

LA VILLE POUR TOUS : NOUVELLES VULNERABILITES, NOUVELLES GOUVERNANCES.

a) **Là où les études classiques de ségrégation spatiale différenciaient les territoires en fonction de leur taux d'équipement local il faut penser les choses différemment** (Massot, 2010). Ce type de raisonnement est toujours valable si l'on compare des pays entre eux : pays développés, pays émergents, pays les plus pauvres (et là on est renvoyé au point A), voire, dans certains pays très hétérogènes comme la Chine de grandes régions entre elles. Mais à une échelle plus fine, ce raisonnement ne tient plus. La qualité de la vie en ville se définit de plus en plus par l'accessibilité individuelle à des services, à des biens ou à des ressources que l'on va chercher (Korsu et Wenglenski, 2010). Cette accessibilité passe par l'accès à la mobilité physique, ou par la capacité cognitive à utiliser des interfaces informatiques et des dispositifs techniques relativement complexes, ou par la possibilité de mobiliser, en tant que de besoin, des réseaux sociaux disséminés dans l'espace (Kaufmann et al., 2004). L'inégalité d'accès est donc en partie économique (liée au coût du bien ou du service), mais elle est, on le voit, largement systémique, reposant sur des ressorts variés qui se renforcent, éventuellement, les uns les autres.

Les études sur le « spatial mismatch » (Kain, 1968) montrent par exemple que les populations les moins qualifiées voient leurs difficultés d'accès à l'emploi aggravées du fait que leurs lieux de résidence sont particulièrement éloignés de leurs lieux d'emploi dans les grandes métropoles, alors même que leurs moyens de déplacement sont moins importants.

b) **Le fait que l'accessibilité repose pour une large part sur la mobilité** et, dans bien des cas, sur la mobilité automobile montre d'une part les tensions aiguës qui sont devant nous du fait de l'empreinte carbone de ces mobilités et montre aussi que des pans entiers de l'espace social sont en péril si le coût de la mobilité est destiné à augmenter. La question des morphologies urbaines et de leur genèse devient ici une question majeure : la transition de la ville formatée par « l'automobilité » vers une ville mieux adaptée à l'usage des transports collectifs en illustre bien un des enjeux (Bertolini et Spit, 1998, Cervero, 1998, Maupu, 2006).

c) Cela montre **le caractère stratégique des démarches de modélisation, de simulation et de visualisation de la mobilité**, qu'elles aient pour but de favoriser l'intermodalité, de saisir les interactions entre choix d'aménagement, volume et répartition modale de cette mobilité (Leurent 2006), ou d'améliorer l'information des usagers. Mais ces démarches pour prendre tout leur sens doivent construire une double interface : d'une part, avec les diverses démarches de modélisation dont nous avons parlé au point A), d'autre part, avec les spécialistes des politiques publiques qui étudient les modes d'élaboration, de discussion, de concertation et de décision qui prévalent le champ urbain.

d) Cela montre aussi l'importance de **saisir finement les logiques d'action des usagers**, afin de comprendre les ressorts d'innovations sociales potentielles (Monnet et Staszak, 2008), de faciliter le recours à des solutions plus économes (services à distance, mobilité groupée des personnes ou des marchandises, etc.) et de concevoir des interfaces reposant sur le principe du design universel (accessibles à tous, Preiser et Ostroff, 2001). Cette notion de design universel prend une importance particulière dans les pays appelés à connaître un vieillissement de l'âge moyen de leur population et donc l'augmentation du nombre de personnes souffrant de difficultés diverses dans la vie quotidienne. Or dans ce domaine on est loin des niveaux d'intégration entre logique technique et logiques d'usage atteints par la sociologie des usages des NTIC (Jouët, 2000, Proulx 2005). Les processus de domestication (Haddon, 2006) et d'appropriation décrits à propos des nouvelles technologies devraient inspirer les études urbaines, confrontées, certes, à des logiques d'usage plus complexes et plus foisonnantes.

e) **La production et la régulation politique de cette « ville pour tous »** représentent un défi redoutable. La définition du vivre ensemble dans *La métropole des individus* (Bourdin, 2005) doit être reprise sur de nouveaux frais. Les structures sociales ou culturelles locales traditionnelles voient leur rôle décroître dans ce processus, même si on les invoque souvent. Au contraire, l'importance croissante prise par les usages individuels implique de construire d'une manière renouvelée les formes de solidarités au sein d'un territoire en s'appuyant sur des dispositifs (organisations, services, événements) qui ne peuvent exister sans un haut niveau de gestion. Les modes de négociation et de gouvernance doivent incorporer des expertises de plus en plus variées (Callon et al., 2001) y compris les expertises réputées « profanes » des usagers. La prise en compte des nouvelles vulnérabilités suppose de porter attention à l'offre de service à destination des personnes qui sont exclues des ressources urbaines (emploi, consommations diverses, vie sociale) ou y accèdent difficilement, notamment en raison d'une faible mobilité. Cela conduit à gérer l'accès à ces ressources urbaines et à organiser la mobilité à de grandes échelles, en incluant, entre autres, les espaces périurbains.