

Demain ...

**Quelle(s) mobilité(s)
Quelles perspectives d'action
dans nos villes?**

*Synthèse
des débats du colloque au Sénat*

Janvier 2003

Certu

centre d'Études sur les réseaux,
les transports, l'urbanisme
et les constructions publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone: 04 72 74 58 00
télécopie: 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Avis aux lecteurs

La collection Rapports d'étude du Certu se compose de publications proposant des informations inédites, analysant et explorant de nouveaux champs d'investigation. Cependant l'évolution des idées est susceptible de remettre en cause le contenu de ces rapports.

Le Certu publie aussi les collections :

Dossiers : Ouvrages faisant le point sur un sujet précis assez limité, correspondant soit à une technique nouvelle, soit à un problème nouveau non traité dans la littérature courante. Le sujet de l'ouvrage s'adresse plutôt aux professionnels confirmés. Le Certu s'engage sur le contenu mais la nouveauté ou la difficulté des sujets concernés implique un certain droit à l'erreur.

Références : Cette collection comporte les guides techniques, les ouvrages méthodologiques et les autres ouvrages qui, sur un champ donné assez vaste, présentent de manière pédagogique ce que le professionnel courant doit savoir. Le Certu s'engage sur le contenu.

Débats : Publications recueillant des contributions d'experts d'origines diverses, autour d'un thème spécifique. Les contributions présentées n'engagent que leurs auteurs.

Catalogue des publications disponible sur : <http://www.certu.fr>

NOTICE ANALYTIQUE

Organismes commanditaires :

Ce rapport est le fruit d'un partenariat
AMF – AMVBF – GART – Certu – Drast.

Titre :

« Demain quelle(s) mobilité(s), quelles perspectives d'action dans nos villes ? »
Synthèse des débats du séminaire au Sénat – Janvier 2003.

Sous-titre :	Date d'achèvement : <i>Novembre 2005</i>	Langue : Français
Organisme auteur : Les partenaires	Rédacteurs ou coordonnateurs : Bernard Bensousan (AMVBF)	Relecteur assurance qualité : Jean-Claude Galléty (Certu) Serge Wachter (Drast)

Résumé :

Les politiques de mobilité urbaine interpellent aujourd'hui les collectivités publiques. Mais agir sur la mobilité est un exercice complexe car celle-ci s'inscrit dans un contexte social et économique aux multiples facettes.

En s'appuyant sur une prospective de la mobilité, ce séminaire, organisé au Sénat par les cinq partenaires, avait pour but d'engager un dialogue entre élus et chercheurs pour explorer des pistes d'action pour les collectivités locales.

Cette synthèse, établie par un regard extérieur, s'efforce de transcrire les points saillants des débats.

Remarques complémentaires éventuelles (rubrique facultative) :

Les cinq scénarios de mobilité urbaine, élaborés par Yves Crozet (Laboratoire d'Économie des Transports) et discutés au cours de ce séminaire, ne figurent pas dans cette synthèse. En effet, ils ont ensuite été retravaillés et complétés par un groupe de travail *ad hoc*. Ils font l'objet d'une publication séparée au Certu.

Mots clés : prospective urbaine – mobilité urbaine – politiques locales de mobilité.		Diffusion : Participants au colloque + 3 associations d'élus	
Nombre de pages : 50 pages		Confidentialité :	Bibliographie : Non.

Avant-Propos

Avec la croissance urbaine et l'étalement des villes, la question de la mobilité est devenue centrale dans les questionnements sur les politiques urbaines. La Drast et le Certu développent des analyses prospectives sur les interrelations entre urbanisme et transport. En partenariat avec l'Association des Maires de France, l'Association des Maires « Ville et Banlieue » de France et le Groupement des Autorités Responsables de Transport, un séminaire de prospective a été organisé au Sénat en janvier 2003 sur ce sujet.

Ce rapport d'étude est la synthèse de ce séminaire. Il prend appui sur des travaux menés par le Laboratoire d'Économie des Transports et commandités par la Drast. Ces travaux explorent des scénarios concernant les politiques publiques de mobilité dans le futur. Le séminaire a permis de confronter ces réflexions à l'action quotidienne dans les collectivités locales.

À l'origine, il était prévu de condenser dans un seul ouvrage l'ensemble des éléments, comportant les travaux de recherche sur les scénarios, les contributions des chercheurs préparatoires au séminaire, la synthèse des débats...

Cependant, les scénarios n'étaient encore qu'à un stade préliminaire au moment du colloque. Les travaux des prospectivistes se sont ensuite poursuivis pour parachever les scénarios et préciser leurs attendus. Les deux démarches étaient donc de nature de plus en plus différente, et il devenait délicat de mêler dans une seule publication des travaux de recherche approfondis et les faits saillants d'un débat, plus circonstanciel.

Nous avons ainsi choisi de publier séparément, mais en concomitance, les deux productions. Ainsi, le présent ouvrage expose la synthèse des débats qui se sont déroulés entre élus et chercheurs au Sénat.

Une autre publication du Certu, *La mobilité urbaine en débat. Cinq scénarios pour le futur ?* présente les travaux sur les scénarios.

Ces divers motifs expliquent le retard apporté à cette publication.

Précisons, enfin, que cette synthèse est redevable à Bernard Bensoussan, Chargé de mission à l'Association des Maires « Ville et Banlieue » de France, sous la direction de Jean-Claude Galléty, Délégué aux collectivités locales du Certu.

Séminaire de prospective urbaine

AMF-AMVBF-GART-Drast-Certu

Demain, quelle(s) mobilité(s), quelles perspectives d'action dans nos villes ?

Jeudi 30 janvier 2003 au Sénat

Matinée : Demain, quelle(s) mobilité(s) ?

- Etienne CHAUFFOUR *Maire de Juvisy-sur-Orge, Vice Président du Conseil Général de l'Essonne*
- Michel DESTOT *Député, Maire de Grenoble, Président du GART*
- Jacques GODFRAIN *Député, Maire de Millau*
- Jean-Marie GUIDEZ *Certu*
- Vincent KAUFFMANN *Latts*
- François BELLANGER *Transit-Consulting*
- Marie-Hélène MASSOT *Inrets*
- Jacques SAINT-MARC *Gimve*

Après-midi : Quelles perspectives d'action ?

- Paul ASTIER *Maire de Bondues, Vice-Président de Lille-Métropole*
- Denis BAUPIN, *Adjoint au Maire de Paris*
- Daniel DELAVEAU *Maire de St Jacques de la Lande, Vice-Président de Rennes-Métropole*
- Christian PARRA *Vice-Président du Grand Nancy, Adjoint au Maire de Nancy*
- Jean-Louis SCHNEITER *Maire et Président de la Communauté de communes de Reims*
- Yves CROZET *Let*

Sommaire

1.	Contributions à un état des lieux	9
1.1	La mobilité est liée aux mutations globales des modes de vie	9
1.2	La mobilité dépend aussi de l'évolution du commerce et des loisirs	11
1.3	La mobilité est fonction de la croissance et des évolutions urbaines	14
1.4	L'automobile : présent et avenir de la mobilité ?	16
1.5	Une opinion publique paradoxale	20
2.	Des politiques publiques à l'épreuve de la complexité	25
2.1	L'imbrication des paramètres à l'origine de cette complexité	25
2.2	Du côté des élus : des actions et des projets pour gérer la mobilité	30
2.3	Du côté des élus : des mesures controversées, des questions sans réponse	35
3.	Eléments de prospective	39
3.1	La mobilité est un fait social, dans toute la complexité du terme, sur lequel nous ne disposons pas, loin s'en faut, de levier unique et décisif	39
3.2	Les marges de manœuvre viendront de l'imagination, de l'innovation technique et sociale : passons des moyens de transport aux services de mobilité !	43
3.3	Vers une réduction drastique de l'automobile en centre ville ?	44
3.4	Vers une régulation financière de la mobilité ?	45
3.5	Vers un nouveau modèle urbain ?	46
3.6	Une pédagogie du changement social ?	47
3.7	Inégalités sociales et déplacements : une question sans intérêt ?	48

1. Contributions à un état des lieux

1.1 La mobilité est liée aux mutations globales des modes de vie

Répondant au vœu inaugural du Président de l'AMF, exprimant le souhait de voir « dépasser un langage de spécialiste » pour aborder « la question de la vie quotidienne et sa qualité », les participants au colloque se sont effectivement attachés à « décrire concrètement les pratiques et les usages de nos concitoyens » afin d'en saisir et d'en mesurer « les changements permanents ». In fine, il résulte de leurs contributions un état des lieux à plusieurs voix, multifforme, et saisissant la mobilité à travers le prisme d'approches et de questions différentes, mais éclairant d'un jour nouveau ce fait majeur de nos sociétés.

Que peut-on globalement en retenir ? Que la mobilité et le besoin ou le désir de se déplacer n'ont rien d'invariant, et qu'ils dépendent au contraire de multiples facteurs : des évolutions contrastées et parfois contradictoires des modes de vie ; du commerce et de la consommation ; de la croissance urbaine et ses nouvelles morphologies ; de la place prise par l'automobile dans la ville au cours de ces cinquante dernières années... Il faut aussi faire intervenir le nouvel imaginaire urbain et la façon dont nous appréhendons collectivement le temps et l'espace de notre vie quotidienne.

Les déplacements ne sont pas un accessoire mais une dimension structurante de la vie quotidienne

Il faut tout d'abord reconnaître, souligne Vincent Kaufmann, de l'École nationale des Ponts et Chaussées – LATTS, que les pratiques modales et l'utilisation des différents moyens de transport dans la vie quotidienne s'ancrent en habitudes. Nous constatons ainsi, à travers toutes les enquêtes, que ces habitudes sont fortement enracinées et que les pratiques des individus sont très souvent mono-modales : la combinaison de plusieurs moyens de transport reste tout à fait marginale.

Nous nous apercevons également que ces habitudes de transport ne sont pas interchangeables : quand l'individu organise un programme d'activités autour de l'usage de la voiture, autour de l'usage des transports collectifs ou de la marche, il ne fréquente pas les mêmes territoires. Et il n'organise pas son temps de la même manière.

Le passage de l'automobile à un autre mode de transport – comme les transports collectifs – impliquerait le plus souvent une révision complète de l'agencement spatial et temporel des activités individuelles ou familiales : des tâches, de leur répartition au sein de la famille, et parfois des activités elles-mêmes en fonction de leur localisation, avec des surcoûts parfois importants. D'où il ressort que les pratiques de transport sont si étroitement liées aux modes de vie qu'il serait presque illusoire de vouloir changer les premières sans toucher aux secondes.

De plus, cet ancrage des pratiques de transport dans les modes de vie est probablement de plus en plus profond, et ce pour deux raisons essentielles :

- En premier lieu, le développement du travail féminin et la généralisation de la bi-activité dans le couple, qui nécessitent une articulation beaucoup plus complexe des activités au quotidien, avec notamment la « double journée » domestique et familiale d'une part, professionnelle et sociale d'autre part.
- En second lieu, l'éclatement spatial des espaces de la vie quotidienne induit un ancrage de plus en plus affirmé dans les modes de vie, dans la mesure où les modes de transport offrent de moins en moins les mêmes accessibilités. Par exemple, les zones d'activité d'entrée de ville, les grandes zones commerciales ont une accessibilité essentiellement tournée vers l'automobile. De sorte qu'un détour au cours de la journée par l'une de ces zones implique de façon presque obligatoire l'usage de la voiture individuelle.

Enfin, nous assistons à l'apparition de nouvelles formes de mobilité, conséquence de la bi-résidentialité, qui se développe bien plus que les statistiques ne le laissent entendre. Cela concerne notamment la bi-résidentialité liée au travail, c'est-à-dire la pendularité de très longue distance associée au travail loin du domicile. Mais cela concerne aussi d'autres formes de bi-résidentialité, comme celle relative aux loisirs – déplacement vers la résidence secondaire le week-end – ou encore la bi-résidentialité d'enfants de couples divorcés, en garde partagée. Ces phénomènes sont émergents et tendent, là aussi, à ancrer davantage la mobilité dans les modes de vie puisque la bi-résidentialité suppose une mobilité continue et importante, consubstantielle aux choix résidentiels.

La mobilité est l'indice d'une certaine qualité de vie

La diversification des mobilités individuelles,; la rapidité, la fluidité, le confort des moyens de transport, la liberté dont nous jouissons pour organiser nos déplacements, tout cela est synonyme d'une certaine qualité de vie. Ce qui suppose d'avoir soi-même accès à un certain nombre de compétences et de ressources matérielles telles que l'accès à l'automobile, à des moyens de transport rapides, la connaissance des réseaux et des compétences d'organisation...

Or, ce dernier aspect met en lumière un système d'inégalités sociales rarement évoqué, car ces ressources ne sont évidemment pas distribuées de manière équitable entre les catégories sociales ni entre les individus. De sorte que certains se déplacent facilement et librement tandis que d'autres restent soumis aux contraintes horaires des transports publics, aux impératifs des ruptures de charges, de la marche à pied ou de la contrainte du « bagage à main » encombrant à véhiculer avec soi.

...plus encore, elle fait partie de cette qualité de vie

Paris a perdu 200 000 habitants en dix ans, Paris se vide de ses emplois et de ses habitants. « C'est pour nous, [les élus de la capitale], le signe inquiétant d'une dégradation globale de la qualité de vie dans la capitale dans laquelle la congestion urbaine et la pollution dues aux transports entrent pour une large part. Notre objectif consiste donc à redonner de la qualité de vie à la ville – par exemple à travers des opérations comme Paris-Plage – pour inciter les habitants à demeurer dans Paris. Mais nous voulons aussi nous attaquer plus frontalement aux causes qui les font quitter la

ville, notamment en réformant en profondeur les modes de déplacement et de transport », dira l'adjoint chargé des transports de la capitale.

La mobilité évolue avec les modes de vie urbains

Que constate-t-on quand on s'intéresse aux mutations de la mobilité urbaine, notamment en région parisienne ? Nous observons d'abord que les raisons de se déplacer se sont diversifiées : ainsi, les motifs de déplacement ne se limitent plus aux relations domicile-travail. Nous voyons que les plages de déplacement se sont beaucoup élargies dans la journée. Ainsi, la RATP a effectué des études quantitatives sur dix ans, qui font apparaître une augmentation de 60 % en dix ans des déplacements en métro après 20 heures, mais également un étalement remarquable des heures de pointe ; cet étalement entraînant d'ailleurs une réorganisation des transports collectifs.

« Nous devons donc intégrer à nos réflexions les modifications de nos habitudes de vie, lesquelles vont nécessairement entraîner des comportements différents, par exemple en matière de déplacement et de vitesse. »

« Ainsi, nous réfléchissons à la mise en place d'un bateau-bus sur la Seine. Notre idée est qu'il existe sans doute un public pour ce type de transport, qui circulera nécessairement moins vite que le RER, mais qui disposera d'autres atouts. »

1.2 La mobilité dépend aussi de l'évolution du commerce et des loisirs

Hypermarchés, cinémas multiplexes : la fin d'un modèle dominant ?

Aujourd'hui, 93 % des Français fréquentent un hypermarché et 88 % d'entre eux utilisent leur voiture pour faire leurs courses, alors qu'ils n'étaient que 50 % il y a dix ans. Cependant, l'éternel débat entre la périphérie et le centre-ville, entre le grand commerce et le petit commerce est peut-être en voie d'être totalement bouleversé. « Il semble en effet que nous soyons en train de vivre un changement de paradigme dans les rapports entre la mobilité et le commerce », soutient François Bellanger de Transit Consulting.

Depuis vingt ans, l'idée du commerce est associée à celle des prix ; en effet le prix a fait le succès de la grande distribution périphérique. Aujourd'hui, ces systèmes ont atteint un seuil de développement et s'avèrent en voie de saturation. Ainsi, les moyennes surfaces de proximité se développent et les multiplexes de cinémas – envisagés comme une menace par certains – cèdent du terrain : les promoteurs de cinéma travaillent aujourd'hui sur des « miniplexes » de centre-ville, s'étant aperçu que les multiplexes ne constituaient pas nécessairement la meilleure solution, d'un point de vue économique.

Un nouveau paradigme, de nouveaux critères d'arbitrage : le gain de temps

Aujourd'hui, l'analyse des motivations de fréquentation des magasins par les Français fait apparaître que le facteur « prix » est de moins en moins discriminant entre les marques. Le critère d'arbitrage qui tend à devenir décisif est le facteur « temps », lui-même lié à la vitesse de la mobilité. Un Français sur deux considère que les courses alimentaires sont une corvée, un Français sur trois considère que les courses non alimentaires sont une corvée, et 66 % des Français rêvent de passer moins de temps à faire leurs courses. Nous nous trouvons donc dans une situation paradoxale car l'INSEE affirme que les Français n'ont jamais eu autant de temps libre, mais les Français estiment pour leur part qu'ils n'ont jamais autant manqué de temps.

Comme le temps de travail, le transport et le sommeil sont des temps contraints, des arbitrages se font sur le temps « libre ». Les Français se rendent moins souvent dans un hypermarché et ils y passent moins de temps – 50 minutes aujourd'hui contre 90 minutes il y a vingt ans – ce qui ne les empêche pas de consommer plus. De fait, le taux de croissance du commerce de centre-ville est le plus élevé de tous : + 4,5 % contre + 1,3 % pour les hypermarchés. Aujourd'hui, nous vivons une révolution silencieuse de la distribution, qui s'organise autour de la gestion du temps et de la gestion de la mobilité. C'est au point que la grande distribution se demande comment elle peut continuer à attirer les clients dans ses magasins.

De nouvelles stratégies commerciales répondent à ces attentes

Pour faire gagner du temps aux clients, trois voies ont été explorées par la grande distribution :

- ***Le développement des magasins de proximité.*** Ce développement s'effectue de façon paradoxale car ce sont les grands distributeurs comme Carrefour et Casino qui parient sur ce créneau. De fait, les différentiels de prix des magasins de proximité ont faibli par rapport à l'hypermarché situé en périphérie. Le petit commerce est donc en train de réapparaître dans les centres villes sous de nouveaux codes, avec de nouveaux horaires et de nouveaux services.
- ***La transformation des lieux de passage en lieux de commerce.*** Étienne Chaufour, maire de Juvisy, explique que la gare de sa commune voit transiter 53 000 voyageurs quotidiens : or il faut y ajouter les 7 000 personnes qui se rendent à la gare mais ne prennent pas le train. Le commerce est de plus en plus régi par des règles de flux : à la gare du Nord, 400 000 personnes transitent quotidiennement, contre 8 000 personnes pour un hypermarché. Les lieux de transit et les nœuds de croisement ont donc tendance à devenir des lieux commerciaux. La problématique des distributeurs ne vise plus à faire venir les clients dans leurs enseignes mais à s'inscrire dans les trajets de leur mobilité quotidienne.

Dans le même ordre d'idée, Carrefour a acquis dix-sept stations d'autoroute lors de la fusion entre Total et Elf. Aujourd'hui, Carrefour vend ses produits au même prix dans ces stations et découvre qu'un certain nombre de « bobos » de grandes villes ne font plus leurs courses dans les hypermarchés mais effectuent leurs courses en rentrant de week-end, sur une aire d'autoroute.

- **Les achats par Internet.** Internet constitue également un canal permettant de gagner du temps. Si le succès tarde encore à venir, les derniers chiffres montrent que les achats par Internet disposent d'un véritable potentiel de développement. Ignorer ce phénomène reviendrait à reproduire le schéma des élus qui n'avaient pas envisagé le développement de la grande distribution dans les années soixante.

Dans la course au gain de temps, commerces et transports sont contraints d'évoluer

Comme nous l'avons expliqué plus haut, l'hypermarché, qui était l'alpha et l'oméga de la distribution française depuis quarante ans est en train d'évoluer : Casino lance le concept d'hypermarché de proximité.

Par ailleurs, une mutation se fait jour, qui conduit à transformer peu à peu les espaces commerciaux en espaces de vie : le *fun shopping*. À Tours, un magasin s'est ouvert en avril 2002, dans le dessein de s'adapter à la temporalité et la mobilité des consommatrices. Ce magasin dispose d'une taille réduite et offre deux entrées : une entrée pour les achats rapides et une entrée pour les achats traditionnels. Les distributeurs sont sensibles aux discours des consommateurs, qui s'expriment de la manière suivante : « Je ne veux pas perdre mon temps : je veux me débarrasser de la corvée des courses le plus rapidement possible, de manière à dégager du temps libre pour les activités qui me plaisent ». Ainsi, s'élaborent des concepts innovants de magasins en centre-ville.

« Fun shopping » en périphérie ?

Parallèlement, les centres commerciaux de périphérie sont en train de se demander comment il leur sera possible de redevenir un lieu de destination. Dès lors, ces derniers entament eux-mêmes une mutation pour se transformer en centres de loisirs. En effet, il y a vingt ans, la locomotive d'un centre commercial était la présence d'un hypermarché. Il y a dix ans, il s'agissait de la présence d'enseignes qui ne s'implantaient pas en centre-ville. Demain, la prime sera accordée aux loisirs, afin que les visiteurs ne se rendent pas uniquement dans les centres commerciaux pour leurs achats, mais également pour réaliser un certain nombre d'activités.

À titre d'illustration, Bouygues Immobilier vient de signer avec une ville d'Ile-de-France pour l'installation d'un centre commercial disposant d'une piste de ski. Ainsi, nous assistons à la transformation des centres commerciaux périphériques en lieux de loisirs. Ce phénomène affecte également peu à peu le centre-ville. Un exemple de cette modification est fourni par l'appel d'offres lancé pour le projet Lyon Confluence,

situé au cœur de la ville, où le centre commercial n'a pas été choisi sur un programme de commerces mais sur un programme de loisirs.

Des lieux de commerce qui redeviennent des lieux urbains.

Les élus aussi repensent les lieux de commerce, non plus simplement comme des machines à vendre, mais comme des lieux véritablement urbains. Aujourd'hui, tous les concours de centre-ville se gagnent sur des projets architecturaux.

Il ne faudrait pas oublier de souligner les efforts d'imagination et d'adaptation consentis par la grande distribution pour défendre ses intérêts en répondant aux nouvelles attentes des consommateurs, efforts certes bien compris dans la mesure où son objectif est de générer plus de flux financiers.

Face à cela, qu'ont fait les acteurs du transport en commun pour mieux tenir compte de la demande, et rendre leur offre plus « désirable » ? En matière de mobilité et de modes de vie, il devient nécessaire de rompre avec les schémas traditionnels et d'intégrer tous les facteurs que l'on vient d'évoquer pour revoir le concept et le format de l'offre.

Ce débat opposant la voiture aux transports collectifs nous renvoie à l'histoire de la salle de bain : l'on dit avec raison que la salle de bain individuelle a tué les bains publics. Or aujourd'hui, les bains publics et les saunas sont en train de connaître une seconde jeunesse. Cela signifie qu'il existe des codes, des imaginaires de consommation et de modes de vie qui ne sont peut-être pas suffisamment pris en compte, que la donne n'est jamais définitivement scellée. Cela sous-entend que les arbitrages de la population sont aussi fonction de la capacité des professionnels à anticiper, à décrypter et à satisfaire ses nouvelles aspirations.

1.3 La mobilité est fonction de la croissance et des évolutions urbaines

« Si depuis 30 ans la mobilité n'a cessé de s'accroître, les moyens n'ont pas suivi »

Pour Michel Destot, Député Maire de Grenoble, Président du Gart, nous devons faire face à une évolution sociétale majeure. Ainsi, les sociologues estiment qu'il y a trente ans, les Français se déplaçaient en moyenne de six kilomètres par jour ; aujourd'hui le chiffre est passé à trente kilomètres. Cela signifie donc que les déplacements ont été multipliés par cinq.

Or, nous ne pouvons douter que les efforts budgétaires se soient accrus dans la même proportion. De ce point de vue, il est nécessaire que nous fassions preuve d'une volonté politique beaucoup plus affirmée.

Attention !

Les solutions adaptées aux métropoles denses ne sont pas universelles

« Il serait utile d'introduire davantage les notions de formes urbaines ou d'espaces urbains, et celles que nous prenons pour références sont toujours celles de la ville dense », fait cependant observer un universitaire, Jacques Beauchard. En effet, et pour ne prendre qu'un seul exemple, la densité de l'agglomération grenobloise explique les initiatives qui y ont été prises. Cependant cette situation n'a rien à voir avec celle de la Vienne, qui se métropolise très lentement. « Il me paraît donc évident que toutes les études proposées ici sont relatives au modèle métropolitain dense, qui tend à devenir la référence dominante depuis 25 ans.

L'offre d'emplois des villes influe directement sur la mobilité urbaine

Il faut y ajouter un élément supplémentaire : aujourd'hui, les activités économiques sont le plus souvent éloignées des zones de résidence. Par ailleurs, il existe souvent une dichotomie entre l'offre d'activités et le profil de la main d'œuvre locale. Ainsi, en Essonne, la ville d'Evry concentre un grand nombre d'activités de très haut niveau technologique. Dans le même temps, cette ville propose une offre de logements typique d'une ville nouvelle, dont la qualité ne correspond pas du tout à celle des emplois proposés. Par exemple, les habitants d'Evry sont-ils souvent privés d'emplois ou bien contraints d'aller travailler très loin de chez eux ; à l'inverse, les personnes travaillant à Evry viennent des Yvelines, des Hauts-de-Seine ou de secteurs plus « nobles » de l'Essonne. Par conséquent, le désajustement de l'activité économique et de l'habitat nourrit sensiblement l'accroissement de la mobilité.

Examinons toutes les formes urbaines... et pas seulement le centre urbain dense

Un intervenant fait encore remarquer que les villes nouvelles, pour lesquelles un équilibre entre logements et emplois avait été prévu, rencontrent de grandes difficultés à maintenir cet équilibre. Pourtant, les villes nouvelles constituaient le prototype de la planification...

Par ailleurs, ainsi qu'il a été souligné plus haut, la problématique de la ville ne concerne pas uniquement les villes centres. Ne faut-il pas porter le débat sur les autres formes de villes comme la « ville diffuse » ? « Il convient, je crois, d'envisager toute la multiplicité des formes urbaines, alors que nous nous sommes peut-être trop focalisés sur le centre jusqu'à présent » souligne encore l'universitaire.

Le choix du périurbain est aussi, pour les ménages, une affaire de coût

Dernière série d'interrogations sur ce thème : l'on n'évoque pas assez les déterminants du choix des ménages. Le coût des déplacements et le coût de l'immobilier ne sont-ils pas des éléments qui jouent un rôle déterminant dans les choix effectués par un certain nombre d'habitants ? En effet, confrontés à des prix élevés – loyer ou accession – dans les cœurs de villes, ils se sont reportés vers d'autres localisations résidentielles. Ne faudrait-il pas plus insister sur cet élément pour mieux appréhender les perspectives de demain ?

1.4 L'automobile : présent et avenir de la mobilité ?

L'automobile présente des avantages objectifs sur les transports collectifs

Pour Vincent Kaufmann, Professeur à l'École nationale des Ponts et Chaussées, l'automobile s'impose au quotidien parce qu'elle dispose de trois avantages décisifs pour développer ses programmes d'activité dans une vie complexe, sur le plan spatial comme sur le plan temporel.

- ***L'efficacité***

Même dans une agglomération comme Berne, qui est souvent citée comme un modèle en matière de transports collectifs, les transports collectifs ne sont plus rapides que la voiture que dans 13 % des cas pour les déplacements domicile-travail. Ainsi, même là où les transports collectifs se sont fortement améliorés et sont réputés performants, il leur est très difficile de rivaliser avec l'automobile, en termes d'efficacité : c'est-à-dire de rapidité d'accès, puisque l'efficacité se mesure désormais en temps pour chacun d'entre nous.

- ***La flexibilité***

La voiture est toujours disponible, quel que soit le temps ou les circonstances. Lorsque le programme journalier d'activités est éclaté sur le plan spatial et implique d'articuler des sphères d'activité différentes, la flexibilité de l'automobile devient une ressource extrêmement importante, qui lui confère un avantage indiscutable sur les autres modes de transport.

- ***L'accessibilité***

De plus, l'automobile offre une accessibilité complète à l'ensemble des aménités urbaines, du centre-ville à la périphérie des agglomérations, pour des activités de plus en plus diversifiées et géographiquement dispersées.

Certaines infrastructures favorisent naturellement l'automobile

Les choix politiques s'avèrent déterminants : or, n'oublions pas que beaucoup d'investissements vont encore à la construction de giratoires, de rocade, de voies de contournement et de bretelles autoroutières. Et il ne faut pas seulement évoquer les choix des communes, mais aussi et surtout, ceux du Conseil général et de l'État, ainsi que des constructeurs de routes, qui sont fondamentaux sur ce point. Dans ces conditions, et si l'on continue d'investir à cette hauteur dans des infrastructures avantageant l'automobile, il ne faut guère s'étonner de sa prééminence dans les choix modaux des usagers.

Certains exemples démontrent comment l'automobile peut rapidement reprendre place en ville et quelles sont nos obligations en matière de travaux d'infrastructures. La ville de Toulon, qui concentre un million de déplacements quotidiens, a ouvert au mois de septembre 2002 un tunnel qui absorbe aujourd'hui 25 000 voitures. Or, en quatre mois, la part de l'automobile a augmenté de 25 % à l'entrée du tunnel car les gens ont immédiatement adapté leur mode de vie et de déplacement à cette nouvelle situation. Par exemple, ils ont décidé de rentrer déjeuner chez eux le midi, alors qu'ils avaient cessé de le faire depuis longtemps. « Nous avons donc dû récupérer une voie de circulation en ville pour la réaffecter aux autobus, aux vélos et aux piétons ; et mettre en place un nouveau plan de circulation. De ce fait, nous avons artificiellement créé des bouchons d'entrées de ville, ce qui nous permet aujourd'hui de contenir la circulation automobile à l'intérieur de la ville » dira un représentant de la mairie.

Cependant, cette brusque augmentation de 25 % montre à quel point l'automobile est capable de s'infiltrer dans tous les interstices urbains ; et avec quelle rapidité, quelle facilité, elle peut reconquérir l'espace de la ville...

L'automobile nous conduit à nous déplacer toujours plus, et toujours plus loin...

En 1975, 50 % des migrants qui entraient le matin dans l'agglomération lyonnaise se répartissaient sur cinq ou six communes du centre. En 1999, nous avons constaté une augmentation de la portée des déplacements et du nombre de communes concernées, note encore Yves Crozet du Laboratoire de l'Économie des Transports.

Ainsi en 1999, le nombre de migrants quotidiens qui changent de communes pour aller travailler représentent 7 927 000 personnes, soit une hausse de 12,7 % par rapport au recensement de 1990. Ces personnes parcourent en moyenne 13,7 kilomètres pour se rendre quotidiennement à leur travail, soit 8,1 % de plus que neuf ans auparavant.

Le même phénomène est observable dans les zones moins spécifiquement urbaines : en 1999, hors pôle urbain, 6 millions de personnes se déplacent pour se rendre à leur travail – soit 30 % de plus qu'en 1990 – parcourant désormais une distance de 17 kilomètres.

Il existe donc un gigantesque effet de structure : de plus en plus de personnes se déplacent et elles effectuent de plus en plus de kilomètres. L'explication de ce phénomène réside dans ce que les économistes appellent la « conjecture de Zahavi » C'est l'hypothèse selon laquelle les temps de déplacement des individus restent

constants dans les grandes agglomérations. Elle tend à démontrer que lorsqu'on améliore la performance des moyens de transport ou des réseaux routiers, ces individus en profitent pour s'établir plus loin et parcourent ainsi davantage de distance.

Or la généralisation de l'accès à l'automobile ayant permis d'augmenter la vitesse des déplacements, les distances s'en sont trouvées automatiquement augmentées. La croissance des revenus a joué dans le même sens : à dépense constante, et dans un temps limité qui a tendance à devenir la ressource la plus précieuse de chacun, les gens se déplacent donc plus et plus loin... parce qu'ils le font majoritairement en voiture.

Toutes les projections semblent confirmer l'hégémonie de l'automobile à long terme

Marie-Hélène Massot (Institut National de Recherche sur les Transports et la Sécurité – INRETS ne laisse sur ce point planer aucune incertitude. Pour les experts, l'on voit se dessiner deux grandes tendances à 15 ans. Tout d'abord, d'ici 2020, le trafic de la mobilité locale va augmenter de 40 à 50 % en termes de distance. Aujourd'hui, ce n'est plus tant le nombre de déplacements qui importe mais le nombre de kilomètres parcourus. Néanmoins, selon les experts, la mobilité s'accroîtra à un rythme deux fois plus lent que celui qui a prévalu ces dernières années.

Ensuite, la voiture devrait encore gagner des parts de marché, passant de 86 % actuellement à 90 % en 2020 à l'échelle globale. En revanche, les transports collectifs maintiendront leur part de marché dans les grandes métropoles. Les habitants des centres-villes stabiliseront leur mobilité en termes de distances parcourues, alors que ceux des grandes couronnes verront leur mobilité augmenter de 40 à 70 %.

Dans le détail, plusieurs déterminants entrent en jeu dans l'affirmation de ces tendances. Dans vingt ans, les pratiques de mobilité seront d'abord le reflet de notre société, laquelle aura achevé trois transitions majeures.

Tout d'abord, **la transition démographique**, car dans vingt ans, notre croissance démographique sera quasi nulle et la population vieillissante. Ensuite, **la transition urbaine**, car il est prévisible que la population urbaine aura, elle aussi, atteint un seuil-plafond par rapport au phénomène résidentiel à l'extérieur des villes. Enfin, **la transition automobile** puisque l'accès à la voiture se sera généralisé à toutes les générations d'hommes et de femmes : les retraités de demain auront tous obtenu leur permis de conduire. Les segments de population les moins motorisés auront donc rattrapé les segments de population les plus motorisés et les plus mobiles. La pression sur le besoin d'infrastructures et sur l'évolution de la mobilité pourra donc être revue à la baisse.

Néanmoins, un nombre réduit mais incompressible de personnes n'auront toujours pas accès à la voiture ; il sera donc nécessaire d'innover en matière de services.

Travail, loisirs... si les raisons de se déplacer demeurent stables, des incertitudes pèsent sur les modalités

Sous l'effet conjugué du chômage et de l'accroissement du nombre de retraités, la mobilité domicile-travail a globalement diminué ces dernières années. Et cela en dépit d'une augmentation incontestable de la « mobilité professionnelle », au sens social du terme. Pour les années qui viennent, si la croissance économique se poursuit, la pyramide des âges fera naturellement diminuer le taux de chômage.

D'autre part, les effets de la RTT sont derrière nous, mais le problème du financement des retraites est devant nous. Les actifs travailleront donc à la fois de plus en plus tôt – en raison de la baisse mécanique du chômage consécutive au choc démographique de la fin des années 2000¹ – mais également de plus en plus longtemps, afin de financer leurs retraites. Alors, la mobilité liée au travail prendra certainement d'autres formes, d'autres rythmes, en fonction notamment de l'évolution de l'économie qui sera plus orientée vers les services.

Pour ce qui touche à la mobilité de loisir, nous savons qu'elle est, de loin, la plus sensible aux revenus des ménages. Cette mobilité ayant été portée par les jeunes retraités ces vingt dernières années, l'évolution des revenus des retraités sera déterminante pour la mobilité de loisir ; mais l'on manque encore de visibilité sur ce point pour pouvoir s'avancer davantage.

Les répartitions modales seront fonction des capacités d'innovation des acteurs du transport public...

Dans les grandes métropoles, tous les efforts qui ont été faits en termes d'innovation montrent que nous sommes capables d'adapter les moyens d'investissement : nous avons ainsi diversifié tous les moyens de transport lourds.

En revanche, nous pouvons bien plus pessimistes en ce qui concerne les coûts de fonctionnement des transports publics, lesquels représentent 70 % des coûts globaux et ont tendance à croître de 4 ou 5 points de plus que l'inflation.

Dans la zone de concurrence européenne à laquelle nous serons confrontés, la maîtrise des coûts d'exploitation sera essentielle pour l'avenir de nos transports collectifs. Or, les coûts d'exploitation et de fonctionnement de nos services de transport sont extrêmement sensibles aux taux d'occupation.

... et fonction de l'évolution des coûts respectifs

Dans ces conditions, comment les autorités organisatrices et les transporteurs arriveront-ils à attirer des clients ? Cela n'est pas aussi simple que cela : le service

¹ Les démographes montrent qu'à partir de la fin des années 2000 la génération du *baby-boom* commencera à partir massivement à la retraite, départs que les générations montantes ne pourront pas remplacer en nombre. Ce qui aura des conséquences sur la structure de l'emploi. Un néologisme commence à apparaître : les « *papy-boomers* »...

universel est loin d'exister. Il sera donc nécessaire d'innover pour attirer les clients, en termes de coûts comme en termes d'organisation.

Néanmoins, une marge de manœuvre existe : le coût global du transport collectif au voyageur transporté par kilomètre est aujourd'hui égal à celui du taxi...

Le produit automobile continuera d'évoluer au gré des consommateurs, des attentes de la société et du courage du législateur

Le règlement de la pollution locale imputable à la circulation automobile est globalement derrière nous : le problème aura disparu dans un horizon de vingt ans, réglé par les progrès des technologies et les efforts des constructeurs.

En revanche, en ce qui concerne l'effet de serre, et le recours aux énergies renouvelables, les progrès existent mais ils demeurent très lents.

En effet, tous les signaux fiscaux et de prix sur la consommation de carburants vont dans le sens inverse du discours politique d'aujourd'hui : la vignette a disparu, la fiscalité du carburant ne cesse de diminuer en raison de la « diésélisation » du parc automobile. S'il existe des innovations en matière de diversification énergétique, il est nécessaire d'agir sur le long terme, en émettant des signaux différents de ceux qui sont émis actuellement. Or, nous disposons aujourd'hui de tous les moyens fiscaux et réglementaires pour agir et il n'y a pas de raison d'attendre davantage.

1.5 Une opinion publique paradoxale

Les réglementations et les représentations restent favorables à l'automobile...

Il convient de remarquer que nous en sommes restés à l'idée que la ville devait s'adapter à la voiture. Et qu'il n'y a pas eu suffisamment de décisions permettant de remettre radicalement en cause ce présupposé. Tant qu'une prise de conscience générale ne sera pas intervenue, il est à craindre que nos projets ne puissent pas prendre plus d'envergure.

Qui plus est, il ne suffirait souvent que de micro-décisions pour faciliter l'adoption de nouveaux usages. Par exemple, alors qu'il est souvent question d'intermodalité, pourquoi la réglementation interdit-elle de transporter un vélo dans les bus en France, quand cela est permis dans d'autres pays ? En face du *lobby* automobile, il faudrait pouvoir disposer d'un *lobby* qui fasse la promotion des circulations douces...

« Il a été dit que nos concitoyens, souligne le président du Gart, étaient réticents à abandonner leur voiture. Les sondages le confirment : l'un d'eux, réalisé par notre

organisme, montre que deux tiers d'entre eux sont "accros" à la voiture, 50 % étant favorables aux transports en commun, et un tiers se déclarant prêts à changer de mode de déplacement. C'est une position très enracinée dans la conscience collective puisque mon prédécesseur à la mairie de Grenoble avait organisé un référendum sur l'implantation du tramway, qui n'avait été remporté à l'époque que par 52 % des voix. »

Mais l'on peut s'interroger sur un certain nombre de ses prétendus avantages...

L'on associe souvent la voiture à l'autonomie. Mais plusieurs intervenants, dont Vincent Kaufmann, se refusent à les assimiler aussi facilement l'une à l'autre. En effet, une personne sur deux seulement a accès à l'automobile en tant que conducteur. Dans la mesure où la ville se fait autour de la voiture, l'autonomie des uns s'accomplit au détriment des autres, c'est-à-dire de ceux qui n'ont pas accès à une voiture, et qui forment une moitié de la population urbaine.

De plus, une personne contrainte de se déplacer en voiture du fait de son programme d'activités est-elle vraiment autonome ? N'est-elle pas au contraire assujettie à une très forte contrainte ?

Enfin, nous nous rendons compte qu'un des problèmes soulevé par l'automobile concerne l'autonomie des jeunes. En effet, la prise d'autonomie et l'appropriation de l'espace urbain sont essentielles en matière d'éducation. Or quelle est la tendance observable depuis une vingtaine d'années ? Nous constatons que l'accompagnement des enfants en voiture augmente considérablement et nuit *de facto* à leur autonomie.

Pour toutes ces raisons, l'on ne peut assimiler sans réserve la voiture à l'autonomie. La mobilité est une valeur très forte de nos sociétés, dont l'automobile est la matérialisation. Mais il faut prendre du recul avec ce qui n'est qu'une forme de représentation sociale, démentie ou fortement relativisée par la réalité. Prenons donc bien la mesure des choses : la mobilité est à la fois une pratique et une représentation tendant elle-même à sur-valoriser la voiture individuelle.

Un consensus se fait jour sur le caractère de plus en plus indésirable de l'automobile en milieu urbain

Il faut prendre ce phénomène au sérieux : ce consensus est un phénomène nouveau. « Par conséquent, il existe une forte contradiction entre l'ancrage de l'automobile dans les modes de vie et dans les pratiques sociales d'un côté et, de l'autre côté, une opinion croissante sur les problèmes induits par l'automobile en milieu urbain », souligne un chercheur. L'opinion prend de plus en plus conscience des effets négatifs de l'automobile en ville. Phénomène que confirme un élu : « l'opinion publique est de plus en plus favorable à la diminution de la part de la voiture, dans la mesure où elle est consciente que cela compromet la qualité de vie et la santé publique, à travers la pollution atmosphérique, le bruit, l'insécurité et l'effet de serre ».

En revanche, les transports publics semblent devenir de plus en plus populaires

Tous les sondages le montrent, 90 à 95 % de nos concitoyens plébiscitent le tramway. Et l'on voit de plus en plus de grandes villes le mettre en chantier.

Ce qui amène le Président du Gart à dire que « nous ne sommes pas encore suffisamment efficaces pour faire comprendre à nos concitoyens l'intérêt des modes alternatifs à la voiture. Car nous constatons, d'une part, qu'une forte détermination politique réussit à faire évoluer le comportement de nos concitoyens vis-à-vis des transports collectifs ; d'autre part, que l'usage de la voiture reste encore largement prédominant ».

« Au Gart, nous avons donc la volonté, pragmatique mais déterminée, d'apporter des solutions qui permettent de diversifier l'offre des agglomérations, en répondant à la diversité des situations », affirme Michel Destot.

Il reste qu'en dépit de tous les discours, influencés par le politiquement correct, l'automobile continue à régner en maître...

Cependant, l'évolution de la mobilité telle que nous l'observons depuis vingt-cinq ans est-elle une fatalité ? Cette question a été largement partagée par la salle. Les textes de lois, les règlements et les nombreux rapports sur le développement durable stipulent que le trafic automobile doit diminuer grâce à l'action politique. De même, les PDU affirment qu'une attention toute particulière sera apportée aux modes doux et que l'interface urbanisme-déplacement sera étudiée avec beaucoup plus d'attention.

Il est malheureusement à craindre que ces grandes incantations ne se heurtent aux modes de vie et aux tendances lourdes. Depuis vingt-cinq ans, les déplacements en modes alternatifs – c'est-à-dire la marche à pied, les deux roues et les transports collectifs – n'ont cessé de diminuer au profit de la voiture. Ainsi, dans les années 70, sur 100 déplacements, les deux tiers étaient réalisés autrement qu'en voiture. Aujourd'hui, la proportion n'est plus que d'un tiers. Par conséquent, la voiture progresse dans toutes les agglomérations françaises : ses parts de marché augmentent partout, à la seule exception de Grenoble en 1992 !

Il faut également mettre en accord les actes avec les intentions. Par exemple, tout le monde s'accorde à dire que le covoiturage doit être promu. Néanmoins, le nombre d'occupants par voiture ne cesse de diminuer dans toutes les villes françaises : la tendance est au « dé-covoiturage ». En effet, les Français demandent du confort, de la fluidité, une « immédiateté » d'utilisation incompatible avec l'organisation et l'anticipation que suppose ce système.

... et les habitudes vers l'automobile de se conforter !

De la même manière, il est pertinent de se pencher sur le mode de transport des enfants qui se rendent à l'école primaire. Il y a vingt-cinq ans, un enfant sur dix se rendait à l'école en voiture ; le chiffre est aujourd'hui d'un sur deux. Ce faisant, ces jeunes font l'apprentissage de la voiture ; ils découvrent que ce mode de transport est confortable et permet de partir à la dernière minute... Dès lors, pourquoi seraient-ils ensuite enclins à attendre le bus pendant plusieurs minutes ou à faire du vélo sous la pluie ?

Par ailleurs, les personnes âgées d'aujourd'hui ne ressemblent plus à celles d'hier. Les femmes qui ont aujourd'hui quatre-vingts ans ont rarement passé leur permis de conduire, alors que toutes les jeunes filles de dix-huit ans passent cet examen à l'heure actuelle. Il convient de bien se rappeler de ceci, pour ne pas faire des villes ou des réseaux de transport des boucs émissaires : en ne faisant rien, en laissant les offres de transports collectifs et de voitures comme elles sont aujourd'hui, les simples modifications démographiques à venir font que les personnes âgées de demain auront beaucoup plus la culture de la voiture que celles d'hier.

Dernière remarque : il convient d'observer que la ville se dé-densifie de plus en plus ; elle s'éloigne des réseaux de transports collectifs, en contradiction manifeste avec les positions affichées par les élus. Par exemple, l'installation de multiplexes de cinémas est une manifestation des contradictions des pouvoirs locaux. En même temps que des PDU sont établis et mettent en exergue la nécessité d'interfaces urbanisme-transport, les mairies émettent des permis de construire pour des multiplexes situés au bord d'une bretelle d'autoroute, à cinq kilomètres du centre-ville...

Il existe donc une série de tendances lourdes structurellement défavorables aux modes alternatifs ; ceux-ci assurent à la voiture individuelle une hégémonie durable.

2. Des politiques publiques à l'épreuve de la complexité

2.1 L'imbrication des paramètres à l'origine de cette complexité

Paramètre-clé de la mobilité future, le développement urbain offre peu de visibilité

Ce développement urbain mérite d'autant plus d'être examiné que l'action publique dispose d'une assez grande marge de manœuvre en la matière, et que ses décisions présentent des conséquences importantes. En effet, il faut rappeler qu'une famille vivant en grande couronne parcourt trois fois plus de kilomètres localement qu'une famille vivant en centre-ville.

En matière de développement territorial, trois logiques sont donc envisageables, affirme Marie-Hélène Massot (INRETS).

- **La logique de l'étalement urbain** : ce modèle fait droit à la « boulimie de circulation » et considère qu'il s'agit d'un faible prix à payer par rapport à l'accès généralisé à la maison individuelle et à la propriété, notamment pour les catégories de population les plus pauvres. Néanmoins, cette position fait l'impasse sur la question du développement durable et l'accessibilité au bassin d'emploi car l'emploi est bien plus concentré dans nos agglomérations que ne le sont les populations.

Reconnaissons cependant que ce phénomène de l'étalement urbain résulte aussi souvent d'un non-choix, d'un laisser-faire des pouvoirs publics face aux stratégies foncières et résidentielles de leurs habitants, à la place d'une stratégie concertée d'occupation de l'espace... Même si les choses commencent à changer avec l'élaboration des Schémas de Cohérence Territoriale et leurs PADD (plans d'aménagement et de développement durable).

- **L'option de la ville compacte** : dans cette logique, se fondant notamment sur de récentes lois comme la loi Solidarité et Renouvellement Urbains, l'on vise à produire la mixité de l'espace fonctionnel et à re-densifier le tissu urbain. Cependant, ce modèle néglige la difficulté de l'accès au logement dans la zone densifiée – rareté et cherté du logement au sein des centres villes ou à proximité – éloignant toujours plus, de facto, les populations aux revenus les plus faibles. En outre, il fait totalement abstraction de l'appréciation de la densité par les habitants et du refus de celle-ci par beaucoup d'entre nous.
- **Le pari du renouvellement urbain** : ce troisième modèle « réaliste » accepte la réalité de la péri-urbanisation, mais se donne pour objectif de réduire les conséquences néfastes du phénomène en développant les transports publics, en réduisant les vitesses de déplacement et en réhabilitant les zones urbanisées pour leur rendre leur dignité et leur attractivité résidentielle.

Qui plus est, développement territorial et mobilité urbaine dépendent eux-mêmes – entre autres choses – de la vitesse de circulation et des coûts du transport

En effet, le développement territorial de nos aires urbaines obéit à un grand nombre de paramètres, auxquels il a pu être fait allusion plus haut, par exemple le prix du foncier ou la présence de logements sociaux dans les centres anciens réhabilités. Mais ce développement dépendra aussi de deux facteurs qui sont en grande partie entre les mains des pouvoirs publics : d'un côté, la maîtrise de la vitesse des déplacements, de l'autre, le coût de la mobilité. En effet, il est aujourd'hui avéré que la non-réduction des vitesses de circulation automobile et la sous-tarification généralisée du transport ont favorisé l'étalement urbain.

D'une part, dans leur logique de localisation résidentielle et leurs pratiques de mobilité, les citoyens ont intégré les progrès de la vitesse automobile et le gain de temps possible qu'assure le déplacement en voiture. Les études démontrent par exemple que dans l'agglomération parisienne, 92 % des conducteurs de la zone dense ne pourraient se passer de voiture qu'en remettant *ipso facto* en question, soit une partie importante de leurs activités, soit leur temps de déplacement.

D'autre part, le déplacement et le transport font l'objet de pratiques de tarification illogiques et aux multiples effets pervers. D'une façon générale, le transport en commun – fortement subventionné par les pouvoirs publics – est largement sous-tarifié pour ses usagers, et son coût est généralement peu proportionné à la distance parcourue. Ce qui ne peut qu'encourager l'étalement urbain puisque l'utilisateur ne paie pas son transport à son « vrai coût », y compris lorsqu'il réside très loin du centre ville. Cela sans doute aussi pour ne pas aggraver la « double peine » qui frappe les habitants pauvres des secondes couronnes urbaines, obligés d'habiter en grande périphérie et contraints d'acquitter des frais d'abonnement-transport plus élevés que leurs concitoyens du centre ville.

Par ailleurs, en milieu urbain, l'automobiliste paie essentiellement les frais relatifs à son véhicule – frais d'acquisition, d'assurance, de maintenance et de carburant – et très peu ceux liés aux coûts des infrastructures. De fait, il n'acquitte généralement auprès de la collectivité que les frais de stationnement, temporaire ou résidentiel... Ce qui ne peut que l'inciter à prendre sa voiture !

Dans ces conditions, compte tenu de ces incohérences et de ces paradoxes, peut-on maîtriser l'usage de la voiture individuelle ? Les pratiques quotidiennes sont-elles réversibles ? La réduction de la vitesse et l'augmentation de la tarification permettraient-elles de resserrer les tissus urbains en favorisant le développement des transports en commun ? Il s'agit d'un vrai défi et de vraies questions car nous continuons de nous interroger sur la réversibilité des usages.

Entre « roulants » et résidents, l'intérêt général est à redéfinir

Trois positions et trois points de vue sont en effet à prendre en compte lorsqu'on envisage la question des transports et des déplacements.

- Celle des gens qui doivent se déplacer et qui le font en voiture en raison d'une offre de transports en commun peu incitative.

- Celle des résidents, des commerçants et des travailleurs, qui ont eux-mêmes à se déplacer, mais qui voient leur zone de résidence ou d'exercice traversée, encombrée de véhicules de plus en plus nombreux, avec le cortège de nuisances que cela entraîne au plan de la qualité de vie. Une catégorie qui se subdivise en deux sous-groupes aux points de vue souvent diamétralement opposés s'agissant de la circulation automobile : d'un côté, les résidents des zones urbaines denses, soucieux d'en chasser le trafic automobile ; de l'autre, les commerçants de ces mêmes secteurs, soucieux d'y maintenir le trafic, de crainte de voir fondre leur clientèle, chassée par les restrictions de circulation vers les grandes surfaces de périphérie.
- Celle des citoyens et usagers que nous sommes tous, tous résidents et circulants, et très nombreux à souffrir... de la circulation des autres. Traduction du célèbre effet NIMBY (« *not in my back-yard* ») dans le domaine des déplacements. Il renvoie chacun d'entre nous à cette schizophrénie ordinaire revenant à vouloir priver autrui du droit que nous exerçons ou pouvons exercer nous-même sans limites.

Comment, dans ces conditions, définir l'intérêt général ? C'était aussi la question de cet élu, protestant au cours des débats contre une vision trop parcellaire des réalités : « N'est-il pas paradoxal, s'interroge le maire de Juvisy, de n'évoquer la qualité des transports qu'à travers le prisme des personnes non-transportées, et non des personnes transportées. Certes, le problème des transports concerne les voitures qui encombrent nos villes, mais plus encore, il a trait aux personnes qui n'ont pas de choix possible et qui sont obligées de se déplacer matin et soir pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail. Il ne faudrait donc pas inverser la tendance, en favorisant une hyper-protection des résidents. »

La question de transports recèle beaucoup d'ambivalences

Nous retrouvons à travers ce point de vue toutes les ambivalences de la question des transports. La mobilité représente aujourd'hui un fait de société massif, à la fois subi et revendiqué par les individus. La dualité, intégrée en chacun de nous, entre résidents et « circulants ». Le conflit d'usage des centres villes entre les piétons et les « roulants » – quels qu'ils soient et y compris les cyclistes, adeptes du roller, etc. – qui mettent en cause le confort et la sécurité des premiers. L'engagement obligé de l'élu aux côtés de ceux qui n'ont pas le choix et demeurent captifs de leur situation comme les travailleurs et les chômeurs, jeunes et personnes âgées sans permis, habitants des lointaines périphéries sans transports en commun... À quoi il faudrait ajouter la responsabilité collective du cadre de vie et du développement durable que nous avons à l'égard de nos concitoyens.

Il n'y a d'autre conclusion, provisoire, à ce débat que celle de la diversité contradictoire des besoins, des intérêts et exigences à satisfaire ; de la nécessaire pédagogie à faire valoir auprès des populations pour « faire passer » certains choix collectifs de mobilité ; et la transaction qui s'impose toujours pour ce qui est de l'usage de l'espace public.

Ces vingt dernières années, certaines agglomérations ont pris des mesures, développé des systèmes d'organisation améliorant l'offre de transports collectifs et restreignant le

stationnement comme l'accès au centre-ville. Mais il nous faut chercher à comprendre pourquoi ces stratégies de conciliation n'ont pas toujours produit beaucoup d'effets, comme il a été relevé plus haut.

L'offre actuelle de transports publics ne véhicule aucune potentialité à révolutionner le système

D'abord parce qu'en France les agglomérations – ayant massivement développé l'offre de transports collectifs – sont restées prisonnières d'une logique d'heures de pointe tandis que l'offre permettant de développer des programmes d'activité sur l'ensemble de la journée est restée très faible : les services du soir ou du week-end s'avèrent presque partout insuffisants.

Ensuite, parce que les réseaux de transports collectifs ne donnent, pas plus dans l'espace que dans le temps, l'accès complet aux agglomérations qu'ils desservent : certains quartiers ne sont pas bien couverts par le réseau ; les bouts de ligne ne bénéficient d'un service satisfaisant ni en termes de fréquence ni en termes de sécurité ; les liaisons de banlieue à banlieue sont inexistantes ou embryonnaires... Pour ne rien dire des conditions-mêmes des déplacements en transports en commun, souvent inconfortables et tout aussi exposés aux aléas du trafic que ceux qui s'effectuent en voiture.

En deux mots, si nous avons su développer des systèmes de transports parfois performants, l'automobile reste, pour toutes les raisons évoquées, plus flexible et efficace pour répondre aux besoins de mobilité des individus ; elle est plus ancrée dans leurs modes de vie, et plus structurante pour la ville que les transports collectifs...

De sorte que les investissements réalisés dans le transport en commun s'avèrent encore plus coûteux faute de clientèle, que l'état actuel de l'offre laisse peu de chances à un accroissement de la demande, et que la légitimité globale de nouveaux aménagements en faveur du transport en commun s'en trouve encore affaiblie... en dépit d'un contexte idéologiquement très favorable.

Chez nos voisins, pourtant...

Pourtant, plusieurs expériences européennes – comme celles de Berne ou Bâle en Suisse, Fribourg et Karlsruhe en Allemagne – démontrent que des marges de manœuvre existent et qu'une articulation urbanisme-transport reste possible. L'exemple de l'Italie doit également être mentionné car, dans ce pays, la planification urbaine continue à promouvoir des formes urbaines compactes, doublées de limitations assez fortes de l'usage de l'automobile, notamment à Milan et à Bologne.

Résultat : dans toutes ces villes, l'automobile demeure le moyen de transport privilégié par la population, mais son utilisation tend à diminuer au profit de l'utilisation des transports collectifs et de la marche à pied. Cependant, il est loisible de constater que dans toutes ces agglomérations, la question des transports et de

l'automobile a été érigée en priorité politique, ce qui est loin d'être le cas dans notre pays, et nous conduit à pousser plus loin le questionnement.

Les déplacements urbains recouvrent eux-mêmes une pluralité de réalités, dont celle du transport de fret

« Lorsque nous avons accédé aux responsabilités à la ville de Paris, nous avons eu la surprise de constater qu'aucune équipe ne travaillait sur la question des marchandises. Or, il y a là un enjeu majeur sur lequel nous devons porter toute notre attention, les études du Certu montrant que 20 % des déplacements de la capitale sont le fait des transports de marchandises, témoignera Denis Baupin, Maire Adjoint à Paris. Il convient donc de réfléchir également à cette question. Nous commençons à peine à entrevoir des pistes globales susceptibles d'aider à régler ce problème. Si nous n'y parvenons pas, nous serons confrontés, et pour longtemps, à des problèmes d'attractivité économique au cœur de ville. »

« La gestion de la mobilité nous confronte à plusieurs échelles de territoires qu'il s'agit de concilier, d'emboîter, d'articuler »

La situation de Paris et de l'Ile-de-France est pour le moins singulière car le seul lieu de discussion collective est le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), où la majorité des voix est tenue par l'État, ce qui n'est guère responsabilisant pour les communes. Ainsi, « quand le maire de Paris souhaite augmenter le nombre de bus dans sa ville, il lui faut en passer par une réunion interministérielle et attendre la décision de Matignon. Nous sommes donc demandeurs d'une décentralisation des transports en Ile-de-France, ce qui nous a conduit à dire, de manière un peu provocatrice, que la seule ambition de Paris était d'être une ville de province comme les autres ! »

« Par ailleurs et de façon moins anecdotique, il nous faut disposer d'instances de dialogue avec nos voisins des villes de banlieue nous permettant de formuler des politiques communes, que nous puissions véritablement mettre en œuvre. »

Il faut être capables, à la fois de travailler de manière très localisée, et de garder une large vision des choses : une zone 30 oblige par exemple à travailler avec des commerçants, à modifier des rues et des quartiers, mais elle oblige également à conserver une vision globale de la hiérarchisation du réseau de voirie. C'est une bonne illustration de la double perspective qui doit être en permanence celle d'une collectivité locale, du niveau micro-local au niveau de l'agglomération et en sens inverse. »

L'on ne parle pas suffisamment des plans de déplacement urbain, qui constituent pourtant la « feuille de route » pour les quinze années à venir. Ainsi, il faudrait se rappeler que les PDU constituent d'abord une formidable interpellation du mode de fonctionnement des collectivités. En effet, même au sein d'une communauté urbaine, les notions de « transversalité » passent difficilement.

Par ailleurs, « la question de savoir comment nous associons nos concitoyens à ces sujets est essentielle », poursuit le maire adjoint. « Pour ma part, j'ai énormément appris en matière de processus de concertation à travers la mise en place du PDU : le fait de rencontrer une centaine d'associations a permis d'établir une véritable culture de la concertation, qu'il convient de maintenir. N'oublions pas qu'il y a quatre ans, avec la loi SRU, nous avons en tant qu'élus, été conviés à opérer une véritable révolution culturelle s'agissant de la démocratisation des procédures d'urbanisme. »

2.2 Du côté des élus : des actions et des projets pour gérer la mobilité

Répondant aux interpellations des chercheurs, les élus se sont attachés à montrer qu'ils n'étaient pas restés inactifs face à cette complexité et qu'un certain nombre de solutions émergeaient au sein de leurs collectivités, soit comme des dispositifs déjà opérationnels, soit comme des projets, des idées d'actions à expérimenter.

Nous les avons regroupées ici thématiquement, en allant des lignes d'action les mieux partagées aux stratégies les plus débattues et controversées.

Requalifier la ville, l'habitat et les services urbains

Dans certaines agglomérations comme Grenoble, le volontarisme en matière de transports s'est également traduit par des réalisations modestes mais non négligeables au plan urbain. Ainsi, la municipalité s'est battue pour que le multiplexe de cinéma grenoblois soit installé en centre-ville, ce qui a eu deux conséquences positives pour l'aménagement de la ville et l'amélioration de la qualité urbaine :

- D'une part, concernant ce multiplexe situé au cœur de la ville, une plus grande exigence architecturale que s'il avait été implanté en périphérie.
- D'autre part, l'augmentation de l'utilisation des transports en commun, entraînant elle-même des économies en matière de consommation d'énergie ainsi qu'une diminution des émissions polluantes.

« De la même manière, nous sommes en train de définir avec les Américains de Motorola un concept d'appartement pour cadres en centre-ville qui puisse concurrencer les villas du Grésivaudan. Les services associés à ces appartements, qui sont destinés à une population particulière, doivent permettre de maintenir un nombre important de personnes dans le centre de l'agglomération. Tout comme la mise en place d'un lycée international, cela a été l'un des éléments de l'attractivité de notre proposition en centre-ville », témoignera le maire de Grenoble.

« Ainsi, nous avons élaboré une série de micro-décisions qui permettent de conforter la centralité urbaine et de favoriser une politique de déplacements différente ».

« Il nous faut avant tout nous interroger sur les besoins et les motivations des habitants », demande encore Jean-Louis Schneider, le sénateur maire de Reims. « Or pourquoi les gens utilisent-ils leur voiture ? Essentiellement pour trois raisons : pour se rendre à leur travail, effectuer leurs achats et déposer leurs enfants à l'école. »

« Nous sommes donc en train de mettre au point avec les organisations de commerçants, non seulement des systèmes de livraison à domicile mais aussi de consignes et de haltes-garderies. »

« À Lille, pour ce qui concerne l'urbanisme, affirme Paul Astier, Vice-président de Lille-Métropole, nous avons l'ambition de nous ré-approprier les 200 kilomètres de voies ferrées peu utilisées et que l'on souhaite réaffecter au trafic interne à l'agglomération. Mais cette réaffectation d'usage ne suffit pas : il faudra également que les voisinages immédiats de ces voies deviennent des lieux de rencontre, de commerce et d'échange. Bref, que nous re-tissions de la ville autour de ces axes-là. »

Réduire la vitesse de circulation automobile et aménager la voirie pour réduire les nuisances

« Nous sommes d'autant plus favorables au ralentissement de la circulation automobile dans le centre ville de Reims, dit le maire de la ville, qu'il se réalise tout seul et que nous avons à peine besoin de le favoriser... »

« Par ailleurs, il convient de faire du "pincement" : à chaque fois qu'une rocade est créée, nous devons en contrepartie supprimer un axe de circulation en centre-ville. Il faut pouvoir pénétrer dans les quartiers de la ville, non plus en la traversant, mais par des systèmes extérieurs qui y donnent directement accès. »

« Je crois qu'il est possible d'organiser une nouvelle mobilité dans la ville sans être défavorable à la voiture individuelle. Car la prolifération de la voiture individuelle en zone urbaine dense à laquelle nous assistons depuis des décennies n'est pas sans conséquence sur les voiries et génère d'inévitables conflits d'usage entre automobilistes et riverains », dira un intervenant. À Besançon par exemple, nous pouvons constater que les itinéraires de transit se développent dans les secteurs où la voiture n'a rien à faire, et que ce dérapage contribue largement à la dégradation des conditions de vie et de sécurité des quartiers ainsi traversés.

À Nancy comme ailleurs, il convient de traiter le phénomène du bruit, auquel les habitants sont de plus en plus sensibles. Et les mesures ne doivent pas uniquement s'attaquer au nombre d'automobiles ou à l'amélioration de la qualité de l'air, mais également aux nuisances sonores, qui deviennent réellement insupportables pour nombre de concitoyens.

Élargir les publics-cibles de la « communication transports »

« Permettez-moi d'attirer votre attention, insiste le président du Gart, sur le fait que nous avons jusqu'à présent accompli la tâche la plus facile, en nous intéressant à la

partie captive de la population : les collégiens, les lycéens et les personnes âgées qui ne disposent pas de voitures et utilisent donc les transports collectifs.

Nous devons désormais travailler sur la catégorie des actifs. Cependant, ce travail ne relève pas seulement de la mairie, mais également des entreprises et des administrations. Voilà pourquoi les Plans de Déplacement d'Entreprise (PDE) et les Plans de Déplacement d'Administration (PDA) constituent à mon sens, les seuls leviers efficaces pour changer la culture-même des personnels. Enfin, il s'agit de développer le co-voiturage et tout ce qui permet de modifier la culture des transports de nos concitoyens. »

Diversifier l'offre de transports en commun et améliorer leur qualité

Comme Vincent Kaufmann l'a fait observer plus haut, il s'agit tout d'abord de veiller à la qualité et à la pertinence de l'offre de transports en commun. La fréquence et la régularité apparaissent comme des conditions de fiabilité minimales, conditions qui sont loin d'être toujours remplies en bout de lignes, dans les quartiers périphériques des agglomérations. L'amplitude horaire du service bride aussi trop souvent l'utilisation des transports publics au profit de la voiture individuelle.

Par ailleurs, il faut que ces services intègrent des données nouvelles relatives à l'évolution des modes de vie et de travail, comme la dilution des heures de pointe, la hausse de la demande le soir et les week-ends, y compris sur des parcours de plus en plus tangents au cœur des agglomérations, allant de banlieue à banlieue. Enfin, Il est sans doute nécessaire de sortir des schémas traditionnels de l'offre de transports en commun lourds, nécessitant des investissements de réseaux et de matériels importants, comme le tramway, le métro, ou à un degré moindre le bus. L'offre en transports doit aussi intégrer le taxi, l'organisation du co-voiturage, le bateau-bus comme il s'en développe à Paris, le transport à la demande et la mise à disposition de véhicules à temps partagé, également à la demande.

L'introduction de la flexibilité matérielle et horaire, de la disponibilité et du confort d'utilisation dans l'organisation des transports publics paraît ainsi seule capable d'entamer l'avantage comparatif de la voiture individuelle.

Favoriser et organiser concrètement le transfert modal

Il est donc nécessaire de s'attacher à l'organisation de la multi-modalité, car nos concitoyens ne comprendront la nécessité d'utiliser différents moyens de transport que grâce à celle-ci. Elle doit être entendue de deux manières :

- **Le partage de la voirie** : il s'agit alors de disposer de place pour les cyclistes, les voitures et les transports collectifs.
- **La multi-modalité d'échange** : il s'agit cette fois-ci d'articuler dans l'espace le changement de mode de transport pour un même voyageur. Ainsi à Reims, la

municipalité a concentré autour de la future gare TGV les taxis, les transports urbains et départementaux, le parcotrain et les transports de marchandises.

Le transfert modal commence à l'évidence par le partage de la voirie ou bien par la ré-affectation d'une partie des canaux de circulation automobile à d'autres types de moyens de transport. Le tramway et le tram-train apparaissent de ce point de vue des systèmes prometteurs.

« Il faut se souvenir que la politique de l'offre n'a, à elle seule, rien résolu dans la communauté urbaine de Lille-Métropole, rappelle le Vice-Président. Elle a certes réussi à maintenir notre part de marché, mais ce n'est pas très glorieux compte tenu des milliards de francs qui y ont été investis. Il est donc nécessaire de se concentrer sur les aspects qualitatifs de l'offre. Ainsi, les tramways et les trams-trains sont des éléments majeurs de cette reconquête urbaine, puisqu'ils se conçoivent au sein de sites propres, avec des cadences régulières, et par conséquent un niveau de desserte et un degré de fiabilité nettement supérieurs. Avec, de plus, cet avantage supplémentaire que les transports de surface permettent de voir la ville et de profiter de son spectacle, ce qui n'est pas le cas dans les transports souterrains... »

Le partage de la voirie ne devient un levier du transfert modal que si on joue également de la vitesse de circulation respective des différents modes de déplacement. Ainsi à Paris, l'équipe municipale a cherché à accélérer les transports collectifs, dans la mesure où la majorité des Parisiens se déplacent par ce mode dans Paris. La logique vise donc à mieux faire circuler les transports collectifs et à faire circuler moins rapidement les automobiles : ce qui est pris aux uns est redonné aux autres. Aujourd'hui, les bus ont augmenté leur vitesse de 30 %, les taxis circulent plus rapidement et les cyclistes sont plus en sécurité qu'ils ne l'étaient précédemment.

L'objectif est également de ralentir la circulation automobile pour la rendre moins attractive, moins compétitive par rapport aux transports publics, mais également pour accroître la sécurité routière : rappelons que dans la capitale il y a de 60 à 90 morts par an dans les accidents de la route, selon les années.

À Lille, la communauté urbaine estime que le tram-train est une formidable opportunité offerte aux villes centres de tendre la main aux communes périurbaines qui ont parfois été délaissées par les opérations d'investissement en matière de transports collectifs. Cependant ces solutions trams-trains débouchent sur un autre défi, qui consiste à faire travailler ensemble les régions et les autorités organisatrices de transport.

Michel Destot rappelle le rôle essentiel que joue le service public des transports dans nos agglomérations, en tant que ciment de la cohésion sociale et territoriale : le service public de la mobilité doit s'adresser à tous. « Nous devons être capables d'assurer à tous le droit au transport, inscrit dans la loi, mais aussi de pouvoir offrir un service de qualité constituant une réelle alternative à la voiture. »

Dans ce dessein, le service public doit pouvoir être décliné au niveau local, mais également avec les départements et les régions, avec les taxis et les professionnels tels les loueurs de véhicules. Ce qui nous renvoie à l'organisation globale de la mobilité, que les Anglo-Saxons appellent le « *network management* », et qui se trouve

aujourd'hui au centre de la définition de nos politiques de déplacement et de mobilité durable.

Le problème du stationnement appelle une nouvelle répartition des rôles entre les pouvoirs publics

Et Étienne Chaufour tient à insister sur la complexité de la régulation du stationnement dans une ville où l'on s'occupe beaucoup de la mobilité des habitants. À Juvisy-sur-Orge, explique le maire, « nous disposons de commerces de centre-ville. La logique veut qu'une fluidité du stationnement soit assurée pour permettre à ce commerce de vivre, et donc qu'on impose un stationnement payant. Or il existe aujourd'hui une concurrence assez forte entre les territoires et entre les activités économiques, notamment en Ile-de-France. Imaginez qu'un centre commercial s'implante à quelques kilomètres et propose des milliers de places de parking gratuites ! Comment convaincre vos commerçants qu'il existe une logique environnementale et commerciale à faire payer le stationnement devant chez eux, alors que le centre commercial propose 3 000 places gratuites ? Il s'agit là d'un véritable paradoxe. »

En ce qui concerne la question du stationnement parisien, explique encore Denis Baupin, « nous avons diminué de 80 % le coût du stationnement résidentiel au 1^{er} janvier 2002. Parallèlement, nous avons augmenté de 33 % le tarif du stationnement rotatif afin d'établir plus d'équité entre résidents et non-résidents. »

« Nous devons nous battre, indique le président du Gart, sur le plan législatif pour essayer de mieux coupler les politiques de stationnement et les politiques de déplacement. Il m'apparaît ainsi curieux de taxer les voitures lorsqu'elles ne roulent pas. »

Il faut donc mener une politique bien plus offensive en matière de stationnement. Peut-être conviendrait-il que les maires ou les présidents d'agglomération disposent de pouvoirs plus étendus pour pouvoir affecter les recettes du stationnement au développement des transports publics ? Cela permettrait ainsi d'engager un cercle vertueux de régulation globale des déplacements et du stationnement.

Quelle pédagogie auprès des citoyens pour changer les comportements ?

Les pouvoirs publics ne peuvent pas se contenter de mettre en place des transports publics modernes, des parcs-relais et des pôles d'échanges ; il convient également d'agir sur les comportements, car il semble que l'incivilité grandisse, notamment parce que les gens sont prêts à tout pour gagner du temps. Alors ne convient-il pas de réprimer plus systématiquement les comportements inciviques que nous voyons se multiplier ? Les points de vue sont différenciés.

À Nancy par exemple, la communauté estime que la meilleure des politiques est celle à laquelle le citoyen consent. « Je crois qu'il nous faut désormais nous adresser, en

matière d'offre de transports, non plus à celui que nous avons pris l'habitude de considérer comme un usager captif, mais à un *client* capable d'évoluer et libre de changer d'avis, de produit et de mode de faire quand ceux-ci ne lui apportent plus satisfaction. »

Car il faut prendre conscience que les habitants des villes ont changé de modes de vie, notamment sous l'effet de la féminisation des emplois. Les nouvelles générations auront des comportements différents en matière de transports, parce qu'ils seront plus sensibles que nous à certains thèmes. Il s'agit d'apprendre à les écouter, les consulter, d'essayer de répondre à leurs attentes en tant que *clients*.

S'il ne s'est pas manifesté de divergences profondes sur la nécessité de consulter les populations, c'est en revanche la pertinence et l'efficacité même d'une pédagogie qui sera mise en doute par plusieurs intervenants, ce que nous verrons dans le chapitre III.

2.3 Du côté des élus : des mesures controversées, des questions sans réponse

Le péage urbain, régulation ou ségrégation ?

Ce thème a fait débat. Selon le maire de Juvisy, « le péage urbain est devenu indispensable pour instaurer une discrimination positive en faveur des transports en commun. Cependant, il convient que les recettes de ces péages urbains soient affectées de manière massive, vérifiable et incontestable, aux transports collectifs ».

En revanche, pour le sénateur maire de Reims, « la question du péage pose immédiatement le problème de la localisation de la barrière de péage. En tant que citoyens soucieux de l'intérêt général, mes collègues des autres communes s'intéressent à cette question. Ils sont donc d'autant plus favorables à cette idée de péage que toutes les grandes zones commerciales sont situées sur leurs communes. Par conséquent, si un péage doit être mis en place, cela doit nécessairement être un péage d'agglomération. »

« Cela ne reviendra-t-il pas à rétablir les octrois, à favoriser la ségrégation sociale et à pénaliser le commerce des centres d'agglomération par rapport au commerce de périphérie ? » s'insurgent d'autres élus. Il est naturellement nécessaire d'augmenter l'offre de transports, de privilégier l'intermodalité et d'instaurer des parcs-relais, mais le péage ne constitue pas selon eux, une réponse acceptable.

Et les élus parisiens de renchérir sur cette position : « nous ne sommes pas très favorables à l'idée de péage urbain, notamment pour des raisons politiques et sociales. [...] Il nous paraît sans doute plus intéressant de rechercher des systèmes permettant de faire payer l'usage de la voiture au nombre de kilomètres effectués ».

Par ailleurs, il est difficile de comparer les méthodes employées à Rome, Londres et Paris – péage à Londres, sélection par les plaques d'immatriculation à Rome, diminution de l'espace de la voiture à Paris – dans la mesure où il s'agit de trois

situations singulières et de trois méthodes différentes, appliquées à des contextes urbains et politico-administratifs très différents.

Quel financement pour les transports publics ?

Il s'insurge aussi contre le transfert de la TIPP, et cela pour trois raisons majeures. La première est un argument fiscal et politique : l'objectif déclaré du transfert prévu avec la régionalisation de la TIPP est la redistribution de richesses aux collectivités. Or, si nous voulons véritablement effectuer une péréquation des ressources des collectivités, par transfert des zones riches vers les zones pauvres, il nous faut prélever les zones riches, soit par la TVA, soit par l'impôt sur le revenu, ainsi qu'on le fait dans les États fédéraux qui organisent l'équité de ressources entre leurs collectivités, et en Allemagne à travers le « *Finanzausgleich* ».

La deuxième raison est une réaction au discours relayé par les revues automobiles et les transporteurs routiers, qui consiste à dire que « l'automobile et le camion sont les vaches à lait qui payent la TIPP » sans chercher à examiner les mécanismes de ces modes de déplacement et d'acheminement des marchandises.

Enfin, la troisième raison concerne la couverture des coûts externes et des effets induits par les déplacements automobiles. En effet, la TIPP, évaluée à 23 milliards d'Euros, couvre les coûts de l'insécurité routière (qui s'élèvent de 10 milliards par an). Contrairement à des idées répandues, ces coûts ne sont pas uniquement dus aux alcooliques, aux chauffards et aux drogués. En effet, sur les 8 000 accidents qui interviennent chaque année en France, 6 000 sont le fait de personnes comme « vous et moi » : ce sont des accidents liés à la fatalité. Les Suédois se sont fixé l'objectif du « zéro mort » par an sur les routes, mais n'y parviennent pas car ils butent sur une barrière « incompressible » de 500 morts par an. Si l'on rajoute à ces accidents le coût de l'effet de serre, le coût du bruit et des autres pollutions, la somme des 23 milliards d'Euros est atteinte. Il convient donc de dire aux usagers que la TIPP ne couvre *que* les coûts externes de la route, et eux-seuls : les coûts d'infrastructure ou d'usage de la route doivent être payés en totalité par les impôts locaux et les péages autoroutiers, comme ils l'étaient autrefois par la vignette.

En matière de péage urbain, il s'agit, pour l'adjoint au maire de Paris, de trouver un système proportionnel au nombre de kilomètres parcourus : « pas d'autre système par conséquent, que celui de la quantité de carburant utilisée. Ensuite, la question de l'éventuelle décentralisation de la TIPP constitue un autre débat. »

Le Gart reconnaît que nous avons besoin de moyens financiers bien plus importants pour le transport en commun. Cela a été évoqué plus haut, à travers la maîtrise des coûts, mais également à travers une taxation plus forte de l'automobile.

Il s'agit également d'instituer une plus grande concurrence entre les opérateurs de voyageurs. De ce point de vue, le GART a déploré les rapprochements SNCF-Keolis, RATP-Transdev et Connex-Vernet, qui diminuent objectivement la concurrence entre les opérateurs. De ce point de vue, il est essentiel que la concurrence se maintienne, afin que la maîtrise des coûts se poursuive.

Par ailleurs, cette maîtrise passe également par des gains de productivité. De ce point de vue, la politique courageuse de partage de l'espace de voirie au profit des transports collectifs, des taxis et des vélos qui a été menée par un nombre croissant

d'agglomérations permet à la fois d'améliorer la qualité des transports publics et de diminuer les coûts relativement au service rendu puisque les bus circulent plus facilement, effectuent plus de rotations, transportent plus de voyageurs, deviennent plus fiables et donc plus utilisés... « Je crois beaucoup à une politique du même type sur les pénétrantes, dira le maire de Grenoble, que nous essayons d'ailleurs de développer, en réservant dans un premier temps les bandes d'arrêt d'urgence aux transports routiers collectifs, puis en développant progressivement des voiries qui leur soient dédiées. Cependant, il faudra disposer de nouveaux moyens financiers : c'est la raison pour laquelle je suis favorable à la décentralisation des recettes du stationnement de surface. »

La périphérie oubliée ?

Au cours des débats, à plusieurs reprises, les intervenants ont été invités à sortir de la problématique du centre ville et du cœur des agglomérations. Ainsi Jean-Claude Galléty, du Certu demandait « que l'on s'intéresse à la ville diffuse ». De son côté, après avoir demandé aux maires des villes périphériques de réagir aux propositions de leurs collègues sur le péage urbain, François Ascher, de l'Institut de la Ville en mouvement, rappelait qu'il fallait « s'attacher aux citadins en transit et pas seulement aux riverains », c'est-à-dire aux habitants de la périphérie puisque ce sont eux qui effectuent les plus longs déplacements pendulaires.

À ce propos, plusieurs points méritent d'être rappelés. Tout d'abord que les déplacements inter-banlieues sont ceux qui ont le plus augmenté au cours de ces dernières années. Ces liaisons sont les moins bien assurées par les réseaux de transports en commun, y compris en Ile-de-France, où le réseau est aussi conçu et structuré en étoile à partir de la ville centre.

Par ailleurs, les « banlieues » posent à la desserte en transports en commun un certain nombre de difficultés qui sont loin d'être toutes également résolues : enclavement et éloignement des quartiers par rapport aux lignes existantes comme par rapport aux zones d'activité, plus grande exposition des agents des compagnies de transports aux incivilités et à l'insécurité, problématique des « bouts de lignes », faiblesse de la demande dans les zones à faible densité...

Pour cette raison, les habitants des secondes couronnes urbaines sont les plus dépendants de la voiture individuelle, et cette logique s'accroît à mesure que l'on s'éloigne du cœur de l'agglomération. Avec, bien entendu, les effets de ségrégations qui en résultent pour les habitants et foyers les plus pauvres.

Les réflexions globales et transversales, comme celles des PDU, auxquelles se sont référés nombre d'intervenants, doivent donc intégrer cette complexité et s'affronter à ces questions ; nous observons que les débats en ont finalement donné assez peu d'écho.

Refus de prise en compte des mécanismes urbains profonds à l'œuvre ?

Faut-il y voir confirmation de ce que Renée Feltin, de l'association Ville et Banlieue, soulignait en rendant compte de l'enquête effectuée auprès des élus locaux ? D'une part, le désenclavement des quartiers d'habitat social est rarement présenté comme une priorité en soi par les maires ayant répondu à l'enquête. D'autre part, les enjeux de développement durable – réduction des gaz à effet de serre, économie d'énergie, sécurité routière, lutte contre l'insécurité dans les transports en commun... – recueillent de faibles taux de réponse. À partir de cela, nous pourrions formuler l'hypothèse suivante : le relatif désintérêt pour la périphérie serait-il concomitant avec une certaine approche de la question des déplacements par les responsables locaux ? Cette approche est davantage tournée vers la *gestion* de la circulation existante, qu'orientée vers la volonté d'apporter des réponses satisfaisantes en termes social, économique et environnemental.

En fin de parcours, Yves Crozet pointe tout de même, à sa manière, l'importance de la question des périphéries urbaines au regard des tendances actuellement à l'œuvre, et souligne l'urgence d'un regard plus audacieux ou moins conformiste.

La simulation de la mobilité urbaine à Lyon, dans vingt ans – effectuée à partir du modèle dit « Mobisim » – confirme les propos de François Ascher. Dans cette agglomération, plus de 400 000 personnes habitent aujourd'hui dans le centre ville, contre 900 000 en première couronne et 300 000 en seconde couronne. Selon les projections de Mobisim, cette seconde couronne comptera dans vingt ans, 800 000 habitants. Ce qui signifie que le nombre de déplacements automobiles dans cette couronne passera de 600 000 à 1,5 million dans la même période, contre moins de 150 000 pour les transports collectifs...

Dans ces conditions, si un accord existe aujourd'hui sur la circulation dans les centres comme sur la circulation des automobiles sur les pénétrantes, nous fermons pudiquement les yeux sur la question de la périphérie... Nous continuons à réaliser des rocade. Il existe avec les populations un compromis politique implicite dans ce domaine, les rurbains ne voulant pas entendre parler de la réduction de la vitesse sur ces rocade. « Aujourd'hui, certains élus sont suffisamment courageux pour installer des tramways, gérer les nuisances dues aux chantiers et négocier le fonctionnement avec les populations, mais je ne crois pas qu'ils fassent de même en matière de vitesse sur les rocade. »

3. Éléments de prospective

3.1 La mobilité est un fait social, dans toute la complexité du terme, sur lequel nous ne disposons pas, loin s'en faut, de levier unique et décisif

C'est sans doute là un des enseignements majeurs de la journée de réflexion organisée par le Certu et ses partenaires des collectivités : la mobilité n'est pas un phénomène *sui generis* isolable de la réalité sociale, relevant d'une analyse spécialisée et d'un pilotage autonome mais plutôt *un fait social* au sens que la sociologie donne à ce terme depuis Durkheim, fait pris dans la complexité des actions et des interactions humaines.

C'est pourquoi, au plan de la compréhension du phénomène, nous le voyons bien, les éléments de connaissance et d'interprétation doivent être autant empruntés à l'économie et à la sociologie, qu'à l'évolution technique, à l'urbanisme, au droit, à la science politique, et à cette pratique très hybride que recouvre la notion de développement local...

Au plan de l'action et des politiques publiques également, les responsables se heurtent, dans leur diversité de compétence et de responsabilité, à l'écheveau des paramètres qui conditionnent l'évolution du phénomène et qui compliquent leur tâche autant qu'ils brouillent la vision de l'avenir. Voir à ce propos les analyses de Vincent Kaufmann dans le chapitre I.

Pour clarifier les perspectives, nous avancerons ici, à titre d'hypothèse conclusive, que la mobilité dépend au moins de 6 types d'évolutions.

1. La mobilité, produit de la démographie et de la structuration socio-économique globale

La population française étant vieillissante, comme toutes celles des pays du Nord développé de la planète, elle compte encore et pour une ou deux décennies, un nombre incompressible de personnes ne possédant pas le permis de conduire. Mais, la parité progressant, il est probable qu'à la même échéance, le taux de conductrices aura rattrapé celui des hommes, et que la population susceptible de circuler en voiture – donc le nombre de conducteurs potentiels – aura atteint son maximum.

Parallèlement, comment évoluera le revenu des retraités dans les deux décennies consécutives au choc démographique du départ en retraite de la génération du baby-boom ? Alors que cette génération des plus de 60 ans sera devenue dominante et qu'elle constitue aujourd'hui une catégorie sociale plus aisée, plus dynamique et plus mobile

qu'elle ne l'a jamais été. En fin de compte, quelle proportion de ces retraités privilégiera l'automobile au sein des agglomérations urbaines ? La réponse à cette question, très clairement posée par Marie-Hélène Massot au cours des débats, comporte de très nombreuses inconnues. Elle dépend notamment, mais pas seulement, de la qualité intrinsèque de l'offre alternative de transports en commun et de services de mobilité, ainsi bien sûr que des autres facteurs évoqués ci-dessous.

2. La mobilité est liée aux formes urbaines comme aux choix résidentiels des individus et des ménages

Deux phénomènes marquants, du reste très liés, caractérisent l'évolution urbaine récente et impactent de façon décisive la pratique de la mobilité en ville :

- D'une part, la poursuite de l'étalement urbain et de la consommation d'espace sous l'influence de la pénurie de logements accessibles en zone urbaine dense, et du fait de la demande sociale d'espaces verts, avec son modèle architectural et résidentiel caractéristique qu'est le pavillon en milieu périurbain ;
- D'autre part, l'augmentation du prix des logements et du foncier – qui tendent à repousser les individus et les ménages les moins aisés en grande périphérie, où ils peuvent envisager d'accéder à la propriété. Ajoutons qu'une partie de la bourgeoisie migre aussi vers les périphéries en recherchant un foncier moins cher...

Ces logiques vont-elles se poursuivre, s'accroître ou se ralentir, voire s'inverser ? La construction de logements, et la réalisation de logements sociaux neufs attractifs en première couronne urbaine, voire en centre ville, peuvent-elles desserrer la contrainte qui s'exerce sur les revenus moyens ou inférieurs des agglomérations ? Les choix urbains des élus locaux, l'imagination des architectes, la hauteur des investissements dévolus à ces programmes réussiront-ils à réhabiliter la ville compacte auprès des populations, notamment des ménages moyens avec enfants, qui la fuient aujourd'hui ?

L'enjeu n'est pas seulement de qualité, d'équité, de mixité sociale et urbaine ; il est aussi de mobilité. Il est reconnu par tous que la densité favorise tous les modes de déplacements alternatifs à l'automobile – marche à pied, modes de circulation doux, transports en commun, nouveaux services de mobilité. Elle favorise en même temps les circuits courts et les systèmes globalement durables, car ils sont économes en espace, en temps, en énergie, en rejets et en nuisances. L'engagement des collectivités locales dans les politiques d'agenda 21 et la promotion du développement durable auprès des populations favoriseront-ils ce mouvement ? Nous sommes ici au cœur d'une problématique complexe de changement social global, dont les développements qui suivent tentent aussi d'évaluer les chances.

3. La mobilité dépend des mutations de l'emploi et des modes de travail

Plusieurs facteurs économiques et sociaux déterminent l'évolution des mobilités urbaines :

- le développement de la mobilité contrainte au travail et de la mobilité professionnelle ;
- la montée en puissance du télé-travail via le développement de l'activité individuelle et la diffusion massive des nouvelles technologies de l'information, de la communication et de la connaissance ;
- l'allongement de la vie active par une entrée plus précoce sur le marché du travail et une sortie ralentie par la nouvelle configuration du système de retraite ;
- l'éloignement persistant des zones d'activité et d'emploi relativement aux grandes zones résidentielles, etc.

Mais comment les élus articuleront-ils à l'avenir économie et urbanisme au sein de leurs stratégies d'aménagement urbain ? Les entreprises s'engageront-elles plus massivement dans la gestion de la mobilité de leurs salariés et de leurs collaborateurs (plans de déplacements d'entreprises, services de garde d'enfants *in situ*, etc.) ? La démographie, la politique économique, la conjoncture peuvent-elles ramener massivement vers le travail les 2,5 millions de personnes qui en sont exclues, avec à la clé de nouveaux besoins de mobilité ?

Enfin, quelle sera demain la part du travail dans la vie des individus ? S'accroîtra-t-elle au détriment des loisirs et des autres activités sociales qui ont le plus fait augmenter la mobilité ces vingt dernières années – ainsi que le laissent augurer les débats actuels sur l'aménagement des 35 heures et l'allongement de la durée individuelle du travail ? L'on perçoit que l'organisation sociale du travail et de l'emploi reste entachée de beaucoup d'inconnues, qui obscurcissent elles-mêmes l'avenir de la mobilité.

4. La mobilité, composante intrinsèque des modes de consommation, de loisirs et de vie

La place de la consommation, des loisirs, des activités familiales et sociales dans les motifs de déplacement des individus a désormais pris le pas sur la mobilité domicile-travail. Ainsi, les trajets menant aux lieux de commerce, aux pôles culturels et sportifs, aux établissements d'enseignement et de formation, voire aux résidences du week-end, se sont considérablement accrus en parts de marchés dans le volume global de déplacements. Avec un paradigme désormais dominant, et dont François Bellanger a bien montré la force dans les arbitrages que font les individus, ce paradigme c'est le gain de temps. Or, il n'est pas certain que les responsables publics en aient pris la mesure, ni que les villes se soient naturellement adaptées à ces évolutions.

Dès lors, comment évoluera le temps libre, le temps non travaillé, en volume global comme en affectation ? Comment se distribueront et se combineront à l'avenir les voies d'accès et les pôles d'échanges avec les pôles de consommation et de loisirs dans l'espace urbain des agglomérations ? Comment, en particulier, les pôles d'échanges peuvent-ils intégrer de nouveaux services et développer une offre étendue d'activités ? Comment les zones d'activité, zones industrielles ou tertiaires, zones commerciales, peuvent-elles faire de même ?

Cette multi-fonctionnalité des pôles urbains rejoint à sa manière la recherche d'une ville plus compacte ou plus économe de temps, avec un gain de déplacement correspondant à une préoccupation majeure de nos contemporains. Cependant, cette possible évolution est aussi bien entre les mains des responsables publics que des opérateurs privés de

l'aménagement, dont elle suppose la sensibilisation conjointe et la mobilisation concertée. Cela n'obère pas les chances de voir la ville se recomposer dans ce sens et la mobilité urbaine gagner d'un coup en efficacité, ne serait-ce qu'à la faveur des stratégies marketing plus affinées des acteurs économiques privés. Mais il convient de prendre conscience que la qualité urbaine est aujourd'hui à ce prix, et que tout autre choix amplifiera inéluctablement les comportements de mobilité.

5. Des progrès technologiques dans les domaines énergétiques, mécaniques, des télécommunications...

« Le règlement de la pollution locale par la motorisation est globalement derrière nous », affirme Marie-Hélène Massot, qui ajoute aussitôt, pour redonner un cadre temporel à cet optimisme : « Le problème aura disparu dans un horizon de 20 ans ». Et l'évolution récente du produit automobile semble lui donner raison : baisse de la consommation énergétique, recherches sur les carburants, techniques de filtration et de réduction des particules polluantes en constante amélioration... La technologie de la voiture à carburation classique va dans le sens d'un respect accru du cadre de vie, de l'environnement et de la santé publique.

Pour autant tout n'est pas réglé car « en ce qui concerne l'effet de serre et les effets de consommation et de diversification énergétiques, les progrès existent certes, mais demeurent très lents » (M-H Massot). À quelle échéance en effet, la voiture électrique constituera-t-elle une alternative viable à l'automobile actuelle ? Sur un tout autre registre, le moteur à hydrogène offrira-t-il un jour des perspectives opérationnelles ? La réduction des émissions de gaz à effet de serre en dépend évidemment, mais elle dépend également de la régulation globale des circulations automobiles, comme de l'organisation éventuelle d'un marché de droits à circuler dans les agglomérations. Enfin, et sur un autre plan, l'optimisation des systèmes de transport en commun, des systèmes d'information et de régulation du trafic en temps réel, constituent des paramètres technologiques à prendre en compte pour évaluer les changements à venir.

6. La mobilité relève de l'évolution des modes de vie, des mentalités et de l'acceptabilité sociale des contraintes de mobilité

La mobilité, nous l'avons vu, est fortement ancrée dans les modes de vie et leur évolution globale aura un impact décisif sur les façons de se déplacer. Quelle part respective le travail et les loisirs prendront-ils à l'avenir dans les déplacements ? Le développement du télé-travail et du travail à domicile fera-t-il significativement baisser les déplacements dus au travail ? Le revenu des retraités du 3^e et du 4^e âge se maintiendra-t-il à un niveau leur permettant de maintenir une forte consommation de loisirs et de déplacements ? Et cela d'autant que la santé humaine le permettra certainement au plan purement physiologique.

Dans une autre direction, jusqu'où la mobilité restera-t-elle une valeur positive ? Ou à partir de quel moment sera-t-elle davantage perçue comme une contrainte ? Une nouvelle catégorie sociale de néo-sédentaires est-elle imaginable, à partir du développement du câble et de l'Internet, des télé-loisirs, de l'e-commerce et de l'*e-learning* ? S'il se produit ce mouvement, en réaction vers une mobilité plus comptée

ou de plus faible intensité, sera-t-il général ou ne concernera-t-il qu'un groupe socialement ou professionnellement privilégié ? Plus généralement, des restrictions, volontaires ou imposées, sont-elles envisageables ? Par exemple, au nom des économies d'énergie et du développement durable ?

3.2 Les marges de manœuvre viendront de l'imagination, de l'innovation technique et sociale : passons des moyens de transport aux services de mobilité !

Dans les représentations actuelles de la plupart des observateurs des phénomènes de mobilité, il existe une opposition – considérée comme quasi étanche – entre ceux qui font le choix de moyens personnels de déplacement et ceux qui optent pour les transports en commun. Cette opposition recouvre aussi une vision binaire des « achats » de mobilité : d'un côté, l'achat d'un instrument personnel ou familial de mobilité et, de l'autre, l'achat d'un service, régulier ou ponctuel, de déplacement urbain. Or cette opposition n'est plus aussi nette chez les urbains que nous serions portés à le croire. Entre les deux attitudes et les deux modes d'organisation, au cours de ces dernières années, un nombre croissant de services sont apparus et ils découplent de plus en plus l'usage des moyens de transport de la possession même de ces moyens. Citons, par exemple, le taxi bien sûr, mais aussi la location de véhicules, le co-voiturage, les vélos en accès sur l'espace public comme à Lyon – opération « Vélo'v » – et divers systèmes de taxis collectifs...

Sur un autre registre, l'on voit apparaître aujourd'hui à l'intention des conducteurs individuels toute une série de services ou d'assistances. Il s'agit, par exemple, des véhicules intelligents dotés de technologies embarquées d'aide à la conduite ou des services de gestion du trafic et d'assistance à la circulation (capteurs d'observation, systèmes de communication en temps réel, de gestion des réseaux urbains, etc.). Bref, que ce soit par le recours à des moyens complémentaires d'assistance ou par le recours à des services ponctuels de mobilité, la recherche de flexibilité, de disponibilité, de polyvalence, d'économie de temps ou d'argent l'emporte de plus en plus.

Des innovations surgissent ici ou là en France...

Dans ce même registre, Jacques Saint-Marc, du groupe interministériel Mobilités et véhicules électriques, a évoqué les solutions explorées par un certain nombre de municipalités pour répondre à la demande de mobilité de leurs habitants en limitant la circulation et, par conséquent, en préservant mieux le cadre de vie.

- Ce sont tout d'abord, les systèmes de véhicules à temps partagé, expérimentés par la ville de La Rochelle sous le nom de LISELEC – système encore en évolution dans cette ville – et qui permet aux personnes enregistrées d'emprunter un véhicule auprès d'une borne et de pouvoir le restituer auprès d'une autre, en un point différent de l'espace urbain ;

- Dans le même esprit, ce sont les formules s'apparentant à la location de véhicules mais fonctionnant sur un principe associatif et permettant l'emprunt d'un véhicule à la demande – type « Caisse commune », à Paris ;
- Ce sont encore les bus et autres transports en commun « flexibles », disponibles sur demande ou s'arrêtant à la demande comme les bus Gulliver mis en service à Bordeaux. Mais il existe aussi des lignes virtuelles de transports en commun ne fonctionnant qu'à la demande, sur appel téléphonique des usagers ;
- C'est le co-voiturage sous toutes ses formes, réclamant non seulement une régularité de trajet mais aussi une transaction amont entre « le prestataire » et « l'usager » ;
- Ce sont enfin les systèmes intégrant le transport ou la livraison des marchandises : les véhicules de portage à domicile – comme à Melun, Amiens, Montreuil – ou les systèmes-relais de camionnettes prenant la suite des gros camions pour livrer les commerçants et artisans du centre ville – programme Elcidis également expérimenté à La Rochelle.

Nous le voyons, devant des attentes de mobilité de plus en plus fluctuantes, dans la périodicité comme dans la portée, les services deviennent eux-mêmes multiformes, orientés vers l'ergonomie urbaine et la souplesse d'utilisation. Le sens de ces services différera sans doute selon le statut public, privé ou associatif du prestataire. Selon le cas, il s'agira d'un service aux personnes ou à certains publics-cibles, d'une niche d'activité économique, d'une contribution au renforcement du lien social...

3.3 Vers une réduction drastique de l'automobile en centre ville ?

Quelle que soit la forme imaginée, il s'agit là d'un des axes forts des politiques publiques évoquées au cours de ces débats. Inaugurées à Paris par la création des voies sur berges et l'achèvement du périphérique (1973), achevées par la création des axes rouges, les décennies 70/80 et 80/90 avaient été celles de la facilitation du trafic automobile, de la création et de l'élargissement des canaux de circulation automobile.

Désormais, dans la capitale, mais dans les autres métropoles régionales également, l'heure est à la réduction du trafic, à sa restriction dans les zones les plus centrales ou résidentielles.

En moins de dix ans, l'on est ainsi passé d'une stratégie d'incitation implicite à une stratégie de dissuasion explicite. Car la bataille ne se joue pas seulement sur le terrain de la voirie – désormais mieux partagée entre l'automobile et les autres modes de transports – mais aussi sur celui des signaux et des valeurs. Signaux négatifs que la puissance publique commence à envoyer aux automobilistes, par l'empêchement physique, mais aussi par la « légère » réprobation citoyenne. C'est un changement dans le système des valeurs ; elles sont renvoyées aujourd'hui aux automobilistes sur un mode plus négatif, car dans la nouvelle éthique urbaine, la voiture-liberté devient peu à peu un symbole d'individualisme et de nuisance publique...

Cette évolution n'est évidemment pas sans conséquence sur l'ambiance et sur le paysage des villes à moyen terme. Au point que ces centres villes sans voiture évoquent pour certains des « villes-Disneyland », des « villes-musées », et pour d'autres des villes enfin rendues à leur urbanité, humaines, mais d'abord plus calmes et respirables.

Au-delà, il conviendra de savoir à quel périmètre appliquer les restrictions de circulation envisagées, tant il est vrai que cela créera inéluctablement une nouvelle limite au sein des agglomérations. Sachant par ailleurs que le trafic au sein de la périphérie – trafic dit « de rocade » dans le jargon des techniciens – dépasse déjà très largement en volume celui des échanges entre le centre et la périphérie.

3.4 Vers une régulation financière de la mobilité ?

Parallèlement, la circulation automobile quitte peu à peu l'univers des usages subventionnés par la puissance publique, au nom d'un pacte plus ou moins tacite avec une industrie encore florissante dans notre pays, pour entrer dans celui des services économiques. C'est l'instauration d'un monde de rareté et de comptabilité, où le droit de circuler va, de plus en plus, se payer et parfois se négocier. Dans l'ouvrage paru concomitamment à cette synthèse, Yves Crozet et ses partenaires de la Drast ont élaboré cinq scénarios pour le futur². Les scénarios 2 et 3 de cet ouvrage donnent les modèles possibles d'un tel schéma.

Premier cas de figure, les pouvoirs publics cherchent à établir la vérité des coûts de transports et cela à quelque niveau de responsabilité nationale ou locale qu'ils soient. Par vérité des coûts, il faut entendre les investissements en infrastructures lourdes, les équipements en véhicules de transports en commun, les coûts de fonctionnement de ces TC, mais aussi les coûts publics induits par la circulation automobile en termes d'aménagement, de sécurité, de nuisances et d'impacts sur l'environnement. Ils décident alors, en fonction des arbitrages politiques qui sont les leurs, d'en faire assumer telle ou telle part par les usagers ou les citoyens de leur circonscription.

Il s'agit alors de responsabiliser le public et de réorienter ses pratiques de mobilité en tarifiant la voirie ou le déplacement automobile. La fiscalité écologique – c'est-à-dire le principe du pollueur-payeur appliqué à la circulation – s'intègre naturellement à ce dispositif.

Deuxième cas de figure, dans la perspective d'une régulation globale, des droits de circuler sont émis en quantité limitée, droits qui peuvent s'acquérir et s'échanger entre les acteurs en fonction de leurs besoins et de leur volonté de circuler – à l'instar par exemple de ce qui a été mis en place pour les droits de polluer.

Dans ce cas de figure, l'optimum de circulation est ainsi déterminé *ex-ante* par la puissance publique, mais le droit effectif de circuler à tel ou tel moment dans une zone géographique donnée dépend alors des transactions effectuées entre acteurs, particuliers, organismes, associations ou entreprises. Et l'on imagine que peut surgir, pour de telles

² *La mobilité urbaine en débat. Cinq scénarios pour le futur ?*, sous la direction de Serge Wachter, Jacques Theys, Yves Crozet et Jean-Pierre Orfeuill, Éditions du Certu, 2005.

transactions, un marché délocalisé sur Internet compte tenu de la nécessité de pouvoir échanger, en continu et en temps réel, des permis de rouler.

Il faut aussi examiner les « effets secondaires » d'une telle option

Si deux options s'avèrent envisageables pour un tel processus – l'une centralisée par les pouvoirs publics, l'autre plus libérale – l'objectif reste le même : il s'agit de rompre avec la politique du laisser-faire pour organiser et gérer la limitation du trafic automobile en zone urbaine.

Or, ce choix de la tarification pose lui-même deux questions.

Une question de principe : cette tarification constitue à l'évidence – pour des motifs dont nous ne chercherons pas à questionner ici le bien-fondé – une forme de restriction à une liberté de circuler que beaucoup d'automobilistes ont cru ou ont voulu intangible.

Une seconde question relative aux effets induits d'une telle politique en termes de ségrégation sociale : la tarification ne risque-t-elle pas de faire payer d'abord les moins aisés, que la ville aura chassés loin de son centre, et qui se trouvent déjà contraints de posséder une voiture du fait de la rareté ou de l'absence totale de transports en commun ? Mais cette dimension sociale fut, étonnamment, à peu près absente des débats.

3.5 Vers un nouveau modèle urbain ?

Si l'idée d'une articulation plus forte entre politique urbaine et politique des transports des agglomérations a été souvent évoquée au cours des débats, si elle revient également comme une priorité affichée par bon nombre d'élus au cours de l'enquête réalisée auprès d'eux, force est de reconnaître que les réalisations concrètes ne sont pas légion dans ce domaine, hors quelques grandes agglomérations comme Rouen, Nantes, Dijon ou Saint-Étienne.

Comme le faisait encore remarquer Yves Crozet au cours des débats, la relance de l'offre foncière et résidentielle par un projet de transports publics performants n'est pas encore d'actualité en France, alors que cela se pratique assez couramment en Allemagne. En France, au contraire, il semble que les projets de transports publics soient toujours « à la remorque de l'urbain », et qu'on n'intervienne que dans des quartiers déjà quasi construits, où la demande potentielle de déplacements est déjà avérée. D'où une carence manifeste, qui persiste souvent pendant plusieurs années, et se manifeste par des contraintes et des obstacles à la réalisation de certains tracés ou projets d'infrastructures, et par des réseaux résultant souvent de compromis médiocres entre des logiques trop longtemps ignorantes l'une de l'autre.

Au-delà de cette anticipation, l'aménagement des agglomérations constitue également un puissant outil de la gestion raisonnée des déplacements, s'il parvient à combiner une certaine densité de flux avec une dissémination des centralités au sein de l'aire urbaine.

Pour une reconfiguration des conceptions urbaines, articulant maillage des réseaux et nouvelles polarités

En effet, seule la constitution de vraies centralités secondaires dans les agglomérations – donc dans les banlieues des grandes villes – pourra justifier la reconfiguration des réseaux de transports publics. Elle permettra le passage de réseaux « en étoile » organisés autour du cœur de la ville centre et qui aujourd'hui atteignent leurs limites, à une conception de réseaux maillés, organisés en articulation avec les pôles périphériques et reliant efficacement les périphéries entre elles. Car cette possibilité suppose, d'une part, la masse critique d'un certain volume de déplacements de banlieue à banlieue qui existe déjà le plus souvent ; et d'autre part, la volonté politique assumée de traduire ces polarités de fait en choix urbains, en termes de réseaux et en termes d'équipements. Ils doivent déboucher sur de nouveaux pôles urbains combinant eux-mêmes les principales fonctions urbaines, de logement, d'activité, d'administration, de commerce et de loisir...

Enfin – et cela constitue l'horizon de toute la réflexion sur les déplacements en zone urbaine – il ne saurait y avoir de transport public cadencé en dehors des zones denses. La densité s'impose à l'habitat, à la fois comme une exigence de développement durable – c'est-à-dire une moindre consommation d'espace et une limitation des déplacements – et comme une condition de réalisation des réseaux de transports en commun.

Comment concilier cette nécessité avec le modèle dominant de la demande sociale de « pavillon individuel ? Encore une fois, il semble qu'il faille compter davantage sur la démonstration de l'offre que sur l'évidence d'une nouvelle utopie urbaine. Aux architectes et aux promoteurs des petits collectifs, des maisons urbaines et des transports en commun d'apporter la preuve qu'ils détiennent les clés d'une bonne qualité de vie en ville. Aux responsables publics aussi de faire en sorte que cette offre devienne financièrement accessible.

C'est à ce prix seulement qu'on se donnera une – petite – chance de pouvoir mettre un frein à l'hémorragie vers le péri-urbain et au mitage de l'espace à la périphérie des agglomérations.

3.6 Une pédagogie du changement social ?

Sur quels leviers s'appuyer pour faire évoluer la demande sociale ? Les débats se sont heurtés de façon récurrente à cette question classique de la sociologie politique. En résumant ici de façon schématique, trois types de réponses ont été apportées.

- **La voie de la contrainte** : elle repose à la fois sur des interdictions et des empêchements réglementaires (de circuler, de stationner), sur des dissuasions

financières (péages et taxations diverses), et sur des dissuasions physiques (rétrécissement des canaux de circulation automobile). Cette option pourrait être qualifiée de **pessimiste/volontariste**. Elle présuppose en effet que l'individu obéit davantage à la logique de ses intérêts qu'aux injonctions vertueuses de la morale citoyenne. C'est aussi, toute proportion gardée, la logique du paquet de cigarettes à 5€ ...

- **La voie de la pédagogie sociale**, qu'on pourrait qualifier d'**optimiste/rationaliste** en ce qu'elle mise sur des argumentaires et sur des campagnes de communication, pré-supposant que l'individu peut graduellement changer de comportement s'il dispose de toute l'information utile. C'est par la pédagogie de l'éco-citoyenneté qui enseigne la lutte contre la pollution locale et l'effet de serre, par la pédagogie des transports en commun enseignant les avantages de l'organisation collective et par la pédagogie de la densité urbaine en faisant valoir le bonheur vertueux de la ville compacte. Ces pédagogies sont toutes mises au service d'un changement d'usage de la ville.

Toujours en utilisant la comparaison avec le tabac, ce sont, par exemple, les campagnes de « Tabac Info Service » sur les bienfaits de l'arrêt du tabac ou encore les avertissements médicaux sur les paquets de cigarettes. Perspective qui nous oblige cependant à reconnaître que cette option mise autant sur la peur que sur la raison. Elle nous conduit à nous demander, avec Jean-Marie Guidez du Certu, « *si nous avons suffisamment peur* » de l'effet de serre et de ses conséquences sur le changement climatique ?

- **La politique de l'offre**, qu'on pourrait encore qualifier de **réaliste/pragmatique** dans ses fondements. Comme nous avons tenté de l'illustrer au chapitre précédent portant sur la densité urbaine, cette stratégie se fait peu d'illusions sur le changement librement consenti par des individus qui accepteraient de raisonner en termes de coût global et de bénéfice collectif. Elle mise davantage sur la force de conviction des faits que sur celle des arguments. Pariant sur la flexibilité, la fiabilité, la sécurité, le confort des transports en commun – comme sur la convivialité et la fonctionnalité des maisons de ville – elle veut croire au changement possible et progressif des mentalités et des attitudes à long terme. Par exemple, c'est la logique des campagnes qu'a développées la SNCF – « À nous de vous faire préférer le train » – pour accompagner le développement et l'amélioration de ses lignes TGV.

3.7 Inégalités sociales et déplacements : une question sans intérêt ?

L'honnêteté nous oblige à le reconnaître d'emblée, cette dimension a été quasiment absente des débats menés au cours de cette journée. Les inégalités n'y ont en effet été abordées que de façon oblique, à travers trois types de remarques.

- Yves Crozet a d'abord fait valoir que si les individus ont accru le nombre, la fréquence et la portée de leurs déplacements quotidiens, ils l'ont fait « *à budget constant* ». Or cette appréciation, basée naturellement sur une moyenne, fait l'impasse de savoir si la contrainte budgétaire initiale n'est pas trop forte, notamment pour la frange de la population la plus démunie. De même, rien n'est dit des inégalités devant la nécessité de se déplacer.

- Des lacunes ont bien été soulignées, de façon ponctuelle, dans l'organisation des réseaux de transport en commun. C'est le cas des réseaux qui n'assurent pas des liaisons qui paraissent aller de soi. Ainsi, par exemple, la difficulté de se rendre dans le secteur de Roissy pour les habitants du bassin d'Aulnay-sous-Bois, en Seine-Saint-Denis, quartier pourtant si proche à vol d'oiseau... Mais cela n'a donné lieu à aucun échange significatif sur la desserte des quartiers populaires, et l'accès en transport en commun des zones d'emploi aux résidents des différents bassins d'habitat alentour.
- Enfin l'on a, de fait, souvent évoqué la tarification des transports en commun ... pour dire qu'elle était sous-évaluée ! La tarification sociale a été évoquée par plusieurs intervenants comme *la* mesure devant permettre de répondre aux inégalités de moyens et de revenus devant les déplacements. Mais l'on n'a jamais évoqué le prix moyen actuel du permis de conduire, ni la sélection sociale que cela opère, ni les systèmes mis en place par certaines collectivités pour apporter réponse à ce problème.

Par ailleurs, le développement du péri-urbain n'a jamais été présenté comme un obstacle réel au développement des transports en commun, avec les effets d'exclusion qui en résultent inmanquablement pour les gens ne possédant pas de permis de conduire ou pas de véhicule, pour les gens en situation de précarité.

Deux approches, complémentaires l'une de l'autre, restent possibles sur cette question :

- Soit l'on réaffirme le critère de l'équité sociale comme un paramètre essentiel des politiques publiques de transports, et l'on cherche à intégrer cet élément comme priorité stratégique et comme critère d'évaluation, à tous les projets de collectivités relatifs à la mobilité ;
- Soit à l'inverse, l'on fait du transport et de la mobilité un domaine de vigilance particulier des politiques en faveur de l'équité territoriale. Et l'on cherche à intégrer la question des déplacements à la politique de la ville. Politique demeurée jusqu'à ce jour l'une des grandes absentes.

À l'évidence, les acteurs de ces deux domaines, des transports et de l'action sociale urbaine – qu'ils soient élus, techniciens ou professionnels – ont peu l'habitude de réfléchir et d'agir de concert. Une culture commune reste à créer, leur permettant de croiser leurs démarches et d'intégrer mutuellement leurs objectifs. Le Certu et ses partenaires voudraient ainsi, à travers ce petit *opus*, contribuer à en favoriser l'émergence.

© ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer
centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Certu est illicite (loi du 11 mars 1957).
Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

Impression: XXXXXXXXXXXXXXX J (+33) (0) 0 00 00 00 00 (décembre 2005)
Dépôt légal: 4^e trimestre 2005
ISSN: 1263-2570
ISRN: Certu/RE -- 05-36 -- FR

Certu
9, rue Juliette-Récamier
69456 Lyon cedex 06
J (+33) (0) 4 72 74 59 59
Internet <http://www.certu.fr>