

**Proposition de communication pour les  
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)  
Montréal, 11-13 juin 2019**

**Titre :**

Les enjeux des politiques de mobilité durable dans l'urbain généralisé : l'exemple du Pays de Brest

**Auteur(s) :**

Martin Claux, Maître de conférences, Université de Bretagne Occidentale, martin.claux@univ-brest.fr

Florie Colin, Doctorante, ENSA Nantes, florie.colin@crenau.archi.fr

**Mots-clés :**

Mobilités urbaines, Politiques urbaines de transports et de déplacements, urbain généralisé

**Résumé :**

Pour certains, les politiques urbaines de mobilités durables doivent s'évertuer à accélérer le déclin des déplacements automobiles en ville afin d'y substituer d'autres modes de déplacements. Nous souhaitons ici nous éloigner de cette injonction au report modal et appuyer l'idée selon laquelle la pérennité des déplacements automobiles dans l'urbain généralisé impose un changement de cap des politiques urbaines de transports et de déplacements.

La thèse que nous proposons cherche à s'écarter de deux visions du fait urbain et des déplacements qui lui donnent corps que l'on estime réductrice. Premièrement, il s'agit d'élargir la focale d'observation au delà des centralités constituées où les circulations automobiles diminuent. Il nous semble nécessaire de penser la ville contemporaine à l'aune de la transition urbaine (Wiel, 1999) et des espaces de faibles densités qui la caractérisent (Brès et col., 2017). Deuxièmement, il s'agit de dépasser l'utopie simplificatrice selon laquelle le processus de diminution des circulations automobiles observé ces dernières décennies dans quelques grandes centralités urbaines aurait vocation à se diffuser dans les marges d'une façon linéaire (Héran, 2017).

Le souhait de dépasser ces réductions simplificatrices nous a amené à explorer les pratiques de déplacements dans une ville profuse, le pays de Brest (Le Couédic et Prigent, 2014). Notre regard compréhensif sur les pratiques quotidiennes de déplacements des résidents du périurbain combine deux approches complémentaires. La première, qualitative, est issue d'une enquête ethnographique, auprès de 24 ménages du pays de Brest, portant sur la condition habitante et les habitudes de déplacements des individus enquêtés. La seconde, quantitative, est une analyse des données issues de l'enquête ménage déplacement. Comme d'autres travaux (Brès et col., 2017), les résultats de recherche issus de ce croisement témoignent de la « durabilité », de la pérennité de l'automobile comme mode d'organisation des programmes d'activités des individus et des ménages résidant dans l'urbain généralisé.

Ces résultats nous invitent désormais à questionner la hiérarchie des objectifs après lesquels coure l'action publique urbaine dans le domaine des transports et des déplacements. Depuis plusieurs décennies, celle-ci coure après le mythe du report modal qui structure les actions engagées et les discours génériques qui les portent (Offner, 2006). Non sans ambiguïté, le modèle générique d'organisation des circulations qui en résulte pose question du point de vue de la solidarité spatiale et sociale (Reigner, Hernandez et Brenac, 2009). À la concentration des attributs de la durabilité dans les espaces centraux, s'opposent des périphéries abandonnées à l'automobile. Selon nous, ce modèle pourrait être structurellement remis en cause du fait de la structurelle inefficacité financières des réseaux de transports urbains de province et des contraintes budgétaires qui semblent commencer à s'imposer aux autorités organisatrices de la mobilité (Emmangard, 1991 ; Faivre d'Arcier, 2010). Ainsi, certaines villes intermédiaires, à l'image de Brest dont le ressort territorial est pourtant limité à huit communes, s'engagent dans une diminution des coûts de leurs politiques de déplacements, qui se répercute actuellement d'une façon marginale sur l'offre.

Paradoxalement, les enjeux sociaux que soulève la dépendance automobile dans l'urbain diffus nous semblent devoir nécessiter un investissement des espaces périphériques. Nous rejoignons ici l'idée selon laquelle l'urbanisme est une assurance (Desjardins, 2017). La prise en compte de ces enjeux sociaux n'implique-t-elle pas une autre façon de concevoir la solidarité spatiale à travers les réseaux de transports publics ? N'implique-t-elle pas un renouveau et un dépassement du droit au transport à l'heure de « la revanche des villages » (Charmes, 2019) ? À l'image de ce que la diffusion des principes du droit à la ville a modifié dans les dessertes de transports collectifs dans les années 1970 – 1980, la reconnaissance du droit au village ne doit-il pas modifier radicalement la structure des réseaux de transports publics en privilégiant la desserte des espaces périurbains quitte à réduire les dessertes inter-quartiers ? Les politiques de transports et de déplacements durables n'ont-elles pas intérêt à tourner le dos au mythe qu'est le report modal afin d'engager résolument des actions permettant d'amortir les potentiels effets sociaux. Des politiques urbaines de transports et de déplacements durables ne doivent-elles pas penser les risques sociaux structurels qu'impose la contrainte environnementale afin d'éviter de panser les crises conjoncturelles ?

Ce questionnement d'ordre général est abordé à partir d'un exemple territorial singulier : le Pays de Brest. Cette ville représentative de l'urbain généralisé, et que certains vont jusqu'à qualifier de ville invisible, offre à voir d'intéressantes tentatives de renouvellement des politiques urbaines de transports et de déplacements qui mettent au cœur de l'action la solidarité envers la périphérie et dans le même temps l'inertie de l'action publique et la résistance des villages.

#### Bibliographie :

Wiel M., 1999, *La transition urbaine : le passage de la ville pedestre à la ville motorisées*, Bruxelles : Mardaga

Brès A., Beaucire F., Mariolle B. (dir), 2017, *Territoire frugal : la France des campagnes à l'heure des métropoles*, Genève : Métis press

Héran F., 2017, « À propos du report modal. Les enseignements du cas parisien », *Les cahiers scientifiques du transport*, n°71, p.99-124

Le Couédic D., Prigent L., « L'urbanisation profuse saisie par la longue durée. Le cas de la Bretagne », *Les cahiers de géographie du Québec*, vol. 58, n°165, pp.491 – 508

Offner JM., 2006, *Les plans de déplacements urbains*, Paris : La documentation française

Reigner H., Hernandez F., Brenac T., 2009, « Des politiques publiques contemporaines ambiguës, consensuelles et insoutenables », *Métropoles*, 5, varia

Emmangard PH., 1991, *L'efficacité commerciale et financière des transports publics urbains de provinciaux*, Thèse de doctorat, École Nationale des Ponts et Chaussées

Faivre d'Arcier B., 2010, « La situation financière des transports publics urbains est-elle « durable » », *Les cahiers scientifiques du transport*, n°58, pp.3-28

Desjardins X., 2017, *Urbanisme et mobilité : de nouvelles pistes pour l'action*, Paris : Presses de la Sorbonne

Charmes É., 2019, *La revanche des villages*, Paris : Le Seuil / La république des idées