

## Introduction

La géographe Denise Pumain définit le terme de dynamique territoriale comme une *“mise en mouvement des territoires par le biais d'une force à définir”*. Cette mise en mouvement s'apparente à un changement qui peut toucher les localisations des populations et de leurs activités ainsi que les aménagements et les capacités de maîtrise des territoires étudiés. Dans le cadre spécifique de l'étude des dynamiques urbaines, nous pouvons ajouter, comme le souligne le démographe Jacques Véron, qu'elle concerne également les *“relations entre une ville et son environnement ou entre les différentes villes d'un même ensemble – un pays par exemple”* (*L'Urbanisation du monde*). Une dynamique territoriale ne se confond aucunement avec l'idée d'une croissance positive par exemple : une dynamique peut être négative, traduire le déclin, la rétraction, la déprise.

Dès lors étudier les rapports entre dynamiques urbaines et transports semble d'abord appeler à analyser le rôle joué par les transports, dans leur diversité (maritime, ferroviaire, aérien, routier / transports de populations, transports de marchandises), dans les changements touchant les espaces urbains, tant sur un plan démographique (essor démographiques des villes, localisation des populations et de leurs activités au sein de l'espace urbain) que sur le plan de la singularisation des villes, de la spécificité de leur organisation (l'exemple des villes portuaires sera à ce titre d'une grande aide). La gestion des politiques de transports urbains (gérés aux Etats Unis à l'échelle métropolitaine, mais qui peuvent également faire intervenir l'état fédéral ainsi que des acteurs privées) serait alors au coeur de notre étude.

Mais il nous faut également prendre en compte l'influence que peuvent avoir certaines dynamiques urbaines (l'étalement urbain et la suburbanisation qui l'accompagne notamment) sur les capacités de mobilités des populations au sein des villes ainsi que sur les moyens de transports utilisés (prédominance de l'automobile). Les transports ne sont en effet pas seulement la cause des dynamiques urbaines mais leur objet.

Il s'agira donc d'étudier de quelle manière les transports déterminent certaines dynamiques urbaines et inversement comment certaines dynamiques urbaines influent sur l'usage et l'organisation des transports urbains.

Nous étudierons dans un premier temps de quelle manière les gestions politiques de transports sont des facteurs de transformation des espaces urbains. Puis nous verrons que certaines dynamiques urbaines posent des défis nouveaux de gestion des transports urbains. Enfin, nous étudierons la réponse à ses défis et les transformation de l'espace urbain qui en découle.

## I/ Les transports, acteurs des dynamiques urbaines

### a) détermine les formes que prennent les villes

Les villes peuvent être singularisé par les systèmes de transport qui les traversent. Dès lors, les transports peuvent apparaître au coeur de l'organisation territoriale des villes et de son évolution au cours du temps. L'exemple le plus marquant sont sûrement les villes portuaires. Au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, la ville de Baltimore a profité de l'essor des transports maritimes qui ont non seulement permis une importante croissance démographique (vagues

successives d'immigrants venus tenter leur chance aux E.U.) mais aussi un développement économique (grâce au développement d'activités industrielles autour du port). La crise des années 70 puis la désindustrialisation et la délocalisation du port dans les années 90 ont eu un impact direct sur la ville, laissant le centre déserté et de nombreuses friches industrielles. L'organisation urbaine qui s'était construite à partir de la centralité du système de transport maritime a dû être repensée. Cet exemple montre de quelle manière des systèmes de transports peuvent être des vecteurs de dynamiques urbaines, en l'occurrence de dynamiques démographiques, économiques mais aussi urbanistiques (la forme de la ville change en fonction de la centralité du réseau de transport en son sein).

## b) permet de relier les villes entre elles à l'échelle nationale

Mais les transports jouent également un rôle dans la communication des espaces urbains entre eux, et donc dans l'évolution des relations qu'entretiennent les villes entre elles.

En ce sens certains réseaux de transports peuvent être accueillis par les villes comme la possibilité de se rendre plus accessible et de s'insérer dans des ensembles formés avec d'autres métropoles. Ainsi des projets de liaisons entre différentes villes peuvent être proposés par des entreprises privées ; c'est par exemple le cas du projet de ligne TGV actuellement en construction en Floride. Cette ligne relierait Miami et Orlando sur une voie privée avec un service inter-urbain.

Mais l'un des exemples les plus évidents de ce rôle des transports dans l'ouverture des villes aux autres, est sûrement l'*Interstate highway* (mise en place dans les années 50). Ces autoroutes financées par l'Etat fédéral mais gérées par les Etats fédérés permettent de relier les Etats entre eux et par là même d'assurer la communication entre les villes les plus importantes. En plus de relier les villes entre elles, ces routes déterminent les formes urbaines puisqu'elles traversent les centres villes, s'imposant au cœur du quotidien des populations et contribuant à entraîner des mouvements démographiques vers les suburbs. En ce sens ces routes sont aussi créatrices de dynamiques urbaines nouvelles.

Enfin, les dynamiques n'étant ni positives, ni négatives en elles-mêmes, les transports peuvent tout aussi bien favoriser les communications entre les villes que les compliquer. C'est le cas par exemple du corridor du Nord-Est entre Boston, New York et Washington D.C. : Andrew Wood, responsable du programme d'amélioration de ce corridor reconnaît que le corridor est saturé puisque 2 200 trains empruntent chaque jour les différents segments. Sur ces 2 200 trains, environ 2 000 sont des trains de navetteurs, tandis que 70 sont des trains de fret.

## II/ Les nouvelles dynamiques urbaines pose des défis de gestion des transports au sein des villes

### a) De nouvelles dynamiques : l'*urban sprawl* et les *edgeless cities*

L'évolution de la localisation des activités et des populations urbaines vers les suburbs (dynamique que Robert Lang a nommé *edgeless cities*) met au défi les infrastructures de transports urbaines. C'est le cas notamment à Chicago où des travailleurs voulant faire un trajet entre le suburb d'Avondale et le suburb d'Elmwood Park, doivent prendre la voiture alors même qu'ils habitent à côté d'un arrêt de bus. En bus, ils en auraient pour 1h45 tandis qu'en voiture ils en ont pour 25 minutes. C'est que le réseau de transport en commun a été

conçu selon un mouvement allant du centre ville aux suburbs, tandis qu'aujourd'hui la majorité des déplacements se fait de suburbs en suburbs. Cet exemple montre bien que, si les transports peuvent créer des dynamiques urbaines nouvelles, à l'inverse les nouvelles dynamiques peuvent jouer sur les choix de transports au sein de l'espace urbain. Ces nouvelles dynamiques créent des défis considérables.

## b) Des défis sociaux

Le premier type de défis liés aux dynamiques de suburbanisation concerne la question des mobilités des populations, et notamment des mobilités du domicile au lieu de travail. L'hégémonie de la voiture comme moyen de transport, du fait de l'inadaptation des transports en commun, provoque en effet une inégale capacité de mobilité au sein de l'espace urbain. Les populations issues des classes sociales les moins aisées et n'ayant pas de voitures souffrent d'une plus grande difficulté à se mouvoir au sein des villes pour trouver un travail notamment. Ce phénomène a été décrit par le terme de "spatial mismatch" (John Kain, *The Urban Transportation Problem*). *"Les assistantes sociales du Job Center de Milwaukee estiment (sur la base des réunions qu'elles ont de manière régulière avec les anciens bénéficiaires de l'aide sociale), que les individus ayant obtenu des emplois faiblement rémunérés présentent le sérieux risque de quitter leur emploi, en raison de la durée et des conditions de déplacements. Elles signalent les modalités des déplacements comme un handicap majeur pour réintégrer de façon permanente la sphère du travail."* (Cynthia Ghorra-Gobin, *Métropolisation et exclus de la mobilité dans les villes américaines : imaginer une métropolisation politique*)

## c) des défis environnementaux

Les dynamiques urbaines favorisant la voiture comme transport posent également des défis environnementaux. Les effets environnementaux des véhicules à moteur sont parfaitement connus. On estime à 113 millions le nombre des citoyens américains qui respirent un air insalubre, alors que l'asthme sévit à l'état endémique. Du fait des dynamiques d'étalements urbains et de suburbanisation, ce défi se pose inégalement dans l'ensemble du tissu urbain. Si bien que défis environnementaux et sociaux se croisent et appelle à repenser les politiques de transports urbaines afin de les adapter aux transformations des villes. L'un des exemples de ce croisement entre défis environnementaux et sociaux est sûrement la pollution subie par les habitants du Bronx. Le sud du Bronx est en effet exposé à d'importantes circulations automobiles et à un manque de transports en communs (qui réduirait naturellement les déplacements automobiles) : *"Dans le cas présent, les populations pauvres du Sud Bronx, essentiellement issues des communautés afro-américaines et hispaniques subissent une exposition plus grande à la pollution que les autres quartiers de la ville et ont les taux d'asthme infantile les plus élevés de la ville."* (Aurélié Delage).

### III/ Les réponses à ses défis par des politiques de transports innovantes, contribuant au développement de nouvelles dynamiques urbaines

#### a) Transit Oriented development

La réponse aux défis susmentionnés par de nouvelles politique de gestion des transports urbains contribue à transformer l'organisation et la morphologie des villes, et produit donc de nouvelles dynamiques urbaines. C'est le cas notamment du Transit-oriented development (TOD), modèle d'aménagement urbain accordant une place centrale aux transports en commun. Ainsi les quartier conçu selon ce concept sont centrés autour d'une gare de voie ferrée locale ou d'une station de transports (bus, métro, tramway), entourée de constructions de densités décroissantes en allant vers la périphérie. *“Les TOD ont pour vocation de favoriser l'usage des transports en commun en facilitant les connexions entre les réseaux et en offrant une proximité entre la station et une offre de services et de commerces. Cela participe, à une échelle macro à la lutte contre l'émission des gaz à effet de serre, responsables du réchauffement climatique. [...] Au niveau de l'aménagement urbain en lui-même, ce sont des arguments autour de l'amélioration de la qualité de vie qui sont avancés : moins de stress, plus d'espaces porteurs de socialisation et d'échanges communautaires, un cadre de vie valorisé et valorisant...”* (Gérald Billard, *Transports en commun et densification, vers une nouvelle configuration urbaine des villes états uniennes* ?). L'un des exemples d'application de ce type de politique est Dallas au Texas. La station de mockingbird a été initiée par un promoteur local, Ken Hugues, concerné par la question des transports urbains de masse et la problématique de densification urbaine. Il s'agit du premier projet TOD à Dallas et il est assuré en collaboration avec un cabinet d'architecture de Baltimore et un bureau d'étude locale. Ce projet s'appuie sur un réseau de tramway et de métro (Light rail train).

La réponse aux défis entraînent donc de nouvelles politiques de transports productrices de changement urbanistiques, mettant au jour la réciprocité entre transports et dynamiques urbaines.

#### b) Des politiques qui demeurent conflictuelles

Toutefois ces politiques sont source de conflictualité entre acteurs. Les politiques de transports font l'objet de multiples débats traduisant des divergences de représentations de la ville et de la forme qu'elle doit prendre. Un exemple des conflictualités suscitées par des politiques de transports et traduisant la divergence des représentations de l'espace urbain et de ses dynamiques, est le débat opposant partisan du bus et du métro à Los Angeles, en Californie. *“Les débats rail-bus révèlent avant tout des tensions fortes entre différents objectifs, différents rôles qui peuvent être assignés aux transports en commun”* (Claire Bénit-Gbaffou, Sylvie Fol, Géraldine Pflieger) ainsi qu'entre différentes conceptions de l'espace urbain et des dynamiques (géographique, démographique et économiques) qui l'affectent. Ainsi le syndicat des usagers d'autobus de Los Angeles, a attaqué en justice l'autorité organisatrice des transports en commun au motif que le développement de nouvelles lignes de liaisons rapides ferrées contrevenait aux droits des minorités ethniques. Opposant le métro au bus, le syndicat a affirmé que le développement de lignes de métro ou

de métro léger entravait l'amélioration des dessertes en autobus qui concernent essentiellement des quartiers pauvres ou minoritaires de la métropole.

Ces débats peuvent également concerner la manière dont les villes communiquent entre elles et les modalités de cette communication. L'un des exemples de ces débats est le projet californien de construction d'une ligne à grande vitesse entre les villes de Merced et Fresno. Ce projet visant à garantir la communication entre plusieurs villes californiennes et donc à susciter des dynamiques d'ordre démographique entre les espaces urbains, est largement débattu. La construction a démarré à l'été 2014 dans la Vallée centrale entre Merced et Fresno. Ses détracteurs sont nombreux et dénoncent un gâchis d'argent public pour un train que les Californiens ne prendront pas. Les détracteurs du projet ne se présentent pas comme des adversaires du rail, mais estiment que les sommes investies (ou potentiellement investies) dans le projet devraient plutôt servir à améliorer les infrastructures ferroviaires existantes. L'Autorité répond à ces critiques en pointant la saturation des axes routiers et des corridors aériens en Californie.

Les politiques de transports ne sont donc pas consensuels et engagent des débats entre acteurs quant aux évolutions, au changement qui peuvent affecter les villes.

Nous avons donc vu que les transports jouent un rôle clé dans les transformations des villes, tant sur le plan de leur organisation et de leur singularité géographique que sur le plan de la communication entre espaces urbains. Mais certaines dynamiques urbaines mettent également au défi la gestion des transports au sein des villes, soulevant des enjeux sociaux et environnementaux. Face à ces défis de nouvelles politiques émergent, transformant la morphologie des espaces urbains et ouvrant un certain nombre de débats quant aux changements qui affectent et qui devraient affecter les villes.