

**LES RENCONTRES
DE L'ADEUS**

**SYNTHÈSE 11^e RENCONTRE CYCLE ÉVOLUTION SOCIÉTALE (3/3)
STRASBOURG / LE 14 NOVEMBRE 2012**



LA MOBILITÉ COMME DIMENSION DES INÉGALITÉS SOCIALES

Sommaire

Le mot du Président

Robert Herrmann - - - - - 3

La mobilité comme dimension des inégalités sociales

Vincent Kaufmann - - - - - 4

TABLE-RONDE

Saisir la complexité des enjeux

Robert Herrmann - - - - - 16

Il faut partir des objectifs

Jean-Philippe Lally - - - - - 18

L'offre de mobilité est d'abord un choix politique

Vincent Kaufmann - - - - - 19



CYCLE ÉVOLUTION SOCIÉTALE

- ↳ **Solidarité et sécurité dans les villes**, 7 juin 2012
avec **Michel Marcus**, Magistrat honoraire, Expert en sécurité urbaine, Délégué général du Forum français pour la sécurité urbaine
- ↳ **L'équation de la ville durable**, 23 octobre 2012
avec **Jean Haëntjens**, Economiste et urbaniste, Conseil en stratégies urbaines (Urbatopie)
- ↳ **La mobilité comme dimension des inégalités sociales**, 14 novembre 2012
avec **Vincent Kaufmann**, Directeur du Laboratoire de Sociologie Urbaine à l'École polytechnique fédérale de Lausanne, Secrétaire général de la Communauté d'études pour l'aménagement du territoire CEAT, Directeur scientifique du Forum Vies Mobiles SNCF

↳ *Les actes et les vidéos de ces conférences sont disponibles sur : <http://www.adeus.org/evenements/?ty=les-rencontres-de-l-adeus>*

Le mot du Président

Changer d'échelle pour construire les mobilités



Robert Herrmann
Président de l'ADEUS

La mobilité comme dimension des inégalités sociales est un thème passionnant et d'actualité. Cette conférence est d'ailleurs organisée en partenariat avec le Réseau de recherche Politiques et dynamiques des territoires de l'Université de Strasbourg et s'inscrit dans le cadre du colloque Territoires et Rationalités, permettant des échanges de chercheurs sur ce thème. L'ADEUS est en train de resserrer ses liens avec l'Université de Strasbourg à des fins communes de recherche-action, autour de conventions avec les laboratoires intéressés. Ainsi, nous sommes en relation avec le BETA¹, le Laboratoire Image et ville et l'AMUP² dans les domaines de l'économie, de la sociologie, de l'urbanisme et de l'architecture.

Vincent Kaufmann est Professeur et Directeur du Laboratoire de sociologie urbaine à l'école polytechnique de

1. Bureau d'économie théorique et appliquée, Université de Strasbourg.

2. Architecture, morphologie/morphogenèse urbaine et projets, Université de Strasbourg.

Lausanne et nous sommes aussi en partenariat avec lui sur une enquête importante sur les modes de vie des Bas-rhinois. Le besoin de ce travail a émergé en 2010 avec la prise de conscience de l'impact de nos modes de vie, de leur évolution et des valeurs sous-jacentes sur le fonctionnement de la ville et des territoires. Nous avons vu alors les risques de la décohésion sociale et de l'entre-soi à l'échelle du fonctionnement métropolitain. C'est une des raisons de l'angle original de la thématique de cette soirée : non seulement la question importante des mobilités, mais surtout la mobilité comme dimension des inégalités. Le colloque tenu à Strasbourg en 2011 avec le laboratoire Image & ville et le GSPE³ sur le thème « Mobilité sociale, mobilité géographique, les enjeux socio-spatiaux de la mobilité » avait fait clairement émerger ce point, encore moins connu que l'accessibilité physique de nos destinations.

Je cite Vincent Kaufmann : "La mobilité est bien plus qu'un déplacement dans l'espace : par les formes qu'elle prend, elle dit l'essentiel sur les rapports sociaux. La mobilité est sociale et spatiale, physique, virtuelle ou potentielle. Elle concerne les personnes, les biens et les informations". Il est donc question non seulement de déplacements, mais de sociologie, de capacité à se mouvoir, ou au contraire d'exclusion pour ceux qui, pour des raisons personnelles ou collectives, ne sont pas mobiles. En quoi devons nous répondre de certaines exclusions subies par nos concitoyens ? Cela met les élus devant une question clé : en quoi les choix effectués pour l'organisation des mobilités rendent-ils la ville plus ou moins accessible aux différentes catégories de population ?

3. Groupe de sociologie politique européenne.



Sommes-nous en train de faire évoluer la sociologie des villes ?

Les choix effectués pour la construction des mobilités à l'échelle du fonctionnement métropolitain, comme le territoire d'un SCOTERS qui serait transfrontalier, sont immédiatement questionnés à leur tour. A Strasbourg, nous connaissons ce problème et le besoin de l'approcher autrement avec la question complexe du GCO. Nous voyons aussi augmenter fortement la fréquentation des trains régionaux. Quelle gouvernance permettra de penser cette dimension des inégalités sociales de la mobilité à cette échelle ? L'Agence est donc en réflexion autour de ces thématiques liées entre elles : inégalités, mobilité, développement durable, évolutions sociétales, et enfin territoires connectés.



Un “tournant de la mobilité”



Vincent KAUFMANN

Directeur du laboratoire de sociologie urbaine à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL)

Directeur scientifique du Forum Vies Mobiles, SNCF



Pour cette conférence, je vous propose une synthèse des travaux que nous menons depuis une quinzaine d'années à l'EPFL sur les questions de mobilité en lien avec l'aménagement du territoire et les inégalités sociales. C'est ainsi que je vous propose un parcours qui commence par la nécessité de s'interroger sur ce qu'est la mobilité et la bonne manière de l'aborder, puis qui se poursuit par l'identification d'un certain nombre d'inégalités liées à la mobilité, pour finir enfin par s'interroger sur les marges de manœuvres dont disposent les pouvoirs publics pour traiter les inégalités de mobilité.

UN TOURNANT DE LA MOBILITÉ EN CINQUANTE ANS

Ces cinquante dernières années, nous avons vécu un tournant de la mobilité.

Les ancrages spatiaux
L'insertion sociale
Le monde du travail
Les identités

... se sont transformés

Nous avons vécu ces cinquante dernières années une multiplication des possibilités de franchir l'espace, que ce soit par des moyens de transports ou de communication à distance. Et ces moyens se sont démocratisés. L'impact est considérable sur l'ensemble de la société : les ancrages spatiaux, l'insertion sociale, le monde du travail et les identités se sont transformés.

Notre rapport à l'espace et au monde s'est progressivement transformé à travers l'utilisation des potentiels de vitesse mis à notre disposition. Ceci a eu une conséquence importante pour l'ingénierie des transports : les modèles explicatifs classiques des déplacements et de la mobilité se sont progressivement montrés moins opératoires. L'évolution de la pendularité en Suisse illustre bien le « tournant de la mobilité ». Le constat pourrait être fait sur pratiquement tous les pays occidentaux.





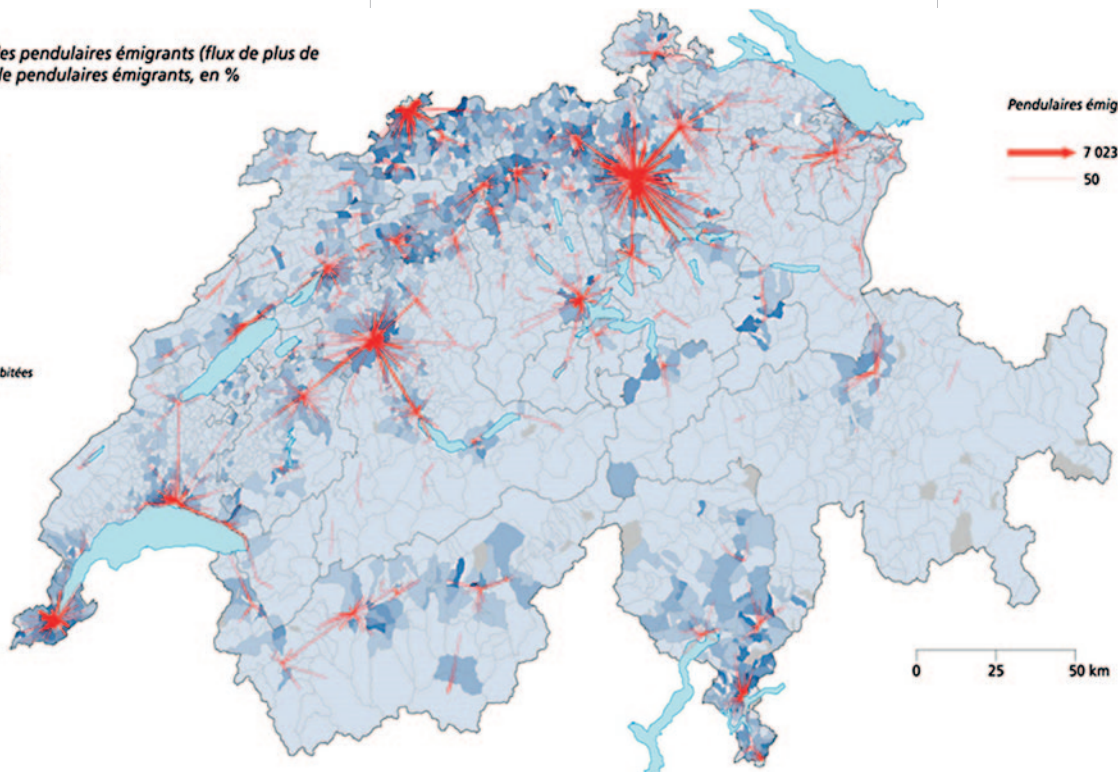
Première destination des pendulaires émigrants (flux de plus de 50 personnes) et part de pendulaires émigrants, en %

8	80,0 - 88,1
111	70,0 - 79,9
241	60,0 - 69,9
450	50,0 - 59,9
477	40,0 - 49,9
1607	0,0 - 39,9

Suisse 31,0%

exclaves inhabitées

par commune



L'ÉVOLUTION DE LA PENDULARITÉ EN SUISSE ENTRE 1970 ET 2000

source : OFS, RFP 1970, © EPFL-Chôros/K10.7



« Les flux ne correspondent plus aux frontières des institutions »

Jusqu'alors, la commune ou le quartier étaient à la fois l'unité de base de la vie quotidienne et de la démocratie. Toute l'organisation institutionnelle est mise à mal par ces flux qui ne correspondent plus aux frontières des institutions. Les nouveaux usages recomposent les centralités et il n'est pas évident de dire où s'arrête une ville. Nos univers urbains sont plus abstraits et nous avons progressivement constaté que nos modèles d'analyse des déplacements et certaines conceptions d'aménagement de l'espace sont moins opératoires qu'il y a une vingtaine d'années.



Pour lire le territoire : ne pas croire ce que voient nos yeux

Grâce à la loi suisse sur l'aménagement du territoire, le village de Féchy et les espaces de vigne sont préservés. Mais seuls deux vigneronns produisent le vin et entretiennent ainsi le paysage, sinon l'ensemble des fermes sont habitées par des gens qui travaillent à Genève ou à Lausanne. Donc, malgré les apparences, « ceci n'est pas un village ».

En matière de mobilité aussi, il n'est plus évident de lire le territoire. Ainsi, il faut revoir l'idée selon laquelle on chercherait tous à minimiser nos temps de déplacement pour pouvoir faire autre chose. Cette conception a été très présente dans la planification des transports et dans le développement territorial, et on se rend compte progressivement qu'elle est erronée.

Le « fantôme de Zahavi »

Dès les années 1970, Yakov Zahavi, chercheur de la banque mondiale, montre que dans les villes d'Amérique du Nord, d'Europe et du Japon, on se déplace en moyenne une heure par jour, avec des variations de l'ordre de dix minutes suivant les villes. Ce qui diffère en revanche fondamentalement est que selon la ville, les moyens de transport utilisés changent : à Los Angeles, cette heure se passe en voiture, à Tokyo à pied et en transports publics par exemple. Ce constat bat en brèche l'idée que « le plus rapide serait le mieux ». Ainsi, selon Zahavi, on ne cherche pas à minimiser ses temps de déplacements, mais à en maximiser la portée spatiale, à budget temps constant.

REVOIR NOS POSTULATS D'ANALYSE DES DÉPLACEMENTS

Les modèles explicatifs "classiques" des pratiques de déplacements sont moins opératoires qu'il y a 20 ans.

Le plus rapide est-il toujours le "mieux" ?
Le temps de déplacement est-il toujours un "temps mort" les personnes cherchent à minimiser.

La planification des transports et le développement territorial sont largement fondés sur ces postulats... des postulats qui sont de moins en moins vrais...

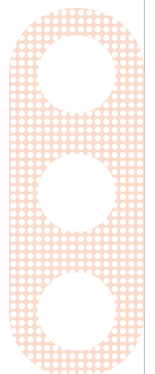


DANS CETTE PAISIBLE LOCALITÉ, L'ENSEMBLE DES FERMES ONT ÉTÉ RÉNOVÉES ET SONT HABITÉES PAR DES GENS QUI TRAVAILLENT À GENÈVE OU À LAUSANNE. MALGRÉ LES APPARENCES, «CECI N'EST PAS UN VILLAGE».

photo : Jacques Schmid

Les évolutions récentes de la mobilité quotidienne indiquent cependant que les budgets-temps constants relèvent du passé : les budgets-temps de déplacements se sont même mis à augmenter dans de nombreuses agglomérations européennes et nord-américaines. Cela milite pour revoir la conception du temps en ingénierie des transports. Et cela d'autant plus que l'usage de la voiture baisse dans les villes depuis cinq ou six ans, en France, mais aussi en Suisse, en Allemagne, en Belgique.

Tout-à-coup, à partir de 2005, la part de la voiture se met à baisser, aussi bien à Toulon qu'à Strasbourg. On a de la peine à comprendre ces tendances avec les conceptions dominantes de la socio-économie des transports. Les repères s'estompent et de nouvelles formes de déplacements se développent : les pendularités de longue distance.



Requestionner la notion de mobilité

Il est essentiel de reposer les fondamentaux, car il faut se rendre à l'évidence : nous sommes en phase de transition. Tout ceci repose la question de la mobilité et des inégalités en la matière. Dans le fond, qu'est-ce que la mobilité ?

La mobilité est spatiale et sociale

La mobilité ne se réduit pas au franchissement de l'espace géographique. La conception de la mobilité dans les enquêtes ménages-déplacements est très intéressante puisque, pour mesurer la mobilité, on compte les déplacements en les associant avec des activités. En fait, on compte les activités qui sont associées à ces déplacements.

Derrière cette conception, il y a donc, de façon non explicite, quelque chose d'extrêmement important : dans le fond la mobilité est sociale, car on n'arrête pas de changer de rôle au cours de la journée. Quand on part de chez soi et qu'on va travailler quelque part on opère une mobilité de rôle social. On passe par exemple du rôle de parent au rôle d'employé.

La mobilité comprend donc deux aspects : franchir l'espace mais aussi changer de rôle, de position. La sociologie s'intéresse depuis très longtemps à ces changements de position, notamment liés aux carrières professionnelles. Cette dimension sociale a été un peu perdue de vue, mais elle est essentielle, d'autant plus quand on s'intéresse aux questions d'inégalités.

La mobilité est potentielle et actualisée

La dimension potentielle est essentielle, compte tenu de l'étendue des choix possibles. L'idée que l'on puisse avoir des alternatives en matière de déplacements est relativement nouvelle. Elle est liée à la démocratisation de l'automobile. Dans une agglomération, il est aujourd'hui possible de se déplacer à vélo, en voiture, en transports en commun, à pied. Pour entrer en contact, on peut se déplacer, téléphoner, envoyer un sms ou un courrier. La mobilité est donc à la fois quelque chose que l'on peut quantifier, qualifier, lire sur une carte, et un potentiel interne à une personne, équipée de sa culture et de sa position. Mais nos choix ne sont pas complètement libres, car l'accès aux possibilités de mobilité est socialement inégalitaire.

La mobilité est pourtant une valeur essentielle de nos sociétés occidentales. La liberté de mouvement figure même à l'article 13 de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme.



« La mobilité est aussi collective : l'entreprise ou le ménage sont des acteurs collectifs »

ZONE D'ACTIVITÉS
JOFFRE, HOLTZHEIM



DES CONCEPTIONS ANCIENNES À REDÉCOUVRIR

Distinguer mobilité et fluidité

P. Sorokin, chercheur américain d'origine russe, disait dès 1920 que la mobilité est sociale et spatiale, et en 1927, R. Mc Kenzie, chercheur de l'Université de Chicago, opposait déjà mobilité et fluidité. Il disait que quand quelqu'un va travailler, c'est de la mobilité, parce qu'il y a à la fois franchissement de l'espace et changement de rôle. Par contre si quelqu'un sort de son immeuble pour acheter des cigarettes puis remonte chez lui, il y a seulement un franchissement de l'espace. Ce n'est donc pas de la mobilité, mais de la fluidité. Cette idée est très moderne : pensez au businessman qui sillonne le monde pour négocier des contrats en anglais, avec un abonnement dans une chaîne d'hôtels. Il est toujours dans le même rôle et n'est donc pas très mobile d'un point de vue social, alors qu'il franchit énormément d'espace. Il est intéressant de relire Mc Kenzie à la lumière de ces évolutions.



« Le businessman qui sillonne le monde est toujours dans le même rôle et n'est donc pas très mobile d'un point de vue social, alors qu'il franchit énormément d'espace. »

Distinguer mobilité structurelle et mobilité sociale

Sorokin développe aussi une opposition très intéressante entre ce qu'il appelle mobilité structurelle et mobilité sociale.

En arrivant aux États-Unis dans les années 20, il est choqué par une société qui se prétend égalitaire, mais qui lui apparaît comme extrêmement inégalitaire. Pour voir si les fils d'ouvriers immigrés arrivent à monter les échelons sociaux aux États-Unis comme le prétend l'image du pays, il invente la table des mobilités entre père et fils et il montre la reproduction sociale.

Mais il rencontre assez vite un problème : entre un père et un fils le marché du travail évolue, la part des ouvriers dans la société change.

Du coup, une mobilité est induite par ce changement, qu'il qualifie de mobilité structurelle. Dans cette optique, la « vraie » mobilité, c'est la mobilité nette, celle qui reste quand on a maîtrisé les effets structurels.

La mobilité est individuelle et collective

La mobilité est aussi collective. Quand une entreprise délocalise sa production, c'est une forme de mobilité : celle d'un acteur collectif. Le ménage est aussi un acteur collectif à considérer.

La dimension collective de la mobilité est essentielle : le monde contemporain nous oblige à nous déplacer. Si l'on trouve un travail, même un CDD, même loin de chez soi, on s'organise pour le prendre, mais ce n'est pas de gaieté de cœur. Le fait que l'on se déplace de plus en plus loin et de plus en plus vite n'est donc pas un signe de fluidification de la société, car une partie de ces déplacements sont d'ordre structurel. C'est par contre le résultat d'une injonction à la mobilité.

La motilité : une aptitude à se mouvoir

Pour intégrer ces différentes dimensions, nous avons besoin d'une conception de la mobilité centrée sur les personnes. C'est pour cette raison que nous proposons d'aborder la mobilité à partir de la motilité, c'est-à-dire de l'ensemble des aptitudes à se mouvoir.

L'aptitude à se mouvoir dépend de l'accès à des réseaux, des compétences et d'envies ou de projets. Par exemple, il faut un permis de conduire pour pouvoir se déplacer en voiture. Il faut des compétences organisationnelles pour savoir se projeter dans l'espace et dans le temps, ne pas attribuer au réseau de transport des caractéristiques qu'il n'a pas, que le déplacement ne sera pas trop stressant ou fatigant. Et il y a une dimension d'appropriation : on peut aimer se déplacer, ou cela peut générer du stress, cela dépend des conditions. C'est l'ensemble « accès + compétences + appropriation » qui fait notre aptitude à nous mouvoir.

TROIS CAS DE FIGURE TYPIQUES :

Beaucoup de franchissement et beaucoup de mobilité
Figure du voyageur

Beaucoup de franchissement et peu de mobilité
Figure du businessman

Peu de franchissement et beaucoup de mobilité
Figure du "connecté"



Les questions de mode de vie

Les déplacements peuvent être qualifiés selon trois cas de figure typiques¹ : franchir beaucoup d'espace et changer beaucoup de rôle et de fonction, franchir beaucoup d'espace en étant peu mobile (exemple du businessman), ou peu de franchissement et beaucoup de mobilité : c'est la figure du « connecté », typiquement le jeune geek connecté au monde mais qui ne quitte pas sa chambre... Ce jeu mobilité/motilité/déplacements permet de travailler sur ces articulations. Je propose de le faire dès à présent à propos des inégalités de mobilité.

La réversibilité comme principe organisateur

Que se passe-t-il si l'on aborde les logiques d'action qui sous-tendent les déplacements de la vie quotidienne ? Un principe ressort très fortement : la réversibilité. Nous faisons tous en sorte que les déplacements aient le moins d'impact possible sur nos ancrages spatiaux et sociaux. D'une certaine manière, nous n'avons jamais été aussi sédentaires. Nous nous déplaçons de plus en plus, mais nous déménageons de moins en moins. Cela pose beaucoup de questions par rapport au mélange de population.

1. Cf. Montulet Bertrand, *Les enjeux spatio-temporels du social - Mobilités*, L'Harmattan, Paris, 1998.



L'accès à la réversibilité est une partie des inégalités de mobilité, dont on parle peu. En 2000, 57 % des actifs suisses travaillaient dans une autre commune que celle qu'ils habitaient, nous sommes aujourd'hui à 66 %, avec une forte augmentation de la pendularité longue distance : 10 % des actifs font plus de 50 km aller simple pour se rendre au travail, ce qui leste leur empreinte écologique et énergétique. En 2012, 28 % des actifs utilisent le train ou les transports publics urbains pour aller travailler, contre 23 % en 2000.

L'évolution est assez impressionnante. Elle est liée à l'amélioration des réseaux ferrés, et nous attendions un report modal de l'auto vers le train, mais personne n'avait prévu l'utilisation du train pour des déplacements pendulaires de longue distance. Il faut pouvoir se payer l'abonnement, ne pas avoir d'horaires de travail fixes et pouvoir négocier de travailler dans le train, pour compter une partie du temps de transport en temps de travail. Cela reste donc réservé à une certaine catégorie de population.

Mais cela bouleverse complètement la manière de concevoir les choses : on constate un clivage entre des espaces densément peuplés et très bien équipés, où l'utilisation des transports en commun, de la marche ou du vélo domine, et des espaces peu denses, péri-urbains, ruraux ou montagnards, où les transports motorisés restent très majoritaires. Et ceux que l'on retrouve en voiture sont plutôt des personnes issues des catégories sociales défavorisées. C'est le cas en Suisse, et depuis dix ou quinze ans en France, comme l'a montré Eric Le Breton.

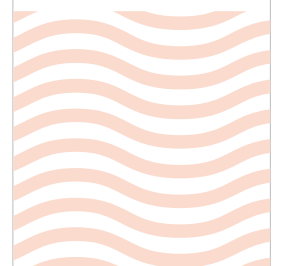
Une nouvelle forme de ségrégation sociospatiale se construit autour de la manière dont on peut s'appropriier les espaces.

Cela pose des questions tout-à-fait inédites de cohésion sociale. Comment fait-on tenir ensemble des espaces où les insertions sociales se font d'un côté sur des centaines de kilomètres, en transports en commun et à pied, et de l'autre sur des espaces beaucoup plus restreints et en automobile ?

L'augmentation de l'utilisation des transports publics est en partie un effet générationnel : une génération d'actifs habitués aux transports publics remplace une génération d'actifs qui étaient en voiture. Ce phénomène devrait s'accroître massivement dans les vingt prochaines années.

Les données issues des enquêtes Ménages-Déplacements menées dans 19 villes françaises, et notamment le volet opinion qui permet de mesurer les dispositions à l'utilisation des différents moyens de transport pour voir l'évolution en France depuis les années 1990, permettent de conclure que :

- ⊙ il existe un potentiel de report modal dormant important, particulièrement chez les jeunes ;
- ⊙ la population française ne se caractérise plus par une forte prédisposition à l'utilisation de l'automobile, contrairement à la situation qui prévalait il y a 15 ans ;
- ⊙ les dispositions positives à l'égard des offres alternatives à la voiture ne se traduisent pas complètement en comportements modaux, parmi les ménages modestes notamment...



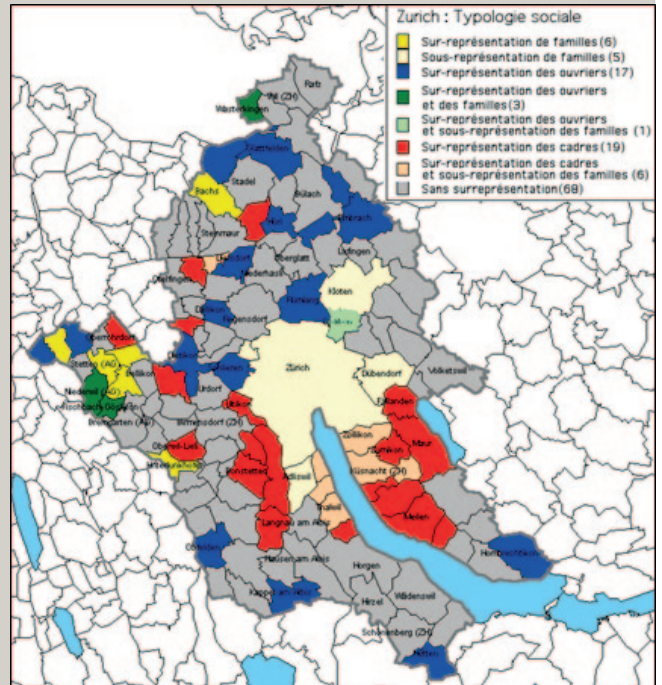
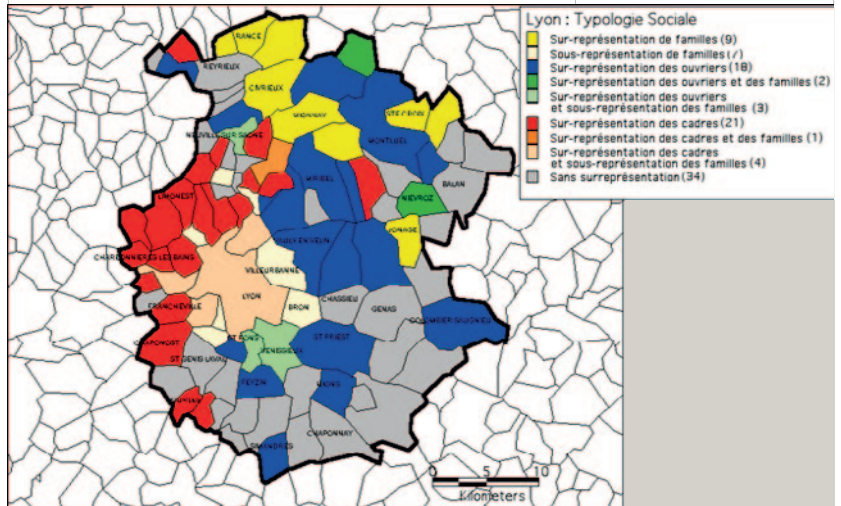
La question de l'accès à la réversibilité et à des transports publics efficaces pose la question de l'impact de la ségrégation sociale sur les choix résidentiels. Les agglomérations de Lyon et de Zurich sont de taille comparable.

En bleu, les communes avec une surreprésentation de ménages à faible capacité économique, en rouge c'est l'inverse. En gris, les communes avec une mixité de population.

Zurich compte beaucoup plus de communes mixtes que Lyon et elles sont présentes un peu partout. Lyon compte une grande zone rouge et une grande zone bleue.

Le cas de Lyon génère de la périurbanisation lointaine. Un ménage avec un revenu moyen, qui veut rester dans l'agglomération urbaine et être propriétaire, n'a d'autre choix que d'aller en zone bleue ou de partir plus loin, ce que beaucoup font. A Zurich, les zones bleues étant beaucoup plus petites, la stigmatisation des quartiers et toute la question de la réputation scolaire ne se posent pas de la même manière. Les ménages peuvent rester dans la zone agglomérée s'ils le souhaitent.

Quand la ségrégation sociale est importante dans une agglomération, cela pousse les ménages les moins aisés à sortir de l'agglomération, dans des espaces desservis essentiellement par l'automobile et ils se retrouvent doublement pénalisés : les espaces urbains de qualité ne se développent pas autour de l'automobile et l'accès à la ville devient plus difficile avec ce moyen de transport.



LA SÉGRÉGATION SOCIO-SPATIALE À LYON ET À ZURICH

LA QUESTION DU PÉRIURBAIN POSE CELLE DES CHOIX RÉSIDENTIELS.
source : LaSUR



L'équité d'accès à la ville et les politiques de stationnement

LES EFFETS DES POLITIQUES D'ACCÈS AU CENTRE-VILLE EN AUTOMOBILE

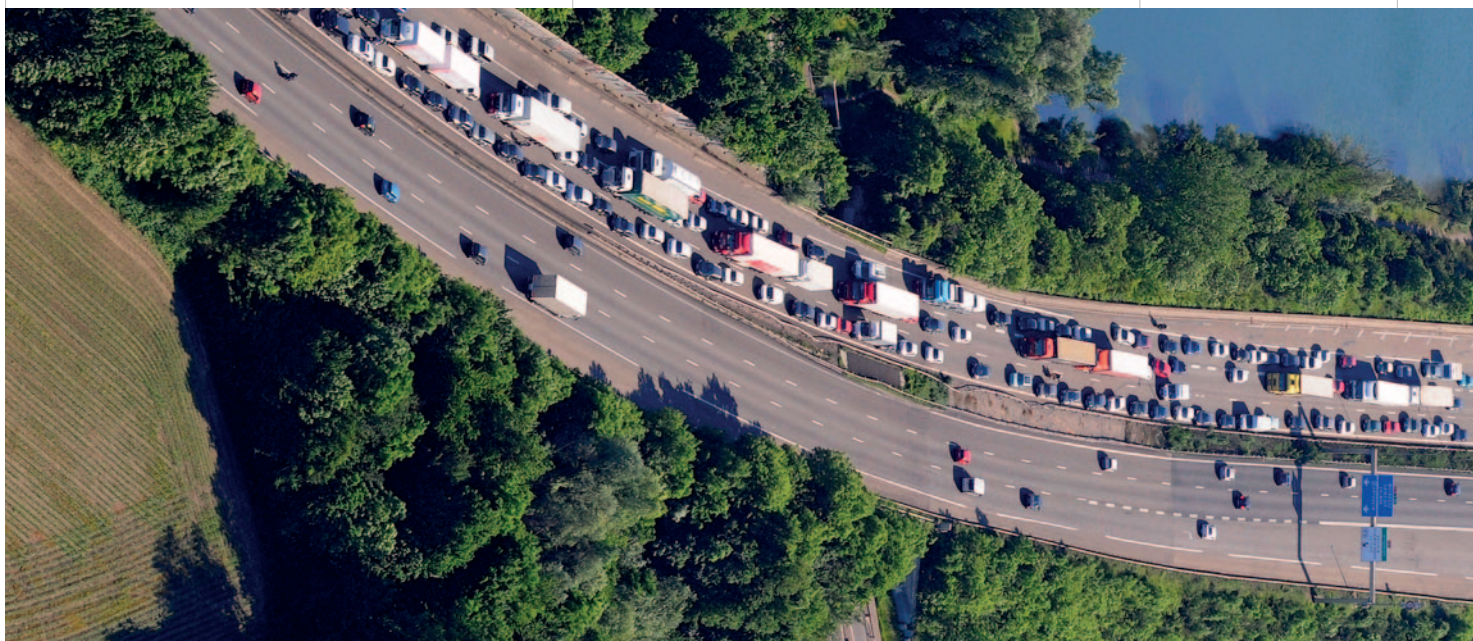
	Zurich		Berne		Lausanne		Genève	
	1994	2000	1994	2000	1994	2000	1994	2000
Indépendant	139	141	142	126	123	162	120	133
Cadre supérieur	118	148	146	126	169	135	114	133
Cadre intermédiaire	132	124	138	122	120	132	140	125
Employé	125	114	121	122	111	116	126	117
Etudiant, écolier	68	58	58	63	89	59	77	72
Inactif, retraité	68	72	67	78	71	68	63	81
Total	100	100	100	100	100	100	100	100

source : LaSUR

La question de l'accès à la réversibilité dépend des politiques de régulation des accès routiers à la ville et tout particulièrement de la politique du stationnement.

La comparaison de Berne et Zurich est, de ce point de vue, éclairante. Dans les années 1990, Zurich et Berne ont mis en œuvre des méthodes différentes visant à limiter l'accès automobile à leur centre urbain. Zurich a agi par le porte-monnaie : tout le monde peut stationner, mais c'est cher : 7 à 8 € l'heure. Berne a généralisé la zone bleue, des zones de stationnement gratuites mais limitées dans le temps, avec un fort contrôle. Si vous dépassez le temps autorisé, vous êtes à peu près sûr d'avoir un PV et il sera difficile de le faire sauter.

Le tableau montre l'évolution de la fréquentation du centre par différentes catégories de population, en rapport à la moyenne. A Zurich, la proportion des cadres supérieurs augmente. A Berne, il y a au contraire un nivellement de la fréquentation du centre par les différentes catégories sociales d'actifs. Dans un contexte où les transports en commun ne desservent pas l'ensemble du territoire et où les populations les plus pauvres sont loin, l'accès au centre-ville en voiture est un enjeu en termes de mixité de fréquentation du centre. Et faire payer très cher renforce encore la ségrégation. Le modèle bernois suppose d'être capable d'effectuer un contrôle, il n'est donc pas forcément transférable, mais il y a des enjeux car les effets sur la fréquentation ne sont pas anodins.



L'importance d'une cohérence territoriale à l'échelle de l'agglomération

Quelles sont les marges de manoeuvre des pouvoirs publics pour traiter de ces questions d'inégalités ? Sur la base des travaux que nous avons eu l'occasion de mener ces dernières années, plusieurs pistes peuvent être identifiées.

La thèse de doctorat de Hanja Maksim amène des réflexions importantes sur cette question². Elle porte sur les effets des politiques d'aménagement du territoire et de transports urbains sur la motilité des personnes dévalorisées. La recherche a porté sur Grenoble, Clermont-Ferrand, Berne et Genève. L'enquête qu'elle a menée a montré que les agglomérations où leur vie est la plus facile sont Clermont-Ferrand et Berne, grâce à une politique d'accessibilité cohérente sur l'ensemble de l'agglomération. A Clermont-Ferrand vous pouvez aller partout en voiture, et à Berne toutes les communes sont reliées de façon efficace par train ou tram. Grenoble et Genève ont fait le choix de réseaux performants de transport public dans la ville dense, en laissant la voiture dans le périurbain. Cela met les plus vulnérables en difficulté car pour se déplacer ils doivent être équipés en automobile, puis

2. Maksim, Hanja-Niriana, *Potentiels de mobilité et inégalités sociales : la matérialisation des politiques publiques dans quatre agglomérations en Suisse et en France*. Thèse de doctorat EPFL, Lausanne, 2011.

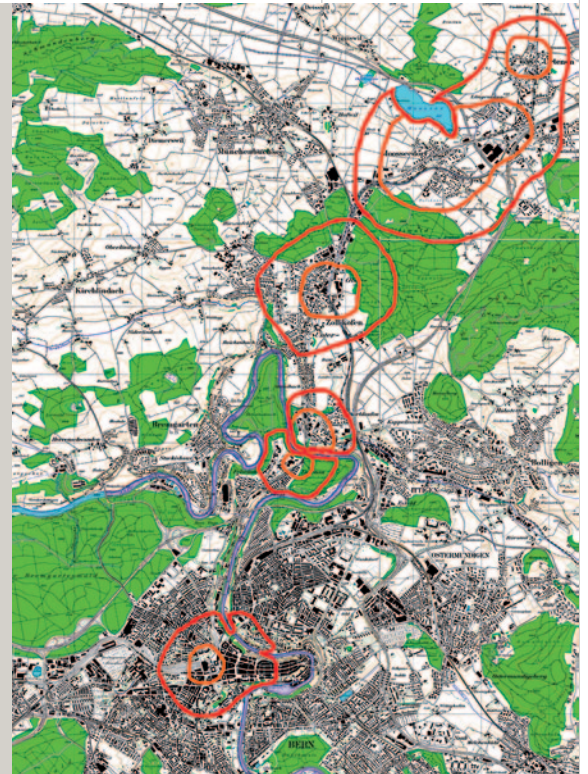
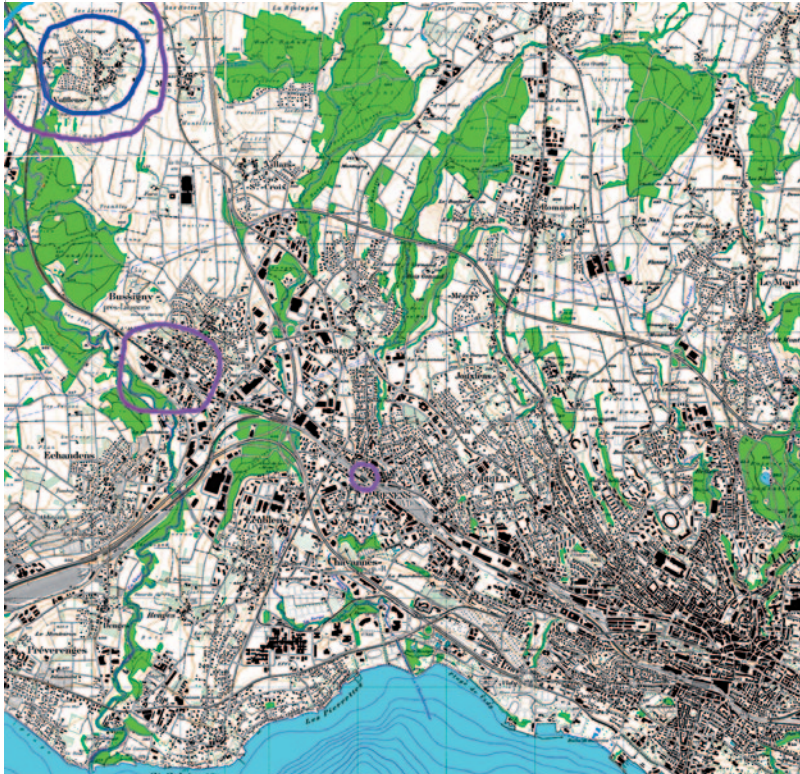
utiliser les transports publics en ville, et passer de l'un à l'autre prend du temps. Il est donc important d'avoir une politique cohérente sur toute l'aire urbaine.

Des travaux que nous avons par ailleurs eu l'occasion de mener³ sur les modes de vie dans les agglomérations de Lausanne et Berne ont montré que le territoire offre des potentiels d'accueil assez différenciés. Berne offre un large potentiel d'accueil à des modes de vie différents. Des combinaisons comme : « *J'aimerais ne pas être dépendant de l'automobile, habiter à l'extérieur de l'agglomération, proche d'espaces verts et dans un milieu pas trop dense* », cela existe. C'est lié à un réseau de chemins de fer périurbain extrêmement performant, avec depuis une quarantaine d'années la volonté d'articuler le développement péri-urbain autour de noyaux villageois. Le cas de Lausanne se rapproche de Grenoble ou de Genève : la ville-centre se barricade contre l'automobile et laisse faire autour. Cela crée un effet repoussoir. Personne n'a envie d'habiter certaines communes qui cumulent les nuisances, et certaines combinaisons de modes de vie ne sont tout simplement pas possibles.

3. Thomas, Marie-Paule, *Urbanisme et modes de vie : enquête sur les choix résidentiels des familles en Suisse*, Neuchâtel, Alphil, 2013.



« L'idée que l'on peut débarrasser un centre de ses voitures et reporter le trafic en périphérie est redoutable en termes d'inégalités »



LE POTENTIAL D'ACCUEIL DE MODES DE VIE DIFFÉRENTS À LAUSANNE (À GAUCHE) ET À BERNE

L'ACCESSIBILITÉ DE LA VILLE-CENTRE À PARTIR D'UNE COMMUNE PÉRIURBAINE EST BIEN MEILLEURE À BERNE QU'À LAUSANNE.
source : LaSUR

Ces cartes isochrones permettent d'illustrer la question des potentiels d'accueil des modes de vie. Ils matérialisent des temps de parcours en transport collectif et à pied, respectivement en 25 ou 30 minutes à partir des communes périurbaines de Vufflens-la-Ville pour Lausanne et Moosseedorf pour Berne.

Seul un petit point du centre de Lausanne est accessible en 30 minutes, contre presque tout le centre-ville à Berne. C'est une dimension essentielle de la différence de potentiel d'accueil des modes de vie. Il est possible d'habiter Moosseedorf sans être motorisé, et beaucoup le font. C'est évidemment beaucoup plus compliqué à Vufflens-la-Ville.

Une politique d'urbanisme des modes de vie a pour but d'avoir des potentiels d'accueil qui permettent d'accueillir, sur un même territoire, des gens qui ont des pratiques et des attitudes assez différenciées. Cette question se pose aussi par rapport à l'accès en voiture au centre ville. En prenant ces questions-là à la lumière de la motilité et des modes de vie, il n'est probablement pas pertinent de chasser complètement l'automobile d'un centre-ville. Si on veut avoir une cohésion territoriale sur une région urbaine, de la même manière qu'il est important d'amener dans le périurbain d'autres solutions que la voiture, il est aussi important de ne pas laisser la ville centre se défaire complètement de son trafic automobile, avec toutes les conséquences que cela a sur la montée des prix du foncier et toute une série de phénomènes de ce genre qui renforcent encore les tendances préexistantes en matière de ségrégation liée à la mobilité.



La gouvernance est d'abord une aptitude à coopérer

En Suisse, il n'y a pas de niveau institutionnel intermédiaire entre les communes et les cantons, mais cette absence n'a pas empêché des politiques très cohérentes à l'échelle de l'agglomération dans certaines régions urbaines.

Les questions de gouvernance apparaissent ainsi autant comme une question de culture politique et d'aptitude à coopérer qu'une question d'institution. Coopérer suppose d'avoir un référentiel commun parce que, dans une région urbaine comme celle de Berne, les enjeux sont un peu similaires pour toutes les communes. Bien sûr, il y a aussi des questions de redistribution des richesses, mais ils sont arrivés à des accords assez originaux en partant de ces communautés tarifaires, parce qu'ils avaient cette vision commune et c'est politiquement intéressant.



L'UTILISATION DES TRANSPORTS PUBLICS EN SUISSE

“Méfie toi de tes désirs, tu pourrais être exaucé”

Le taux d'utilisation du ferroviaire doit être en Suisse le plus élevé au monde après le Japon. Nous pouvons donc nous auto-congratuler en disant que la promotion des transports publics semble porter ses fruits. Le problème, c'est que nous avons imaginé un simple report modal. Or si l'on prolonge les tendances actuelles, nous aurons bientôt plus d'un million de pendulaires supplémentaires dans les transports publics et le système arrive bientôt à saturation.

“L'enfer est pavé de bonnes intentions”

Pour répondre à la demande, il faudrait doubler les services, passer d'un cadencement à la demi-heure au quart d'heure.

Il faudrait à peu près 4,2 milliards d'euros, sinon nous n'arriverons plus à absorber la demande et ce sera l'infarctus. Il est urgent de penser les choses autrement et de sortir de cette fuite en avant qui coûte extrêmement cher, pour finalement pas grand-chose. Il existe des outils de régulation que nous avons peut être négligés. Evidemment, il y a la question de l'argent, mais c'est dangereux car cela peut renforcer des effets préexistants. La question du temps est absolument centrale. L'enjeu n'est peut-être pas d'augmenter les vitesses du réseau de transport public, mais de réguler les flux autrement, en utilisant les temps de déplacements. Il serait dommage de répéter avec les transports publics ce qui a été fait pendant cinquante ans avec la voiture.





Robert HERRMANN
Président de l'ADEUS

TABLE RONDE

Saisir la complexité des enjeux

Trois visions du transit

Un débat très intéressant a cours autour du Grand contournement ouest de Strasbourg. L'Etat observe les choses à l'échelle du grand transit, de Hambourg à Barcelone, la Région veut résoudre des questions liées à sa métropole et en même temps fluidifier le trafic dans sa proximité, tandis que ceux qui fréquentent le plus l'autoroute actuelle l'utilisent comme une voie de liaison interquartiers. Ces différentes visions du transit montrent que des problèmes de mobilité doivent être appréciés au regard de territoires bien identifiés. Et si la cohérence que peut trouver l'Etat peut être raccrochée à celles de l'agglomération, de la région et du département, c'est mieux.

Une nouvelle approche des aéroports

Avec sept plateformes aéroportuaires dans le bassin du Rhin supérieur, peut-on rationaliser les réflexions sous l'angle de la ville post-carbone ? Il faut regarder aussi la réalité économique d'un aéroport avec un million de passagers. Un accord avec la CCI pour réfléchir en partant des conséquences s'il n'y avait plus d'aéroport à Strasbourg nous a permis d'entrer dans un débat intéressant et peut-être fécond. Si le réseau ferré nous menait plus rapidement à Bâle, Baden-Baden et Francfort, l'interrogation sur les plateformes aéroportuaires se poserait d'une manière complètement différente en termes d'économie, de temps et de rationalité.

Quelles synergies pour transporter les pendulaires ?

Nous devons aussi trouver une cohérence entre les schémas régionaux de transports, notamment avec le Département, qui doit assurer l'entretien des routes et aussi résoudre une question essentielle : comment transporter tous les jours des élèves et des salariés qui viennent massivement à Strasbourg, à partir de la diversité d'un territoire extrêmement urbain qui est celui du Bas-Rhin, où un réseau de tramway est inenvisageable ?





« En fermant complètement la ville à la voiture, on chasse les familles du centre-ville ».

Un équilibre sociologique fragile

Je suis inquiet sur un point que montre l'enquête sur les pratiques des Bas-rhinois réalisée avec l'EPFL : en fermant complètement la ville à la voiture, on chasse les familles du centre-ville. Selon toutes les enquêtes de transports, ce sont les femmes qui utilisent le plus la voiture, parce que ce sont encore majoritairement elles qui emmènent les enfants à la crèche, font les courses du ménage, etc. Pour aller du domicile à la crèche, puis au travail, il n'est pas évident de trouver des réponses dans les transports publics. Il y a là un équilibre extrêmement fragile à trouver entre des aspirations théoriques et une réalité qui s'impose, et qui évolue avec le temps.

Le retour de la voiture en ville ?

Les travaux engagés par l'ADEUS, l'EPFL et l'UDS nous permettront de dessiner l'avenir d'une manière un peu plus claire. Si nous nous trompons aujourd'hui dans les investissements publics, le coût sera dramatique, et incompatible avec les capacités financières des collectivités. Et si une erreur de trajectoire politique mène les personnes à quitter le centre d'une ville pour aller au-delà, où il n'y a plus de transports en commun, ce sera le retour en force de la voiture sur la base d'une idée de départ qui était de la chasser. Je crois que jamais nous n'avons eu autant besoin des chercheurs pour nous éclairer sur ces marges de plus en plus sensibles, dans des territoires de plus en plus complexes et de plus en plus urbains tels que le Bas-Rhin.

Des choix qui engagent l'avenir durablement

Nous sommes à la croisée des chemins. Il faut faire des choix qui engageront très fortement la manière dont le territoire se développera - ou se dépeuplera au profit d'autres territoires. J'ai été très marqué en accueillant à une Rencontre de l'ADEUS le lobbyiste bâlois Christoph Koellreuter en 2010. Il nous expliquait que Bâle allait investir dix milliards de francs suisses en dix ans, pour devenir l'un des plus grands showrooms architecturaux et urbanistiques au monde - ce qui est en train d'arriver. Concernant le territoire trinational, il a eu cette remarque assez extraordinaire: « *Nous n'avancions pas au même rythme dans nos manières de voir le territoire et la manière de se déplacer dans les villes, mais il existe des cohérences possibles dans nos schémas respectifs qui pourraient nous amener à nous développer ensemble. Mais les Français n'ont pas beaucoup l'esprit de projet que nous avons en Suisse. Une conséquence directe est l'installation de logements dans le bassin des trois frontières parce que nous aurons besoin d'ouvriers.* » De fait, le côté français accueille ce qui coûte, et ce qui rapporte est en Suisse : nous n'avons pas réussi à trouver cette cohérence dans le développement du territoire. Cet exemple illustre la nécessité absolue d'avoir des visions de développement et des ambitions partagées sur le devenir de notre territoire.



Jean-Philippe LALLY
Directeur général de la Compagnie
des transports strasbourgeois

La CTS était l'exploitant urbain et interurbain jusqu'à la création, en 2008, de la Compagnie des transports du Bas-Rhin, dont elle reste l'actionnaire majoritaire. Nous avons donc une bonne vision globale.

La fréquentation explose sur les réseaux urbain et départemental

Depuis deux ans, le trafic de la CTS croît de 5 % par an et celui du réseau 67 a augmenté de 15 %. Une simulation du trafic du réseau urbain en 2025 conclut à un doublement de la clientèle ! Pour ceux qui utilisent les lignes A, D et C aux heures de pointe, je vous laisse imaginer. Et sur le réseau 67, l'explosion risque d'être la même dans cinq ans, en incluant les effets du projet de TSPO¹.

Partir des objectifs pour trouver de réelles solutions

Comme les collectivités ne pourront doubler leurs capacités de financement, nous devons trouver des solutions originales. Le plus grand risque serait de partir des moyens, en disant : il faut doubler les lignes A, D et C, mais nous n'en avons ni les moyens financiers ni les solutions techniques.

¹. TSPO ou transport en site propre ouest : un bus express entre Wasselonne et Strasbourg.

Il faut partir des objectifs

Il faut partir des objectifs : que voulons-nous comme ville ? A quel type de besoins voulons-nous apporter des réponses ? Nous trouverons ainsi celles qui iront dans le sens d'un développement soutenable, c'est-à-dire qu'à la fois, nous pourrons les payer et elles auront l'efficacité attendue.

Réduire les inégalités : un enjeu crucial

Avec la tarification solidaire, la CUS a adapté le prix de l'abonnement à la capacité contributive de chaque usager. En un an, nous avons 10 000 abonnés supplémentaires ! De même, avec le tarif unique à 2 €, le Conseil général a fait baisser massivement le prix des trajets les plus longs. En un an et demi, le réseau départemental a accueilli 15 % de clients en plus, en particulier ceux qui sont partis habiter loin pour un foncier et une fiscalité moindres. Enfin, lorsque le prix des carburants a augmenté, le rythme d'augmentation de fréquentation du réseau CTS est passé de 1,5 à 2 % par an à plus de 5 %. Ce sont des changements très importants sur des durées courtes. Sur des durées beaucoup plus longues, cela créerait des séismes en matière d'enjeux de mobilité.

Si demain je ne peux plus utiliser ma voiture, qu'est-ce que je fais ? Je ne me déplace plus ? J'essaye de vendre mon logement pour en racheter un autre plus près du centre-ville ? Cela créerait des effets d'offre et de demande sauvages, avec des prix qui plongent en périphérie et des prix qui montent en première couronne...

Prendre le temps des bonnes décisions

Il a fallu des centaines d'années pour construire l'organisation de la ville et du territoire. Tout s'est accéléré, et le risque est de partir sur un postulat utopique et de prendre de mauvaises décisions. Beaucoup disent : il y a des voies ferrées, utilisons-les ! Pourquoi pas, mais elles ne répondent pas toujours tout à fait aux besoins de déplacements, ne passent pas forcément toujours là où il y a des emplois et des habitations... Il faut se garder d'aller trop vite vers les moyens que l'on croit facilement mobilisables et prendre le temps de bien poser les objectifs, parce que c'est de là qu'il faut partir si on veut réussir.



L'offre de mobilité est d'abord un choix politique

Je ne connais pas suffisamment le contexte strasbourgeois pour pouvoir en parler. Mais quel serait le sens, en tant que pouvoir public, d'offrir des potentiels de vitesse à tout va ? Si c'est pour que des habitants qui peuvent faire des activités proches, les fassent plus loin, le gain n'est pas du tout évident. La question est politique : Quelle région urbaine voulez vous à l'avenir ? Est ce que le but est d'avoir une grande région urbaine interconnectée, où les actifs font 50 ou 100 km pour travailler et reviennent chez eux le soir ? Cela impliquerait de mobiliser beaucoup d'argent public pour développer le réseau qui va avec cette vision du territoire.

Un vrai potentiel pour les déplacements domicile-travail

Depuis une dizaine d'année, nous avons en Suisse un grand problème au niveau de la création d'emplois, car trois régions urbaines concentrent toute la croissance du pays : Zurich, Bâle et Genève. Derrière les phénomènes de métropolisation se posent des questions de développement territorial national. Quels sont les leviers dont on dispose pour que l'emploi soit mieux réparti ?

Il y a vingt ans, on ne jurait que par le télétravail, mais il est resté très marginal, au sens d'aller dans un centre pour télétravailleurs. Par contre, le travail à domicile se développe, surtout dans le nord de l'Europe. Les enquêtes sur les pendulaires de longue distance montrent que, même employés à plein temps, ils ne vont que trois jours par semaine au bureau. Ils ont négocié de pouvoir travailler pendant une partie du trajet et chez eux, en étant connectés. A l'EPFL, depuis trois ans, les experts étrangers participent aux soutenances e thèses via un écran. A la clé, des milliers de francs économisés en billets d'avion et chambres d'hôtel, et beaucoup de temps pour les intéressés. Sans parler de l'intérêt pour l'empreinte écologique. Il y a là un vrai potentiel.

Les effets collatéraux de la multilocalité résidentielle

Les pendulaires de longue distance incluent aussi ceux qui ont un pied à terre. Lorsque celui-ci est proche du lieu de travail, les résidents encombrant moins souvent les réseaux aux heures de pointe. Par contre, nous avons constaté à Paris et à Bruxelles un assèchement du marché des petits logements bon marché en centre-ville, car ces bi-résidents se mettent à louer le petit appartement



Vincent KAUFMANN

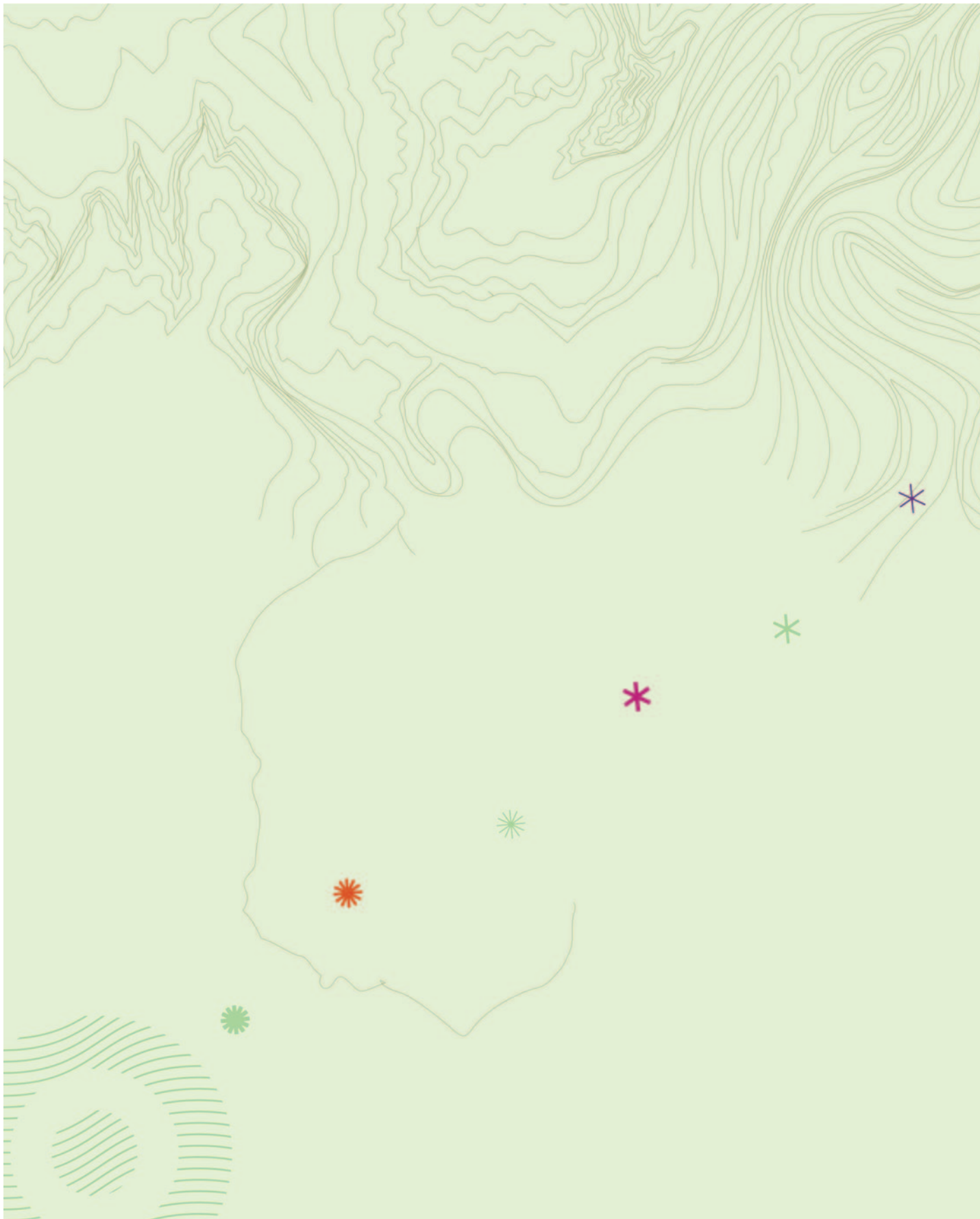
Directeur du Laboratoire de sociologie urbaine, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne

de 20 m² qui était avant sur le marché du logement étudiant ou de l'employé peu fortuné qui veut rester en ville-centre. A quoi se rajoutent ceux dont la résidence secondaire devient progressivement la résidence principale, et qui reviennent en ville pour travailler. Ce phénomène est loin d'être marginal, il représente 5 ou 6 % des ménages en Suisse.

Faire confiance à la créativité des acteurs individuels

Celui qui s'est laissé prendre dans un tram bondé va trouver une autre solution. Les gens sont créatifs avec l'offre, les enquêtes le montrent. Ainsi, partir tôt pour éviter les embarras de circulation et prendre son petit déjeuner à proximité du travail avec des collègues, c'est fréquent. Il ne faut pas sous-estimer la capacité des acteurs individuels à jouer avec les contraintes du système pour les résoudre partiellement. Cela a ses limites, mais c'est un élément à prendre en considération.





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

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale**
Rédaction : **Cathie Allmendinger**
Équipe projet : **Cathie Allmendinger** (Chef de projet),
Nicole Crucy, Jean Isenmann, Youssef Katiri,
Sophie Monnin, Virginie Muzart, Pierre Reibel
Photos intervenants : **Jean Isenmann**
Mise en page : **Chloé Michaut**
© ADEUS - Novembre 2013 - N° Issn : 2112-4167
Les publications et les actualités de l'urbanisme sont
consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org