

Mobilité et pluri-appartenance territoriale

Mouvement des personnes, des activités, des biens... Cette mobilité, dans laquelle nous sommes durablement installés, questionne le sens et l'utilité du « local ».

Philippe ESTEBE, directeur de l'Institut des hautes études de développement et d'aménagement des territoires en Europe (Ihedate)

La mobilité quotidienne, hebdomadaire, saisonnière, au cours du cycle de vie est devenue une donnée de base de la vie sociale, économique et de l'expérience de l'espace, dans tous les pays (voir l'encadré p. 49).

Cette mobilité est soutenue, jusqu'à une période récente, par la conjonction de plusieurs facteurs : l'accès croissant des jeunes aux études supérieures ; le développement du travail des femmes, qui multiplie les couples de deux actifs ; l'évolution des carrières, liées de moins en moins à un seul employeur ; les pratiques de consommation ; l'accession à la propriété ; le développement des déplacements de loisir et de tourisme. Le tout porté par une offre de déplacements qui n'a cessé de se multiplier, avec la généralisation de l'automobile d'abord, puis, plus récemment, une reprise de l'offre de transports collectifs.

La mobilité concerne l'ensemble des classes sociales : les habitants des zones urbaines sensibles déménagent autant que ceux des autres quartiers ; les hyperurbains se déplacent plus pour leurs loisirs et moins pour le travail, alors que les périurbains ont des pratiques symétriques. La mobilité sociale⁽¹⁾, tout en ayant ralenti depuis trente ans, reste à un haut

niveau, en dépit des représentations d'une « société bloquée » et d'un ascenseur social en panne⁽²⁾.

On peut faire l'hypothèse raisonnable que malgré certains facteurs de ralentissement (vieillesse de la population, saturation du parc automobile, coût de l'énergie), la mobilité, sans augmenter, va se maintenir à un haut niveau.

Intégration nationale, dislocation du local

Le mouvement des ménages, des activités, des marchandises et des informations entraîne des reconfigurations territoriales notoires. Schématiquement, ces mouvements se traduisent simultanément par une très forte intégration nationale et une désintégration locale croissante.

L'intégration nationale se marque par un rôle de distribution plus important qu'il n'a jamais été de la région capitale - l'Ile-de-France. Paris et sa banlieue jouent un rôle de pompe aspirante et refoulante qui attire des jeunes étudiants et des jeunes actifs et qui redistribue, à l'échelle nationale, des actifs d'âge moyen, des familles et des retraités. Cette fonction est liée à des caractéristiques particulières de la métropole nationale : forte concentration d'offre d'enseignement et de

recherche, assignation à des premiers postes dans le cadre d'un mouvement national, spécialisation sur certaines fonctions rares (finance, recherche, audiovisuel et numérique), pour les facteurs d'attractivité ; coût du logement et du foncier, forte compétition professionnelle, sous-représentation des services à la personne, pour les facteurs de distribution. L'intégration nationale se fonde aussi sur la constitution progressive de ce que Pierre Veltz appelle « une métropole en réseau »⁽³⁾. Ce réseau métropolitain se matérialise par les liaisons à grande vitesse qui relient désormais la quasi-totalité des grandes villes françaises entre elles (si l'on excepte Toulouse !). Les interdépendances entre les grandes villes, et avec Paris, se nourrissent aussi des déplacements réguliers de cadres, d'ingénieurs et de techniciens ; des relations scientifiques entre laboratoires et entre établissements dépendants d'une même firme ; des relations entre chercheurs et entreprises, formalisées par les bourses Cifre⁽⁴⁾.

Cette intégration nationale est l'avvers d'une dislocation du local. La mobilité des personnes, des biens, des services et des informations transgresse toujours plus les frontières des territoires institués. On a longtemps débattu, en géographie comme en aménagement, des dimensions de l'optimum territorial, permettant d'englober l'ensemble des mouvements sociaux, économiques, financiers, culturels, etc. La mobilité questionne fortement ce *graal* territorial. Elle induit une croissante inter-

(1) La mobilité sociale se déduit de la place occupée par les enfants comparée à celle des parents.

(2) Les habitants des Etats-Unis partagent la représentation d'une société ouverte, alors que les Français considèrent que leur société est bloquée. L'analyse des mobilités sociales intergénérationnelle montre exactement l'inverse ; voir à ce sujet François Dubet, *Les Places et les Chances*, Paris, Seuil, 2010.

(3) Entretien avec Pierre Veltz, revue *Urbanisme*, 10 octobre 2006.

(4) Convention industrielle de formation par la recherche. Voir Nadine Cattat et alii, « Des universités en concurrence », in Thérèse Saint Julien et Renaud Le Coix (dir.), *La Métropole parisienne*, Paris, Belin, 2007.

dépendance des territoires. La dissociation entre les lieux de domicile et les lieux de travail, d'étude, de consommation, de loisir conduit à une spécialisation des territoires, du fait même des pérégrinations des personnes. Dès lors, les limites des gouvernements territoriaux sont questionnées : qui gouverne-t-on lorsque l'on gouverne une ville ? Ceux qui y dorment, répond Jean Viard⁽⁵⁾, parlant, non sans ironie, de la « *démocratie du sommeil* », à propos de la démocratie locale. En effet, comment sont consultés, dans l'espace démocratique municipal (ou même intercommunal) tous ceux qui n'y résident pas et qui contribuent à « fabriquer » le territoire : producteurs, étudiants, touristes, consommateurs ? Il découle de ceci que toute politique territoriale, intramuros, devrait d'emblée se penser dans l'interterritorialité⁽⁶⁾, c'est-à-dire prendre en compte des données, des comportements et des décisions extérieures à son territoire.

Le choix des modèles de démocratie locale

La mobilité induit donc une crise du local, qui se trouve face à une question existentielle : que gouverne-t-il, et à quoi sert-il dès lors que les territoires (les communes, les cantons, les intercommunalités et même les départements ou les régions) tendent vers une fonction hôtelière, supports temporaires d'activités qui se déploient dans des espaces multiples et spécialisés ? L'incertitude sur les fonctions du gouvernement local conduit directement à une interrogation sur les limites et les vocations de la démocratie locale : avec qui délibérer ? L'adresse (donc le sommeil) suffit-elle à garantir un pilotage territorial légitime ? La proximité, tant vantée par les décentralisateurs, correspond-elle véritablement aux pratiques des usagers des territoires ? Face à cette question, la littérature savante apporte, sinon des

© DK



réponses, du moins une controverse qui pourrait nous éclairer. Pour beaucoup, le propre du gouvernement territorial devrait être d'abolir la mobilité, en constituant des périmètres suffisamment larges, tels qu'ils englobent la plupart des déplacements de personnes, du domicile au travail, aux études, aux loisirs et aux lieux de consommation. Cette vision correspond à une forme de cité-Etat qui agrègerait en son sein une très grande diversité de groupes sociaux, de territoires et d'activités. Elle s'accorde à notre idéal démocratique, celui de faire société dans la diversité tout en présentant, selon ses partisans, des avantages notables, par exemple en termes d'économies d'échelle pour l'administration des services publics. Cependant, pour d'autres auteurs, notamment américains⁽⁷⁾, la mobilité est une donnée avec quoi le gouvernement local doit composer : les habitants « votent avec leurs pieds » et se déplacent d'une commune à l'autre en raison du niveau des impôts locaux et de la qualité de services qui leur est offerte. Les communes, les départements, les régions sont en concurrence pour attirer les habitants. Le local est un marché où s'ajustent l'offre et la demande de services. Dans ce contexte, la ségrégation sociale et spatiale est désirable, car elle permet d'ajuster les prestations aux préférences des citoyens-consommateurs. La démocratie est de type commu-

Malgré certains facteurs de ralentissement (vieillesse de la population, saturation du parc automobile, coût de l'énergie), la mobilité, sans augmenter, va se maintenir à un haut niveau.

(5) Jean Viard, 2006, *Eloge de la mobilité - Essai sur le capital temps libre et la valeur travail*, Paris, éditions de l'Aube.

(6) Martin Vanier, *Le Pouvoir des territoires. Essai sur l'interterritorialité*, Paris, Economica, 2010.
(7) Charles Tiebout, 1956, « *A Pure Theory of Local Expenditure* », in *Journal of Political Economy*, 64 (5).

nautaire, puisqu'elle s'exerce au sein de communautés socialement homogènes, caractérisées par une grande similitude entre les gouvernants-prestataires et les citoyens-consommateurs. Par vertu, nous nous prononçons spontanément en faveur du premier modèle, celui d'une citoyenneté républicaine projetée sur le local. Pourtant, l'expérience nous enseigne que c'est très souvent le deuxième modèle, celui de la démocratie communautaire (et du sommeil) qui prévaut. Cette oscillation entre l'idéal et le réel n'est pas le fruit du complot ou du clientélisme des élus locaux. Elle provient d'abord de ce que nous ne savons pas ce que nous demandons à un gouvernement local, dès lors que nous sommes tous des mobiles et des hédonistes territoriaux. ●

Une société mobile

En 2003, les habitants de l'hexagone ont parcouru 877 milliards de kilomètres, contre 150 milliards en 1970. 5 % des habitants déménagent chaque année et plus de 30 % d'entre nous ont changé de logement, de commune, de département ou de région depuis 1999. Tous les jours, 900 000 banlieusards « entrent » dans Paris

intramuros pour travailler, pendant que 300 000 Parisiens font le trajet en sens inverse. Chaque jour, un Français réalise entre trois et quatre déplacements. Nous parcourons en moyenne 17 km pour nous rendre au travail. Un adulte sur deux déménage au moment du passage à la retraite. Plus d'un Français sur deux part en vacances...