

LA MOBILITE DESSINE LA VILLE

Nous montrerons tout d'abord pourquoi la transformation des conditions de la mobilité, du fait de la généralisation de l'usage de l'automobile, ne peut laisser les agglomérations urbaines existantes en l'état et l'importance que revêt la maîtrise de la vitesse. Nous nous interrogerons ensuite sur l'incidence de cette mutation sur le métier d'urbaniste, son système de valeur, ainsi que sur la crédibilité de la loi SRU dans sa prétention à vouloir infléchir le cours des choses.

I LA MUTATION URBAINE INDUITE PAR L'USAGE DE L'AUTOMOBILE

La vitesse des déplacements joue un rôle capital dans les équilibres urbains. La modification de cette vitesse n'est certes pas la seule raison de la transformation de ces équilibres, mais depuis quelques décennies, et pour encore quelques-unes, c'est assurément la principale.

Les agglomérations rassemblent de multiples acteurs de la vie urbaine qui, quotidiennement, opèrent entre eux une multitude d'interactions sociales fort diverses. Une grande partie d'entre elles exigent la **coprésence** - c'est-à-dire le face à face en un même lieu - les autres pas¹. Les types de lieux où cette coprésence est possible sont peu nombreux. Ce sont le domicile, l'entreprise, l'équipement collectif et l'espace public. Leur regroupement constitue l'objet « ville ». **La ville est donc l'outil rendant possible les interactions sociales spécifiques de la vie urbaine.** Ces interactions sont par conséquent **premières** à la notion de ville si nous nous intéressons à celle-ci en tant que structure morphologique. La répartition des fonctions au sein d'un système bâti est la conséquence **matérielle** de ces interactions **immatérielles**.

La mobilité, quand elle ne contient pas sa propre finalité², consiste à se déplacer pour changer de lieu de la coprésence. **La ville, agencement des lieux de la coprésence,** se construit et se transforme insensiblement dans le temps, pour intégrer à la fois les aspirations et les contraintes de ceux qui sont

¹ Les possibilités d'interactions sans coprésence s'accroissent très sensiblement (téléphone, internet, etc..) sans réduire les besoins globaux de face à face donc de mobilité.

² Ce qui est le cas le plus fréquent, c'est à dire quand elle n'est pas « promenade »

en perpétuelle interaction entre eux. Quand aspirations et contraintes des acteurs en matière de localisation sont du même ordre d'importance, la disposition dans l'espace des constituants urbains atteint un équilibre³. Mais il est toujours susceptible d'être remis en cause, car le contexte économique, les modes de vie et la démographie modifient en permanence, parfois marginalement, parfois plus notablement, les facteurs rentrant en ligne de compte dans la constitution de ces équilibres. Des ménages et des entreprises peuvent se remplacer les uns les autres, à un moment donné ou au fil du temps, sans que cela affecte la morphologie antérieurement élaborée mais ces remplacements peuvent ne plus coïncider avec l'état des aspirations et des contraintes **compte tenu des nouvelles possibilités de localisation qui apparaissent**. De nouveaux agencements s'élaborent, et certaines parties de la structure morphologique préexistante se développent au détriment d'autres et de nouvelles se constituent.

Les interactions induites par le travail, la vie familiale et la formation sont les plus fréquentes et sont de ce fait les plus structurantes de l'organisation urbaine. Le commun souci d'optimiser l'usage du temps disponible amène ménages et entreprises à rechercher des localisations du domicile ou de l'entreprise permettant de réaliser les interactions sociales de leur choix pour **un coût de mobilité⁴ proportionné à l'intérêt de ces interactions**. Ceci fonde l'existence des divers marchés urbains (foncier, immobilier, de l'emploi, des services), qui traduisent et arbitrent une **compétition pour l'espace** qui s'accroît avec le nombre d'acteurs en lice. Ces acteurs ont ni les mêmes ressources, ni tout à fait les mêmes attentes. La compétition pour les places les plus convoitées provoque l'éviction (donc l'éloignement) progressive de ceux qui ont des ressources inférieures ou un moindre intérêt pour un lieu.

A l'époque de la mobilité pédestre, la densité était la principale réponse à la pression engendrée par cette compétition. **En croissant les villes se densifiaient plus qu'elles ne s'étendaient**. L'espace des interactions sociales caractéristiques de la vie urbaine de l'époque est devenu ainsi progressivement, au fur et à mesure du développement de la ville, d'autant plus exclusif de l'activité agricole que la taille de la ville devenait plus importante. Les transports collectifs, puis surtout l'automobile depuis trente ans, ont modifié cet état de chose, déstabilisant les équilibres urbains lentement élaborés au cours des siècles. Les formes urbaines anciennes sont l'héritage de cette période à mobilité contrainte. Une forme urbaine ne reste pertinente dans le temps que si elle est encore suffisamment conforme aux arbitrages des acteurs urbains en matière de localisation, lesquels tiennent toujours compte des conditions de la mobilité de l'instant et non de celles de la période de construction du quartier. Forme et accessibilité sont si étroitement liées qu'elles en deviennent indissociables. La mobilité résulte de l'agencement urbain comme les conditions de la mobilité modèlent l'agencement urbain.

³ La loi SRU parle d'équilibre mais sans précision, ce qui autorise des interprétations différentes du terme permettant l'amalgame entre une approche urbanistique (l'équilibre des proportions dans le paysage construit), sociologique (l'équilibre dans la répartition du peuplement et des équipements), écologique (équilibre avec les espaces ruraux ou naturels ne compromettant pas leur coexistence). Ici nous parlons d'équilibre au sens économique du terme c'est à dire quand deux motivations inclinant à des choix opposés se neutralisent.

⁴ Ce coût a trois composantes. Elles correspondent aux consommations de ressources financières, temporelles, ou en énergie physique (force ou fatigue).

Dépenser plus d'argent pour aller plus **vite**, est donc accepter qu'un des facteurs du coût de la mobilité, le facteur financier, augmente pour alléger fortement le temps employé par le déplacement. Si nous optons fréquemment pour la solution de déplacement la plus rapide cela tient au prix que nous affectons à l'usage de notre temps. Avec l'accès à la vitesse (sans contrepartie financière trop importante) la résistance au déplacement s'affaiblit parce que son coût global (intégrant le temps) en a fait de même. L'énergie bon marché, la technologie, les infrastructures, ont rendu le temps « **achetable** ».

Pourtant cela n'a pas réduit le temps global consacré en moyenne à nos déplacements. La raison de ce paradoxe est que le temps gagné a été utilisé pour aller plus loin. Il a permis aux ménages de gagner de l'espace, de se mettre à l'aise, et aux entreprises de gagner de la productivité donc de grossir au détriment des plus petites. **Ayant touché, sans nous en rendre compte, au principe même de l'agencement urbain nous avons déstabilisé ses équilibres fondamentaux, nous avons provoqué sa dislocation, son éparpillement, son redéploiement**

De la même façon le temps passé hors du domicile est, en moyenne, également resté stable. La stabilité de cette durée du temps hors domicile est elle-même le résultat d'un équilibre dans lequel les décisions quotidiennes de déplacement jouent un rôle, certes, mais moindre que les choix de programme d'activité ou les choix de localisation. Des activités à domicile peuvent se substituer à celles hors domicile⁵ (et réciproquement) mais surtout **la ville s'agence globalement (toute seule pourrait on dire) du fait des choix de localisation des ménages et des entreprises, pour ne pas consommer de façon excessive le temps disponible de ses membres**. C'est la clef principale du fonctionnement des **marchés « urbains »**, les marchés foncier, de l'immobilier, des services et de l'emploi. Les prix renchérisent ou les établissements se fragmentent mais le « budget temps » des personnes ne s'étend pas indéfiniment⁶, pas plus que celui utilisé par les activités hors domicile.

Au final, l'accès quasiment généralisé à la vitesse sans contrepartie monétaire a modifié les caractéristiques des trajets effectués. Ils sont à peine plus nombreux par personne mais ils se sont considérablement allongés et s'effectuent de plus en plus là où seul le recours à la voiture est commode. La raison est évidemment que l'agencement urbain des composants de la ville (les lieux de la coprésence) s'est radicalement transformé. L'organisation spatiale de la ville et la pratique qu'en font les habitants ont changé en même temps, de façon **systemique, du fait que ville et mobilité font système**.

⁵ Le domicile est beaucoup mieux « branché » qu'autrefois sur l'extérieur et en particulier le lointain. Il suffit de rappeler la place prise par la télévision et au delà par tout ce que rend possible de faire chez soi la disponibilité d'espace et tous les réseaux techniques.

⁶ Il s'agit d'une moyenne, par conséquent il y a des disparités autour de cette moyenne. D'autre part le budget temps déplacement s'accroît avec la taille de la ville. En France les franciliens mettent 20 minutes de plus en moyenne pour se rendre au travail que les provinciaux. Dire que cela résulte des vitesses possibles ou de la taille de l'agglomération n'est pas la bonne explication. Il faut plutôt dire que le résultat des efforts pour permettre une offre de déplacement de qualité a encouragé le maintien d'une structure relativement unitaire des marchés urbains malgré la taille de l'agglomération. Cela a autorisé des spécialisations sociales et fonctionnelles qui ont stimulé la demande de déplacements plus longs. Ceci est sans fin. Certes le potentiel d'interactions sociales résultant est exceptionnel mais c'est au prix d'une unité qui reste imparfaite et surtout d'un énorme gaspillage de

Cet allongement des flux suffit à expliquer l'essentiel de la hausse des trafics observés⁷ et c'est pour cela que nous pouvons dire que « la vitesse fait le trafic ».

Si le gain de temps rendu possible en payant pour aller plus vite fut pour l'essentiel absorbé par des gains d'espace ou de productivité cela signifie que **les équilibres urbains ne se construisent pas dans le marché des déplacements** (au travers une confrontation instantanée de l'offre et de la demande), mais dans les autres marchés urbains de l'immobilier, du foncier, de l'emploi et des services, ces derniers étant en revanche, étroitement dépendants des conditions de la mobilité. **L'agencement urbain n'est pas une réalité figée préexistante à nos besoins d'échange, mais, au contraire, lentement, et souvent avec retard sur ce qui a provoqué le changement, il se renouvelle pour s'adapter à eux. Pour cette raison celui qui définit la vitesse définit la densité « de ce qui s'ajoute » et dévalue la densité « de ce qui préexiste, surtout si elle est sans qualité ».**

La ville modelée par l'automobile, la ville périurbaine, enveloppe physiquement la ville des transports collectifs (la banlieue) qui elle-même ceinture la ville issue de la période où le mode pédestre était dominant. Mais ces trois villes ne se contentent pas de s'ajouter les unes aux autres, de se côtoyer, elles se concurrencent et de ce fait provoquent leurs transformations mutuelles, car les acteurs pourront toujours, selon leurs intérêts, opter pour l'une ou pour l'autre comme lieu où s'effectue l'interaction sociale visée ou pour localiser domicile ou établissement d'entreprise.

Cette concurrence avantagera les territoires qui, globalement, permettront aux ménages et entreprises d'optimiser les arbitrages de localisation ou de déplacement en fonction de la satisfaction des interactions recherchées. Ceci contribuera à les trier socialement et fonctionnellement. La somme des avantages individuels retirés ne peut fournir la seule évaluation de la satisfaction collective. Tout cela a un coût pour la collectivité dans son ensemble et il est légitime que cette dernière veuille avoir une stratégie pour réguler la dynamique qui se manifeste surtout si elle présente des conséquences sociales ou environnementales malencontreuses. L'inconvénient est que les manettes de la régulation sont partagées par un grand nombre d'institutions publiques poursuivant chacune des objectifs propres sans relation avec la préoccupation de maîtriser l'ensemble de la dynamique.

Du fait de la mutation induite par l'automobile, la densité n'est plus comme auparavant une obligation liée à la taille de l'agglomération. Les secteurs les plus denses doivent disposer de suffisamment d'atouts (et c'est le cas de certains) pour ne pas subir de déclassement au sein de la hiérarchie particulière à chaque marché urbain. Pour la première fois, l'abondance foncière périphérique rend pensable de laisser durablement « hors marché » les territoires les moins convoités. **Friches sociales et**

temps et d'énergie. Il en est ainsi quand l'urbanisme se conçoit sans comprendre ses liens avec la politique des déplacements.

⁷ Nous pensons toujours spontanément que les flux observés en un lieu sont seulement proportionnels au nombre de sortie du domicile des personnes constitutives du flux. Pourtant ce n'est pas ce facteur qui explique l'augmentation des flux. Les vraies raisons sont celles déjà évoquées : recours plus fréquent à l'automobile et l'allongement des trajets effectués. Imaginons que les personnes fassent des trajets deux fois plus courts, nous en verrions en moyenne deux fois moins passer dans un lieu donné. Nous voyons en quelque sorte des véhicules kilomètres

friches d'activités sont le propre de la ville automobile. Pour les recycler, de l'argent public est devenu indispensable pour suppléer au marché. Cette entrée devient première et s'impose à toutes les politiques urbaines, **car la ville flotte en quelque sorte dans un manteau devenu trop large**⁸ et, de ce fait, chaque partie du territoire est susceptible de connaître un processus de dévalorisation symétrique de la valorisation qui ailleurs motive les investisseurs.

Périurbanisation éparpillée de l'habitat, paupérisation des grands ensemble, entrées de ville proliférantes, stagnation ou déclin des centres villes, friches, pertes ou gains des recettes fiscales selon les communes, instrumentalisation de l'usage des espaces publics par la fonction déplacement, pollutions diverses (avec la contribution au réchauffement de la planète), accidents etc... s'expliquent, au moins partiellement, comme des conséquences du « **temps devenu marchandise** ». Symétriquement une partie croissante des investissements dans l'aménagement ont pour objet de réparer les conséquences de cette mutation urbaine. Ce processus général connaît des variations autour de la moyenne selon les villes et selon les pays. On ne peut le contrarier mais on peut le canaliser et corriger un grand nombre de ses effets les plus néfastes. Nous retrouvons les finalités de **la notion même de développement durable**.

II. LE ROLE DE LA MAITRISE DE LA VITESSE.

Chaque pays organise la riposte à cette mutation pour en gommer les inconvénients en fonction de sa culture, de son organisation administrative, etc... Le lien entre les dynamiques observées et les options concernant la mise en œuvre des politique de déplacements est inégalement perçu selon les pays pour diverses raisons au sein desquelles nous trouvons les différences de cultures professionnelles et les rapports de force qu'elles entretiennent entre elles. En France la légitimité de toucher à la vitesse se limite souvent aux questions de sécurité des personnes ou de sauvegarde de la convivialité des espaces publics. Il y aurait beaucoup d'autres raisons aussi importantes. Les Plans de déplacements urbains (P.D.U.) s'en sont inquiété (plus tard qu'à l'étranger) mais uniquement pour les parties agglomérées jamais pour la couronne périurbaine (la ville automobile). Cette couronne pèse actuellement en moyenne le tiers du poids démographique des aires urbaines (et dans 20 ans pèsera la moitié c'est à dire deviendra l'expression majoritaire de la réalité urbaine).

La France a privilégié la voie législative : la loi SRU. Mais celle ci ne dit pas que la riposte serait beaucoup plus facile à mettre en œuvre et moins coûteuse collectivement si nous revenions sur le principe de pouvoir aller aussi vite en milieu urbain et périurbain pour un coût individuel (argent, temps, fatigue) aussi faible qu'actuellement. Elle se contente de proposer la maîtrise du développement de la mobilité automobile, en voulant ignorer, comme l'Etat en matière de sécurité routière, l'étendue et la diversité des responsabilités impliquées.

⁸ L'abondance foncière globale est partiellement contrariée par la rétention des communes de la première couronne périurbaine. Cela explique que l'éparpillement périurbain s'est d'autant plus déconcentré en deuxième

La banalisation d'un avantage individuel peut induire des inconvénients collectifs. Mais évidemment, dans ce cas là, la régulation politique nécessaire sera malaisée et la configuration des institutions territoriales du pays facilitera ou gênera la régulation à opérer car chaque institution tend à se défausser sur l'autre d'une responsabilité aussi embarrassante à assumer⁹. Ceci est tout à fait logique avec le fait qu'il s'agit d'une circonstance tout à fait « inédite » car depuis toujours **l'optimisation du temps de déplacement était une préoccupation aussi légitime qu'évidente. Elle était « consubstantielle » au fait urbain lui même puisque celui ci était l'outil de cette optimisation.**

L'Etat préconise le développement durable mais surtout pour les autres. Il aurait pu mettre au point une nouvelle façon d'aider les accédants à la propriété sans entretenir comme actuellement l'éparpillement périurbain. De même la loi SRU parle d'abondance de la restriction du stationnement, mais ne dit pas que le SCOT, une fois défini en concertation avec l'Etat et les Départements, pourrait imposer ses choix à ces institutions en matière d'organisation du réseau routier et donc se substituerait aux dossiers de voirie d'agglomération (DVA et aux schémas routiers départementaux). Il n'a pas pris conscience qu'une politique de la maîtrise de la vitesse est au cœur de la riposte visant à gommer les inconvénients de la mutation urbaine induite par l'automobile. Le spectre de la congestion le tétanise, le paralyse.

C'est pourtant à tort. La fluidité souhaitée par tous n'est pas une vitesse maximale mais une vitesse minimale associée à une régularité suffisante, la possibilité de prévoir sans trop d'erreur son temps de trajet. Pour le reste, la ville se mettra toute seule en ordre, s'agencera sous l'effet des marchés urbains pour consommer sans excès et sans les y inciter les disponibilités temporelles des citoyens (cf plus haut). L'intériorisation du principe voulant que la somme des bénéfices individuels de la vitesse ne peut être qu'un bénéfice collectif empêche de voir que **nous n'avons pas assez de voies urbaines lentes** (autour de 50 km à l'heure en vitesse instantanée) **et trop de voies urbaines rapides** (permettant de dépasser **de fait** le 90 km).

Les collectivités locales, communes ou groupement de communes, ont considéré, ces dernières années, les investissements de voirie trop coûteux pour les finances publiques, politiquement risqués vis à vis des propriétaires ou des riverains¹⁰ et non prioritaires vis à vis d'autres investissements à finalité sociale ou économique. De ce fait elles se sont surtout préoccupé de faire de la voirie de desserte **remboursable** par les ménages ou les entreprises nouvellement implantées. Alors que dans le même temps les Départements et l'Etat multipliaient les voies nouvelles rapides à vocation à la fois suburbaines et interurbaines mais toujours gratuites dans les accès aux zones urbaines. C'est ainsi que ce sont réduites les disponibilités foncières proches des agglomérations¹¹ et multipliées celles qui étaient plus lointaines.

couronne.

⁹ Le morcellement communal, le caractère étriqué du territoire de certaines intercommunalités centrales, le faible pouvoir au sein de ces intercommunalités, la tradition de défense de milieux ruraux par le département qui gère et développe son réseau routier selon sa logique, sont autant de facteurs d'amplification des processus observables.

¹⁰ Il suffit de voir la multiplication des voies qui étaient maillées sur le plan mais sont devenues impasses dans la réalité.

¹¹ Que les zones d'activités ont colonisé avec entrain, dévalorisant leurs abords.

Le développement de cette pénurie du réseau routier intermédiaire coïncide avec l'apparition des schémas directeurs et des plans d'occupation des sols, c'est à dire **quand, dans la définition du plan de développement urbain, la définition des zonages a pris le pas sur la définition du maillage des voies** (sauf les voies rapides qui voulaient être le squelette de l'organisme urbain sans comprendre qu'elles étaient au contraire l'agent de son redéploiement).

La pratique de l'urbanisme dans la ville américaine (si décriée par ailleurs) n'a pas connu (partout du moins) cette rupture. Elle a parfois su conserver les mécanismes de la ville coloniale s'étendant naturellement en continuité, généralement en l'absence de résistance à cela. Elle s'étale, effectivement dans ce cas, le long d'un maillage relativement serré de voies nouvelles. La notre ne s'étale pas (malgré le recours constant, mais impropre, au terme d'étalement « en tache d'huile ») mais **s'éparpille ce qui est beaucoup plus problématique pour la satisfaction du développement durable**¹².

La solution est, entre autre, dans une autre organisation des réseaux de voirie pour **réserver la vitesse aux trajets interurbains**. Nous observons dans les grandes métropoles denses qui ont réalisé à grand frais beaucoup de voiries urbaines rapides que la congestion (qui est surtout de l'irrégularité de trafic) ne peut plus prétendre être résolue par des infrastructures nouvelles (routières ou en transport collectif) mais par du contrôle d'accès¹³ à certaines heures ou par le péage. C'est la seule façon de retrouver **la cohérence entre densité et vitesse, clef de l'équilibre des formes urbaines**.

La production d'un maillage, suffisamment régulier pour être **lisible**, des voies routières du réseau parfois qualifié de secondaire (car intermédiaire entre celui qui a une vocation d'abord interurbaine et celui consacré à la desserte de proximité) exigerait, dans les banlieues comme dans les couronnes périurbaines construites sans cet objectif depuis trente ans, de coûteuses et longues opérations de recomposition urbaine.

Nous avons ici insisté sur un seul aspect (mais que nous pensons stratégique) de la façon de prétendre vouloir maîtriser les dynamiques spatiales de la ville contemporaine. Il y en a évidemment beaucoup d'autres. Ils concernent plus le champ de l'action opérationnelle (financement du logement, politique foncière etc...) que celui de la planification et implique une autre façon de collaborer entre les institutions. En cela la loi SRU est une réponse très insuffisante, par les moyens qu'elle propose, pour atteindre les objectifs qu'elle prétend viser.

¹² En particulier la recherche de solutions pour répondre au défi du réchauffement de la planète.

¹³ Cela revient à filtrer selon la charge du trafic et selon les lieux d'entrées dans les infrastructures plus rapides les « prioritaires » pouvant prendre les voies rapides de ceux priés d'attendre un peu ou d'utiliser des voies plus lentes, en fonction de la nature du véhicule, du taux de remplissage, et parfois du prix payé etc.. On garantit ainsi aux infrastructures les plus stratégiques pour le fonctionnement de l'ensemble du réseau de rester fluides.

III. LE RISQUE DE L'INCANTATION AU « PROJET ».

Cette mutation pose un autre problème. C'est celui de la capacité de la profession à accompagner le changement des pratiques que supposera la relève de ce défi.

Il paraît assez probable que la pratique professionnelle des urbanistes (souvent dissociée suivant les deux métiers de **l'urban planning** et de **l'urban design**) sera de plus en plus différente selon les échelles géographiques traitées sans doute parce que les questions posées à la grande échelle se transforment. Déjà le développement des préoccupations paysagères est la conséquence du changement d'échelle de la ville. Mais plus généralement à l'échelle macro urbaine l'urbaniste devra **mettre en scène, pour permettre qu'elles se confrontent avant arbitrage politique, les logiques portées par les différents niveaux territoriaux**. Il participera de ce fait de plus en plus à la régulation du fonctionnement des institutions. La composition urbaine sera le plus fréquemment renvoyée au niveau micro urbain et ne constituera plus la clef des choix. L'urbaniste à ce niveau sera toujours un médiateur (et non un arbitre) mais ni avec les mêmes outils ni pour les mêmes objectifs. Ce sera donc de moins en moins le même métier qu'à l'échelle micro urbaine même si l'articulation entre ces deux métiers restera une impérieuse nécessité.

Mais ce changement d'échelle de la ville va également interroger les « valeurs urbaines » défendues classiquement par les urbanistes (la ville européenne etc...). La vision culturaliste de la ville qui a triomphé des courants fonctionnalistes antérieurs n'a pas empêché une évolution urbaine à l'opposé du crédo urbanistique de base : la continuité du bâti, la centralité, la production d'espace public convivial, la mixité sociale, l'imbrication des fonctions etc...Ce n'était pas une question de culture urbaine insuffisamment partagée. Sans bruit la ville automobile (la ville périurbaine) s'est installée aux portes de la ville agglomérée sans respecter aucune de ces caractéristiques. Pourtant le discours des urbanistes reste immuable et la loi SRU magnifie toujours plus le « projet urbain » qui est la recommandation d'un retour aux qualités de la ville traditionnelle grâce au talent des concepteurs et à la faculté retrouvée de mieux coordonner la diversité des intervenants concernés par la production urbaine. L'urbanisme à la grande échelle continue d'être pensé comme l'extension de celui à la plus petite. Le projet de territoire est interprété comme un projet urbain vaste. Certains diront que faute de comprendre le réel on le refuse.

Le credo des urbanistes est-il vraiment de l'ordre de l'éthique et des valeurs ou ne « sacralise »-t-il pas en fait ce que nous ne savons plus faire depuis que la mobilité a changé la donne de l'aménagement urbain ? **Les principes de la loi SRU reprennent les caractéristiques de la ville faite sans les urbanistes sans jamais dire qu'elle a été modelée par la mobilité « restreinte ».**

La continuité du bâti est par exemple pour nous fortement symbolique du lien social. Ce n'est pas une donnée anthropologique mais l'ancrage dans notre culture de données historiques **contingentes**. La culture est ce qui a vocation à changer lentement pour assurer la reproduction sociale. L'inertie de cette association entre lien social et continuité du bâti est donc normale mais il s'agit d'une représentation des choses, pas de la réalité. Une représentation mobilise non la compréhension du réel

mais la rémanence de l'imaginaire. Le sentiment d'appartenance à une communauté locale continue de s'appuyer sur cette symbolique du lien assimilé à la continuité du bâti. Il suffit de voir comment les maires périurbains refusent farouchement de laisser se construire le dernier champ qui les sépare de l'agglomération continue. La périurbanisation est également souvent interprétée comme une « désocialisation » ce qu'infirmes tous les travaux sociologiques sur le sujet. La mobilité accrue autorise des formes de sociabilités choisies qui peuvent valoir celles de la ville traditionnelle, c'est maintenant elle qui fait lien.

Les valeurs urbaines s'appuient donc sur des représentations mentales qui évolueront au fil des temps, avec la transformation inéluctable de la ville. Nous le voyons bien dans l'évolution accélérée des rapports rural/urbain.

Il n'empêche que la ville automobile a moins la capacité que la ville traditionnelle à être le théâtre du spectacle que la société se donne à elle-même. Cela explique certaines formes récentes de surinvestissement sur la ville traditionnelle. Par exemple le développement du tourisme urbain s'explique probablement de cette façon¹⁴. L'attention accordée ces dernières décennies au thème de l'espace public est également une conséquence de cette fracture entre ville automobile et ville traditionnelle, naturellement ressentie comme une perte voire une décadence par la profession et un certain milieu social, mais mieux assumée semble-t-il par la population qui revendique grâce à la mobilité d'utiliser une pluralité d'espaces différents.

Le développement durable ne s'identifie donc pas à la défense de la qualité urbaine¹⁵. Il s'agit d'un concept plus large. La façon hâtive de récupérer cette nouvelle doctrine pour la mettre au service d'une cause ancienne fait prendre le risque de pérenniser l'idée que l'urbanisme est toujours de l'architecture en un peu plus grand.

Une compréhension approfondie des processus en cours est donc indispensable pour pouvoir prôner et appliquer le développement durable sans en rester à l'incantation. C'est le risque qui guette la loi SRU - telle qu'elle est dans ses modalités et non telle qu'elle voudrait être dans son exposé des motifs - et plus globalement qui guette le discours de la reconquête de la ville sur elle-même qui paraît vouloir ignorer que c'est la mobilité qui dessine la ville et qu'elle est la clef de ses grands équilibres.

MW

¹⁴ L'évolution des galeries commerciales des casinos de Las Vegas (qui cherchent à reconstituer l'ambiance des métropoles les plus réputées) témoigne également de l'attachement au spectacle urbain et de l'importance qu'on lui accorde quand on en est privé. Cela peut agacer mais c'est un fait.

¹⁵ Même si elle peut en faire partie mais sans que cela implique un modèle unique d'agencement urbain.