

DE L'ADEUS

SYNTHÈSE 25º RENCONTRE CYCLE « LA MOBILITÉ AU CŒUR DU RENOUVEAU DES TERRITOIRES »



L'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise



LA MODÈLES

avec Jean-Pierre Orfeuil







LA MOBILITÉ: VERS DE NOUVEAUX MODÈLES

Sommaire

Nous sommes aux limites d'un système - - - - 3 Anne Pons, Directrice générale de l'ADEUS

La mobilité : vers de nouveaux modèles - - - - 4 Jean-Pierre Orfeuil,

Professeur émérite des universités, Université Paris-Est, Conseiller à l'Institut pour la ville en mouvement, Paris





CYCLE « LA MOBILITÉ AU CŒUR DU RENOUVEAU DES TERRITOIRES »

Traduction simultanée français/allemand

- → Mondialisation, métropolisation, flux : où en sommes-nous ? - 28 mai 2015 avec Olivier Mongin, Editeur et Essayiste, Directeur de la publication de la revue Esprit et co-animateur de la revue Tous urbains
- → La mobilité : vers de nouveaux modèles 16 juin 2015 avec Jean-Pierre Orfeuil, Professeur émérite des Universités, Conseiller à l'Institut pour la ville en mouvement

Les vidéos de ces conférences sont disponibles sur : http://www.adeus.org/productions?ty=les-videos-de-l-adeus

Le mot de la Directrice

Nous sommes aux limites d'un système



Anne Pons Directrice générale de l'ADEUS



Nous menons un travail sur la métropolisation et avons pensé deux cycles de trois conférences chacun, pour partager ce que cela signifie. Le premier porte sur les mobilités et le deuxième sur les modes de vie. Nous espérons ainsi que soit mieux compris ce phénomène mondial et majeur, qui nous oblige à modifier nos «logiciels» sous peine d'inadaptation au monde qui change.

Nous souhaitons donc que nos politiques publiques et nos projets soient pensés et réalisés en tenant compte de cette mise en perspective.

Ainsi, le cycle sur la mobilité a commencé avec Olivier Mongin, qui a mis en rapport la mondialisation, ses effets sur les flux, leur localisation et leur nature, et la recomposition en conséquence des liens locaux, par exemple entre villes, villages et campagnes, zones d'activités et territoires de détente... Une conférence foisonnante de la richesse des thématiques concernées, qui montre comment la mobilité est devenue une valeur au cœur du fonctionnement de nos sociétés.

Aujourd'hui, avec Jean-Pierre Orfeuil, une conférence à hauteur de territoires, de modes de vie, pour mieux rendre tangibles à chacun d'entre nous les problématiques liées à la mobilité. Nous passons d'une vision très globale à une vision plus concrète et pragmatique. Il s'agit de comprendre tenants et aboutissants, vitesse, culture, territoires, modes de vie, inégalités... et comment nous sommes aux limites d'un système.

De premiers éléments de méthode avant de pouvoir parler de réponses : comment se re-poser le problème de la mobilité collectivement, et pas seulement du point de vue d'un territoire ou d'une fonction -même s'il s'agit de l'économie ou de l'accès à l'emploi et à l'éducation. Car un défi auquel nous sommes confrontés, c'est que nos politiques de mobilité fassent système –entre elles, entre différents modes par exemple, entre différents territoires également- et aussi que ces politiques de mobilité fassent système avec les politiques d'habitat, de compétitivité économique, de santé, de cohésion sociale... Autrement dit, que les politiques de mobilité, au cœur du fonctionnement de la société, soient une déclinaison tout autant qu'une construction de notre vision globale du devenir du territoire. Bien sûr, cela exige un renouvellement de nos méthodes, ce n'est pas si facile. Et pourtant, nombre de propositions inédites émergent.

Jean-Pierre Orfeuil est Professeur émérite des universités, Conseiller à l'Institut pour la ville en mouvement et co-auteur, avec Fabrice Ripoll, du livre Accès et mobilité : les nouvelles inégalités paru en mai 2015 et portant une double exploration : celle des conséquences des inégalités sur la mobilité, celle des conséquences des inégalités de mobilité sur les inégalités sociales.



La mobilité : vers de nouveaux modèles



Jean-Pierre Orfeuil
Professeur émérite des universités,
Université Paris-Est,
Conseiller à l'Institut pour la ville
en mouvement, Paris



Le développement économique, social et humain dépend non seulement de la capacité des hommes à accéder à des ressources naturelles, mais aussi, et aujourd'hui surtout, de leur capacité à échanger entre eux des idées, des sentiments, des biens ou des services. Ils ont utilisé deux moyens principaux pour faciliter l'accès et l'échange : l'urbanisation et les transports. L'urbanisation permet la proximité de tous à tous, indispensable quand l'essentiel des échanges se fait en face à face et que la mobilité est pédestre. L'amélioration constante des facilités de transport augmente la taille des aires d'échange, à structure de peuplement donnée. Ces capacités d'échange ont explosé en Europe à partir du dix-neuvième siècle, avec la croissance urbaine et le développement de systèmes de transport de plus en plus performants. Elle se poursuit aujourd'hui, à une échelle inédite, avec l'explosion des échanges à distance dans l'espace virtuel.

Cette évolution a produit des effets bénéfiques indiscutables : nos destins sont de moins en moins écrits d'avance. Le monde d'hier, celui où l'on vivait dans la communauté où l'on était né, où l'on exercait le métier de son père et où l'on épousait sa voisine ou sa cousine, est derrière nous. Il fait place à un monde d'indétermination, où chacun peut choisir l'activité qui correspond le mieux à ses talents, en s'appuyant sur des ressources localisées auxquelles la mobilité donne accès. En termes plus collectifs, nous sommes aujourd'hui mieux nourris, éduqués, soignés, logés, que nous ne l'avons jamais été dans le passé, notamment grâce à la spécialisation permise par l'extension des aires d'échange.













Ce grand récit du progrès a fait l'unanimité des saint-simoniens au fordisme triomphant : le débat entre capitalistes et socialistes portait sur l'allocation des fruits du progrès plus que sur le processus lui-même. La grande transformation a pu se faire, et être acceptée, parce que « le mouvement vers un avenir meilleur nous soudait, faisait de la société un tout organique rassurant et donnait à chacun le sentiment d'appartenance à un monde commun »1. Elle a été possible parce que territoires économique, social et politique étaient superposés et encastrés, si bien que mobilité et concurrence ont été à la fois développées et régulées, et parce que ce mouvement s'inscrivait dans la vision, qui n'a longtemps pas été utopique, de la construction d'un avenir meilleur au fil des générations.

Ce récit ne fait plus l'unanimité aujourd'hui. Il a d'abord été mis en cause du point de vue de ses conséquences sur l'environnement et sur l'épuisement des ressources. Il l'est aussi du point de vue social, avec une mondialisation (permise par l'efficacité des transports maritimes et aériens et des télécommunications) qui a détruit des emplois de production occupés par des personnes à faible qualification. Il l'est aussi d'un point de vue politique. Pour Saskia Sassen, les agencements entre territoires. autorités et droits se sont diversifiés et sont entrés dans des sphères séparées. « Le ciment qui faisait tenir ensemble des ordres normatifs différents au sein de la dynamique unitaire des états nation s'est désagrégé »2. La mobilité des hommes, des biens, des capitaux constitue aujourd'hui un défi pour les institutions à toutes les échelles, de l'échelle locale avec l'étalement urbain, à l'échelle mondiale avec par

exemple la localisation des revenus dans les territoires les moins fiscalisés. Il l'est enfin d'un point de vue psychologique. Pour Ehrenberg³, on est passé en une génération de l'autonomie aspiration (je veux pouvoir construire ma vie) à l'autonomie condition (tu dois construire ta vie), avec des conséquences importantes sur la perception de ce qu'est le progrès.

Dans le domaine particulier de la mobilité des hommes dans l'espace géographique, les politiques de transport, entendues comme politiques d'infrastructures, sont aussi entrées en crise: les nouveaux projets d'infrastructure entraînent souvent des réactions de rejet, la présence de l'automobile en ville est de plus en plus mal supportée, l'automobilité généralisée inquiète du point de vue environnemental, voire social quand on rapporte le coût de la voiture aux revenus des plus pauvres. À l'évidence, on ne peut plus faire comme avant

Les débats sur la mobilité urbaine présentent des traits spécifiques, mais sont aussi emblématiques des débats plus généraux sur nos modes de développement. Pour nourrir ces débats, nous commencerons par aborder les différentes significations que l'on peut attacher à la mobilité. Une même pratique peut en effet être perçue positivement ou négativement, selon que l'on a le sentiment d'avoir la main ou au contraire d'y être contraint. Nous rappellerons ensuite les principaux ordres de grandeur caractéristiques de la situation actuelle de la mobilité. Ces bases nous serviront à discuter des avantages et inconvénients de nouveaux modèles de mobilité.

L'INJONCTION D'AUTONOMIE

« L'autonomie comme aspiration émerge dans une dramaturgie qui oppose l'ordre au progrès. Elle signifie indépendance. L'autonomie comme condition brouille les cartes de l'ordre et du progrès (...). L'autonomie condition produit cet individu trajectoire, qui "doit être l'entrepreneur de sa vie (...) qui doit trouver sa place dans une société mobile aux repères flottants, aux appartenances traditionnelles introuvables et à l'action publique peu efficace ". (...) La société du changement exige un individu trajectoire.»

Alain Ehrenberg, L'individu incertain, Calmann-Levy, 1995 et *La société du malaise*, Odile Jacob, 2010.



Jean-François Lyotard, La condition post-moderne, Minuit, 1979.

Saskia Sassen, <u>www.saskiasassen.com/pdfs/publications/</u> saskia-sassen-paris-auxerre.pdf

^{3.} Alain Ehrenberg, sociologue et auteur français.

Les sens de la mobilité

Les métaphores, les mots-clés qui tentent de caractériser l'état de nos sociétés renvoient à un imaginaire du mouvement, depuis la société liquide de Bauman⁴ jusqu'à l'accélération de Rosa⁵ en passant par la société hypertexte d'Ascher⁶. Toutefois, si l'on souhaite entrer dans les débats sur la mobilité, il faut explorer les multiples sens dont le terme peut être investi.

L'utilité de la mobilité. Elle ne réside pas en général dans le déplacement lui-même (sauf pour certains déplacements touristiques, ou pour des pratiques sportives et de santé), mais dans ce qu'on peut faire à destination, en termes économiques, culturels, affectifs, symboliques... Dans un état donné de l'agencement des lieux d'activité sur un territoire, les économistes considèrent qu'une personne qui s'est déplacée en a retiré une utilité nette (utilité de l'activité, diminuée des coûts en argent, temps, fatigue du déplacement).

Les conditions générales de la mobilité

mesurent la facilité avec laquelle les territoires peuvent échanger, celle avec laquelle un individu moyen, ni riche, ni pauvre, peut aller d'un lieu à un autre. Ce sont elles que les politiques d'infrastructures traditionnelles tendent à améliorer. Au fil du temps, les acteurs (ménages, entreprises, commerces...) incorporent ces conditions générales dans leur stratégie de localisation, qu'elle soit considérée désirable ou non pour la collectivité. L'amélioration des conditions de la mobilité peut ainsi être lue comme un transfert de pouvoir de la collectivité vers les unités décisionnaires de base, ménages et entreprises. Ainsi, les facilités croissantes de mobilité ont permis le développement de l'entre-soi et de l'étalement urbain, le développement de zones d'activités monofonctionnelles (commerces, loisirs...) et induit ipso facto un maillage plus lâche du territoire. Améliorer les transports conduit toujours à une amélioration de l'accessibilité aux lieux, mais pas toujours de l'accessibilité aux fonctions.

Les aptitudes ou compétences de mobilité

mesurent les différences de capacité des individus à se saisir de ces conditions. Les difficultés de mobilité peuvent être d'ordre physique (handicaps moteurs ou sensoriels), psychologique (manque de hardiesse...), cognitifs (connaître les lieux ressources, savoir se repérer dans les systèmes de transport et l'espace public, échouer de façon répétitive au

permis de conduire...), économiques (coût excessif de la mobilité eu égard aux ressources disponibles)... Des analyses détaillées⁷ suggèrent que cette question a été sous-estimée, et que l'indiscutable démocratisation de l'accès à la voiture est loin d'épuiser le sujet. À titre d'exemple, un aller-retour de 20 km matin et soir dans un contexte où la voiture est le seul moyen disponible coûte environ 250 euros par mois. Rejoindre un travail dans ces conditions est acceptable quand le salaire est d'un bon niveau, mais représente 25 % du salaire quand on est au Smic.

Les injonctions de mobilité expriment ce qu'une société qui a conduit des politiques de transport très actives s'estime en droit de demander aux individus. Un exemple en est la notion d'« emploi raisonnablement acceptable » utilisée par Pôle emploi. D'autres exemples en sont fournis par le degré de maillage du territoire par les services publics (administration générale, système de soins, justice...). Ces exigences tendent à croître avec l'amélioration des conditions générales de la mobilité.

Les pratiques de mobilité dressent le constat de la façon dont les gens se déplacent : le recensement des déplacements par enquêtes permet de donner une image « moyenne » de la mobilité (nombre de déplacements et motifs, distances parcourues et territoires pratiqués, moyens de transport utilisés, durées, coûts...) et d'étudier les différences de pratique selon les caractéristiques des personnes. Ces constats ne disent rien du caractère plus ou moins choisi ou subi du déplacement, qui résulte d'arbitrages impliquant l'utilité du déplacement, des injonctions, et des compétences. C'est la raison pour laquelle les évolutions de la mobilité (à la hausse comme à la baisse) ne peuvent pas être interprétées directement comme des progrès ou des régressions.

Les représentations de la mobilité, enfin, ont pris une place importante aujourd'hui. Discrètement, la constitution d'espaces d'entre-soi tend à exclure de certains espaces certaines catégories de populations. De façon plus ostensible, certains moyens de déplacement sont considérés comme « vertueux » (transport public, bicyclette), tandis que d'autres (notamment l'automobile) sont plutôt du côté du « mal ».

^{4.} Bauman, Zygmunt, *Liquid Modernity*, Cambridge, Polity, 2000.

^{5.} Rosa, Hartmut, Une critique sociale du temps, La Découverte, 2013.

Ascher, François, Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs, Essai sur la société contemporaine, La Tour d'Aigues, Éd. de l'Aube, 2000.

Orfeuil, Jean-Pierre. et Ripoll Fabrice, Accès et mobilités : les nouvelles inégalités, Infolio, 2015.

Points de repères : la mobilité en France aujourd'hui⁸

Le panorama ci-dessous est pour l'essentiel issu de l'Enquête nationale Transport de 2008. Malgré quelques spécificités nationales, les ordres de grandeur sont assez proches dans les pays européens de niveau de vie comparable.

L'accès aux moyens de déplacement : la domination de l'automobile

Un peu plus de 80 % des ménages dispose d'une voiture (et 36% en ont deux ou plus), plus de 80% des adultes ont le permis. Signes encore plus fort de la domination automobile, les ménages sans voiture parcourent 41% de leurs distances hebdomadaires... en voiture, et les adultes sans permis sont de deux à cinq fois plus exposés au chômage, à diplôme égal, que ceux qui ont le permis. À l'inverse, si un peu plus de 40% de la population vit dans des grandes villes, où les transports publics offrent une alternative à la dépendance totale à la voiture, 40% environ vivent dans des territoires non desservis, et environ 20 % (dans le périurbain et les petites villes) dans une situation intermédiaire. Globalement, seule 18% de la population française utilise les transports collectifs au moins une fois par semaine.

Les territoires de la mobilité

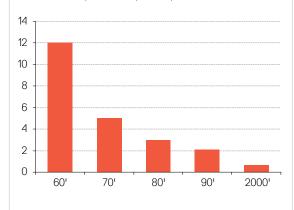
Chaque Français⁹ parcourt environ 15 000 km dans l'année. C'est cinq fois plus qu'au début des années 1960, mais le rythme de croissance n'a cessé de s'infléchir pour s'annuler quasiment au cours des années 2000¹⁰. 40 % de ces distances sont parcourues lors de déplacements à plus de 100 km, essentiellement pour des loisirs, vacances ou visites à parents et amis, et 60% pour des déplacements de la vie quotidienne, dans un rayon de 100 km autour du domicile. Les circulations induites par les déplacements de la vie quotidienne sont pour un tiers des échanges internes aux agglomérations, pour un tiers des échanges internes aux aires urbaines impliquant les couronnes périurbaines, pour un tiers pour des échanges entre aires urbaines proches, ou entre aires urbaines et monde rural, ou au sein du monde rural. Globalement, la circulation dans les zones denses des agglomérations représente au plus 20 % des circulations automobiles totales.

Les statistiques présentées ici sont pour l'essentiel issues de l'enquête nationale Transport de 2008. On peut toutefois noter que les ordres de grandeur sont assez proches dans les pays européens de niveau de vie comparable.

L'EXPLOSION DE LA MOBILITÉ FAIT « PSCHITT »

TAUX DE CROISSANCE ANNUELS DES DISTANCES PARCOURUES : % HORS AÉRIEN INTERNATIONAL

source : J.P. Orfeuil à partir des comptes transport de la nation, INSEE



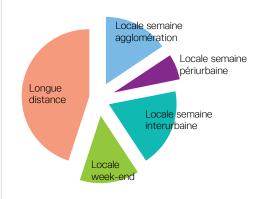
L'ACCÈS AUX MODES

- * 44% des Français vivent dans des agglomérations de plus de 100 000 habitants, 12% ailleurs mais dans un PTU*, 44% hors PTU
- * 17% des adultes sont sans permis
- * 19 % des ménages sont sans voiture
- * 36% des ménages ont deux voitures et plus
- *PTU : Périmètre de transport urbain

source : Calculs de J.P. Orfeuil à partir de l'enquête nationale transport et déplacements de 2008 (INSEE)

LA MOBILITÉ DANS L'ANNÉE : 14 000 KM/PERSONNE EN 2008

TOUS DÉPLACEMENTS, Y COMPRIS DE/VERS L'ÉTRANGER source : Calculs de J.P. Orfeuil à partir de l'enquête nationale transport et déplacements de 2008 (INSEE)



^{9.} Personnes de cinq ans et plus résidant en métropole.

^{10.} À l'exception d'un seul créneau porteur, le transport aérien international.

LA MOBILITÉ: VERS DE NOUVEAUX MODÈLES

Motifs et moyens de transport

Un gros tiers des distances parcourues le sont pour des déplacements « obligés » (éducation, travail), un autre pour les affaires personnelles (courses, accompagnements, services divers), et un petit tiers pour les loisirs. Marche et bicyclette comptent pour un quart des déplacements (plus d'un tiers dans les grandes agglomérations), mais ne représentent qu'une part très faible des distances parcourues, qui sont assurées à 83% par la voiture et 12% par les transports collectifs.

Coûts de la mobilité

La mobilité implique deux coûts principaux : le coût temporel et le coût monétaire. Nous consacrons environ une heure par jour à nos déplacements. Cette moyenne est stable depuis que des observations détaillées de mobilité sont disponibles, alors que les distances parcourues ont été multipliées par cinq depuis les années soixante : les progrès dans la rapidité des déplacements ne sont pas transformés en gains de temps, mais en extension des territoires vécus. La part des ressources des ménages affectée aux déplacements a crû des années soixante au début des années quatre-vingts, en lien avec la motorisation de masse. Elle s'est stabilisée depuis autour de 15 % des budgets.

Grands mobiles et petits mobiles

On ne peut pas clore cette revue des ordres de grandeur de la mobilité sans rappeler que, comme bien d'autres pratiques sociales, elle n'échappe pas à la « loi de Pareto » : un petit nombre de personnes produit une grande part des circulations. C'est vrai pour l'ensemble des distances parcourues, comme pour les distances parcourues en voiture et en transport collectif. L'impression d'un « trop-plein de mobilité » que donnent les embouteillages ou la sur-occupation des transports publics dans certaines circonstances ne doit pas faire oublier qu'elle est produite par une minorité de personnes...

LA MOBILITÉ LOCALE DE JOUR OUVRABLE

- * 55 minutes et 25 km/jour
- * 25 % des **déplacements** à pied ou en vélo, 2 % en deux-roues motorisés, 65 % en voiture, 8 % en transport en commun (TC)
- * 3 % des distances à pied ou en vélo, 2 % en deux-roues motorisés, 83 % en voiture, 12 % en TC

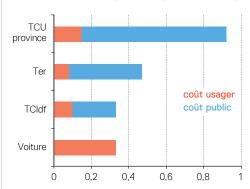
En dynamique

- Des durées de déplacements stables
- Des distances et des vitesses en forte croissance
- Une part des transports stabilisée dans le budget

source : Calculs de J.P. Orfeuil à partir de l'enquête nationale transport et déplacements de 2008 (INSEE)

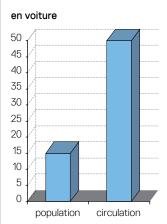
COÛT MONÉTAIRE MOYEN/KM VOYAGEUR DANS LES TRANSPORTS

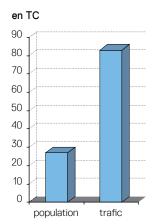
FORTES VARIATIONS AUTOUR DE CES MOYENNES SELON LES CONTEXTES source : Calculs de J.P. Orfeuil à partir de l'enquête nationale transport et déplacements de 2008 (INSEE)



LA MOBILITÉ LOCALE DE SEMAINE : ORDRES DE GRANDEUR (EN %)

source : Calculs de J.P. Orfeuil à partir de l'énquête nationale transport et déplacements de 2008 (INSEE)





ATTENTION AUX MOYENNES ! UNE PETITE PARTIE DE LA POPULATION PRODUIT UNE GRANDE PARTIE DES TRAFICS



Les politiques de mobilité : pourquoi envisager de nouveaux modèles ?

Les politiques traditionnelles

Les politiques de transport mises en œuvre après guerre ont cherché à répondre à la croissance urbaine et à la croissance de l'équipement automobile des citadins par une offre essentiellement routière¹¹, fondée sur des voies rapides et le développement accéléré d'une offre de stationnement privée dans les parties denses des agglomérations¹². Leur logique était simple : on prévoit une demande future, et l'on se donne les moyens de la satisfaire (« predict and provide»). Ces infrastructures ont été très largement dimensionnées, si bien qu'elles font partie de notre héritage. Elles sont très largement utilisées, mais leur développement a été assez rapidement contesté, d'abord dans les centres du fait de leur incompatibilité avec l'urbanité, puis plus globalement, du fait des nuisances (bruit, coupures) et pollutions induites. Au fil du temps, d'autres arguments sont venus soutenir les oppositions : ces infrastructures ont stimulé l'étalement urbain. L'offre contribue à créer la demande, l'espoir de maîtriser les congestions par de nouvelles infrastructures est une chimère. La croissance des trafics automobiles en ville réduit la qualité de service potentielle des transports publics et l'agrément du vélo. Un modèle fondé quasi exclusivement sur l'automobile est coûteux et risqué quand les raretés pétrolières sont annoncées et que le changement climatique est une menace de plus en plus avérée... Ces arguments sont suffisamment connus pour qu'on n'y insiste pas.



LE DÉVELOPPEMENT D'INFRASTRUCTURES PERFORMANTES A STIMULÉ L'ÉTALEMENT URBAIN.



^{11.} À l'exception de l'Île-de-France, où le développement des RER a accompagné celui des villes nouvelles.

^{12.} Obligation de prévoir des offres de stationnement abondantes inscrites dans les plans d'occupation des sols, puis les plans locaux d'urbanisme, pour les immeubles de logements et d'activités, suite à la Loi d'orientation foncière.

L'alternative développée depuis le milieu des années quatre-vingts

La réponse construite au cours des années quatre-vingt-dix repose sur une logique alternative, classique elle aussi en prospective : prévoir et prévenir (« predict and prevent »), c'est-à-dire s'appuyer sur la prévision d'un avenir indésirable pour mettre en œuvre les moyens d'éviter qu'il ne se réalise. Elle a un point commun avec les politiques précédentes : ce sont les pouvoirs publics, et eux seuls, qui conduisent le changement¹³. Elle a reposé sur un pilier urbain (promouvoir la ville compacte) avec la planification pour outil essentiel, et un pilier transport (le partage de la voirie entre piétons, cyclistes, transports collectifs et automobilistes) et le retour du tramway, emblème d'urbanité, avec des moyens financiers conséquents, notamment grâce au versement transport, une spécificité française. Elle a produit des effets positifs indiscutables : agrément des centres, reprise de la croissance démographique dans la ville constituée, inflexion légère du partage modal vers les transports publics là où ils sont pertinents.

13. Dans un contexte de concertation croissante toutefois.

Elle a produit dans certains cas des effets peu souhaitables : gentrification de certains espaces, migrations de certaines activités vers des zones plus accueillantes au transport routier (notamment de fret), sentiment des habitants de périphérie que tout est fait pour les résidents des centres. Elle est loin d'avoir atteint toutes ses ambitions. L'étalement se poursuit, la baisse de l'usage de la voiture est limitée aux parties les plus centrales des villes, l'amélioration de la qualité de l'air doit plus au renforcement des normes sur les voitures qu'aux Plans de déplacements urbains... Enfin, l'alternative « transport public » rencontre à la fois des limites de pertinence (comment desservir à coût raisonnable des zones de plus faible densité ?) et des limites financières. Dans le contexte actuel des finances publiques, un besoin de financement public des systèmes en croissance annuelle de 3 à 4% en monnaie constante n'apparaît pas soutenable, d'autant que les sommes en jeu sont considérables : de l'ordre de vingt milliards d'euros par an de financement public pour les transports urbains, départementaux et régionaux, à comparer aux six milliards de recettes issues des usagers...









LE PARTAGE DE LA VOIRIE ENTRE PIÉTONS, CYCLISTES, TRANSPORTS COLLECTIFS ET AUTOMOBILISTES.



Vers de nouveaux modèles : quelques pistes à discuter

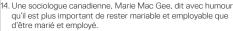
On a en permanence besoin de nouveaux modèles, de nouvelles visions, parce que la société évolue, que les problèmes placés en haut de l'agenda politique changent, que les solutions pour y faire face se diversifient, et enfin parce que le passé est riche d'enseignements.

La société évolue. Il est au moins aussi important d'être flexible, réflexif, agile¹⁴ que de se projeter à long terme. Dans ce contexte, l'individu privilégie la légèreté¹⁵, et la société doit promouvoir la résilience. L'automobile, dont les performances de vitesse et de protection sont dictées par les trajets interurbains, apparaît pesante en ville quand les téléphones portables se mettent dans la poche.

Les problèmes placés en haut de l'agenda changent. Il est peu douteux que la guestion du chômage -et des transitions d'un emploi à un autre- occupe une position plus importante aujourd'hui qu'hier. Dans la ville contemporaine, où l'emploi est distribué dans tout le tissu urbain, les moyens de déplacement individuels ouvrent sur un espace d'opportunités plus diversifié que les transports collectifs. Encore faut-il qu'ils soient utilisables (détention du permis de conduire par exemple) et ne soient pas trop coûteux au regard des ressources disponibles (quelle distance maximale en voiture pour un manutentionnaire d'une zone logistique périphérique ?). Il est de même peu douteux que les collectivités deviennent plus attentives à la gestion de budgets plus serrés.

Les solutions pour y faire face se diversifient.

La période précédente a été focalisée à l'extrême sur le débat entre voiture personnelle et transport public. Aujourd'hui, on peut se saisir de solutions telles que les différentes formes d'auto-partage et de covoiturage, le vélo, personnel ou mis à disposition, à pédales ou motorisé, les formes de transport public renouvelées (autocar), et bien sûr les télé-activités.



^{15.} Voir Gilles Lipovetski, *De la légèreté*, Grasset, 2015.







TAUX DE CHÔMAGE EN RELATION AVEC LA DÉTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE ET LA POSITION SUR LE MARCHÉ DU TRAVAIL $({\sf EN}~\%)$

DIFFICULTÉS DE MOBILITÉ, DIFFICULTÉS ÉCONOMIQUES : DES CAUSALITÉS CIRCULAIRES ?

	Scolarité obligatoire	Brevet	Вас	>Bac
Centre-ville, permis	20	11	12	6
Centre-ville, sans permis	36	25	15	15
Banlieue, permis	13	8	6	4
Banlieue, sans permis	29	20	24	14
Hors des grandes villes, permis	15	6	6	4
Hors des grandes villes, sans permis	36	29	36	9

source : Coudert X., Fontanes M., Orfeuil J.P., *Les difficultés de mobilité dans la France d'en bas*, revue Transports nº 490, mars-avril 2015



YEA! CE SONT DES VOITURES ACCESSIBLES EN LIBRE-SERVICE 24H/24, SANS RÉSERVATION, DANS UN PÉRIMÈTRE DÉFINI, À STRASBOURG.



LA MOBILITÉ: VERS DE NOUVEAUX MODÈLES

Le passé est riche d'enseignements. Nous savons un peu mieux aujourd'hui qu'hier que mobilité résidentielle et mobilité transport peuvent concourir aux mêmes objectifs (par exemple accéder à des bassins d'emploi dynamiques). La première est plutôt découragée par la fiscalité des transactions immobilières, l'émiettement de l'habitat social et le fonctionnement des marchés locatifs privés, tandis que la seconde bénéficie des investissements passés et d'usages hérités, comme la gratuité du stationnement au lieu d'emploi et la sous-tarification des transports collectifs, notamment pour les déplacements les plus longs. Nous savons¹⁶ que la facilitation de la mobilité conduit à majorer les besoins de financement d'autres politiques, comme celles de mixité sociale et de compacité urbaine.

Nous savons aussi d'expérience que les politiques fondées uniquement sur la carotte ne peuvent avoir que des effets limités, qu'il est préférable de manier à la fois la carotte et le bâton pour obtenir des effets significatifs par des politiques publiques traditionnelles et qu'il est sans doute intéressant de mieux intégrer aux politiques urbaines les innovations qui jaillissent de toutes parts.

Il ne saurait être question ici de proposer une solution « clé en main » pour les villes, d'autant que notre conviction est que l'avenir est à la diversité de solutions adaptées aux besoins de chacun, plus qu'à une solution unique et emblématique. Nous nous contenterons d'explorer sur un mode interrogatif l'univers des possibles.

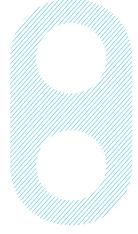
Parce que nous vivons encore dans un contexte de mobilité facilitée pour la voiture individuelle et les transports collectifs, il importe d'abord de s'autoriser un droit d'inventaire sur notre héritage. Il peut concerner par exemple les vitesses de référence sur les réseaux routiers, les priorités de stationnement accordées aux au lieu d'emploi, la sous-tarification des transports publics pour tous, ou encore l'uniformité des droits de mutation immobilière. Lesquels de ces éléments souhaitons-nous conserver à tout prix, lesquels peuvent évoluer ?

résidents, la gratuité du stationnement

Des choix politiques cruciaux

La réponse à chacune de ces questions implique des choix politiques difficiles et des postures de transgression, mais conditionne aussi le succès ou l'échec de solutions alternatives aux modes aujourd'hui dominants. Reprenons-les une à une.

L'uniformité des droits de mutation immobilière exprime un choix en faveur d'une fiscalité de rendement, qui fait rentrer de l'argent dans les caisses publiques. Une différenciation de ces droits selon que les mobilités résidentielles rapprochent ou éloignent les actifs du travail exprime un choix en faveur d'une fiscalité incitative, qui tend à faire converger intérêt privé et intérêt public. La question est d'importance¹⁷, puisque les mobilités résidentielles concernent cinq à dix fois plus de ménages que la construction neuve qu'on essaie d'encadrer par la planification, et que les taxes prélevées à cette occasion représentent plusieurs années de dépense de transport pour les ménages concernés. Plus globalement, le développement d'une fiscalité assise sur les localisations et leur cohérence avec le projet urbain a été proposée par Marc Wiel. Elle conditionne non seulement la maîtrise globale des distances de déplacement, mais aussi la part de marché possible de modes individuels légers alternatifs à l'automobile, de la bicyclette aux véhicules légers électriques.



^{17.} Voir à ce sujet : Emre Korsu, Marie-Hélène Massot, Jean-Pierre Orfeuil, *La ville cohérente*, La documentation française, 2012.

^{16.} Voir notamment l'ensemble des travaux de Marc Wiel.



La sous-tarification pour tous des transports publics, et notamment des TER¹⁸, au service des distances les plus longues, comme l'abondance et la gratuité du stationnement sur les lieux d'emploi et dans le grand commerce, obèrent les capacités de développement du covoiturage. Des expériences menées en Californie ont montré qu'offrir le choix entre conserver sa place de stationnement gratuite sur son lieu d'emploi et y renoncer et voir son salaire augmenter de l'équivalent du coût pour l'employeur de la place de stationnement conduisait à des transferts de la voiture solo vers le covoiturage de l'ordre de 10 à 20 %. De même, l'évitement du créneau des déplacements réguliers par BlaBlaCar, dont le succès n'est plus à démontrer sur le créneau des déplacements occasionnels de longue distance, suggère qu'une évolution dans ces domaines est nécessaire si l'on souhaite trouver un modèle économique viable pour ce type de solution.

Les facilités de stationnement accordées aux résidents des zones centrales réduisent les potentiels de développement des divers systèmes d'autopartage, qui permettent à la fois une maîtrise des coûts privés liés à la détention d'automobiles faiblement utilisées et une modération des coûts publics d'occupation de l'espace par le stationnement¹⁹. Elles réduisent probablement aussi la propension à l'usage du vélo.

La question des vitesses de référence sur les réseaux routiers renvoie à trois questions. Une question politique : faut-il que tout point du territoire bénéficie de l'accessibilité maximale que permet la technique ? Une question d'agencement urbain global, ce qu'a montré la démarche « autoroutes apaisées » conduite à Grenoble, qui visait notamment à trouver un niveau d'auto-organisation des bassins



« DES EXPÉRIENCES ONT MONTRÉ QU'OFFRIR LE CHOIX ENTRE CONSERVER SA PLACE DE STATIONNEMENT GRATUITE SUR SON LIEU D'EMPLOI ET Y RENONCER ET VOIR SON SALAIRE AUGMENTER DE L'ÉQUIVALENT DU COÛT POUR L'EMPLOYEUR DE LA PLACE DE STATIONNEMENT CONDUISAIT À DES TRANSFERTS DE LA VOITURE SOLO VERS LE COVOITURAGE DE L'ORDRE DE 10 À 20 %. »

de vie et de chalandise à une échelle infra métropolitaine. Une question de sécurité des usages de moyens de déplacements individuels alternatifs à l'automobile, mais moins protecteurs. Deux observations permettent de cadrer les enjeux. Dans le système actuel, motos et scooters permettent une mobilité porte à porte plus rapide que tous les autres modes, voiture comprise, si bien que des modèles de trafic qui ne les ignoreraient pas leur donneraient une majorité dans le partage modal et une très forte utilité sociale. L'insécurité propre à ces modes est de 10 à 20 fois supérieure à celle de l'automobile, si bien que soutenir leur développement est inacceptable aujourd'hui.

Des travaux en cours, émanant tant de la sphère publique que de la sphère privée²⁰, permettent de préciser les contours d'une offre de mobilité à la fois puissante, capable de mordre très significativement sur l'usage en solo de la voiture, de moindre coût pour les ménages et la collectivité, et de moindre impact sur la ville et l'environnement. Pour les déplacements les plus longs, elle repose sur le développement du covoiturage et de l'autocar là où les TER ne sont pas pertinents ou n'existent pas.







^{18.} Trains express régionaux.

On estime généralement que l'autopartage réduit d'un facteur allant de 5 à 10 les besoins d'espace de stationnement.

Certains de ces travaux nous ont été soumis pour évaluation, ne sont pas encore publiés et ne peuvent donc être cités.

Pour les déplacements de distance moyenne, elle repose sur l'usage de petits véhicules à forte urbanité. Dans les deux cas, ce sont de 10 à 20 % des trafics automobiles qui peuvent être substitués. La pénétration de ces solutions dans le monde réel ne se fera toutefois pas spontanément. Elle peut impliquer une intervention publique d'un genre nouveau. Nous examinons ci-dessous, à titre d'exemple, les conditions de la pénétration de petits véhicules urbains en lieu et place de l'automobile²¹.

Une grande part de nos concitoyens se déplace sur au plus 30 km par jour dans sa vie quotidienne, le plus souvent seul au volant, et pourrait de ce fait utiliser des movens de déplacements individuels moins lourds, encombrants, puissants et coûteux qu'une voiture classique. Ces véhicules alternatifs seraient de faible encombrement (une ou deux places), de masse modérée (au plus 300 kg), électriques, de vitesse limitée pour être conduits sans permis, à deux, trois ou quatre roues. L'univers va du vélo électrique à des véhicules de type Twisy. Tous les grands constructeurs étudient ou proposent des offres de véhicules adaptés aux « micromobilités »22. L'étude du potentiel d'usage de ces véhicules montre que techniquement, les deux tiers des automobilistes (à l'origine d'un tiers des circulations automobiles) pourraient réaliser leurs déplacements avec ces véhicules. Les possibilités de substitution de l'automobile par des vélos à assistance électrique et des cyclomoteurs électriques se situeraient entre 5 et 30 %, tandis que des véhicules électriques à trois ou quatre roues, plus confortables, pourraient présenter un potentiel plus élevé.

Ce potentiel technique se réduit lorsqu'on intègre des considérations économiques, du fait des surcoûts d'amortissement, et l'intérêt collectif de l'usage de ce type de véhicule dépend très fortement des conditions de sécurité qui pourront être assurées à leurs usagers.

En d'autres termes, ces véhicules sont condamnés à l'échec, si des politiques publiques ambitieuses ne sont pas mises en œuvre, pour au moins trois raisons : la diversité des propositions des constructeurs implique le maintien de prix élevés et dissuasifs de l'achat, du fait de séries insuffisantes, car les économies de carburant ne suffisent pas à équilibrer les surcoûts liés à un véhicule supplémentaire. Leurs moindres performances en termes de protection de leurs usagers constituent un facteur dissuasif si des politiques actives de sécurité routière adaptées à ces usagers ne sont pas mises en œuvre.

Ainsi, des offres alléchantes, en phase avec les attentes des usagers et des collectivités publiques, ne suffisent pas à faire émerger un marché autre que de niche. Seule une politique publique ambitieuse dans ses objectifs, tout en restant modérée dans les moyens financiers mis en œuvre, nous paraît pouvoir faire émerger un marché de masse. En nous inspirant de ce qui a été conduit par La Poste, nous l'esquissons ci-après.

^{21.} Voir Pourquoi faut-il des petits véhicules urbains à forte urbanité? Comment les développer? J.P. Orfeuil in rapport Keller-Baupin, Les nouvelles mobilités sereines et durables. Concevoir et utiliser des véhicules écologiques, rapport nº 1713 Opecst, Assemblée nationale et Sénat, janvier 2014.

Frost et Sullivan, 20 mars 2012, Passenger Car OEMs to Offer Next-Gen Sustainable Commutes via Micro-Mobility Solutions.



Les responsables des grandes villes d'Europe se réunissent pour concevoir le cahier des charges d'un appel d'offre pour des « petits véhicules à forte urbanité », et le soumettent aux industriels européens. Le cahier des charges est accompagné d'engagements d'achats annuels, limitée dans le temps, par ces collectivités. Les collectivités sélectionnent un petit nombre d'offres pour favoriser les effets de série et obtenir de fortes réductions de prix. Les véhicules qu'elles achètent peuvent être utilisés par leurs services, proposés en libre service à leurs administrés, loués au mois ou en location de longue durée, ou vendus. Elles conçoivent un écosystème favorable à leur usage et à sa sécurité (exploitation routière orientée « circulation apaisée ») et « sévérisent » progressivement l'usage de la voiture par la tarification du stationnement. Elles s'assurent que les grands gestionnaires de parcs de stationnement privé (employeurs, grand commerce, parcs de rabattement) offrent des priorités d'usage.

Ce récit n'a d'autre vocation que de montrer que des transitions vers de nouveaux modèles de mobilité urbaine sont possibles à des coûts maîtrisés, que les seules forces du marché concurrentiel ne le feront pas émerger, et que les pouvoirs publics peuvent y contribuer en envisageant autrement leur rôle : l'émergence de nouveaux modèles de mobilité suppose aussi l'émergence de nouveaux modès d'action publique...



DES ALTERNATIVES INDIVIDUELLES À LA VOITURE EN VILLE SONT DISPONIBLES

Ce qui pose problème en ville :

- → l'encombrement et le poids de la voiture,
- → un usage personnel et solitaire.

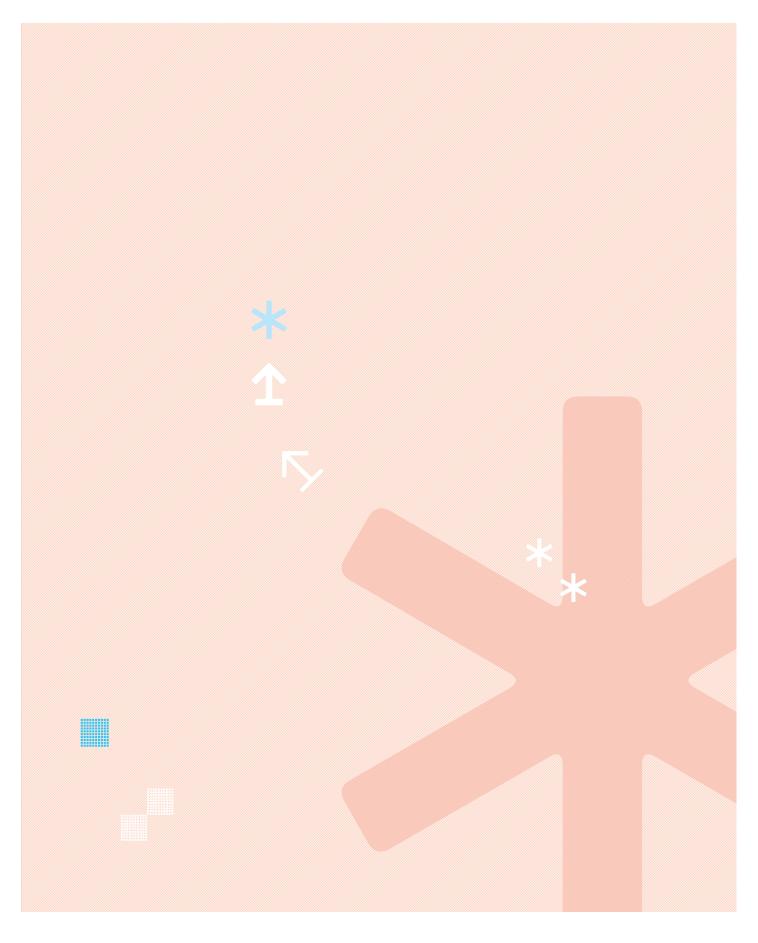
Il existe de petits véhicules à forte urbanité :

- * en phase avec les attentes de légèreté des personnes,
- * compatibles avec les biens communs urbains,
- * avec un marché potentiel important,

qui nécessitent des politiques publiques innovantes pour les rendre accessibles à tous et garantir leur sécurité d'usage.



TWISY: VÉHICULE 100% ÉLECTRIQUE DE RENAULT. COMPROMIS ENTRE LE SCOOTER, LE QUAD ET LA VOITURE TRADITIONNELLE, QUI PEUT SE CONDUIRE À PARTIR DE 16 ANS.





L'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise

Directrice de publication : Anne Pons, Directrice générale Validation : Yves Gendron, Directeur général adjoint Responsable conférences : Cathie Allmendinger Équipe projet : Cathie Allmendinger (chef de projet), Jean Isenmann, Estelle Meyer, Sophie Monnin, Pierre Reibel, Maryline Roussette PTP 2015 - N° projet : 1.5.1.2 - Photos : Jean Isenmann Mise en page : Sophie Monnin

© ADEUS - Novembre 2015 - N° Issn : 2112-4167

Les publications et les actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org