



HAL
open science

Tri social, tri spatial dans la ville durable. Le cas des politiques urbaines de transport et de déplacements

Hélène Reigner, Frédérique Hernandez

► To cite this version:

Hélène Reigner, Frédérique Hernandez. Tri social, tri spatial dans la ville durable. Le cas des politiques urbaines de transport et de déplacements. Antonio Da Cunha et Sandra Guinand. Qualité urbaine, justice spatiale et projet, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, pp.285-298., 2014, Espace en société, 9782889150588. hal-01630626

HAL Id: hal-01630626

<https://hal.science/hal-01630626v1>

Submitted on 21 Aug 2018

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.

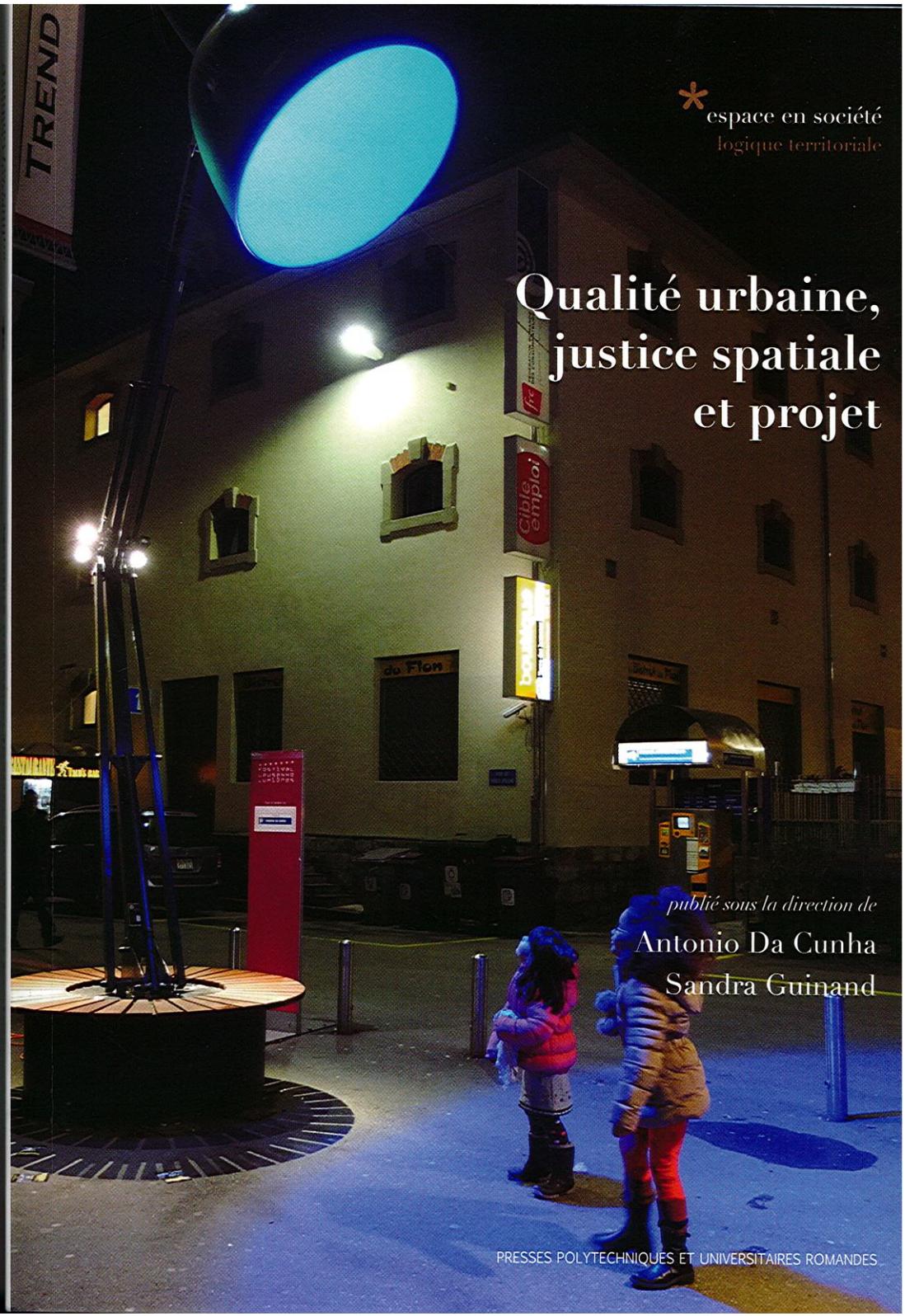
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

* espace en société
logique territoriale

Qualité urbaine, justice spatiale et projet

publié sous la direction de
Antonio Da Cunha
Sandra Guinand

PRESSES POLYTECHNIQUES ET UNIVERSITAIRES ROMANDES



Egalement disponibles dans cette même collection :

Enjeux de la sociologie urbaine

Michel Bassand, Vincent Kaufmann, Dominique Joye (sous la dir. de)

Banlieues/Une anthologie

Thierry Paquot (préparée et présentée par)

Habitat en devenir/Enjeux territoriaux, politiques et sociaux du logement en Suisse

Luca Pattaroni, Vincent Kaufmann, Adriana Rabinovich (sous la dir. de)

Antiurbain/Origines et conséquences de l'urbaphobie

Joëlle Salomon Cavin, Bernard Marchand (sous la dir. de)

Enjeux de la planification territoriale en Europe

Marcus Zepf, Lauren Andres (sous la dir. de)

Habiter les territoires à risques

Valérie November, Marion Penclas et Pascal Viot (sous la dir. de)

Fabrication et usage des écoquartiers

Essai critique sur la généralisation de l'aménagement durable en France

Vincent Renauld

Conception graphique: *tangram, Lausanne.

La Fondation des Presses polytechniques et universitaires romandes (PPUR) publie principalement les travaux d'enseignement et de recherche de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), des universités et des hautes écoles francophones. Le catalogue général peut être obtenu par courrier aux :

Presses polytechniques et universitaires romandes,

EPFL – Rolex Learning Center,
CH-1015 Lausanne,
par E-Mail à ppur@epfl.ch,
par téléphone au (0)21 693 41 40,
ou par fax au (0)21 693 40 27.

www.ppur.org

Première édition
ISBN 978-2-88915-058-8

© Presses polytechniques et universitaires romandes, 2014

CH – 1015 Lausanne

Tous droits réservés.

Reproduction, même partielle, sous quelque forme ou sur quelque support que ce soit, interdite sans l'accord écrit de l'éditeur.

Imprimé en Italie

Table des matières

Les auteurs	9
Introduction générale	15
I – Qualité urbaine et espace public : la ville habitable	29
1/ Qualité urbaine, durabilité et action collective : éléments de réflexion	35
<i>Antonio Da Cunha, Sandra Guinand</i>	
2/ Embellir et dissuader : les politiques d'espaces publics à Paris	67
<i>Antoine Fleury, Muriel Froment-Meurice</i>	
3/ La ville, la nuit, la lumière : vers des politiques intégrées	81
<i>Jean-Michel Deleuil</i>	
4/ L'urbain expérientiel : identification et évaluation des dimensions sensibles des espaces publics	93
<i>Noémie Lago, Youssef Diab, Vincent Bécue</i>	
5/ L'élément végétal comme support d'une nouvelle signalétique urbaine	109
<i>Nassima Baziz, Naima Chabbi-Chemrouk</i>	
6/ Concevoir l'architecture commerciale à partir des ambiances	123
<i>Sylvie Laroche</i>	

II	Justice spatiale et droit à la ville: la ville habitable	135
7/	Légitimité des parties prenantes et projet urbain juste <i>Laurent Viel</i>	143
8/	L'inégale répartition des logements sociaux: un facteur d'injustice spatiale <i>Didier Desponds</i>	157
9/	Le droit à la ville: l'épreuve sociopolitique des injustices environnementales? <i>Guillaume Faburel</i>	179
10/	Mobilité et ville juste à l'épreuve de l'instauration d'une zone à basse émission (ZAPA): la difficile conciliation des exigences environnementales et d'équité sociale <i>Julie Gobert, Xavier Zunigo</i>	199
11/	La politique de la ville de Rio de Janeiro pour les services d'eau et d'assainissement: une analyse sur la perspective des inégalités environnementales <i>Ana Lucia Nogueira De Paiva Britto</i>	217
12/	Villes ouvertes ou villes fermées? L'accessibilité comme principe de construction urbaine juste <i>Franck Bodin, Mathilde Mus</i>	229
13/	Expériences poétiques et contestataires de la ville: les artistes-activistes du quartier de la Praça da Estação à Belo Horizonte (Brésil) <i>Pauline Bosredon</i>	245

III	La ville en projet: nouveaux défis, de la macroéchelle au quartier	261
14/	Le processus croisé de métropolisation et de résidentialisation de la métropole bruxelloise: enjeux et référentiels de projet <i>Priscilla Ananian</i>	267
15/	Tri social, tri spatial dans la ville durable: le cas des politiques urbaines de transport et de déplacements <i>Hélène Reigner, Frédérique Hernandez</i>	285
16/	L'efficacité de la planification métropolitaine confrontée aux aléas de l'action publique <i>Didier Labat</i>	299
17/	La méthode d'analyse des sociotopes comme révélateur des représentations de la planification de la ville durable <i>Célia Dèbre, Florence Gourlay</i>	315
18/	La maîtrise d'ouvrage urbaine au cœur du processus de production de la ville: des pratiques et des outils à reconsidérer? <i>Annette Groux</i>	329
	Conclusion générale: vers une approche renouvelée du projet?	345
	Postface	
	Justice spatiale: une boussole pour l'action urbaine <i>Jacques Lévy</i>	347

la qualité de vie en ville. Un processus de néolibéralisation des politiques urbaines, caractérisé par la priorité donnée à des politiques proactives d'offre visant à attirer les capitaux de l'économie postindustrielle et les emplois métropolitains stratégiques serait à l'œuvre (Harvey 1989; Peck, Tickell 2002).

Les politiques urbaines de transport et de déplacements fournissent un bon terrain pour observer ce processus. Ces politiques sont en effet des politiques pivots qui 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 (Hernandez 2006). 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», etc.). Au-delà des intentions projetées, le recul est maintenant suffisant³ pour objectiver les effets des opérations, projets et instruments d'action publique déployés dans le cadre de cet exercice de planification (Reigner *et al.* 2013). Bref, ces politiques fournissent au chercheur un ensemble de matériaux permettant de caractériser les arbitrages opérés et priorités effectives de gouvernements urbains affichant des intentions consensuelles autour du triptyque «attractivité, durabilité et cohésion sociale».

S'appuyant sur des travaux empiriques menés dans de nombreuses villes françaises et illustrée avec le cas marseillais, cette contribution livre une vision critique de la planification urbaine contemporaine en matière de transport et de déplacements, soumise aux impératifs de l'attractivité et du rayonnement urbains. De fait, les outils déployés au nom de la promotion de la mobilité durable aiguisent une inquiétante spécialisation du traitement des espaces dont les effets sociaux, maintenant bien documentés, sont largement occultés (Reigner 2012).

³ Le renouveau de la planification urbaine en matière de transport et de déplacements est communément associé au tournant environnemental pris en 1996 avec la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie.

Une gestion sélective des flux dans la ville idéale projetée

Clairement, 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 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 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? Cette équation est résolue grâce à des opérations de tri et de spécialisation des espaces (Hernandez 2008).

D'une part, 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, etc.) ou visant à modérer la vitesse (zones de circulation dites apaisées).

En pratique, cette gestion sélective 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 de la place de l'automobile répond ainsi à 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).

Tri social, tri spatial dans la ville durable : le cas des politiques urbaines de transport et de déplacements

Hélène Reigner, Frédérique Hernandez

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 font l'objet d'une littérature scientifique abondante. Les termes disponibles pour qualifier ces évolutions ne manquent pas : dualisation (Sassen 2009), division (Fainstein *et al.* 1992), gentryfication (Smith 2008), ségrégation¹, clubbisation (Charme 2011), ou encore injustice spatiale². Quel rôle les politiques urbaines jouent-elles dans ces processus ? L'hypothèse est faite dans ce chapitre que les villes françaises, que l'on pensait protégées par l'histoire longue d'une régulation publique assurée par une bureaucratie wébérienne tant à l'échelle locale que nationale (Le Galès 2003), sont plus que jamais soumises à l'impératif de compétition urbaine. Dans ce contexte, l'objectif central des politiques urbaines serait de renforcer l'attractivité territoriale par le biais de politiques mettant en scène

¹ *Revue française de sociologie*, «Espace et ségrégations», 50 (3), 2009.

² *Annales de géographie*, «Justice spatiale», n° 665-666, 2009.

Les politiques contemporaines de transport et de déplacement 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 microterritoires urbains stratégiques et symboliques. La sémantique de la mobilité durable est mobilisée pour légitimer ces traitements différenciés de l'espace public, ces stratégies insulaires (Reigner *et al.* 2009).

Déclinaison marseillaise: un Plan de déplacements urbains au service de la reconquête du centre-ville, vitrine métropolitaine

Au début des années 1990, au moment où d'autres villes portuaires du sud de l'Europe (Barcelone, Gênes, Lisbonne) occupent le devant de la scène urbanistique en exposant leur nouveau statut de villes «postindustrielles», Marseille cherche à s'inventer un nouveau destin (Bertoncello, Dubois 2010). La ville est alors en crise tant sur le plan démographique, qu'économique. Les disparités sociales persistent et se renforcent, du fait d'une forte dégradation des ressources des ménages dans les quartiers les plus pauvres (Donzel 1998). Le centre-ville est paupérisé, la ville souffre d'un déficit d'image. Mue par l'ambition d'atteindre un statut de métropole internationale, la nouvelle municipalité, élue en 1995, décline le thème de la centralité à toutes les échelles. A l'échelle internationale, il s'agit de devenir une métropole de premier plan dans les relations avec le sud de l'Europe et la Méditerranée. A l'échelle de la région urbaine, il s'agit de repositionner Marseille comme la ville centre de l'aire métropolitaine. Cette stratégie s'appuie sur l'Opération d'intérêt national euroméditerranéenne qui a pour objectif de développer les fonctions métropolitaines et l'attractivité de la ville en y implantant des équipements à vocation nationale et internationale. Cette opération étend le périmètre du centre-ville au nord, le long du littoral et redessine le *waterfront* portuaire. Ainsi, l'espace portuaire est réinvesti par le «projet urbain» et les grands noms de la scène architecturale nationale et internationale. Parallèlement, pour augmenter son rayonnement, la ville multiplie les candidatures pour l'accueil de manifestations internationales. En 2003, l'organisation de la 32^e édition de la coupe de l'Amérique lui échappe au profit de Valence (Espagne). En 2008, Marseille-Provence est sélectionnée pour être la Capitale euro-

péenne de la culture en 2013. Par ailleurs, la ville œuvre avec le port maritime (GPMM) au développement de l'activité de croisière. A l'échelle de la commune, il s'agit de redynamiser et de revaloriser le centre-ville, d'en faire une vitrine, en travaillant sur le cadre de vie et l'appareil commercial de proximité. Des outils opérationnels sont mobilisés pour rénover le patrimoine bâti existant (PRI, OPAH) et requalifier les espaces publics du centre historique (ZPPAUP). Il s'agit de changer l'image du secteur pour y attirer des étudiants et de nouveaux habitants.

A la même période, la ville élabore son premier Plan de déplacements urbains. Le PDU adopté en novembre 2000, affiche comme premier objectif de «Reconquérir le centre-ville». La focale sur le centre est justifiée par les arguments suivants: «il symbolise la fonction métropolitaine de la ville», «il est le lien qui unit tous les quartiers de Marseille et fonde l'identité de la ville», «il a souffert de maux profonds»⁴. Avec cet objectif, le PDU se positionne comme participant d'une stratégie d'ensemble pour le centre-ville, qui s'articule autour des actions suivantes: «requalification des espaces publics et privés; développement de la fonction résidentielle par le retour des classes moyennes et des cadres supérieurs et l'arrivée de nombreux étudiants; amélioration du cadre de vie: création d'espaces verts, de voies piétonnes, limitation de la circulation automobile, développement des transports publics» (Ville Marseille 2000).

A Marseille, les axes majeurs de circulation convergent vers le Vieux-Port, au cœur de l'hypercentre. Trois autoroutes y débouchent – A7 (Nord), A55 (Littoral), A50 (Est) – ainsi que les artères urbaines percées au XVII^e siècle (Cours Belsunce, La Canebière) et au XIX^e siècle (Rue de la République). Cette connexion directe de l'hypercentre aux axes de circulation locaux et nationaux est un atout pour la fonction métropolitaine du centre-ville, mais nuit à la qualité urbaine et aux pratiques déambulatoires, touristiques et commerciales appelées par les nouveaux projets urbains en cours de réalisation.

Pour résoudre cette équation, le PDU propose un nouveau schéma circulaire dont la fonction principale est d'écarter les flux d'échange et de transit de l'hypercentre en les rejetant vers la périphérie, sur des itinéraires de contournement. Ce schéma circulaire est composé de trois anneaux successifs (fig. 15.1). Le premier anneau dit «de protection de l'hypercentre» en dissuade la traversée. Il dessert des parkings souterrains essentiellement destinés aux visiteurs-consommateurs du centre.

⁴ Extrait du PDU. Source: Ville de Marseille, *Plan de déplacements urbains*, novembre 2000, p. 57.

A l'intérieur de l'anneau, la place de la voiture est réduite au profit des piétons et des modes doux, la tarification du stationnement est généralisée. Les pénétrantes autoroutières (A7 et A55), comprises dans ce périmètre, sont requalifiées en boulevard urbain. Ici, le tramway est mobilisé pour sa capacité à requalifier l'espace et à réduire la place de la voiture: son tracé vient judicieusement se positionner sur les artères urbaines constituant les itinéraires les plus utilisés par les automobilistes pour traverser l'hypercentre. Un deuxième anneau, appelé «ceinture de boulevards urbains», a pour fonction d'accueillir les voitures écartées du centre et de desservir les quartiers péricentraux. La ville mise sur le troisième anneau (rocade L2 et boulevard urbain sud) pour assurer les liaisons entre ses trois autoroutes et accueillir le trafic d'échanges entre les quartiers périphériques. La logique d'ensemble est celle d'un report en cascade des flux vers les anneaux les plus périphériques. Dans la réalisation de ce schéma, la figure du «boulevard urbain» est mobilisée pour requalifier les pénétrantes autoroutières à l'approche de l'hypercentre ou pour réaliser les tronçons manquants de l'anneau le plus périphérique. Cette sémantique rassure et apaise les oppositions, elle permet de légitimer des investissements routiers présentés comme nécessaires à la mobilité durable. De plus, ce schéma circulaire de surface est couplé à un schéma circulaire souterrain. Il s'agit d'une série de tunnels construits dans les années 1990 et 2000, pour partie dans le cadre de l'opération Euroméditerranée. Ces derniers permettent d'accéder au cœur de l'hypercentre, de traverser la ville de part en part et d'atteindre rapidement les autoroutes qui connectent Marseille à son aéroport et aux autres polarités de l'aire métropolitaine. Enfin, depuis le début des années 2000, le réseau de transport en commun est progressivement restructuré au service d'une meilleure desserte du centre-ville par des lignes en site propre. Deux lignes de tramway ont été créées et certaines lignes du métro ont été prolongées en périphérie. L'enjeu pour la ville est d'accroître l'attractivité de son centre sans pour autant y augmenter la circulation automobile. Aussi, en s'appuyant sur de futurs pôles d'échanges et parc relais, la ville cherche à inciter les pendulaires à l'intermodalité. Et ce, dans une région urbaine multipolaire qui accuse de nombreux retards dans la mise en place d'une desserte ferroviaire locale adaptée à la mobilité quotidienne des habitants.

Ainsi, à Marseille, comme dans de nombreuses autres villes françaises, il ne s'agit donc pas tant de limiter globalement la circulation automobile que de canaliser et de répartir autrement les flux automobiles sur le territoire urbain.

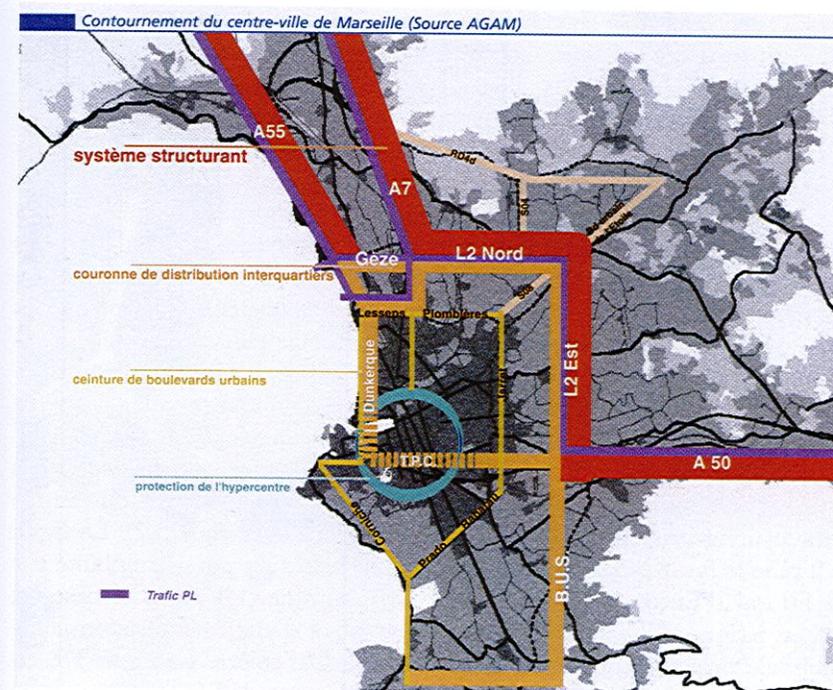


Fig. 15.1 Contournement du centre-ville de Marseille (source: Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise, AGAM).

Du tri spatial des flux au tri social des usagers: les instruments stratégiques de la mise en œuvre

La planification des politiques de transport et de déplacement 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 cette protection vis-à-vis de l'automobile? Ils sont souvent flanqués d'un adjectif-sésame tel que *vert*, *citoyen*, *écocitoyen*, *propre*, *civilisé*, *doux*, ou *apaisé* mais ce qui permet de les qualifier relève avant tout de la spécificité de leur inscription spatiale. Or, cette déclinaison opérationnelle spatialisée des instruments de la

mobilité dite durable travaille le rapport des groupes sociaux à l'espace. Elle alimente des opérations de tri des espaces, des flux, des usages et des usagers.

La spatialisation des instruments de la planification des déplacements à Marseille permet de saisir les arbitrages opérés localement quant à la déclinaison opérationnelle des instruments de la mobilité durable. Ces arbitrages concernent le choix des territoires prioritairement desservis par les transports en commun en site propre, les usages et les populations ciblées par les aménagements et les mesures de restriction d'accès au centre. L'analyse fine du contenu des projets permet de montrer que ces politiques sont destinées aux «visiteurs» attendus du centre-ville requalifié davantage qu'aux actuels résidents du centre-ville. Ainsi, à Marseille les instruments de la mobilité durable sont au service d'un centre-ville «vitrine» d'une métropole visitée.

L'analyse du tracé des lignes de tramway montre que ces dernières mettent en connexion différents centres commerciaux majeurs du centre-ville et irriguent les principales artères marchandes (fig. 15.2). La ligne T2 relie le futur centre commercial «les terrasses du port» (implanté sur le littoral d'Euroméditerranée) au centre commercial de la Bourse, et ce, en irriguant la rue de la République (objet d'une revitalisation commerciale profonde), le Cours Belsunce et la Canebière. La ligne T3, en projet, desservira la rue de Rome, actuellement dédiée au commerce populaire. Enfin, ces deux lignes ceinturent le secteur piétonnier de l'hypercentre où sont localisées les rues destinées au commerce haut de gamme (Saint-Ferréol, Paradis, Félix Baret). Alors qu'avec l'opération Euroméditerranée le périmètre du centre-ville s'agrandit vers le nord, le tramway permet de connecter rapidement les différents hauts lieux de la consommation marseillaise. Ainsi, il participe à la mise en place d'un véritable circuit commercial à ciel ouvert et s'inscrit dans une stratégie de redynamisation commerciale du centre-ville pour en faire «le lieu de la convergence de la commercialité marseillaise»⁵.

Concrétiser ce projet de parcours commercial à ciel ouvert implique également d'infléchir le rapport de force entre piétons et automobilistes dans le centre-ville, à l'avantage des premiers. De fait, le tracé du tramway participe d'une stratégie de fermeture des vannes de la circulation automobile sur les artères qui offraient des itinéraires permettant aux

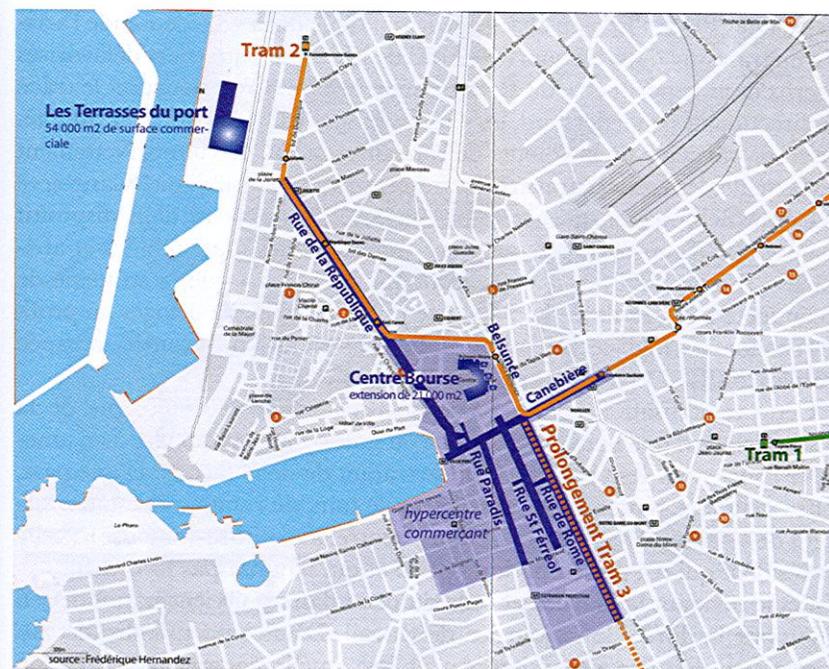


Fig. 15.2 Le tramway reconnecte les secteurs commerciaux du centre-ville.

voitures de traverser l'hypercentre. Ainsi, le premier itinéraire nord-sud (République-Paradis-Breteuil) est interrompu avec le passage du tramway rue de la République. Le second itinéraire nord-sud (Porte d'Aix-Belsunce-rue de Rome) est lui interrompu par le passage du tramway sur le Cours Belsunce. L'implantation du tramway sur la Canebière vise à réduire les flux de circulation sur cette pénétrante arrivant de l'est. L'histoire et la morphologie urbaine de la ville sont telles que ces itinéraires traversants sont aussi les artères urbaines historiques de la ville. Le passage du tramway sur ces dernières est l'occasion de révéler le patrimoine urbain du centre, qui pour une grande part, avait été investi et approprié par les populations les plus précaires de la ville: le Marseille populaire. Ainsi, le passage du tramway rue de la République participe clairement d'une opération de revalorisation commerciale et immobilière d'une des rares artères haussmanniennes de la ville. En outre, depuis l'élaboration

5 Commune de Marseille-Projet Centre-Ville-Orientations générales. FCT 008-1029/02/CC, 19 février 2009.

du premier PDU, l'Etat en charge de la politique de la ville demande l'arrivée du tramway dans les quartiers nord de Marseille, quartiers défavorisés inscrits dans le périmètre du Grand projet urbain. C'est pourtant le tracé en direction des quartiers sud, les plus favorisés de la ville, qui a été adopté. Ce tracé participe de la volonté de revitaliser la rue de Rome. Nettement à Marseille, les espaces traversés par le tramway (République, Canebière et Cours Belsunce en tête) sont (ou étaient...) les espaces d'un dispositif commercial d'approvisionnement des communautés maghrébines et africaines (Tarrius 1995) et d'une «économie de bazar» que la stratégie de reconquête territoriale de la puissance publique tente de déloger au profit de l'économie «high-tech» qui s'installe via l'opération Euroméditerranée (Péraldi 2001).

Cette revitalisation commerciale du centre-ville s'accompagne de la mise en place d'une nouvelle politique de stationnement qui vise à en améliorer l'offre pour les visiteurs. Cela se traduit de deux façons. D'une part, l'offre peut être renforcée en améliorant le taux de rotation du stationnement de surface. Il s'agit alors de lutter contre la «voiture-ventouse»: celle du résident qui n'a pas de parking privé et qui n'utilise pas forcément son véhicule pendant la journée et celle du pendulaire qui vient stationner en ville pour la durée de sa journée de travail. D'autre part, l'offre de stationnement destinée aux visiteurs peut être améliorée grâce à la création de nouveaux parkings aux portes de l'hypercentre, à l'amélioration de la lisibilité, des accès et de la qualité des parkings souterrains (fig. 15.3). On le voit, cette politique est clairement tournée vers les visiteurs, au détriment des actifs et des résidents du centre. En effet, la suppression d'une partie des places de stationnement sur voirie et la généralisation du stationnement payant accule ces derniers à souscrire des «abonnements résidents» dans les parkings souterrains du centre. Le tarif de l'abonnement pèse sur les ressources des ménages dans ce secteur qui comprend les populations les plus paupérisées de la ville. Ainsi, les difficultés des résidents à stationner pèsent sur la politique de l'habitat et sur la politique de peuplement.

Enfin, le projet de semi-piétonisation du Vieux-Port apporte une composante supplémentaire à cette entreprise de requalification de l'hypercentre: la mise en scène du patrimoine historique et de la topographie particulière du site telle une calanque urbaine, piétonne, pour tous. A travers ce projet, il s'agit de «transformer à long terme l'usage des espaces publics» (Devigne 2011) de l'hypercentre. L'enjeu est tel qu'il a donné lieu à un concours international d'architecture remporté par le célèbre Britannique Norman Foster. Ce projet est inscrit dans le PDU comme le dernier

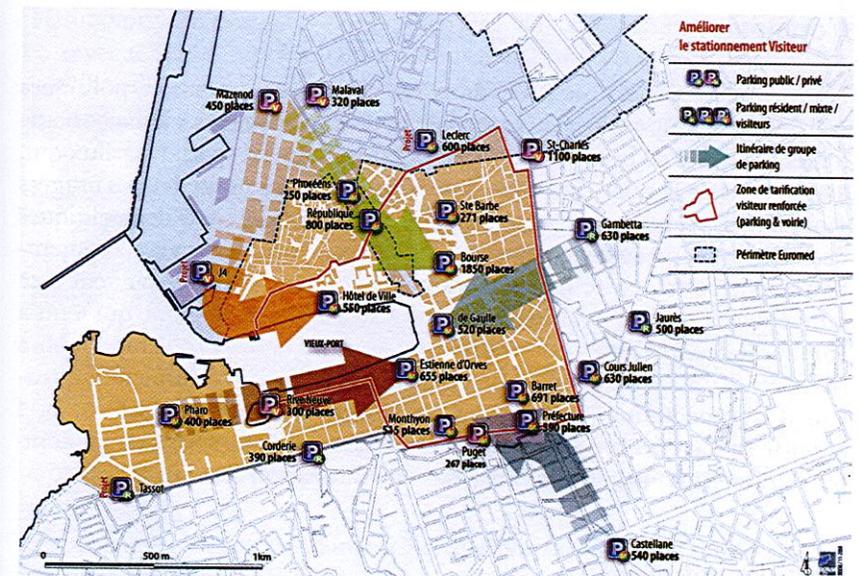


Fig. 15.3 Principe d'organisation du stationnement des visiteurs (source: AGAM, Etude, Centre-ville/Vieux-Port. Un cœur de ville, reflet des ambitions de la métropole. Objectifs 2013, décembre 2008).

maillon permettant d'apaiser la circulation automobile dans le centre. De fait, les espaces de prestige que constituent les quais du Vieux-Port doivent être libérés de l'automobile. Mais dans le même temps, les activités économiques et marchandes environnantes doivent rester accessibles, y compris aux automobilistes. Ainsi, les études techniques qui accompagnent le nouveau plan de circulation doivent montrer «qu'il est possible de donner accès à pratiquement toutes les activités, aux parkings ou aux commerces sans emprunter les quais du port» (MPM 2009).

Si le projet affiche la volonté de faire du Vieux-Port «une grande place ouverte à tous», plusieurs indices témoignent néanmoins de l'importance prise par l'enjeu de l'accueil des touristes et des croisiéristes. Ainsi, la problématique de l'accueil des cars touristiques sur le Vieux-Port est un point stratégique et crucial du cahier des charges de la semi-piétonisation. De la même manière, les lignes de «bateau-bus» en projet visent bien à capter les touristes pour les conduire au cœur de la vitrine requalifiée, piétonnisée et verdie.

Conclusion

Nous avons souhaité montrer, dans cet article, comment les politiques urbaines contemporaines de transport et de déplacements viennent heurter les principes de la «ville juste» en organisant un tri spatial des flux qui, au moment de la mise en œuvre, implique un tri des usages et des usagers dans la ville. Soulignons pour conclure que, confrontées à des politiques de transport et de déplacements «durables» au service des canons contemporains de l'attractivité métropolitaine, les paroles critiques peinent à se faire entendre face à la grandeur d'une justification écologique qui tend à étouffer les controverses et à restreindre le cadrage des problèmes publics (Reigner 2013). A sa façon, cette contribution appelle et alimente un travail d'argumentation, soulève des controverses, ouvre des débats, bref apporte sa pierre à la mise en débat des objets contemporains de la mobilité durable... pour que la «ville juste» ne soit pas qu'un vain mot.

Bibliographie

- BERTONCELLO Brigitte, DUBOIS Jérôme, *Marseille Euroméditerranée, accélérateur de métropole*, Marseille: Editions Parenthèses, 2010, 269 p.
- CHARMES Eric, *La ville émietlée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, Paris: Editions Puf, collection la ville en débat, 2011, 296 p.
- Commune de Marseille-Projet Centre-Ville-Orientations générales. FCT 008-1029/02/CC, 19 février 2009.
- Communauté Urbaine MPM, Ville de Marseille, *Desserte secteur centre ville/vieux-port*, juin 2009.
- DONZEL André, *Marseille l'expérience de la cité*, Paris: Editions Economica, 1998, 196 p.
- FAINSTEIN Susan, *The Just City*, Editions Cornell University Press, 2010.
- FAINSTEIN Susan, GORDON Ian, HARLOE Michael (dir.), *Divided Cities: New York & London in the Contemporary World*, Oxford: Editions Blackwell, 1992.
- HARVEY David, «From managerialism to entrepreneurialism: the transformation of urban politics in late capitalism», *Geografiska Annaler*, 71(B), 1989, pp. 3-18

- HERNANDEZ Frédérique, «Les politiques de déplacements urbains, un révélateur des représentations métropolitaines. Une comparaison Aix-Marseille», in BACHELET Franck, MENERAULT Philippe, PARIS Didier (dir.), *Action publique et projet métropolitain*, Paris, L'Harmattan, 2006, pp. 257-268.
- HERNANDEZ Frédérique, «Les impensés du PDU, le cas de l'élaboration du PDU de Marseille», in GUÉVEL Solenn, POULAIN France, BONNIN Philippe (dir.), *Ville invisible*, Paris, L'Harmattan, 2008, pp. 113-120.
- HERNANDEZ Frédérique, *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, 349 p.
- LE GALÈS Patrick, *Le retour des villes européennes. Sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance*, Paris: Editions Presses de Sciences Po, 2003, 454 p.
- PECK Jamie, TICKELL Adam, «Neoliberalizing Space», *Antipode*, 34(3), 2002, pp. 380-404.
- PÉRALDI Michel, «La métropole déchue (Belsunce breakdown)» in DONZEL André (dir.), *Métropolisation, gouvernance et citoyenneté dans la région urbaine marseillaise*, Paris: Editions Maisonneuve et Larose, 2001, pp. 37-59.
- REIGNER Hélène, BRENAC Thierry, HERNANDEZ Frédérique, *Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2013.
- REIGNER Hélène, «Sous les pavés de la qualité urbaine. Gouvernement des territoires, gouvernement des conduites et formes renouvelées de la domination dans la ville néohygiéniste», Mémoire d'Habilitation à Diriger des recherches en science politique, IEP de Paris, Paris, 17 juin 2013.
- REIGNER Hélène, «Le droit au transport: angle mort des politiques locales de transport et de déplacements durables», in *Transport et politiques locales de déplacement, Droit et Gestion des collectivités territoriales*, GRALE-CNRS, Editions du Moniteur, 2012, pp. 197-209.
- REIGNER Hélène, HERNANDEZ Frédérique, BRENAC Thierry, «Circulariser dans la ville sûre et durable: des politiques publiques contemporaines ambiguës, consensuelles et insoutenables», *Métropoles*, n° 5, 2009, <http://metropoles.revues.org/document3808.html>.

La ville en projet: nouveaux défis, de la macroéchelle au quartier

SASSEN Saskia, *La globalisation. Une sociologie*, Paris : Editions Gallimard, collection nrf essais, 2009, 348 p.

SMITH Neil, *The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City*, London : Editions Routledge, 1996; *Sociétés contemporaines*, «Gentrification. Discours et politiques», 3, 63, 2010; *Espaces et sociétés*, «La gentrification urbaine», n° 132-133, 2008.

TARRIUS Alain, *Arabes de France dans l'économie mondiale souterraine*, La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube, 1995, 220 p.

Ville de Marseille, *Plan de déplacements urbains*, novembre 2000, p. 57.