

Les réseaux de transport, marqueurs de l'identité métropolitaine

Bruno BALMOT

L'amélioration des mobilités engendre une nouvelle utilisation de l'espace, qui peut se traduire paradoxalement par une dilution du sentiment d'appartenance. Mais les réseaux de transports sont aussi des marqueurs : mobilier urbain, stations, véhicules... Comment participent-ils de l'identité métropolitaine ? Permettent-ils une meilleure lisibilité du territoire, notamment pour les nouveaux arrivants ?

De l'échelle métropolitaine à l'identité métropolitaine

L'amélioration constante des vitesses de déplacement a fortement modifié le rapport à l'espace. Le budget-temps consacré à la mobilité est relativement stable : la vitesse ne permet pas de gagner du temps, mais bien souvent d'augmenter la distance parcourue.

Apparaissent ainsi des bassins de vie à grande échelle, à l'instar des aires urbaines définies selon les flux domicile-travail. Les métropoles – au-delà d'une échelle institutionnelle –, représentent également une intensité de flux et d'échanges sur un même territoire. Or, ces vastes entités urbaines interrogent la construction d'un sentiment d'appartenance chez leurs habitants.

Si les réseaux de transport constituent un corollaire incontournable à l'existence d'une échelle métropolitaine, ils peuvent aussi constituer une limite à la construction d'une identité métropolitaine. Ils rendent en effet possible des pratiques quotidiennes spatialement éclatées (« la ville à la carte ») qui peuvent réduire l'appropriation d'un territoire de proximité, et conduire à une spécialisation des lieux peu favorable au sentiment d'appartenance à la métropole : zones d'activités, de loi-

sirs, « villes-dortoirs », etc. De plus, traverser un territoire ne signifie pas le fréquenter, et la mobilité peut aussi générer un « effet tunnel », où le déplacement est souvent perçu comme un « temps perdu ».

Par ailleurs, dans un contexte de difficulté d'accès à l'emploi, d'augmentation des coûts du foncier et de l'énergie, la mobilité devient autant un facteur de discrimination qu'un facteur d'inclusion au territoire métropolitain.

Mais s'ils peuvent détériorer l'attachement à un bassin de vie à mesure qu'ils l'étendent, les réseaux de transport ne représentent-ils pas aussi un des leviers, un des marqueurs de l'identité métropolitaine ? Lorsque l'on interroge d'ailleurs des habitants sur ce qu'évoque pour eux la notion de « métropole », le mot « transport » n'est jamais bien loin.

Relier, identifier

Dans les années 1980, le renforcement d'une solidarité d'agglomération et la création d'une identité métropolitaine furent au cœur des politiques d'espaces publics, comme celle menée par le Grand Lyon. Le mobilier urbain fut ainsi l'un des outils de cette politique avec la création d'une « ligne » unique d'agglomération. De la même

manière, les réseaux de transport ne sont-ils pas l'une des composantes de cette recherche d'unité nécessaire à la constitution des métropoles ? Ils peuvent également être un élément de réponse face aux risques de « désagrégation » urbaine et aux vulnérabilités sociales liées à la hausse du couple distance/coût de la mobilité.

En plus de relier, les réseaux de transports identifient. Ils marquent l'appartenance à un même système urbain. Les bus, bouches de métro, stations de tramway, bornes Vélo'Toulouse, etc. sont aujourd'hui présents, identiques et identifiables sur une grande partie de l'agglomération toulousaine.

Dans les grandes métropoles, le choix même du système de transport (métro, tramway) constitue un marqueur identitaire non sans conséquences sur l'aménagement de l'espace public.

La visibilité ou non d'une offre de transport permet d'identifier ce qui est et ce qui n'est pas lieu métropolitain, tout comme la différenciation de l'offre à l'intérieur du territoire métropolitain peut permettre de qualifier le tissu urbain en fonction de sa desserte, selon que l'on croise une bouche de métro, une ligne de bus régulière ou un transport à la demande. Cette visibilité



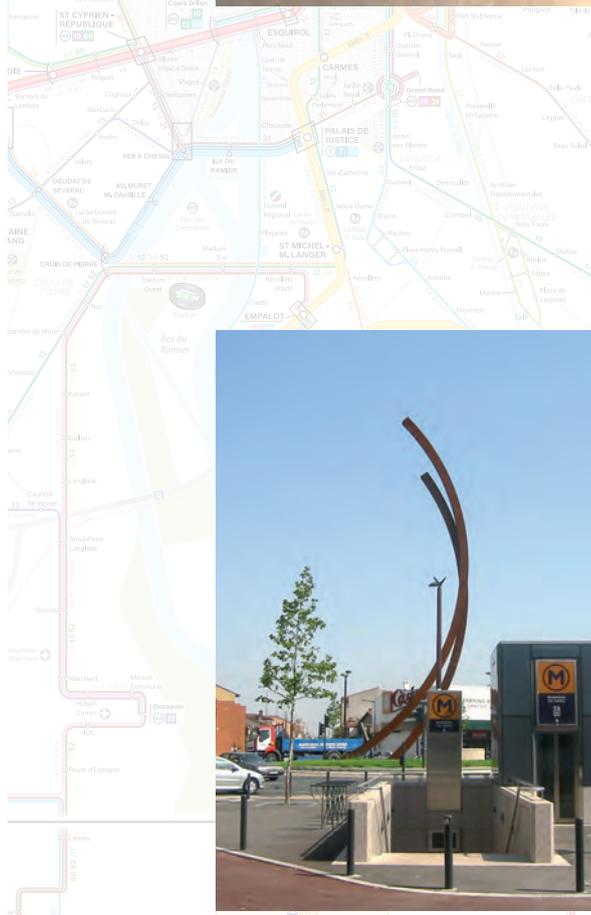


La visibilité ou non d'une offre de transport permet d'identifier ce qui est et ce qui n'est pas lieu métropolitain

est un repère autant pour les habitants que pour les nouveaux arrivants qui découvrent ce territoire, et pour qui le plan du réseau est également un important outil d'appropriation.

À cette faculté d'identification et de compréhension du territoire vient s'ajouter un certain attachement au réseau de transport, à la visibilité quotidienne des véhicules, du mobilier et d'une marque commerciale qui accompagne le développement urbain ; un attachement qui intervient à toutes les échelles, de la métropole (métro, TER) à la commune (navette communale).

L'attachement au territoire passe par la compréhension de son échelle, et les réseaux de transport en sont un des leviers. Finalement, les arrêts de bus, les stations de métro, mais aussi le périphérique comptent peut-être parmi les lieux qui représentent le plus l'espace métropolitain, si l'on considère qu'ils permettent à l'espace de devenir territoire. Mais ils contribuent toujours à faire que l'espace devient temps. Et qu'advient-il du sentiment d'appartenance au territoire quand Hyperloop pourra relier Toulouse à Montpellier en moins de quinze minutes... ?



Œuvres d'art des stations de métro Carmes, Palais de Justice et Barrière de Paris

détails : voir les arrêts sur Google, les photos interactives