



**HAL**  
open science

**Les formes renouvelées de l'ordre urbain dans la ville post-fordiste. De l'analyse du cadrage des politiques de transport et de déplacements à l'objectivation de leurs effets socio-spatiaux dans la ville**

Hélène Reigner

► **To cite this version:**

Hélène Reigner. Les formes renouvelées de l'ordre urbain dans la ville post-fordiste. De l'analyse du cadrage des politiques de transport et de déplacements à l'objectivation de leurs effets socio-spatiaux dans la ville. La ville néolibérale : une thèse crédible ?, Sep 2012, France. 11p. hal-00842152

**HAL Id: hal-00842152**

**<https://hal.science/hal-00842152>**

Submitted on 8 Jul 2013

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## La ville néolibérale : une thèse crédible ?

### The neoliberal city: a credible thesis?

Lyon / Saint-Etienne, mercredi 12, jeudi 13 et vendredi 14 septembre 2012

Les formes renouvelées de l'ordre urbain dans la ville post-fordiste.

De l'analyse du cadrage des politiques de transport et de déplacements à l'objectivation de leurs effets socio-spatiaux dans la ville.

Hélène REIGNER  
Chargée de recherches, IFSTTAR  
[Helene.reigner@ifsttar.fr](mailto:Helene.reigner@ifsttar.fr)

Au sein de la communauté scientifique, les interrogations sur la « ville juste » se font saillantes (Fainstein, 2010) et les effets sociaux et spatiaux des transformations des villes à l'ère postindustrielle ou postfordiste font l'objet d'une littérature abondante. Les termes disponibles pour qualifier ces évolutions ne manquent pas : dualisation (Sassen, 2009), division (Fainstein, Gordon et Harloe, 1992), gentrification (Smith, 1996 ; Lees, Slater, Wyly, 2007 ; *Sociétés contemporaines*, 2006 ; *Espaces et sociétés*, 2008), ségrégation (*Revue française de sociologie*, 2009), clubbisation (Charmes, 2011), ou encore injustice spatiale (*Annales de géographie*, 2009).

Quel rôle les politiques urbaines jouent-elles dans ces processus ? Pour un certain nombre de géographes et de sociologues radicaux, ces politiques, loin de compenser les effets socio-spatiaux liés à la transition postfordiste, les auraient plutôt accentués, et seraient ainsi devenues intrinsèquement génératrices d'injustice. On assisterait à un phénomène de néolibéralisation des politiques urbaines, caractérisé d'une part, par la priorité donnée à des politiques proactives d'offre visant à attirer les capitaux de l'économie post-industrielle et les emplois métropolitains stratégiques (Harvey, 1989) et activant, d'autre part, des stratégies délibérées de spéculation foncière et immobilière, de création de rente (Smith, 1996). Enfin, cette quête du « good business climate » (Brenner, 2004) s'accompagnerait de la mise en place de mécanismes de contrôle social de l'espace et des populations qui y circulent. Cette volonté de mise en ordre dans la ville peut être directe et explicite en empruntant les voies de la pénalisation pour la nettoyer de ses populations et de ses pratiques indésirables (Wacquant, 2008). Elle peut également se faire plus insidieuse et diffuse à travers la promotion, dans les politiques urbaines, de normes esthétiques et comportementales fixant le « beau » et le « bon », et en creux identifiant des espaces, des usagers ou des pratiques déviantes qu'il convient de bannir ou de dissimuler pour éviter qu'elles ne nuisent à l'image de la ville (Coleman, 2003, 2004).

Cette communication vise à tester la validité de ses cadres d'analyse radicaux, essentiellement issus de travaux anglo-saxons en études urbaines, en les confrontant à l'analyse de la situation française. L'hypothèse est faite que les villes françaises, que l'on pensait protégées par l'histoire longue d'une régulation publique assurée par des institutions locales et nationales (Le Galès, 2003) n'échappent pas à ce mouvement de fond. De fait, des

travaux récents ont insisté sur la nature ambiguë de politiques urbaines se réclamant du Développement Urbain Durable mises au service d'un agenda qui les surplombe, celui de l'attractivité territoriale (Jouve, Lefèvre, 2005 ; Béal, 2009 ; Béal, 2011 ; Béal, Gauthier, Pinson, 2011) et sur les logiques de (re)développement urbain par la création de rente foncière dans les villes industrielles en déclin (Rousseau, 2011). Partie prenante, elle aussi, du processus de néolibéralisation des politiques urbaines, la question de l'ordre urbain et du renouveau du contrôle social dans la ville post-fordiste reste quant à elle beaucoup moins renseignée. La mise en ordre de la ville peut être comprise dans un sens très large, elle ne vise pas seulement le respect des lois, des normes sociales et des règles de la civilité, l'espace public sûr, propre et sain, mais aussi l'espace public bien rangé, bien ordonné, où chaque population est à sa place, où les mendiants et les prostituées se tiennent loin des quartiers commerçants ou patrimoniaux, où les voitures des travailleurs pendulaires n'occupent pas la place de celles des visiteurs et des consommateurs, où les clochards ne s'allongent pas sur les bancs destinés aux clients des transports en commun ou aux touristes.

L'ordre urbain, le tri social, le contrôle des conduites dans la ville ne sont pas des préoccupations nouvelles mais la spécialisation des économies capitalistes avancées sur une base tertiaire de haut niveau fait de la production de l'espace un enjeu clé : dans la ville entrepreneuriale cela devient un enjeu crucial dans la compétition entre villes pour attirer les investissements, les grandes firmes, les populations aisées et solvables, les consommateurs et les touristes (Harvey, 1992). Plus que jamais la compétition interurbaine se jouerait sur la qualité de l'environnement urbain, sur la « qualité de vie en ville ». D'une aide indirecte au développement économique, ces politiques urbaines qui visent à créer des places attractives par une action sur l'espace tendent à devenir toute la politique de développement économique des villes. Or, c'est la thèse défendue dans cette communication, cet impératif de qualité urbaine participe d'un modèle sélectif de production de l'espace qui alimente des opérations de tri spatial et de tri social au sein de la ville post-fordiste.

Défendre pareil point de vue impose une analyse fine des politiques urbaines contemporaines qui fait parfois défaut dans certains travaux radicaux défendant la thèse de la néolibéralisation. De fait, un de nos partis-pris forts a été de prendre au sérieux la matérialité spatiale des biens collectifs produits. Autrement dit, c'est à travers l'analyse de la mise en œuvre spatialisée et « cartographiée » des politiques urbaines que nous avons cherché à renseigner les formes renouvelées du contrôle social dans la ville mobile, durable et policée.

Le champ des politiques urbaines de transport et de déplacements fournit un bon terrain pour opérationnaliser cette entreprise. En effet, ces politiques donnent à voir, au sens propre, les stratégies de développement des villes par le biais de l'évolution projetée des réseaux, des flux et des mobilités. Elles donnent lieu en France à un exercice obligatoire de planification dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants (les Plans de Déplacements Urbains –PDU-) qui constitue pour elles une occasion de projeter sur le sol un avenir souhaitable explicité (le tracé du tramway, le périmètre de la semi-piétonnisation, les « hubs »,...). De surcroît, au-delà des intentions projetées, le recul est maintenant suffisant pour que les effets des opérations, projets et instruments d'action publique déployés dans le cadre de cet exercice de planification soient l'objet de travaux scientifiques. Bref, ces politiques fournissent au chercheur un ensemble de matériaux permettant d'objectiver les arbitrages opérés et priorités effectives de gouvernements urbains affichant des intentions consensuelles autour du triptyque « attractivité, durabilité et cohésion sociale ».

Dans un premier temps, nous rendrons compte des grands récits, des registres discursifs qui viennent cadrer les politiques contemporaines de transport et de déplacements. A quoi ressemble la ville idéale projetée ? Comment sont cadrées et justifiées les politiques urbaines de transport et de déplacements pour atteindre cet idéal ? Puis, nous nous intéressons à la mise en œuvre et aux effets socio-spatiaux des instruments stratégiques qui viennent opérationnaliser l'organisation des circulations dans la ville. En conclusion, nous reviendrons sur la question centrale de colloque : dans quelle mesure l'analyse de ces politiques alimente-t-elle la thèse de la ville néolibérale ?

## 1. LE GRAND RECIT DEPOLITISE DE LA PLANIFICATION URBAINE DURABLE DES TRANSPORTS ET DES DEPLACEMENTS

Nettement, la planification urbaine des transports et des déplacements est au service de l'attractivité urbaine par le biais d'une optimisation de la circulation des flux dans la ville. L'équation à résoudre par les agglomérations est la suivante : comment faire cohabiter les flux rapides et performants des biens, des services et des personnes considérés comme nécessaires et inhérents au bon fonctionnement métropolitain d'une part, et les flux plus lents de la déambulation urbaine associés à l'identité, à l'image et à la qualité de la ville européenne historique d'autre part ? Cette équation est résolue grâce à un traitement différencié de l'espace public qui répond à une spécialisation des espaces urbains.

La métropole attractive doit être bien connectée aux réseaux de transport et être accessible rapidement. Il faut pour cela capter sur le territoire métropolitain les nœuds de la grande vitesse : aéroport, gare TGV, échangeurs autoroutiers. Il faut également, à l'échelle de l'aire urbaine, un réseau routier performant qui puisse supporter des flux importants, sans être congestionné. Cela se traduit par des projets de grandes infrastructures dédiées à l'automobile, assurant des hauts niveaux de vitesse. Simultanément, la ville, pour être attractive et figurer en bonne place dans les palmarès des « villes où il fait bon vivre », doit aussi être le lieu privilégié de la déambulation piétonne du chaland, du touriste, de la mobilité « douce ». Cela sera traduit aujourd'hui en France par une restriction des flux automobiles au sein de certains espaces urbains *via* la réalisation d'aménagements mobilisant la sémantique de la qualité urbaine, limitant les possibilités d'utilisation de l'automobile en ville (partage de la voirie, transport en commun en site propre, limitation du stationnement en surface,...) ou visant à modérer la vitesse (zones de circulation dites apaisées).

En pratique, cette volonté d'optimisation des flux et des mobilités est résolue grâce à un partage territorial : aux centres-villes historiques et aux centralités secondaires la protection vis-à-vis de l'automobile ; aux périphéries urbaines les grandes infrastructures routières performantes et les grands nœuds. La régulation des flux de circulation se traduit par un partage territorial horizontal et graduel du centre vers la périphérie. S'y ajoute un partage territorial vertical : en surface les voiries offrent une large part aux modes non motorisés, elles sont aménagées en boulevard urbain possédant couloirs de bus et pistes cyclables ; en souterrain les tunnels s'allongent, les voies rapides se creusent et les parkings souterrains se multiplient. La voiture continue de traverser les centres-villes, mais cachée, enfouie, presque honteusement (Hernandez, 2003).

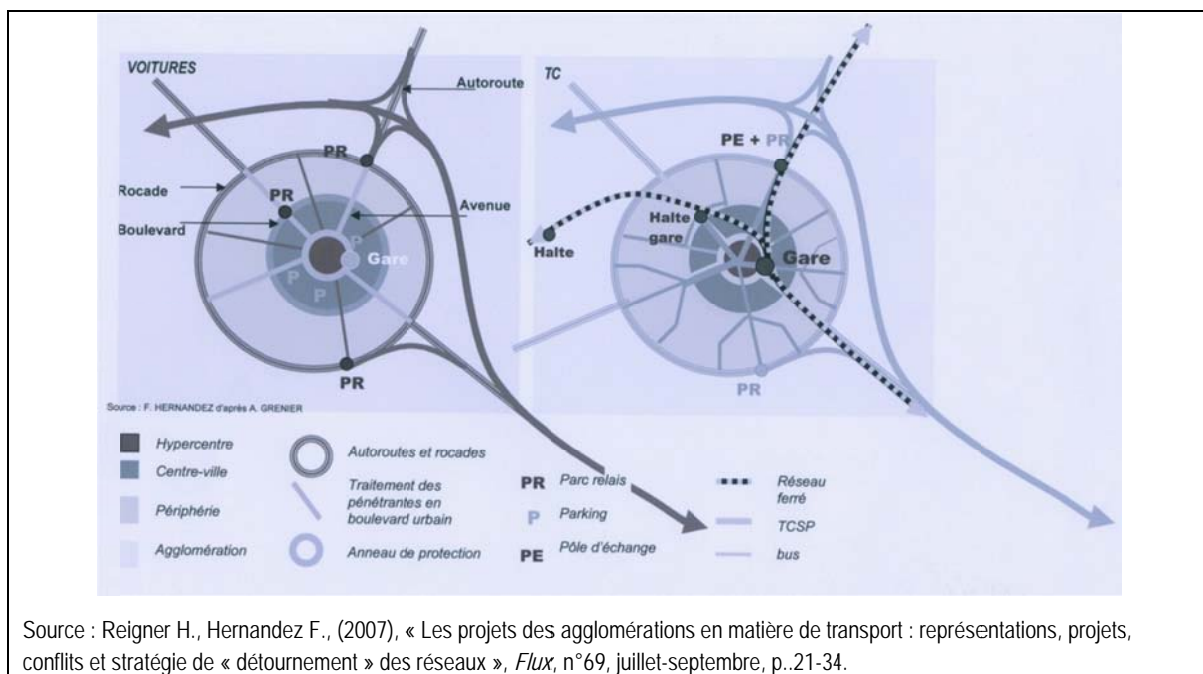


Fig 1. La planification des déplacements urbains : des centres villes historiques protégés dans la métropole des flux

En dépit d'une planification qui fait ses gros titres sur le développement durable, les politiques déployées ne cherchent donc pas tant à freiner globalement les mobilités polluantes qu'à les canaliser sur des

infrastructures routières de contournement pour en limiter les impacts négatifs dans les hauts lieux de la ville. Les nuisances automobiles (bruit, congestion, pollution, insécurité) sont considérées comme des risques qu'il faut limiter et écarter de certains micro-territoires urbains stratégiques et symboliques. Pour autant, ce modèle d'organisation de la circulation fondé sur un traitement différencié de l'espace public entre le centre et la périphérie ne fait pas débat. Il s'impose comme une réponse technique évidente et dépolitisée, légitimée par la sémantique de la mobilité durable, à laquelle les citoyens sont priés de se conformer en « bougeant autrement » dans les hauts lieux de la ville.

Dépolitisation et mise en avant de la responsabilité individuelle seraient deux tendances lourdes et articulées du cadrage des problèmes publics contemporains caractéristiques d'un projet politique néolibéral où les citoyens sont considérés comme responsables de leur sort, et où, en conséquence, les inégalités structurelles sont dépolitisées pour être interprétées comme des choix individuels imprudents ou irresponsables (François, Neveu, 1999 ; Brawley, 2009). Cette naturalisation des problèmes publics est nette dans le cas des politiques urbaines de transport et de déplacements. En effet, si les enjeux de mobilité durable, de transport et de déplacements sont à l'agenda de tous les gouvernements urbains, force est de constater que le cadrage de ces enjeux est largement dépolitisé. Légitimés par l'évocation de nobles causes, comme la préservation d'un environnement acceptable pour les générations futures, la préservation de la sécurité et de la santé des personnes, le modèle dominant à l'œuvre s'impose comme une évidence en même temps qu'il impose de « bonnes » façons de faire, de « bonnes » façons de se comporter qui renvoient en réalité à autant de normes, voire d'idéologie anonyme (Barthes, 1994). Ainsi, l'individu par ses comportements et ses choix est tout à la fois considéré comme étant à l'origine des problèmes (pollution, insécurité routière, congestion, ...) en même temps qu'il détiendrait les clés pour les résoudre. Cela se traduit par des politiques publiques de communication « pédagogique » fortement orientées vers l'éducation des citoyens dont il est attendu qu'ils adoptent des bonnes mœurs citoyennes en matière de choix modal.



Figure 2. La mise en avant de la responsabilité individuelle dans le cadrage des enjeux de mobilité durable

On sait que l'organisation des activités sur le territoire laisse peu de marges de manœuvre à des individus (notamment à ceux, nombreux, qui ne résident pas dans le cœur des villes) dépendants d'un système automobile qui a façonné la ville et les modes de vie contemporains et qui exerce un monopole radical par rapport aux autres modes de déplacements (Dupuy, 2006) ; on sait aussi que la mobilité est en passe de devenir un enjeu social crucial (Orfeuill, 2010), que le capital mobilitaire pour tirer le meilleur avantage de la ville des flux tend à être de plus en plus discriminant (Kaufman, 2001), que la fragmentation des territoires de la vie quotidienne (qui implique de parcourir des distances croissantes) et celle du travail (temps partiel non choisi, intérim, contrats précaires, horaires décalés) font des enjeux de mobilité et d'accessibilité des dimensions structurantes de l'insertion sociale (Le Breton, 2005). Mais ces considérations n'ont pas leur place dans le cadrage dépolitisé des enjeux.

Cette dépolitisation du cadrage des politiques urbaines de transport et de déplacements va alors alimenter des opérations de catégorisation des « bons » et des « mauvais » usagers. Si d'un point de vue spatial, les

politiques urbaines de transport et de déplacements promeuvent l'urbanité des centres villes patrimoniaux, les registres discursifs mobilisés diffusent aussi une certaine représentation de l'urbanité des comportements individuels, entendue cette fois comme un ensemble de comportements positifs, civils, conviviaux en matière de mobilité et de déplacements. La planification de ces politiques publiques va alors être l'occasion de projeter un idéal à atteindre et des images repoussoirs et ce faisant va dessiner les contours de catégories d'usagers-citadins vertueux « éco-responsables » fantasmés et en creux, de catégories repoussoirs « éco-résistants ». Logique sociale (rôles sociaux, pratiques) et logique spatiale (lieux, types et qualité de l'espace) sont combinées pour suggérer qui peut circuler dans les différents lieux de la ville idéale projetée. De fait, l'iconographie des Plans de Déplacements Urbains (PDU) nous immerge dans une ville idéale, investie par des cyclistes épanoui(e)s, permettant aux piéton(es) citadin(e)s en pleine santé et dans la force de l'âge de promener leurs enfants en poussette, le tout avec pour décor la ville historique et patrimoniale, ses terrasses de café et ses commerces...quand bien même cette représentation des « modes doux » n'a pas grand-chose à voir avec la sociologie effective des usagers<sup>1</sup>.

À la dépolitisation et au travail de catégorisation s'ajoute alors la morale. La grandeur de la justification écologique, celle de la protection des générations futures, bref, la grandeur morale associée à la durabilité vient parachever l'imposition du modèle spatial précédemment décrit. De fait, en dépit des procédures participatives de débat public qui accompagnent l'élaboration des Plans de Déplacements Urbains, les voix de la discorde sont fragmentaires, peu publicisées, voire discréditées et marginalisées. Ainsi, l'élargissement des scènes de décision (de nombreuses associations prennent part à la procédure de débat public) n'a que très peu d'influence sur la construction des choix collectifs. L'espace des débats est restreint, la procédure formatée, la concertation réduite à un pré-requis de l'acceptabilité sociale des décisions (Frère, 2011), les acteurs porteurs des enjeux sociaux sont quasi systématiquement absents (Paulhiac-Scherrer, 2011). Le conflit a donc toutes les chances d'être tué dans l'œuf. S'il lui arrive de surgir sur le volet routier et périphérique des PDU<sup>2</sup>, la grandeur de la justification écologique semble rendre quasiment intouchables les projets plus centraux associés à la promotion de la mobilité durable<sup>3</sup>. Le point commun de ceux qui s'entêtent à critiquer le déploiement des instruments de la mobilité durable est d'être discrédités et illégitimes : pro-automobilistes au service des lobbys de la route, du pneu et du pétrole (les automobiles-clubs), égoïstes défendant des intérêts particuliers et NIMBY (les taxis), poujadistes conservateurs (les commerçants). Les paroles divergentes mais néanmoins considérées comme légitimes sont rares en matière de requalification verte et de mobilité durable.

Comment ce modèle dépolitisé d'organisation de la circulation fondé sur un traitement différencié de l'espace public et une catégorisation des « bons » et des « mauvais » usagers va-t-il être instrumenté et mis en œuvre ? Quels effets socio-spatiaux tend-il à produire ?

## **2. LES INSTRUMENTS DE LA MISE EN ŒUVRE SPATIALISÉE DES POLITIQUES URBAINES DE TRANSPORT ET DE DÉPLACEMENTS : TRI SOCIAL, TRI SPATIAL DANS LA VILLE DURABLE**

Nous l'avons vu, la planification des politiques de transport et de déplacements donne à voir une ville idéale projetée au sein de laquelle il ne s'agit pas tant de freiner globalement les mobilités polluantes sur l'ensemble du périmètre concerné (le PTU, périmètre des transports urbains) qu'à en limiter les impacts négatifs sur certains espaces urbains. Quels sont les outils déployés pour opérationnaliser ce traitement différencié de

---

<sup>1</sup> La dernière enquête nationale transports déplacements (ENTD) de 2007-2008 montre, par exemple, que l'utilisation du vélo est la plus élevée chez les ouvriers agricoles et les personnels de service aux particuliers (Papon, De Solère, 2009). Comment expliquer ce hiatus entre les usagers idéaux fantasmés des « modes doux » et les usagers des enquêtes statistiques ? Les caractéristiques sociologiques des usagers de la bicyclette semblent être considérées comme des images négatives qui freineraient leur essor. Ceci est très net pour le vélo où le marketing urbain déployé vise explicitement à changer l'image populaire associée à la pratique du vélo : « *Dès lors que le vélo, abandonné par elles, n'est plus associé aux catégories populaires ouvrières et paysannes, il peut redevenir un signe de distinction sociale pour les populations plus aisées. Enfourché par les cadres en costume ou les fameux « bobos », le vélo est en passe de retrouver une image plus moderne et bourgeoise, auprès d'usagers détenteurs du permis de conduire et souvent d'un véhicule automobile.* » (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), 2004, p. 9-10).

<sup>2</sup> Typiquement, il s'agit de mobilisations d'associations écologistes qui s'opposent aux projets d'achèvement des rocade urbaines dont les tronçons manquants impliquent ici le creusement de tunnels coûteux (Grenoble), là la traversée de vignobles prestigieux (Bordeaux).

<sup>3</sup> Soulignons que le dispositif parisien de vélo en libre service, Vélib', a donné lieu à de vives controverses entre la mairie de Paris et certains membres du parti des Verts, ces derniers dénonçant un dispositif coûteux au service de la privatisation de l'espace public et du marché publicitaire. Les Verts ont cependant renoncé à voter contre le projet Vélib' arguant de la difficulté pour des élus écologistes à assumer un vote pouvant être interprété comme défavorable à la pratique du vélo en ville (Tironi, 2011).

l'espace urbain ? Ils sont souvent flanqués d'un adjectif-sésame tels que *vert, citoyen, éco-responsable, propre, civilisé, doux*, ou *apaisé* mais ce qui à nos yeux permet de les qualifier relève avant tout de la spécificité de leur inscription spatiale. C'est bien l'analyse de la spatialisation de ces instruments dans la ville qui permet d'en saisir le sens et la portée. Les instruments de la mobilité durable alimentent non seulement des opérations de tri des espaces en fonction des types de flux qu'ils sont censés accueillir mais aussi, ce faisant, des opérations de tri des usages et des usagers dans la ville.

Globalement, il est possible d'identifier trois grandes catégories d'instruments déployés au nom de la mobilité durable et de la qualité de vie en ville : les projets prestigieux de transport en commun en site propre, le travail d'aménagement sur l'espace public et les voiries routières, la tarification pour réguler l'accès en automobile à la ville.

En premier lieu, les politiques contemporaines de transport et de déplacements sont caractérisées par une volonté d'améliorer significativement l'offre en transport public. Sans l'analyse fine des tracés et de l'inscription spatiale de ces nouveaux réseaux, on pourrait y voir une politique progressiste. Le tramway en est l'instrument phare. Grâce à lui, il s'agit de concurrencer l'automobile pour susciter du transfert modal. Mais le tramway ne sert pas uniquement à desservir des pôles générateurs de flux (campus universitaires, hôpitaux, centres secondaires). En effet, ce mode est présenté par les édiles comme le vecteur d'une nouvelle image de marque et ainsi d'une nouvelle attractivité pour la ville. Projet phare, le tramway serait aussi une solution permettant de redynamiser le commerce, de revaloriser les secteurs traversés - économiques ou résidentiels -. Il est physiquement mis en scène dans la ville par son tracé, le traitement de sa plate forme et de ses stations, le design de ses rames. A travers une symbolique des formes et une rhétorique associée, cette mise en scène est aussi celle du projet politique de la ville. Quels sont donc les espaces privilégiés pour l'accueillir ? Nettement, les tracés de ces projets prestigieux de transport en commun en site propre privilégient les espaces centraux et péri-centraux. Ils accompagnent souvent des opérations urbaines déjà planifiées et ne constituent qu'un complément à une accessibilité souvent déjà offerte par le réseau de bus (Frenay, 2005). En empruntant les axes urbains historiques majeurs du centre-ville, le tramway ne se contente pas d'y limiter la circulation automobile, il participe à une revalorisation plus globale de l'espace et tend à renchérir le prix des espaces qu'il traverse (Certu, 1999). Exception faite des campus universitaires bien desservis dans certaines villes de province, la qualité de service du réseau de transports collectifs diminue graduellement en direction de la périphérie. Cette baisse du niveau de service s'observe dans les villes qui accusent un différentiel de qualité entre les lignes de transport en commun en site propre, concentrant une grande partie des moyens, et les lignes de bus classique, plus modestement dotées. Au sens propre, comme au sens figuré un réseau de transports collectifs à deux vitesses s'installe. Compte tenu de la tendance des ménages modestes à résider de plus en plus loin des pôles urbains (Guilluy, Noyé, 2006), des résultats récents et robustes insistent sur le fait que les investissements publics dédiés au transport en commun tendent à profiter davantage aux classes supérieures ayant les moyens de résider en centre-ville qu'aux classes populaires contraintes de s'éloigner dans des franges urbaines (Pucher, Lefèvre, 1996 ; Wenglenski, 2003 ; Caubel, 2006). Cela conduit Dominique Mignot à affirmer que « *pour les autorités organisatrices des transports urbains, l'enjeu est donc aujourd'hui de prioriser l'investissement (et plus généralement les nouveaux efforts financiers) dans les banlieues et les espaces périphériques* » (Mignot, 2008 : 72).

En second lieu, la même logique prévaut concernant la mise en œuvre des instruments d'aménagement au service de la requalification des voiries. Les notions de « partage de la voirie » et de « retour à la rue » sont présentées par leurs promoteurs comme des outils d'aménagement permettant d'opérer une redistribution de l'espace public moins favorable à l'automobile, et ce faisant de réduire la pollution, de limiter l'insécurité routière, de créer de la « convivialité », de « ré-humaniser » la ville par la réduction (« l'apaisement » dit-on aujourd'hui) de la vitesse, mais aussi de « requalifier » les centres-villes et de « redynamiser » leurs commerces. Concrètement, la qualité du traitement des espaces publics croît à mesure que l'on s'approche d'un centre que l'on souhaite préservé de l'automobile et de ses nuisances. Ce travail sur la voirie va donc bien au-delà d'une régulation du trafic automobile : il façonne des îlots de qualité urbaine disséminés dans les noyaux historiques des territoires urbains et, ce faisant, il renforce à la fois la légitimité et la valeur foncière de certains lieux (Bureau, Glachant, 2009). Ce façonnage des espaces et paysages urbains mené au nom de la mobilité durable ne serait pas sans incidence sociale. Il influencerait, de façon plus ou moins déterminante, la sociologie des habitants des lieux. De ce point de vue, E. Charmes a bien montré comment l'imagerie pittoresque de la rue partagée véhicule un système de sens et de valeurs favorable à la gentrification des anciens faubourgs (Charmes, 2005). A Paris, nous disent A. Clerval et A. Fleury, ces opérations de requalification de la voirie accompagnent nettement la gentrification de certains quartiers. En témoigne notamment le fait que l'étiquette « quartier vert », qui désigne les espaces ayant fait l'objet de ce type d'opérations, soit devenue un argument de vente pour les agences immobilières (Clerval, Fleury, 2009).

Enfin, à ces opérations sur l'aménagement de l'espace public s'ajoute une volonté de régulation de la circulation dans la ville par le biais de la tarification. Suivant le même modèle spatial radioconcentrique, la restriction de l'accès au centre-ville en automobile est organisée à travers une tarification graduée du stationnement de plus en plus chère à mesure que l'on s'approche du centre et ce qu'il s'agisse du stationnement souterrain ou en surface. En outre, le stationnement en surface est rationné en quantité et les mètres carrés dévolus au stationnement automobile sont récupérés au service d'une requalification de l'espace favorisant les pratiques citadines de déambulation et les modes de déplacement non motorisés. Ce qui est frappant avec cet exemple des politiques de stationnement, c'est que l'objet de la lutte, ce n'est pas l'automobile, toutes les automobiles mais certains types d'usages. En effet, les opérations urbaines de mise en valeur de l'attractivité commerciale des centres-villes s'accompagnent toujours d'une amélioration de l'offre de stationnement, souvent dans des parcs souterrains. Cette accessibilité automobile est considérée par les acteurs locaux comme un instrument déterminant largement le dynamisme et l'attractivité des espaces urbains, y compris centraux. Ce contre quoi porte l'effort public, c'est la lutte contre la « voiture ventouse », celle qui n'a pas un bon taux de rotation, celle qui prend la place du chaland, du visiteur, du touriste, celle souvent du salarié pendulaire — par ailleurs sommé de covoiturier ou de laisser son véhicule dans un parking relais périphérique— ou celle du résident ne disposant pas de parking privé. Les politiques actuelles ne s'opposent à l'automobile que dans certains espaces, pour certains usages et contraignent seulement ceux qui n'ont pas les moyens de s'assurer de passe-droits. En renchérissant à la fois le coût d'usage de la mobilité automobile et les prix du foncier en centre-ville, dans un contexte combinant faiblesse des transports publics performants à l'échelle régionale et tendance à la satellisation urbaine des ménages modestes, ces politiques participeraient bel et bien au renforcement des inégalités d'accès à la ville selon la profession. (Jémelin et al., 2007).

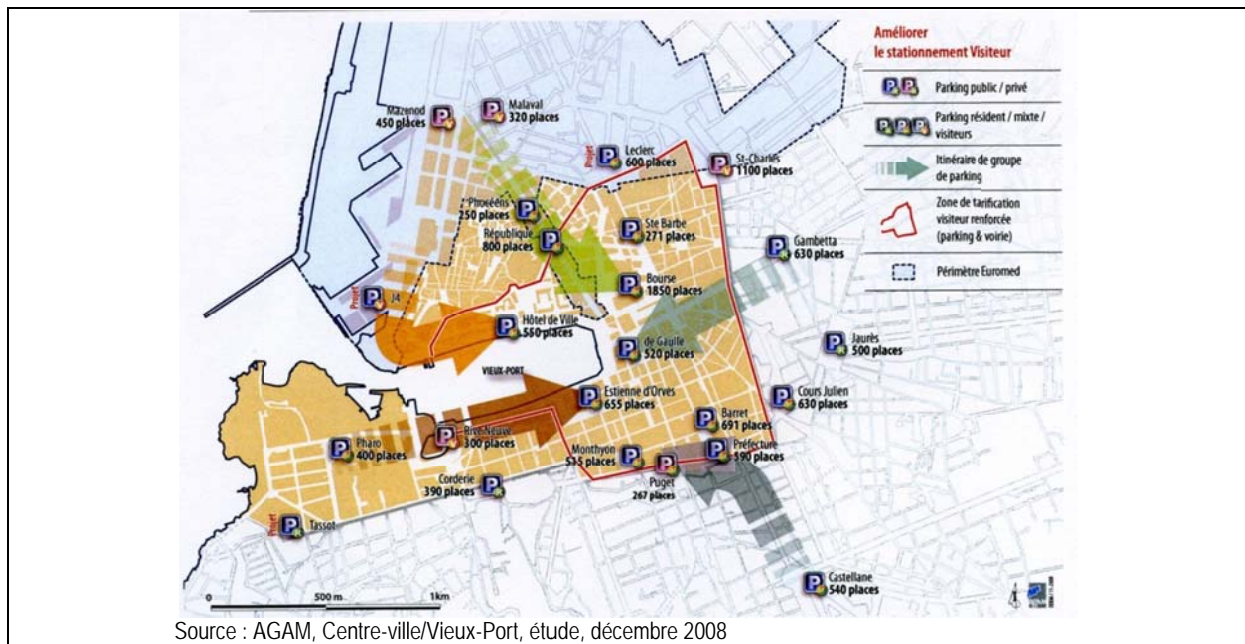


Figure 3. L'amélioration du stationnement « Visiteur », priorité affichée du projet de requalification du centre-ville de Marseille

Cette régulation de l'accès automobile en ville par la tarification est également désormais possible en France à travers l'instauration de péages urbains<sup>4</sup>. Sur la question de l'équité du péage, la littérature scientifique, le plus souvent issu de l'économie des transports, nous dit que le péage urbain n'est pas un outil de gestion de la circulation intrinsèquement inéquitable et socialement régressif (Souché, 2003). Le péage ferait finalement payer les riches et dégagerait quelques recettes pour améliorer l'offre en transport public. Pour autant, cette vision assez étroite de l'équité ne remet pas en question la légitimité d'un dispositif qui permet aux plus riches de continuer de circuler en voiture individuelle (même fortement émettrice de CO<sub>2</sub>) et aux autres d'utiliser les transports publics. Surtout, ce raisonnement suppose que les riches, qui ont une valeur du temps élevée, seraient prêts à consentir à payer le péage. Or, à Londres, les riches résidents habitant dans la zone couverte par le péage se sont mobilisés et ont obtenu d'être exonérés à 90% du montant du péage (Banister, 2003).

On le voit, les opérations de tri spatial des usages sont indissociables d'opérations de tri social des usagers et ce couplage entre tri spatial et tri social est particulièrement visible dans les lieux les plus stratégiques de la ville des flux. Les nœuds des réseaux de transport public, pour être attractifs, doivent ainsi être protégés de

<sup>4</sup> Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, JORF n°0160 du 13 juillet 2010.



catégories d'individus qui viennent perturber le bon fonctionnement des lieux en même temps que l'image de la ville. Des stratégies sont ainsi mises en œuvre pour chasser les franges marginalisées de la population et les disperser hors des gares (Bonnet, 2009). Les évolutions récentes du design du mobilier urbain présent dans l'espace public attestent par ailleurs d'une volonté explicite d'acteurs publics et privés de concevoir des lieux inhospitaliers pour les « mauvais » usagers. Un design hérissé se diffuse dans les paysages urbains, assumé par ses initiateurs et concepteurs (Paté, Argillet, 2005). Il est par exemple clairement affirmé dans le cahier des charges de la RATP (la Régie autonome des transports parisiens) que, dans un contexte concurrentiel entre différents moyens de transport, la cruciale attractivité du réseau implique un mobilier urbain conçu pour accueillir les voyageurs et eux seuls. Le même souci de se prémunir contre les individus indésirables tels que les mendiants ou les sans domicile fixes apparaît également dans la sémantique de politiques urbaines qui se donnent pour objectif de « lutter contre les appropriations abusives de l'espace public » pour « restaurer le sentiment de sécurité auprès des riverains » (Rousseau, 2008).

Les instruments contemporains mobilisés au nom de la mobilité durable heurtent donc la « ville juste ». Non seulement les ménages modestes ne seraient pas les principaux bénéficiaires de l'amélioration de l'offre en transport public mais les aménagements mis en œuvre au nom de la ville durable tendent à entretenir une valorisation foncière qui les pousse encore un peu plus hors de la ville traditionnelle culturellement reconnue, à laquelle s'ajoute la généralisation de la tarification de l'accès en automobile dans les hauts lieux de la ville. Puisant dans les recettes de l'urbanisme sécuritaire, des dispositifs physiques de protection des hauts lieux de la ville à l'égard des indésirables viennent compléter la mise en ordre de la ville.

### **3. CONCLUSION : UN GOUVERNEMENT NEOHYGIENISTE DES CONDUITES DANS LA VILLE POST-FORDISTE**

Le cadrage et la mise en œuvre des politiques urbaines de transport et de déplacement organisant la circulation dans la ville témoignent donc d'une mise en ordre des usages et des usagers, dont la fonction centrale est d'opérer un tri pour préserver l'image et l'attractivité de la ville. La durabilité, convoquée pour justifier ces politiques publiques, agit comme un puissant mot d'ordre qui vient dissoudre les prises de la contestation. Pour en revenir à la question centrale de ce colloque, ces politiques participent-elles du processus de néolibéralisation de l'action publique ?

Elles partagent, à nos yeux, quelques traits communs avec les politiques hygiénistes du XIX<sup>ème</sup> siècle. Ces dernières sont nées de la rencontre entre le discours sur l'hygiène tenu par le monde médical et celui d'une bourgeoisie réclamant des villes plus propres. L'hygiénisme est un projet moral qui s'inscrit dans l'espace et dans les corps où hygiène et salubrité publique, ordre et police sont étroitement entremêlés. T. Oblet a utilement rappelé comment cette Police de la ville visait à réguler les tensions entre classes sociales dans la ville en puisant dans les pratiques urbanistiques un arsenal de mesures en matière de traitement de la voirie urbaine et permettant à la fois de faire exister la ville en tant que moteur économique et d'éliminer les risques d'épidémie et de révolutions (Oblet, 2005). M. Foucault a quant à lui montré combien l'hygiénisme qui contrôle l'agent social pour son bien, en travaillant la norme plus que la loi est le vecteur d'une normalisation sans limite qui évacue toute parole alternative. Présent partout et toujours, il s'assoit sur des micro-pouvoirs, produit de la parole plus qu'il ne réprime, incite à l'aveu pour identifier le déviant (Foucault, 1975). Si l'hygiénisme émerge avec le capitalisme industriel, le néohygiénisme serait alors son équivalent pour œuvrer à la mise en ordre de et dans la ville post-industrielle. La nouvelle classe moyenne urbaine diplômée, attirée par les attributs sociaux et spatiaux des centres anciens, aurait pris le relais de la bourgeoisie industrielle et alimenterait ce processus avec l'illusion qu'il serait porteur d'innovation sociale dans la ville festive et conviviale (Matthey, Walther, 2005). L'urbanité néohygiéniste fantasmée combine en effet mixité fonctionnelle, mixité sociale et densité dans des villes propres et sûres, rénovées et requalifiées, mais où, surtout, ceux qui viennent perturber ce bel ordonnancement sont priés de se faire moins visibles en se concentrant dans certains espaces de la ville.

Sans nul doute, la mise en scène de la qualité de vie dans les centres villes historiques patrimoniaux et pittoresques répond en partie à l'impératif de valorisation d'une identité urbaine qui est aussi un avantage comparatif dont usent et abusent les villes européennes, contre-modèle parfait de la métropole XXL américaine ou du monde émergent.

Sans nul doute aussi, ces politiques de production de l'espace témoignent de mécanismes renouvelés, subtils et diffus de domination dans la ville post-fordiste. A la différence des villes anglo-saxonnes qui font appel à des techniques sécuritaires plus classiques (Coleman, 2003), la construction post-classiste des problèmes publics et le recours à des notions consensuelles constituent, dans les villes françaises, le point de départ d'un enchaînement de mécanismes (dépolitisation, catégorisation, moralisation) facilitant la libre-conformation et le consentement. Gramsci y voyait une forme subtile mais aussi ultime de domination.

## BIBLIOGRAPHIE

- ADEME, cycle d'urbanisme de Sciences Po, *Vers une pratique quotidienne du vélo en ville. Au-delà de la piste cyclable, comment favoriser le choix individuel pour le vélo*. Juillet, [www2.ademe.fr](http://www2.ademe.fr), 2004.
- Annales de géographie*, « Justice spatiale », n°665-666, 2009.
- BANISTER, D., « Pragmatisme critique et tarification de l'encombrement à Londres », *Revue internationale des Sciences Sociales*, 2,176, 2003, pp. 277-295.
- BARTHES, R., *Mythologies*, Paris, Seuil, 1994.
- BEAL, V., *Les politiques du développement durable. Gouverner l'environnement dans les villes françaises et britanniques (1970-2010)*, thèse de science politique, Université Jean Monnet, Saint Etienne, 2011.
- BEAL, V., « Politiques urbaines et développement durable : vers un traitement entrepreneurial des problèmes environnementaux ? », *Environnement Urbain/Urban Environment*, n° 3, 2009, p. 64-82.
- BEAL, V., GAUTHIER, M., PINSON, G. (dir.), *Le développement durable changera-t-il la ville ? Le regard des sciences sociales*, Saint-Etienne, PUSE, 2011, p. 7-30.
- BONNET, F., "Managing marginality in railway stations : beyond the welfare and social control debate", *International Journal of Urban and regional research*, vol 33.4, décembre, 2009, p. 1029-1044.
- BRAWLEY, L., «*The Practice of Spatial Justice in Crisis*», [*La Pratique de la Justice Spatiale en Crise*], traduction : Ninon Vinsonneau, Bernard Bret] *Justice spatiale | spatial justice*, n° 01 septembre, 2009, <http://www.jssi.org>
- BRENNER, N., *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*, Oxford: Oxford University Press, 2004.
- BUREAU, B., GLACHANT, M., Evaluation de l'impact des politiques « quartiers verts » et « quartiers tranquilles » sur les prix de l'immobilier à Paris, Rapport au Prédit, 2009.
- CAUBEL, D., *Politique de transports et accès à la ville pour tous ? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise*, thèse de doctorat en sciences économiques, Université de Lyon 2, 2006.
- CERTU, *Evaluation des transports en commun en site propre*, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, CERTU, CETE de Lyon, Lyon, 1999.
- CHARMES, E., « Le retour à la rue comme support de la gentrification », *Espaces et Sociétés*, 3, n° 122, 2005, pp. 115-135.
- CHARMES, E., *La ville émietlée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, Puf, La ville en débat, 2011.
- CLERVAL, A., FLEURY A., « Politiques urbaines et gentrification, une analyse critique à partir du cas de Paris », *L'espace politique*, 8, 2009.
- COLEMAN, R., "Images from a neoliberal city : the state, surveillance and social control", *Critical Criminology*, 12, 2003, p. 21-42.
- COLEMAN, R., "Reclaiming the street : closed circuit television, neoliberalism and the mystification of social divisions in Liverpool UK", *Surveillance & Society*, 2, 2004, p. 293-309.
- DUPUY, G., *La dépendance à l'égard de l'automobile*, Prédit, La documentation française, 2006.
- ESPACES ET SOCIETES*, « La gentrification urbaine », 1-2 (132-133), 2008.
- FAINSTEIN, S., *The Just City*, Ithaca, NY, Cornell University Press, 2010.
- FAINSTEIN, S., GORDON, I., HARLOE, M. (dir.), *Divided Cities: New York & London in the Contemporary World*. Oxford, Blackwell, 1992.
- FRANÇOIS, B., NEVEU, E., « Pour une sociologie des espaces publics contemporains », in FRANÇOIS, B., NEVEU, E. (dir.), *Espaces publics mosaïques. Acteurs, arènes et rhétoriques des débats publics contemporains*, Presses Universitaires de Rennes, 1999, p. 13-58.
- FRENAY, P., « Le tram, outil en faveur d'une ville durable ? Réflexions tirées d'une comparaison entre quelques villes moyennes française et allemandes », *TEC*, n°185, 2005, pp. 2-8.

- FRERE, S., « Développement urbain durable et démocratie participative dans l'agglomération lilloise : une transformation des rapports entre politique et société ? », in BEAL V., GAUTHIER M., PINSON G. (dir.), *Le développement durable changera-t-il la ville ? Le regard des sciences sociales*, Publications de l'Université de Saint Etienne, 2011, p. 105-121.
- FOUCAULT, M., *Surveiller et punir : naissance de la prison*, Paris, Gallimard, 1975
- GUILLUY, C., NOYE, C., *Atlas des nouvelles fractures sociales en France*, Editions Autrement, 2006.
- HARVEY, D., "From managerialism to entrepreneurialism: the transformation of urban politics in late capitalism". *Geografiska Annaler*, 71(B), 1989, p. 3-18.
- HARVEY, D., "Social justice, postmodernism and the city". *International Journal of Urban and Regional Research*, 16(4), 1992, p. 588-601.
- HERNANDEZ, F., *Le processus de planification des déplacements urbains entre projets techniques et modèles de ville*, Thèse de doctorat en Aménagement de l'espace et urbanisme, Université d'Aix-Marseille III, décembre, 2003.
- JEMELIN, C. ET AL., « Inégalités sociales d'accès: quels impacts des politiques locales de transport ? », *EspacesTemps.net*, Textuel 08.05.2007, <http://espacestemp.net/document2263.html>.
- JOUE, B., LEFEVRE, C., « Métropoles confisquées : élites économiques et grands élus aux commandes », in DA CUNHA, A., KNOEPFEL, P., LERESCHE, J.-P., NAHRATH, S. (dir.), *Les enjeux du développement urbain durable. Transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 2005, p. 405-424.
- KAUFMANN, V., « La motilité : une notion-clé pour revisiter l'urbain ? » in BASSAND, M., KAUFMANN, V. ET JOYE, D. (dir.), *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2001, p. 87-102.
- LE BRETON, E., *Bouger pour s'en sortir, mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin, 2005.
- LEES, L., SLATER, T., WYLY, E. (dir.), *The Gentrification. Reader*. New York, Routledge, Taylor and Francis Group, 2010.
- LE GALES, P., *Le retour des villes européennes. Sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance*, Paris, Presses de Sciences Po, 2003.
- MATTHEY L., WALTHER, O., « Un « nouvel hygiénisme » ? Le bruit, l'odeur et l'émergence d'une new middle class », *Articulo-Journal of Urban Research*, 1, <http://articulo.revues.org/931>, 2005.
- MIGNOT, D., « Infrastructures de transport : investir dans les banlieues et les espaces périphériques ? », *Pouvoirs Locaux*, 2008, p. 67-72.
- OBLET, T., *Gouverner la ville. Les voies urbaines de la démocratie moderne*, Paris, Presses Universitaires de France, 2005.
- ORFEUIL, J.P., « La mobilité, nouvelle question sociale ? », *SociologieS*, 2010, <http://sociologies.revues.org/index3321.html>
- PAPON, F., DE SOLERE, R., « Les modes actifs : marche et vélo de retour en ville », *La Revue*, Commissariat Général au développement durable, Service de l'observation des statistiques, mars, 2009.
- PATE, G., ARGILLET, S., « 'Bancs publics'. Regard sociologique sur l'ordinaire des espaces urbains », *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, 4, 159, 2005, p.117-118.
- PAULHIAC-SCHERRER, F., « Les politiques de mobilité urbaine durable à la recherche de l'équité sociale : le rôle du débat public dans les PDU », in BEAL V., GAUTHIER M., PINSON G. (dir.), *Le développement durable changera-t-il la ville ? Le regard des sciences sociales*, Publications de l'Université de Saint Etienne, 2011, p. 277-297.
- PUCHER, J., LEFÈVRE, C., *The urban transport crisis in Europe and North America*, Macmillan, London, 1996.
- REIGNER, H., HERNANDEZ, F., « Les projets des agglomérations en matière de transport : représentations, projets, conflits et stratégie de « détournement » des réseaux », *Flux*, n°69, juillet-septembre, 2007, p. 21-34.
- ROUSSEAU, M., « La ville comme machine à mobilité. Capitalisme, urbanisme et gouvernement des corps », *Métropoles*, 3, 2008. (<http://metropoles.revues.org/2562>)

- ROUSSEAU, M., *Vendre la ville post-industrielle. Capitalisme, pouvoir et politique d'image à Roubaix et à Sheffield (1945-2010)*, Thèse de science politique, Université de Saint-Etienne, 2011.
- SASSEN, S., *La globalisation. Une sociologie*, Paris, Gallimard, 2009.
- SMITH, N., *The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City*. London, Routledge, 1996.
- SOCIETES CONTEMPORAINES, « Gentrification. Discours et politiques », 3 (63), 2006.
- SOUCHE, S., « Péage urbain et équité : une revue de la littérature », *Les Cahiers scientifiques du transport*, 43, 2003, pp. 119-146.
- TIRONI, M., « Comment décrire les infrastructures de vélo en libre-service ? La mise en œuvre controversée du dispositif Vélib' parisien », CSI working papers series, n° 022, 2011.
- WACQUANT, L., "Relocating gentrification: the working class, science and the state in recent urban research". *International Journal of Urban and Regional Research*, 32(1), 2008, p.198–205.
- WENGLANSKI, S., *Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Ile-de-France*, Thèse de doctorat en urbanisme, aménagement et politiques urbaines, Université de Paris XII, Institut d'Urbanisme de Paris, 2003.