iStock/Getty

Dans le quartier de Koningsplein, à Amsterdam, les habitants vont à pied, à vélo ou en tramway car la mairie décourage l'usage de la voiture en ville.

Comment repenser nos déplacements ?

Tramway, métro, bus, vélo... Les habitants des centres-ville ont l'embarras du choix. Les autres n'ont souvent que la voiture comme solution. Comment y remédier ?

JEAN-MARC OFFNER
Directeur général de l'a-urba (agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine) et président du Comité stratégique de l'École urbaine de Sciences Po.

Le Parisien marche, plus que tout autre Français, et prend le métro ou le RER. À Copenhague, la bicyclette est,sinon reine, en tout cas omniprésente. Dans l'agglomération bordelaise (comme dans beaucoup de villes de province), on va chercher son pain en voiture, moyen de transport majoritaire, sauf dans le centre où le triptyque marche-vélo-tram gagne du terrain. La plupart des villes asiatiques bougent grâce aux deux-roues motorisés ; et une centaine de millions de vélos à assistance électrique circulent en Chine. Autant de pays ou de métropoles, autant de modèles... que les clichés cinématographiques dévoilent avec justesse, des automobilistes véloces de Los Angeles aux voyageurs fatigués des trains de banlieue de Tokyo. Nos façons de nous déplacer organisent le programme de nos occupations, notre rapport à l'espace, nos relations aux autres. Elles dessinent nos modes de vie.

Diversité entre les villes, diversité entre les citadins aussi : le cadre hypermobile et la « technicienne de surface » qui se croisent dans un aéroport ne partagent qu'incidemment le même espace-temps. Le capital économique et le capital culturel continuent à déterminer les niveaux de mobilité des individus, le nombre de déplacements qu'ils effectuent chaque jour, les distances qu'ils parcourent, le degré de maîtrise de leurs horaires. Les « gilets jaunes » ont parlé de ces questions de rythmes de vie.

Paradoxalement, cette quotidienne banalité des pratiques de déplacement ne suscite pas les débats à la hauteur des enjeux liés à l'organisation de la mobilité : fonctionnements économiques (bassins d'emploi, relations entre entreprises, logistique, innovation en réseau...), impacts écologiques (consommation d'espace, énergies fossiles, changement climatique, pollutions), préoccupations sociales (accessibilité aux équipements et services, budgets des ménages consacrés au transport et au logement, intégration).

Penser une mobilité durable, aujourd'hui, nécessite une double rupture : accorder autant d'importance au mouvement qu'à la sédentarité, à l'instar d'Ildefons Cerdà (ingénieur-urbaniste, considéré comme l'inventeur du mot urbanisme au XIXe siècle), en se préoccupant effectivement de mobilité urbaine et pas seulement de transport ; diversifier les leviers d'action, en ouvrant l'éventail des solutions et en mobilisant l'inventivité technique au profit de l'innovation organisationnelle.

Un référentiel d'action publique obsolescent

Depuis le premier choc pétrolier de 1973, qui coïncide en France avec le développement des préoccupations environnementales, l'action publique nationale et locale s'est focalisée sur un objectif et un moyen : réduire le trafic automobile en ville par le développement des transports collectifs « lourds ». L'argumentaire paraît tenir la route : la voiture utilise trop de ressources rares, espace et énergie fossile ; et elle produit trop de nuisances, pollution atmosphérique et émissions de gaz à effet de serre. Dès lors, les métros ou tramways apparaissent seuls à même de concurrencer les performances automobiles, en apportant confort et vitesse.

Ce « référentiel » de politique publique a été encouragé par un milieu professionnel de l'urbanisme et des transports qui, pour la bonne raison de ne pas vouloir « adapter la ville à la voiture », s'est désintéressé de la question automobile. La culture politico-administrative, plus à l'aise dans le financement des grands projets que dans la gestion fine des comportements, et les procédures de planification, par l'intermédiaire des plans de déplacements urbains, positionnent les autorités organisatrices de transport (AOT, en charge des transports collectifs, TC) comme seules instances légitimes à se soucier de mobilité. Un hold-up sémantique en quelque sorte.

Or, même si çà et là quelques agglomérations peuvent s'enorgueillir d'une croissance forte de l'usage des transports publics, cette logique de développement des réseaux de tramways et de métros n'a pas transformé les villes françaises en cités helvètes où les déplacements s'effectuent pour près d'un tiers en TC. Il y a deux raisons à cet échec : l'amélioration effective des services de transport collectif ne s'est pas accompagnée de mesures de restriction de l'usage de la voiture (régulation du stationnement, réduction de l'espace viaire), sauf dans les centres-villes (1). Et, surtout, ce modèle de la ville compacte bien maillée par un réseau TC efficace s'est trouvé en contradiction de plus en plus forte avec la réalité de l'urbanisation, faisant la part belle aux territoires peu denses de périphérie, peu propices à des dessertes efficientes en transport collectif. Cet impensé technique autant que politique – le périurbain, les grandes surfaces commerciales – a occulté l'obsolescence du paradigme du « transfert modal » (mettre les automobilistes dans les TC). Marqueur idéologique ambigu de « durabilité » d'une politique publique des déplacements, le transport collectif ne saurait rester la réponse unique aux réels problèmes posés par la prédominance automobile.

Mobilités plurielles

Cette vision binaire des déplacements – la voiture individuelle ou le TC – est d'autant plus pernicieuse que, désormais, la diversité des usages domine, par un double mouvement d'individualisation des comportements et de désynchronisation des modes de vie. Les nouvelles organisations du travail bouleversent la semaine, au point qu'il n'y a plus vraiment de jour ordinaire. La « massification » des flux, ...

MOT-CLÉ

Intermodalité

Ce terme désigne l'utilisation de plusieurs moyens de transport pour effectuer un trajet. La multimodalité (le mot plurimodalité est parfois utilisé dans le même sens) fait pour sa part référence à la diversité de l'offre de transport.

nécessaire pour rentabiliser les investissements lourds, devient plus délicate.

L'heure est donc venue de penser à des « bouquets » de services de mobilité : autour de la marche, une diversité d'accélérateurs à piétons avec le vélo, le sien ou en libre-service, ordinaire ou à assistance électrique ; les deux-roues motorisés ; le TC, du taxi démocratisé au train express régional relooké ; enfin la voiture, devenue publique et collective, publique car objet de régulation (réglementaire, économique, spatiale), collective car plus rarement possédée et plus souvent mutualisée. La vraie mutation du système automobile sera dans son usage, pas dans sa technologie, affaire de stratégie industrielle (véhicule électrique et autonome).

> LA MOBILITÉ PLURIELLE SE TROUVE D'ORES ET DÉJÀ FACILITÉE PAR L'EXPLOSION DES APPLICATIONS NUMÉRIQUES.

Mettre le piéton au cœur de la réflexion est plus qu'un propos militant en faveur des modes « doux ». Cette vision de la marche comme « cellule-souche » de la mobilité urbaine permet de concevoir à nouveaux frais les chaînes de déplacement, les connexions, l'intermodalité*. Elle invite à penser les espaces publics, du trottoir à l'autoroute, dans leurs doubles fonctions de réseau et de territoire (2).

Cette mobilité plurielle, qui joue avec une panoplie accrue de moyens de déplacements, se trouve d'ores et déjà facilitée par l'explosion des applications numériques. C'est bien dans ces nouvelles combinatoires au sein des systèmes de déplacement que la créativité technique trouve sa meilleure valorisation, plus que dans l'avènement d'un parc automobile électrifié et automatisé ou la construction de matériels de transport inédits. La mobilité « intelligente », aujourd'hui, c'est l'optimisation des infrastructures de transport existantes, la mutualisation (des espaces, des équipements) et l'assistance à la mobilité raisonnée (le bon mode de déplacement, selon l'horaire, le motif, la destination).

Cette prospective suppose des mutations tant des dispositifs institutionnels que des cultures professionnelles. Elle implique aussi de s'attacher à accroître les compétences de mobilité de l'ensemble de nos concitoyens. L'« enclavement » est certes parfois spatial, ou physique, ou financier. Mais, plus souvent qu'on le pense, les difficultés de déplacement sont aussi d'ordre cognitif. La sophistication de l'offre de transport renforce cette exigence d'apprentissages partagés.

Espaces-temps en mouvement

En raisonnant « toutes localisations égales par ailleurs », les systèmes de déplacement deviendront plus vertueux par la réduction des kilométrages effectués en voiture « solo ». Cela implique que de nombreux trajets motorisés courts s'effectuent à pied ou en vélo, pour le meilleur profit de notre santé ; que de nombreux trajets longs se transfèrent de la voiture individuelle vers des TC métropolitains ou le covoiturage.

Mais nos cartographies quotidiennes ne jouent pas qu'avec les outils techniques de transport. La mobilité est aussi affaire d'espaces (les lieux et les territoires que l'on fréquente) et de temps (le nombre de minutes que l'on consacre chaque jour à se déplacer, les moments et les fréquences de nos activités). Ces dernières décennies, les vitesses ont augmenté parce que nous avons troqué la marche et le deux-roues contre le bus, ou le TC contre la voiture ; et parce que les trajets automobiles se sont effectués plus vite, nouvelles voiries aidant. Ces gains de vitesse, pourtant, ne se sont pas transformés en gain de temps. La vitesse a fait gagner de l'espace (habiter plus loin, consommer plus loin, etc.) ; c'est la principale cause de l'extension des villes.

Pour faire muter ce modèle de mobilité, il faut donc également jouer sur les localisations, les proximités, les connexions numériques, en rappelant avec les géographes qu'il n'y a que trois manières d'interagir : la coprésence (être dans le même lieu) ; la télécommunication (à distance) ; la mobilité (le déplacement pour le « rendez-vous »). Aux documents de planification territoriale, aux schémas de services collectifs, aux plans de déplacement d'entreprise... de trouver un bon équilibre entre ces modes d'être ensemble. Là encore, la transition numérique à l'œuvre dans les organisations du travail donne des billes pour favoriser une mobilité moins carbonée, nécessité de la transition écologique.

Il reste une dernière variable, que l'action publique comme l'urbanisme appréhendent mal : les rythmes. Des politiques temporelles pourraient, en concertation avec les producteurs de temporalités (entreprises, administrations, établissements d'enseignement, commerces), à la fois écrêter les pointes de trafic, qui créent la congestion sur les voies et la saturation dans les TC, et rendre plus facile la vie quotidienne de chacun en adaptant mieux les « horaires » (travail, courses, services) aux agendas des usagers.

L'économie des transports considère que le temps est de l'argent... Ce n'est manifestement plus toujours le cas, lorsque le temps du voyage est bien occupé, grâce à un livre, un téléphone portable, une conversation, lorsqu'il fait fonction de sas (entre vies professionnelle et privée par exemple). Si le temps de transport n'est plus du temps perdu mais un moment valorisé, la donne change. Aller vite n'est alors plus l'objectif central des politiques

de déplacements. La prédictibilité des temps d'attente et de trajet, la fluidité, le confort, l'agrément du déplacement deviennent des préoccupations cardinales.

Des politiques de mobilité à la une

Un débat public serein et rigoureux, apte à dépasser les postures idéologiques comme les dogmes techniques, devrait pouvoir se saisir des réflexions ici esquissées. Le Grenelle des mobilités bordelais a tenté cette aventure et passe aujourd'hui à la phase décisive de sa mise en œuvre. D'autres agglomérations (Barcelone, hier, Lund aujourd'hui) ont su, à des moments spécifiques, considérer ces questions comme prioritaires pour la qualité de vie de leurs habitants ou usagers, et stratégiques pour leur développement.

Ce n'est pourtant pas le cas général. La mobilité, au cœur des fonctionnements des villes et des territoires, mobilisant des financements importants tant de la part des institutions publiques que des entreprises et des ménages, n'a droit qu'à quelques strapontins dans les assemblées qui régissent l'action publique. Dans ce même aveuglement cognitif, les formations des urbanistes laissent peu de place aux questions de mobilité, vues là encore comme affaires de spécialistes ès circulation & transport. Les termes employés soulignent d'ailleurs bien le saut sémantique à opérer. D'où l'importance des concepts et des idées qui, avec les institutions, les intérêts et les instruments, fabriquent les politiques publiques. ●

(1) Le péage urbain n'a pour autant jamais encore été installé en France, même si le stationnement payant peut être de facto considéré comme un outil de régulation économique du trafic, à l'instar d'un péage. En Europe, plusieurs agglomérations britanniques, scandinaves et italiennes ont des péages urbains.

(2)Voir, pour une revue documentée des réflexions et expériences sur « un nouvel équilibre urbain basé sur la "ville marchable", la mobilité multiple, l'hybridation des transports et le recours aux outils numériques », l'ouvrage dirigé par **Ariella Masboungi**, *Ville et voiture*, Parenthèses, 2015.

Allan Baxter/Getty

● Quand Bordeaux repense les mobilités

Des systèmes de mobilité mutualisés dans les nouveaux quartiers, une agence des temps, un plan coordonné de covoiturage… Ces projets figurent dans la Charte des mobilités de l'agglomération bordelaise, signée le 6 février 2015. Vingt-deux acteurs publics et privés se sont ainsi engagés à respecter vingt principes et à mettre en œuvre dix-sept mesures afin de changer de « modèle de mobilité », pour promouvoir une mobilité fluide, raisonnée et régulée.

Les grandes allées métropolitaines participent de cette ambition : inventer des voiries qui permettent la cohabitation de circulations lentes et rapides et favorisent la qualité urbaine, entre boulevards haussmanniens et *parkways* à l'américaine. La mesure « À l'école sans voiture » vise tout à la fois à apaiser le trafic aux abords des écoles, familiariser les enfants à un univers multimodal et rompre la chaîne des déplacements motorisés des parents. Le programme « Vélos à assistance électrique » permet d'élargir la clientèle de la bicyclette vers des publics plus diversifiés et de concevoir un usage du deux-roues à l'échelle métropolitaine.

Ces mesures vont peu à peu se concrétiser dans le quotidien des habitants et usagers de l'agglomération bordelaise. L'efficacité de leur mise en œuvre repose sur un triple pari : une mobilisation partenariale ; le deuil de la « solution miracle » (un grand contournement, des lignes de tramway, un RER métropolitain…) ; l'appropriation de la démarche, tant par les institutions parraines que par les publics cibles, seule à même de surmonter le conservatisme des opinions. Deux opérations feront test, par leur visibilité et leurs effets d'entraînement : l'intérêt des communes pour la mesure « À l'école sans voiture », susceptible de déclencher des changements de comportements forts ; la capacité des salariés, des responsables d'entreprises et des collectivités publiques à dialoguer autour de l'organisation de la mobilité liée au travail (déplacements, horaires, télétravail), dans le cadre des contrats employeurs-salariés-collectivités, afin de réguler le trafic automobile sur la rocade. Un premier bilan de la mise en œuvre de la Charte a été effectué en novembre 2018 (voir « Pour un nouveau modèle de mobilité », supplément du quotidien *Sud-Ouest*, 17-11-2018). ● J.-M.O.

(1) www.aurba.org/L-a-urba/a-ctualites/Pour-une-nouvelle-mobilite