement pour les nouvelles technologies de l'Internet, de la réalité augmentée, de la géolocalisation, de la NFC, de la monétique, des "réseaux sociaux" ... il constitue d'emblée un produit attractif qui répond au désir de liberté, de confiance, de sécurité et de fiabilité. En ajoutant la dimension de la convivialité, il pourrait dépasser l'attachement à l'automobile pour les nouvelles générations et permettre à la ville de retrouver un environnement plus serein. Environ la moitié des Français sont déjà équipés de « smartphones » et les logiciels de mise en relation simple et conviviale entre automobilistes et passagers fonctionnent. L'enjeu d'aujourd'hui est d'ancrer ce nouveau mode de déplacement dans la « sphère des services publics » pour qu'il en ait toutes les caractéristiques et ne crée pas de clivages entre usagers. Il doit en effet maintenir aussi ouverte que possible la "communauté des usagers du covoiturage" car les déplacements constituent, avec le sport, un des rares "espaces-temps" qui offrent encore des possibilités de rencontres entre des gens que toutes les autres activités séparent. Ces rencontres éphémères, mais quotidiennes, s'inscrivent bien dans des contextes propices à la cohésion sociale, voire aux échanges économiques au sens large. On verra plus loin comment, dans cet esprit, les TIC peuvent encore plus largement révolutionner nos façons de vivre la ville et contribuer à créer d'autres services publics connexes confortant la vitalité des territoires.

- Sensibiliser le public aux déplacements durables : toutes les solutions, même celles qui nous paraissent les meilleures, trouvent leurs limites dans la volonté des citoyens à y recourir. L'évolution technologique ne s'impose pas toujours d'elle-même. Quant à la contrainte, même si elle semble applicable pour certaines mesures, tarifaires ou fiscales notamment, on aurait tort d'y recourir systématiquement et sans concertation, car on risquerait de rendre impopulaire des politiques environnementales qui, pour l'essentiel, supposent des changements de comportement individuels qui ne peuvent être contrôlés ni imposés. Sans l'adhésion aux valeurs citoyennes et la volonté de « passer à l'acte », il ne sera pas possible d'opérer la rupture nécessaire pour un monde plus « durable » et en particulier, faire revenir les citadins sur leur attachement à la voiture individuelle :

- la Ville de Marseille conduit, en liaison avec l'Education Nationale et le milieu associatif, un programme original d'éducation au développement durable et à l'écocitoyenneté très performant qui éveille les enfants aux valeurs citoyennes et leur fait comprendre combien nos problèmes de société sont inter reliés, pour leur faire expérimenter le sens et l'utilité de leur engagement.
- Plan de Déplacement d'Entreprise et Plan de Déplacement d'Administration, destinés à inciter aux déplacements durables dans les milieux professionnels, se veulent des pièces maîtresses du Plan Climat Energie Territorial qui se met en place.

3.2 Densifier la ville, améliorer le cadre de vie urbain et renforcer l'économie locale pour réduire les besoins de déplacements

La mobilité la plus « douce » étant celle qui consiste à ne faire que quelques pas pour aller à la rencontre de ses voisins, et la mobilité « durable » étant celle qui est vraiment indispensable ou qui permet d'exercer la liberté de déplacement comme une occasion de « voyage » pour aller à la rencontre de l'autre ...les villes recherchent toutes les idées pour réduire les déplacements évitables de personnes et de marchandises et les distances parcourues. Dans ce but, densifier les villes et restaurer leur attractivité pour faire revenir ceux qui y travaillent et qui habitent en périphérie est un chantier auquel la plupart des métropoles s'attellent depuis des années. On ne s'appesantira donc pas sur la requalification urbaine, la recherche de mixité urbaine et fonctionnelle, les politiques du logement, la valorisation de la nature en ville (Marseille est bien placée avec ses parcs urbains, son littoral et le tout nouveau Parc National des Calanques aux portes de la ville, accessible rapidement y compris par les TC)...

On se situera sur le champ nouveau des technologies numériques et de la « dématérialisation » des biens et services, et sur les opportunités qu'elles peuvent offrir aux collectivités territoriales qui sauront s'en saisir pour délocaliser de manière pertinente certains espaces de travail, pour mieux valoriser certains espaces urbains, et, au final, redynamiser les territoires en pilotant leur restructuration, en favorisant leur animation et en réduisant les besoins de déplacements.

Le Plan Marseille Ville numérique doit encourager non seulement la commande en ligne de documents administratifs, les téléservices et la connaissance des activités urbaines, mais aussi le télétravail, le positionnement stratégique des premiers « télécentres », ... et au final permettre de mieux répartir l'emploi sur l'aire urbaine et réduire les besoins de déplacements. Pour cela, la questions des communications et des services électroniques doit être traitée très en amont, de manière volontariste, avec la question de l'urbanisation et du développement de la ville. C'est une condition indispensable pour aboutir à un développement souhaité et non subi de ces technologies du futur, qui accroisse la performance urbaine au lieu de la dégrader, en les canalisant vers la réduction des besoins de déplacements, l'amélioration de la qualité de vie et le développement de la cohésion sociale.

Une des clés de la diminution des besoins de déplacements (personnes et marchandises) et de l'attractivité de la ville réside très probablement dans un renouveau d'une économie locale à fort ancrage territorial, d'une économie « verte » qui valorise au mieux les ressources locales et retisse des solidarités en associant tous les habitants. Il est ici question de « quartiers durables, créatifs et solidaires » qui se démarqueraient des "écoquartiers" de l'Europe du Nord, ne se focaliseraient pas sur la technologie et la "Haute Qualité Environnementale", et s'écartent singulièrement de la vision relativement dirigiste d'une économie mondialisée, productive de biens, basée sur les technologies et les transfert de technologies, et sur les partenariats classiques « public privé »...que porte la déclaration finale des Etats à RIO + 20 . Nos sociétés occidentales doivent tenter de faire renaître une économie « ascendante » et « spontanée », favorisée par les collectivités territoriales mais portée par le tissu social et économique local, focalisée sur les services et l'économie résidentielle, sur l'"économie

de la fonctionnalité”, sur la “coproduction” entre habitants dans une vision intergénérationnelle, et profitant des spécificités locales. Une “nouvelle économie” qui se retrouve « par construction » créatrice de lien social et de solidarité, peu consommatrice de ressources naturelles, et “résiliente” vis-à-vis des crises économiques.

C’est un vaste champ d’expérimentation pour les acteurs locaux. La Ville de Marseille commence à l’explorer en s’appuyant sur le potentiel considérable dont elle dispose, comme de nombreuses autres villes méditerranéennes, avec ses espaces de vie collectifs, le plus souvent extérieurs : propices aux rencontres et à l’exercice de diverses activités qui, pour de multiples raisons, ne s’y exercent pas actuellement, ces agoras, qui peuvent être des places publiques, des squares ou des maisons de quartier, pourraient être les lieux qui donneront naissance à ces activités nouvelles. L’appui d’équipes de recherche pluridisciplinaires, impliquées directement dans l’observation et la promotion de ces processus, doit accompagner ces « recherches actions ».

Les TIC présentent aussi des opportunités considérables qu’il convient de saisir pour susciter, faciliter et fédérer les initiatives locales et les acteurs locaux, et organiser de nouveaux processus de gouvernance territoriale.

Les « quartiers créatifs » lancés dans la mouvance de Marseille 2013, Capitale Européenne de la Culture, ouvrent la voie à ces recherches actions qui vont probablement conduire à proposer des innovations juridiques, sociales et fiscales pour rendre possibles d’autres modalités de gestion, d’animation et d’appropriation des espaces, et, plus généralement d’organisation et de rémunération de certains services de proximité, notamment dans le domaine du social, de la santé et de la solidarité...

Ces projets peuvent et doivent s’enrichir d’exemples puisés tout autour de la Méditerranée dans des Villes qui ont conservé des traditions d’économie informelle et de solidarité forte. Dans le cadre de sa politique active de coopération internationale, la Ville de Marseille a déjà engagé des échanges sur les « quartiers durables méditerranéens » sous le triple éclairage de la redynamisation des espaces publics, des TIC, et des liens entre la recherche et la conduite des politiques urbaines. Ces réflexions communes vont être renforcés et élargis à la réflexion prospective sur les formes urbaines évoquée ci-après qui intéresse aussi les partenaires de la Ville de Marseille.

4. L’impact de ces changements sociétaux sur les formes urbaines : les mégalopoles sauront-elles s’adapter ou sont-elles condamnées à terme ?

Les perspectives de transformations évoquées plus haut nous font plonger dans un avenir inconnu qui va certainement voir un bouleversement des formes et des organisations urbaines plus important et plus rapide que celui provoqué par l’automobile. Certaines villes vont sans doute anticiper et réussir le pari de l’adaptation, d’autres échoueront peut-être, soit par défaut de vision prospective, soit parce que leur contexte physique et socio économique les en empêchera.

Les formes urbaines résultent pour partie de décisions politiques et pour partie d’une économie de marché (principalement du marché du foncier) plus ou moins régulée et encadrée qu’on pourrait considérer comme la résultante d’un ensemble de forces d’attraction et de répulsion appliquées aux individus et aux groupes. Ces forces dépendent :

- de la localisation et de l’abondance ou de la rareté des moyens de production ou des ressources disponibles pour satisfaire leurs besoins (de logement, de nourriture, de travail, de protection et de santé, d’échanges, d’éducation, de loisir, de culture, de qualité de vie...),
- de la performance des modes de déplacement et de transport utilisables pour accéder à ces facteurs de bien-être, ou les faire venir
- des « représentations » que se font les acteurs de ces facteurs et de leur valeur,
- des régimes de propriété et des richesses de chacun.

Tous ces aspects, dont le mode de production des richesses et leur répartition, ainsi que la facilité de

déplacement (les deux sujets principaux abordés dans cet article), sont conditionnés par des facteurs technologiques, économiques, financiers, environnementaux, sociaux, psychologiques et culturels dont l'évolution constante, en grande partie imprévisibles, avec des phénomènes de « destruction créatrice » décrits par Joseph Schumpeter, et bien entendu difficilement maîtrisable par le pouvoir politique, explique l'alternance de tendances à l'exode rural ou à l'étalement urbain, ainsi que certains effets de ségrégation.

Ainsi, aujourd'hui, le « paramétrage » de ce modèle d'urbanisation, qui conditionne en partie la répartition des humains et de leurs activités, est finalement déstabilisé, comme on l'a vu, par l'évolution de la société, de ses besoins et la « révolution numérique ».

Ces opportunités nouvelles peuvent, pour partie, comme on l'a dit dans cet article, aider les grandes villes à se réorganiser et à survivre, mais pourraient aussi favoriser l'émergence de regroupements humains différents.

L'accélération des progrès technologiques et des changements sociétaux engendrés par les TIC (dématérialisation du travail et de nombreux services), l'évolution de la mobilité et l'émergence de nouvelles formes d'économie peuvent certes permettre, comme on l'a écrit, de réduire les besoins de déplacements dans les villes actuelles et d'améliorer les conditions de ces déplacements, donc de bénéficier de la « compacité » de la Ville pour réduire son empreinte écologique et améliorer la qualité de vie... mais il se peut aussi que certaines villes ne parviennent pas à tirer parti assez vite de ces opportunités, ou que leur structuration et leurs contraintes socio économiques les en empêchent. Or les perspectives et opportunités de changements de modes de vie et de déplacement évoquées dans cet article peuvent aussi permettre le développement de territoires actuellement moins construits, donc plus facilement adaptables à ces changements. Ceux-ci pourraient ainsi rendre possible un nouveau mode d'habiter et de travailler en dehors de la ville et frapper d'obsolescence le modèle de « reconstruction de la ville sur la ville » aujourd'hui prôné par la quasi totalité des urbanistes et des politiques.

Comme on a beaucoup insisté sur la dimension humaine et sur la proximité, on peut en effet s'interroger sur la pertinence des regroupements urbains de plusieurs millions ou dizaines de millions d'êtres humains. Ce questionnement est conforté par des recherches sur les « territoires créatifs » qui laissent imaginer que l'innovation, la performance, la capacité décisionnelle, l'« économie de la connaissance »... ne seraient plus l'apanage de fortes concentrations de « matière grise », mais pourraient naître de processus collaboratifs nouveaux, qu'on englobe souvent dans le concept d'« intelligence collective ». Il est possible d'imaginer, par exemple, une autre organisation du travail et une autre répartition des forces de production et des capacités de réflexion que celle consistant à regrouper les « élites » dans des grands centres d'affaires ou de recherche : nous sommes peut-être à l'aube de l'émergence de formes de « créativité » plus empreintes de mixité sociale et plus aptes à valoriser les atouts des territoires, qui accorderaient notamment une plus large place à certains « exclus » du système comme les personnes en situation de handicap, les seniors, ou ceux qui ont été rejetés du système scolaire.

Bien sûr, il n'est pas question d'imaginer disséminer 9 milliards d'humains dans des villages et des hameaux traditionnels dont l'impact sur l'environnement pourrait être catastrophique et qui ferait perdre tous les avantages incontestables d'une certaine concentration urbaine en termes d'emplois et de richesse au sens large. Mais on peut envisager des regroupements de quelques dizaines à quelques centaines de milliers d'habitants, compacts et organisés mais disséminés sur de larges territoires qu'ils contribueraient à valoriser. Ces modes d'urbanisation viendraient, dans un premier temps, à la marge, absorber la croissance des villes, probablement inéluctable jusqu'aux alentours des années 2030 compte tenu de l'inertie du système, et, dans un deuxième temps, pourrait frapper d'obsolescence les mégalo-poles en provoquant un vaste mouvement d'« exode urbain », surtout si de nouvelles opportunités de développement économique permettent à certaines mégalo-poles de s'offrir le luxe de se reconstruire ailleurs.

En termes de prospective, ces scénarios extrêmes ne soulèvent pas des questions de prévision car l'impact direct et indirect des décisions humaines de tous ordres relevant de choix politiques et individuels peut être tel qu'il rend toute prévision impossible. Les deux questions fondamentales posées sont :

- Quel est le type d'urbanisation souhaitable pour le développement humain comme pour la préservation de notre capital naturel ? La réponse n'est bien sûr pas connue, et on se doute bien que les solutions ne seront pas uniques. Néanmoins, les collectivités doivent ouvrir leur champ de vision et imaginer divers scénarios et s'y préparer en associant les citoyens à participer aux choix de société qui les attendent. La « métropolisation », entendue au sens où des grandes villes aujourd'hui plus ou moins prospères entraînent les territoires qui les entourent à envisager leur avenir ensemble, est effectivement un processus essentiel pour pouvoir imaginer sereinement des hypothèses de déconcentration urbaine et de relocalisation « multipolaire ».
- Comment matérialiser ce choix et concrétiser les changements nécessaires, qu'il s'agisse de restructurer la ville actuelle ou de se préparer à certaines « migrations » ? Face à des mécanismes de marché plus aptes à procéder à des ajustements à court terme et de faible ampleur qu'à anticiper sur les transitions à long terme, les autorités publiques peuvent-elles espérer qu'en régulant le marché, celui-ci poussera les individus à faire les bons choix, la collectivité ne faisant qu'accompagner les changements nécessaires en minimisant le coût de l'intervention publique, ou devront-elles faire preuve d'un certain « dirigisme politique » toujours difficile à accepter ? Là encore, beaucoup de réflexions à entreprendre, en associant toutes les « parties prenantes » de la société.

5. Conclusion

Il est temps de prendre des mesures innovantes en faveur de la mobilité « durable » et plus généralement de l'accroissement de la qualité de vie urbaine, pour limiter les effets négatifs de la voiture et inciter les urbains à rester en ville et les périurbains à y revenir.

Résoudre les problèmes posés par les déplacements en ville n'est pas tant affaire de solutions techniques que de décisions politiques et d'adhésion des habitants. Au plan des solutions, l'émergence d'une économie créative locale, les décisions qui visent la réduction de la pénétration automobile dans la ville, le recours approprié aux nouvelles technologies numériques ... sont aussi importants – sinon plus – pour réduire les besoins de déplacement et la pression automobile en ville que des investissements spectaculaires comme la construction d'une rocade routière ou d'un tramway.

Les TIC apportent des solutions que l'on ne pouvait même pas imaginer il y a vingt ans, et il est probable qu'on peine à imaginer ce dont la technologie sera capable dans vingt ans : les autorités locales doivent se saisir rapidement, avec détermination et discernement, de ces opportunités technologiques.

On peut aussi espérer réduire les besoins de déplacements en redonnant une dimension locale à l'économie, en favorisant une nouvelle « créativité territoriale » fondée notamment sur des démarches « ascendantes » de mobilisation citoyenne.

A supposer que l'on parvienne ainsi à débarrasser la ville des nuisances de l'automobile, redonnera-t-on pour autant envie d'y vivre en offrant à ses habitants de très nombreux services et emplois absents dans le monde rural ? La ville redeviendra-t-elle attractive, même pour ceux qui rêvent d'une villa dans un écrin de verdure ? Les métropoles semblent condamnées à en faire le pari, mais elles doivent aussi se poser cette question et anticiper sur des tendances qui feraient préférer des villes « à taille

humaine », existantes ou nouvelles, susceptibles de mobiliser plus vite ces potentialités technologiques et ces changements sociétaux, dans des sites offrant une meilleure qualité de vie et la proximité alimentaire. Des villes qui sauraient, dans de nouveaux modèles de gouvernance territoriale et de partenariats, entretenir avec la nature et les autres humains des rapports de commensalité, de synergie, de solidarité et de respect de l'altérité.

Marseille entend poursuivre ces réflexions prospectives selon des processus de gouvernance territoriale, qu'elle a déjà appliqués, mettant directement en contact des équipes pluridisciplinaires de chercheurs avec l'ensemble des autres parties prenantes du territoire. Ces approfondissements ont vocation à être conduits dans un cadre d'échanges méthodologiques et de bonnes pratiques de terrain avec d'autres territoires urbains du Bassin méditerranéen. D'autres effets bénéfiques connexes sont attendus de ces réflexions communes, comme l'émergence de nouvelles formes de gestion collective des ressources marines en Méditerranée.

Références

Antoine Charlot, Du quartier à la ville durable - Vers un nouveau modèle urbain ?
Comité 21

Daniel Kaplan, Bruno Marzloff ; Pour une mobilité plus libre et plus durable ; Editions FYP

Perspectives de l'urbanisation mondiale – ONU 2007

Enquête globale de déplacements des Bouches-du-Rhône, principaux enseignements généraux

Olivier Paul-Dubois-Taine, Brève Vigie 7 mai 2007 ; Déplacements domicile-travail et périurbanisation ; Futuribles International

Marguerite Grandjean, Brève Vigie, 2 octobre 2009 ; L'utilisation des TIC dans le monde ; Futuribles International

Prospective de la mobilité dans les villes moyennes françaises ; Futuribles International

Draetta Laura, Fernandez Valérie, Relieu Marc ; Système d'Information Multimodale pour une mobilité durable : réseaux socio-techniques, scénarii d'usages et gouvernance de projet

L'écomobilité, repenser nos déplacements (plaquette) ; ADEME

Les villes de demain Défis, visions et perspectives. Union européenne Politique régionale

Jean-Charles LARDIC, Le « covoiturage dynamique », un mode de transport urbain du futur ; Ponts et Chaussées Magazine, 2012, N° 846 sur les nouvelles mobilités

Jean-Charles LARDIC / Jean-Paul MAGNIEN ; Le covoiturage dynamique ; 365 Marseillais rêvent leur ville, Editions Pierres et Terres en Provence 2012