

La Mobilité dans le nouveau contexte urbain

Introduction

■ Mobilité et transport sont des concepts qui désignent des formes de déplacement de biens, de personnes ou encore d'informations. Le terme de mobilité est largement utilisé en géographie et dans de nombreuses sciences de connexes, entre autres, la sociologie et l'économie.

■ Seulement l'appréhension du phénomène est différente selon les différentes disciplines. *« Lorsqu'un géographe parle de mobilité, il ne parle pas de la même chose que lorsqu'un ingénieur ou un sociologue utilise cette notion, ce qui rend difficile le dialogue entre leurs savoirs respectifs. En clair, lorsqu'on évoque la mobilité, on ne sait pas exactement de quoi on parle: tout dépend de la discipline dont on est originaire. La mobilité est sociale, spatiale, physique, virtuelle, ou potentielle, elle concerne les personnes, les biens et les informations »* (V. Kaufmann, 2006).

- En raison de son caractère spatial, la mobilité a intéressé dans un premier temps la géographie. Dès le début des années 60, les géographes se sont intéressés à la question de la mobilité. Car, la mobilité, dans toutes ses formes, constitue un objet d'étude révélateur de processus spatiaux fondamentaux.
- En s'intéressant à la mobilité, le géographe cherche à en comprendre les causes et les conséquences sociales et économiques sur les espaces. En fait, il s'agit d'un concept difficile à cerner, car une partie de la demande seulement se réalise (la demande pure), une autre partie de la demande ne se réalise pas, soit par manque de desserte ou de moyen de transport, soit par insuffisance de revenu, soit encore par manque de temps. Cette demande non réalisée est la demande latente (E. Mérenne-Schoumaker, 2003), difficile à connaître mais néanmoins importante pour la planification.

Définitions de la mobilité

Chez la plupart des auteurs, la mobilité est qualifiée de déplacement. Le CERTU définit la mobilité comme Centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques.

- *« Le nombre moyen de déplacements effectués par une personne de plus de cinq ans résident dans un périmètre donné, pour un jour de semaine, tous moyens de transports confondus »* (CERTU, 2005).
- Cette définition technique, utile pour le calcul d'indicateurs, ne peut néanmoins couvrir l'ensemble du champ de signification du terme mobilité. Le terme mobilité, dans son sens large, ne peut se limiter uniquement au nombre moyen de déplacements.

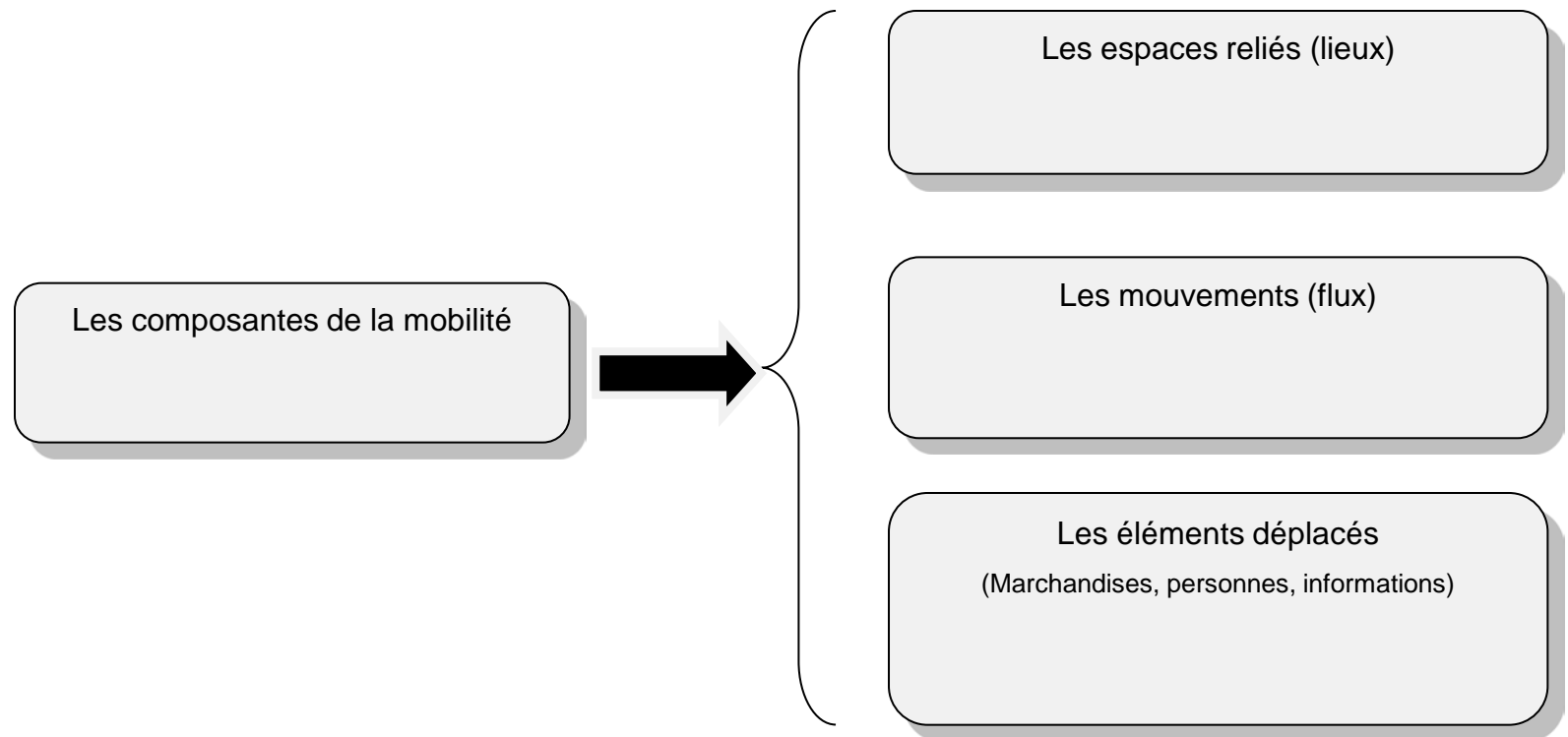
- P. Merlin et F. Choay (2002) considèrent la mobilité comme étant :
« *La propension d'une personne à se déplacer* ». P. Merlin et F. Choay (2002)
- On trouve la même définition chez R. Brunet et R. Ferras (2005)
« *Plus ou moins forte tendance au déplacement d'une population, d'une région à une autre, d'un pays à un autre ou de la campagne vers la ville* ». R. Brunet et R. Ferras (2005)
- Cette définition succincte incite à ne pas prendre en compte que le déplacement mais l'ensemble des conditions qui composent celui-ci.

- Mais est-ce que la mobilité se limite uniquement au déplacement physique et à ses techniques (ce qu'on appelle le transport) ? Certainement pas, car la mobilité est un fait social aussi.
- Ainsi J. Lévy (2003) voit que la mobilité est un concept englobant dont il importe de décliner toutes les notions qui en découlent (déplacement, transport, migration....etc.).

- J. Lévy et M. Lussault (2003) associent le terme de mobilité à « *l'ensemble des manifestations liées au mouvement des réalités sociales (hommes, objets matériels et immatériels) dans l'espace* ».
- Cette définition qui pourrait paraître abstraite, considère que « le mouvement » n'est pas le seul objet d'intérêt du géographe, mais plus encore, ce sont les circonstances et les implications dont lesquelles s'est effectué ce mouvement et leurs incidences socio-spatiales. Cette mobilité qui désigne une manifestation tangible des relations entre des lieux, sous forme de flux de marchandises, personnes, capitaux et informations, traduit le déroulement des interactions dans l'espace.
- Elle correspond à la « *pratique des échanges et des déplacements qu'effectuent les individus* » (D. Pumain et T. Saint Julien, 2001).
- Ces échanges et déplacements entre les lieux sont révélateurs des propriétés de ceux-ci, et participent à leur transformation.

Caractéristiques de la mobilité

- Ainsi, la mobilité se caractérise par trois éléments dont la géographie doit cerner la dimension spatiale :- les espaces reliés (lieux); - les mouvements (flux) ; et les éléments déplacés (marchandises, personnes).



Echelles de Mobilité

- La mobilité est marquée par la diversité des échelles dans le temps et dans l'espace, les deux éléments sont éminemment liés : - dans l'espace, on peut distinguer : la mobilité intercontinentale, mobilité interrégionale et mobilité locale ; - et dans le temps : la mobilité saisonnière, occasionnelle, hebdomadaire et enfin la mobilité quotidienne. On parle aussi de la mobilité spatiale qui d'après V. Kaufmann (1999) se compose de quatre types de mobilité :
- la mobilité quotidienne, soit l'ensemble des déplacements de la vie quotidienne ;
- les voyages, soit l'ensemble des déplacements interrégionaux ou internationaux impliquant l'intention d'un retour à cours terme ;
- la mobilité résidentielle, soit les changements de localisation résidentielle internes à un bassin de vie sans intention de retour à court terme ;
- la migration, entendue comme l'installation dans une autre région ou un autre pays, sans intention de retour à court terme. Sachant que ces quatre types de mobilité s'influencent réciproquement, l'un agit sur l'autre.

Mobilité quotidienne

« L'ensemble des déplacements dont les origines et les destinations sont à l'intérieur d'un cercle de 80 km à vol d'oiseau du domicile, et qui correspond à peu près à 100 km de distance réelle. »

Jean Pierre Orfeuil (1999)

« Un mouvement d'un point à un autre dans l'espace, avec un retour dans la journée. Ils appellent le mouvement entre le lieu de domicile et le lieu de travail comme un déplacement quotidien, un déplacement pendulaire, voire une navette domicile-travail. »

R. Brunet et R. Ferras (2005)

Déplacement

- La mobilité se mesure en nombre de déplacements. Le déplacement se définit comme :
 - « *Mouvement d'une personne d'une origine à une destination* » (P. Merlin, 1997).
- Il exprime une volonté d'atteindre une ressource nécessaire pour le mobile. Sa nature et sa complexité dépendent du contexte socio-spatial de celui-ci. En fonction de la distance qui sépare les différentes ressources urbaines de la ville et des contraintes qu'elle soulève, les individus adoptent des stratégies et des comportements de déplacement particuliers.

- Quotidiennement et pour la réalisation de leurs activités, les individus effectuent des séries de déplacements en dehors du lieu de résidence. Ces déplacements s'organisent à partir du domicile ou d'un autre lieu (travail, loisir, commerce, etc...). La dispersion des lieux d'activités, dans le temps et dans l'espace, fait du déplacement une activité spécifique à part entière qui joue un rôle important dans la vie quotidienne. Ainsi :

« Le déplacement n'est pas le but en soi, il n'en est que le moyen pour réaliser et enchaîner les activités quotidiennes ».

- J-P. Orfeuil (1999) intègre l'activité ou le motif pour parler du déplacement. Pour lui, le déplacement est généré par la réalisation d'un motif à destination.
« *Ainsi une personne se rendant à son travail en utilisant successivement sa voiture et le train fait un déplacement de motif travail ; deux personnes allant ensemble au cinéma en voiture font un déplacement chacune, soit deux déplacements au total ; lorsqu'une personne accompagne un enfant à l'école puis va travailler, il y a trois déplacements : un déplacement « accompagnement » puis un déplacement « travail », réalisés par l'adulte, un déplacement « école » réalisé par l'enfant » (J-P. Orfeuil, 1999).*

Formes de déplacements

- Les déplacements ont des inscriptions spatiales distinctes, qui reflètent le rapport qu'entretiennent les individus avec l'espace à travers l'exercice de leurs différentes activités quotidiennes. De la plus simple à la plus complexe, A. Bonnafous (1981) a classé les inscriptions spatiales des déplacements en quatre groupes :
 - - la forme la plus simple est représentée par un aller-retour, constitué de deux déplacements ;
 - - la forme étoilée qui correspond à la succession des déplacements allers-retours, avec chaque fois le domicile comme point de départ ;
 - - la forme en boucle correspond aux déplacements effectués par un individu qui réalise, au cours d'une sortie, une série d'activités consécutives, avec le lieu de résidence comme point de départ initial et d'arrivée final ;
 - et enfin, la forme la plus complexe est réalisée par un individu qui effectue des déplacements correspondants à la fois à la succession des allers-retours et des déplacements en boucle (schéma 1) .

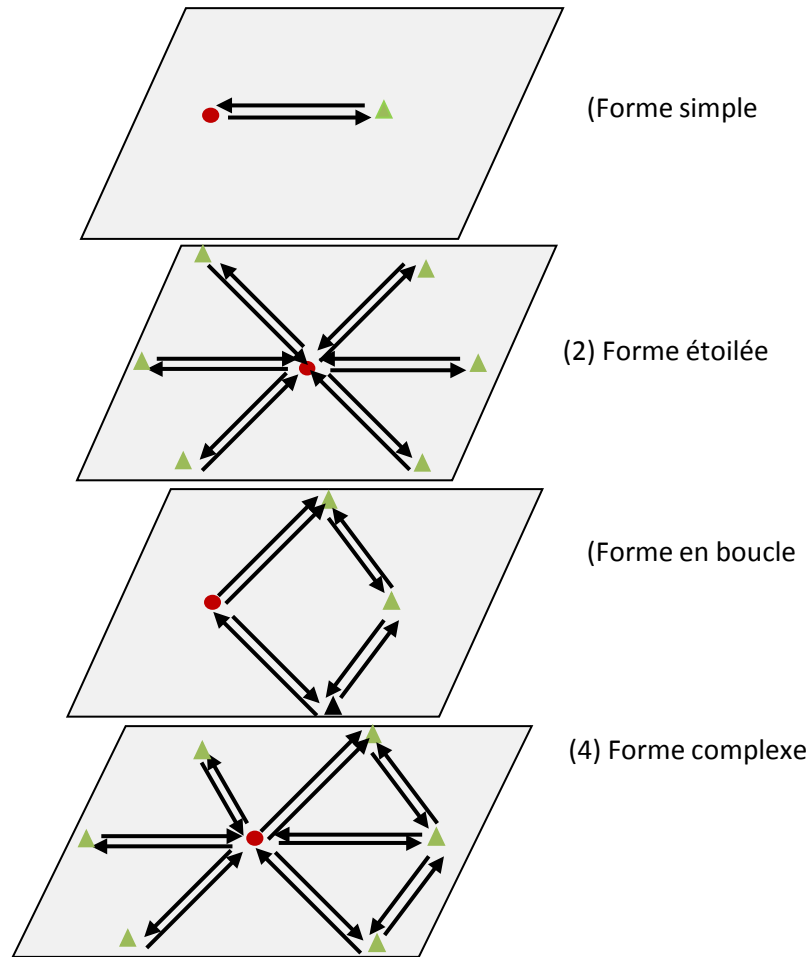
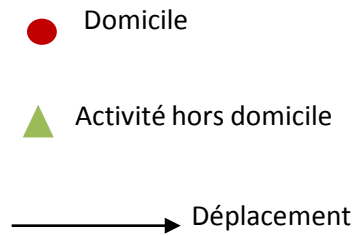


Schéma 1. Les inscriptions spatiales des déplacements quotidiens selon A. Bonnafous

Motifs de déplacements

- La pratique de telle ou telle forme de déplacements ne se fait pas aléatoirement, mais obéit à un certain nombre de paramètres ; elle s'inscrit différemment dans l'espace et ce en fonction de :
 - la situation socioprofessionnelle,
 - le mode de vie
 - les activités quotidiennes des membres du ménage.

- Chaque déplacement est caractérisé par un certain nombre de paramètres, entre autres, les motifs. Ils attribuent aux déplacements une diversité qui permet de les caractériser selon leurs finalités. On peut distinguer plusieurs motifs de déplacements. V. Kaufmann (1999) note que les motifs sont liés aux activités de la vie quotidienne, ils sont scindés en quatre sphères :
 - sphère de travail,
 - sphère de l'engagement (activités politiques et associatives),
 - sphère domestique (les achats du ménage)
 - sphère du temps libre (loisirs, visites.....).

- Ces motifs correspondent à ceux qui ont été donnés par P. Merlin (1991) et qui se résument comme suit :
 - les déplacements de travail, effectués pour se rendre de son domicile à son lieu de travail et inversement ;
 - les déplacements scolaires, effectués par les élèves et les étudiants ;
 - - les déplacements personnels, ils comprennent les achats et les affaires personnelles ;
 - et enfin, les déplacements de loisirs (activités sociales, visites, sports, promenades...).
- Ces déplacements n'obéissent pas aux mêmes rythmes (les pointes) ni aux mêmes tracés, et peuvent être scindés en deux grandes catégories : les déplacements générés par le travail ; et les autres déplacements.
- Les premiers sont concentrés dans le temps (aux heures de pointe) et dans l'espace (dans le centre-ville et dans les axes radiaux).
- Quant aux seconds, ils sont beaucoup moins concentrés et moins systématiques ; même s'ils ne représentent qu'une minorité aux heures de pointe, ils constituent cependant la part majeure de la mobilité tout au long de la journée, et leur part augmente avec le revenu et la motorisation, donc avec le temps.

Modes de déplacement

- Les déplacements s'opèrent par différents moyens de transport et ce selon le niveau de développement de la ville (B. Mérenne-Schoumakher, 2003).
- Par exemple :

Pays
développés



La voiture individuelle joue un rôle très important dans les déplacements quotidiens des ménages. En France, la voiture, contrairement aux autres modes de transport (la marche à pied, les deux roues et les transports en commun), est de plus en plus utilisée dans les déplacements, notamment les déplacements tangentiels, qui s'effectuent en dehors du centre,

Pays du tiers
monde



La marche à pied et l'utilisation de deux roues concernent majoritairement les habitants du tiers-monde, cela est dû au manque d'infrastructures et de moyens et au taux de motorisation faible comparativement à celui des pays développés

Mobilité et inégalités

- Au vue de l'organisation multipolaire actuelle des espaces urbains et des mutations sociales importantes, la mobilité est devenue incontestablement l'élément majeur des relations sociales contemporaines. L'importance de celle-ci dans le fonctionnement du monde d'aujourd'hui lui accorde une valeur particulière. Elle est désignée plus que jamais comme un « capital ». À partir de cela, la mobilité peut devenir facteur d'inégalités, parce qu'elle constitue une condition indispensable d'insertion à la vie sociale, en termes d'accès aux différents activités de la vie quotidienne.

Elle peut en effet « ***ajouter une forme d'inégalité supplémentaire aux inégalités sociales de ressources et aux inégalités géographiques d'accès au logement qui en découlent*** » (F. Beaucire, M. Berger, T-Saint- Gerand (2004)).

L'inégalité face à la mobilité se distingue notamment en termes d'accès aux moyens de transports.

- L'accroissement de la dépendance automobile dans le quotidien des individus a renforcé les inégalités de mobilité en accentuant les problèmes d'accessibilité aux ressources urbaines des ménages non ou faiblement motorisés (B. Motte, 2006). Ainsi, les écarts entre les pratiques de mobilité des ménages défavorisés et des ménages aisés sont importants, les premiers se déplaçant nettement moins et moins loin que les seconds (J-P. Orfeuil, 2004).

- Néanmoins, nous n'avons pas tous les mêmes moyens pour faire face à ces exigences qui structurent notre rapport au temps et à l'espace.
- Les individus qui ne disposent pas de ressources et de capacités nécessaires pour se déplacer se trouvent dans une situation **d'inégalité, voire d'exclusion face à l'accès aux espaces de consommation.**
- Ces individus courent le risque de l'isolement et de la marginalisation (J-P. Orfeuil, 2004 ; J. Urry, 2005 ; D. Mignot et S. Rosales-Montano, 2006).

L'inégalité face à la mobilité, qui se traduit souvent par une difficulté d'accès aux différentes ressources urbaines pèse particulièrement sur les ménages non motorisés, ne disposant pas de ce « capital » (B. Motte, 2006) et engendre des processus d'enfermement social et spatial.

De ce fait:« dans les pays développés, la mobilité est reconnue en tant que droit essentiel. Être privé de ce droit est non seulement une atteinte au droit de se mouvoir, mais aussi une source de remise en cause d'autres droits (travail, logement, etc.) » (J-P. Orfeuil, 2004).

Le droit à la mobilité doit être donc appréhendé comme étant un droit d'accès à la ville et à ses diverses ressources.

Le droit au transport comprend le droit pour les usagers d'être informés sur les moyens qui leur sont offerts et sur les modalités de leur utilisation.

Mobilité et étalement urbain

- Aujourd'hui, les déplacements quotidiens se réalisent dans des espaces de plus en plus étendus du fait de l'automobilité. La destination du déplacement est de plus en plus rarement constituée d'un seul motif de destination, nous passons inconsciemment du modèle de la navette au modèle de chaînage des déplacements. Cette évolution majeure dans les pratiques des déplacements quotidiens est due essentiellement à l'étalement urbain (M. Wiel, 1993).

La notion de l'étalement urbain

- La notion d'étalement urbain, utilisée pour la première fois par les géographes anglo-saxons (**urban sprawl**), qui désigne:
« L'étalement urbain est une expression désignant le phénomène de développement des surfaces urbanisées en périphérie des villes »
- Cet étalement urbain, qui est lié au développement démographique des villes, se fait avec une densité (La densité est un nombre sans dimension, égal au rapport d'une masse d'une substance homogène à la masse du même volume...) du bâti d'autant plus faible que l'on s'éloigne du cœur des villes.
- La faible densité est due au caractère pavillonnaire de cette croissance urbaine, ainsi qu'à l'étendue des espaces verts qui caractérisent les communes concernées.

- Dans les pays développés, l'ampleur du phénomène d'étalement urbain est liée à la démocratisation de la voiture.
- l'automobilité a permis la multiplication de ces urbanisations de très faible densité, essentiellement desservies par le réseau routier.

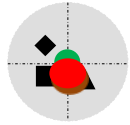
« Ainsi l'étalement urbain est défini comme une extension du territoire urbain en produisant une forme urbaine diffuse »

Impact de l'étalement urbain sur le système de transport et réciproquement ?

- D'autres auteurs se basent sur la notion de « vitesse » pour expliquer l'étalement urbain. F. Beaucire (1996) note que l'augmentation de la vitesse des déplacements des citadins, engendrée par la voiture individuelle, entraîne des conséquences décisives sur la forme des villes. De même pour J-P. Orfeuil (2002) qui souligne que *« l'accès à la voiture, la possibilité de rouler rapidement ne sont que des potentiels qui, pour être révélés, impliquent des stratégies des acteurs tournés vers des localisations aisément accessibles en voiture. La mobilité étendue ici comme potentiel associant l'importance des parcs de véhicules et l'importance des réseaux rapides permet l'émergence des formes nouvelles d'urbanisation »*.
- Ainsi l'étalement urbain peut être mis en parallèle avec l'accroissement du parc automobile et des infrastructures routières, de zones d'activités commerciales et industrielles, qui nécessitent des surfaces importantes et qui sont rejetées des centres-villes à la fois à cause du coût de l'immobilier et du fait du rejet de certaines nuisances liées à ces activités.

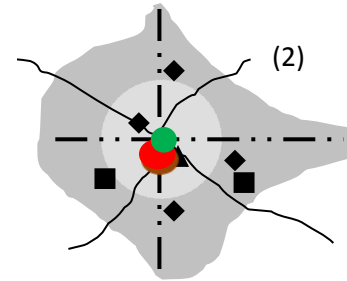
- En effet, l'amélioration du système de déplacement qui se traduit par un accroissement de la vitesse conduit naturellement à **une dédensification de la ville, avec une durée de déplacement qui restera constante (loi de Zahavi)**. De ce fait, l'espace consommé dépend de la vitesse du déplacement : plus celle-ci est importante plus l'espace pratiqué est étendu.
- Le redéploiement de la ville dans son nouveau territoire est lié à la mobilité facilitée (M. Wiel, 1999 ; F. Beaucire, 2000), conséquence de l'amélioration des conditions de déplacements.
- La « transition urbaine » définie comme étant le passage d'une ville à « mobilité restreinte » à une ville à « mobilité facilitée » a révélé des interactions importantes entre la forme urbaine et la mobilité quotidienne. Ce passage est caractérisé par la détente spatiale de la ville traditionnelle pédestre et la réorganisation de ses activités, en donnant naissance à une ville automobile moins dense voire multipolaire (schéma 2).

(1)



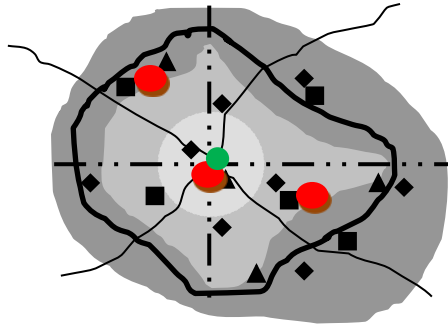
(1) Une densification des quartiers urbains où la mobilité est principalement pédestre.

(2) La localisation des activités se limitait dans le centre des agglomérations urbaines. Progressivement la ville s'urbanise en se reposant sur les axes de transport public

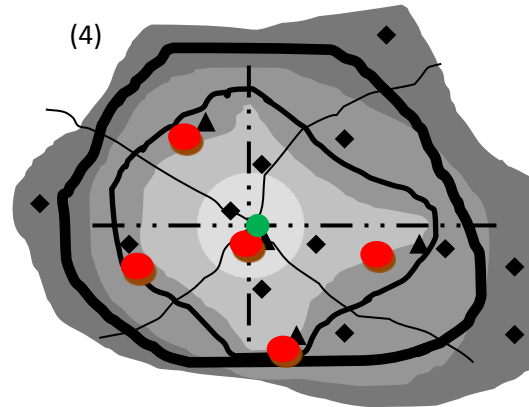


(2)

(3)



(4)



(3)(4) Diffusion de l'automobile et délocalisations importantes de l'habitat, de l'emploi et des surfaces commerciales vers la périphérie.

- | | | |
|---------------------|----------------------------|--------------|
| Centre-ville | Axe des transports publics | Ville centre |
| Résidence | Routes principales | Banlieue |
| Commerce | Autoroutes | Périphérie |
| Emploi | | Périurbain |
| Centres secondaires | | |

Schéma 2. La réorganisation de l'espace urbain, sous l'effet de l'amélioration du système de déplacements

Impact de la forme de la ville sur la structure des déplacements

- L'étalement de la ville en question constitue une profonde recomposition qui a bouleversé les traditionnelles représentations du rapport entre centre et périphérie (M. Wiel, 1995), qui se traduit par le changement de la structure des déplacements et l'inadéquation et la perte d'attractivité des transports en commun. Il a en effet « *contribué à modifier les trajectoires et les longueurs des navettes, soit en les rallongeant, soit en modifiant leurs directions, au profit d'orientation obliques ou tangentielles venant brouiller l'image un peu trop parfaite, et partiellement erronée, de flux anciens exclusivement radiaux menant vers le centre* » (F. Beaucire, M. Berger, T-Saint- Gerand (2004))

- Orfeuil et M-H. Massot (2005) notent que la géographie des flux est de plus en plus diversifiée et qu'il n'est plus nécessaire d'être « au centre » pour être accessible.
« La ville peut alors passer du modèle radioconcentrique qu'on croyait pérenne, où les activités sont réalisées soit à proximité immédiate du domicile soit dans une ville-centre regroupant toutes les fonctions supérieures et où tous se retrouvent au moins occasionnellement, à un modèle très distribué, où les créneaux de croissance des déplacements sont les déplacements motorisés internes aux banlieues et périphériques et les liaisons interurbaines de proximité ».
- Le phénomène s'explique par la dispersion des origines et des destinations ainsi que la perte d'attractivité des centres-villes, à cause de la circulation et de l'encombrement. Cette modification peut être schématisée de la façon suivante (schéma 3)

(Déplacements essentiellement radiaux
(centre-périphérie/périphérie-centre))

(2)(3) Déplacements essentiellement
tangentiels (périphérie-périphérie/périphérie-
périurbain)

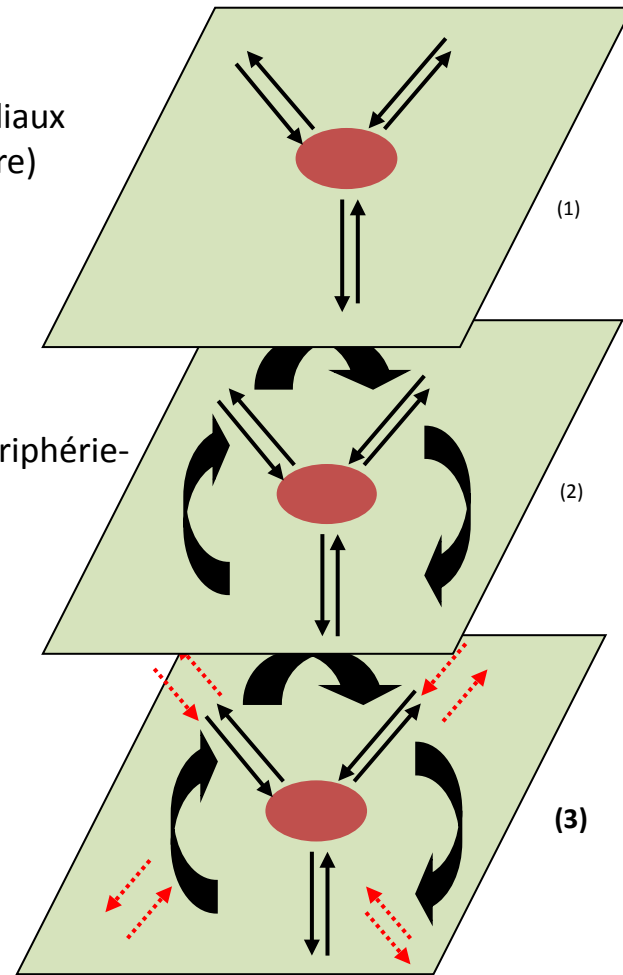
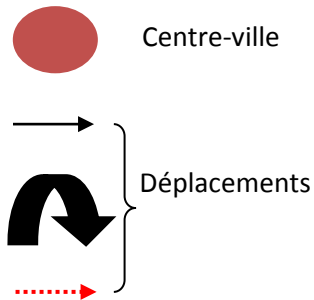


Schéma 3 Les effets de l'étalement urbain sur la structure des déplacements