

## Mobilités urbaines

On nomme **mobilités urbaines** l'ensemble des mobilités dans un périmètre urbain, qu'elles soient strictement « intra-muros » ou qu'elles soient entre les banlieues, le périurbain et les villes-centres.

Les structures territoriales qui se développent aujourd'hui sont celles qui croisent pouvoir et **accessibilité**. Ainsi, les grandes villes profitent de l'essor de la « rapidité différenciée » (Ollivro, 2000) pour s'imposer : via leurs **plateformes** multimodales, elles offrent aux fonctions stratégiques une accessibilité généralisée aux autres villes importantes et s'imposent comme des carrefours planétaires. Les autres territoires ne parviennent pas à relever le défi.

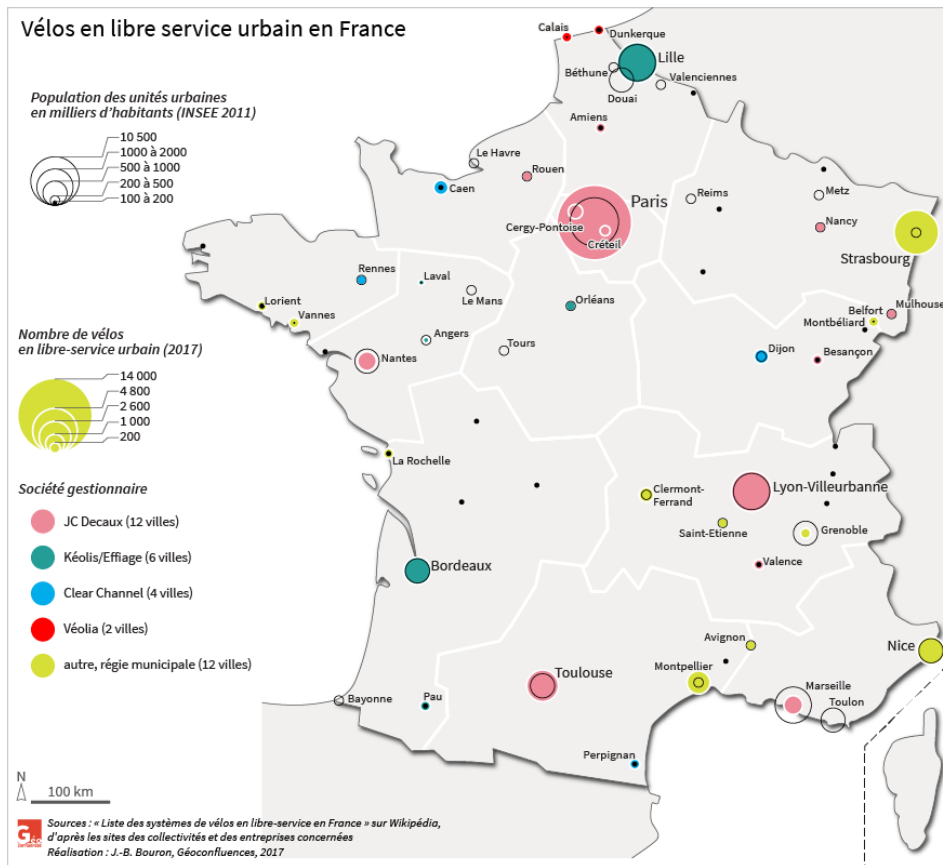
Stade avancé du processus d'urbanisation, la **métropolisation** repose, pour partie, sur la proximité de liens multimodaux de communication, sur la participation à des **réseaux** internationaux.

Mais il existe une tension sont réelles entre, d'une part, la liberté des déplacements que seules les grandes villes et les métropoles semblent permettre et, d'autre part, les contraintes urbaines de localisation.

Les grandes villes et les métropoles ont des problèmes de **mobilité** qui leur sont spécifiques :

- les engorgements, les saturations, sources de déséconomies d'échelle et de dégradations environnementales,
- les **conflits d'usage** générés par la densité des populations et des activités
- les conséquences de la **périurbanisation**, de la polycentralité, les besoins spécifiques des **navetteurs**, etc.

Parmi les réponses possibles, le **transport en commun en site propre** (TCSP) exige des infrastructures spécifiques (métro, tramway, **Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)**, par ordre décroissant de lourdeur à mettre en place et de coût) mais permet de transporter un plus grand nombre de voyageurs en soustrayant cette mobilité à l'encombrement des axes empruntés par les automobiles. Par ailleurs, le développement des **modes doux**, c'est-à-dire qui ne consomment pas d'autre énergie que celle de leurs usagers, est envisagé. Le développement de la pratique de la bicyclette dans de nombreuses villes, et des systèmes de vélos ou encore de trottinettes en libre-service, en sont des illustrations.



Les pouvoirs publics, les collectivités territoriales, ont un rôle essentiel à jouer dans la définition des politiques d'aménagement des transports urbains. Institué par la **Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI)**, décembre 1982) et rendu obligatoire par la **Loi sur l'air** de 1996 dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, le **plan de déplacement urbain (PDU)** a été redéfini par le titre III de la **Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU)**, décembre 2000). Les objectifs du PDU doivent figurer dans le **plan local d'urbanisme (PLU)**. Il doit être en adéquation totale avec le **schéma de cohérence territoriale (SCOT)**.

Le **plan de déplacement urbain** est un outil de **planification** et de coordination. Il définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, afin d'assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, la protection de l'environnement et la santé d'autre part.

Par ailleurs, dans le cadre des PDU ou d'autres politiques incitatives, les entreprises privées, publiques, et les administrations sont encouragées à adopter des **plans de déplacement d'entreprise (PDE) et des plans de mobilité**. De telles pratiques ont cours depuis longtemps dans d'autres pays d'Europe septentrionale.

Dans certains cas les entreprises de transport privées sont très autonomes et jouent directement un rôle essentiel avec une régulation publique plus limitée, ainsi qu'on peut le voir à Tokyo par exemple.

(ST), 2010. Dernières modifications (JBB) février 2017, (SB et CB), février 2023.

## Références citées

- Ollivro Jean (2000), « **Essor de la rapidité différenciée et recomposition des territoires** », *L'Information Géographique*, 64-4, p. 329-346

## Pour compléter avec Géoconfluences

- Iwan Le Clec'h, « **Le commerce à l'heure de l'hypermobilité des périurbains : l'exemple de**

Saint-Brieuc », *Géoconfluences*, août 2020.

- Eugênia Viana Cerqueira, « Se déplacer dans une métropole presque dépourvue de transports en commun. L'exemple de Belo Horizonte », *Géoconfluences*, décembre 2019.
- Raymond Woessner, « Du tramway au bus en site propre, récit géographique d'une passion urbaine française », *Géoconfluences*, septembre 2019.
- Natacha Gourland, « Du parkour aux parkour parks : des sports de rue devenus « indoor » à Paris et à Montréal », *Géoconfluences*, mai 2019.
- Hervé Théry, « Portrait de São Paulo (2) : contrastes, problèmes, défis », *Géoconfluences*, novembre 2016.