

Ateliers Mobilité et aménagement du territoire

Atelier 2 : **Quelle politique multimodale pour toutes et tous?** (04/07/2023)

Intervenantes :

Stéphanie Vincent – enseignante-chercheuse, membre de Laboratoire aménagement économie transports (LAET) à l'Université Lyon 2. Diplômée docteur en sociologie.

Laetitia Berthomé – Chargée de projet outillage logiciel du Transport à la demande auprès Conseil Régional des Pays de la Loire.

Cloé Chevron – Directrice adjointe Infrastructures et Mobilités chez Egis Conseil.

Le 4 juillet, l'association RePlanet France - les écohumanistes a organisé un deuxième atelier, cette fois à Paris, axé sur les enjeux de la mobilité et de l'aménagement du territoire. Ci-dessous, vous trouverez une note récapitulant les idées clés qui ont émergé des discussions avec les experts, ainsi que cinq recommandations destinées aux décideurs publics.

Certaines de ces idées et recommandations ont été enrichies de références bibliographiques ou tirées d'icelles afin de clarifier pour le lecteur les propos échangés lors de l'atelier de manière dynamique et informelle.

Il est donc important de retenir que les notes ci-dessous émanent de l'atelier et de la richesse des interventions mais n'en sont pas la traduction littérale et ne sauraient être attribuées à l'un ou à l'autre des intervenants. Par ailleurs, elles ne constituent qu'une étape dans le cheminement intellectuel établi par l'association qui vise à identifier des éléments de politiques publiques insuffisamment présents dans le débat et qui bénéficierait d'une visibilité meilleure.

Le report modal

La question du report modal est au cœur du sujet de la transition vers la mobilité durable. Il s'agit du report d'une partie des flux d'un mode de transport vers un autre (d'après <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/transfert-modal-report-modal>). Par exemple, les autosolistes sont incités à choisir le vélo pour se déplacer au travail, ou les vacanciers optent pour le train plutôt que pour l'avion pour aller à la mer.

Cependant, en ce qui concerne le report modal, tel qu'il est abordé dans les politiques publiques actuelles, l'accent est souvent mis sur les moyens plutôt que sur les objectifs. **Une réflexion sur le "pourquoi" ou "pour qui" un certain mode de transport est privilégié fait souvent défaut.**

Pour parvenir à une transition réussie en termes de report modal et plus largement de transition, il est essentiel d'identifier les domaines d'intervention. Dans cette optique, **la mobilité quotidienne, notamment les trajets domicile-travail, constitue un domaine d'action clé.**

Le rééquilibrage de l'offre

La transition vers la mobilité durable n'implique pas l'interdiction des véhicules personnels et l'obligation générale d'opter pour le vélo ou les transports en commun. C'est pourquoi **le terme "rééquilibrage" est employé pour signifier l'ajustement de l'offre de mobilité de manière à garantir une utilisation optimale et efficiente de chaque mode de transport**, tout en préservant nos besoins quotidiens en déplacements. Ce réajustement inclut en partie l'influence exercée sur les exigences de mobilité et, par conséquent, sur la demande.

Les efforts pour rééquilibrer l'importance accordée à la voiture sont particulièrement visibles à Lyon, une ville qui a été divisée au début des années 1970 avec l'inauguration de l'autoroute A6/A7. En 2016, la partie de cette route passant par la ville a été déclassée, contribuant ainsi à réduire le nombre de véhicules circulant dans cette zone. De plus, les quais du Rhône sont en cours de réaménagement, avec la transformation des parkings en espaces verts dédiés aux piétons.

« Pourquoi je me déplace » ?

La mobilité constitue l'un des rares exemples où le besoin s'impose de lui-même. Dans la société moderne, renoncer à la mobilité n'est pas envisageable. Cependant, **il est possible de créer artificiellement des besoins en matière de mobilité**, comme le tourisme des capitales européennes qui n'existait pas avant le XIXe siècle. La mobilité est devenue une question de statut social.

Un aspect négligé de la transition vers la mobilité durable est l'absence de réflexion sur les motifs de déplacement chez les citoyens. Pour réussir cette transition avec une approche ascendante, il est essentiel d'encourager les usagers à se questionner davantage : « Pourquoi je me déplace ? », « Comment je me déplace ? ». **Cette réflexion personnelle sur la mobilité devient nécessaire pour ancrer les politiques publiques au sein de la population.**

L'approche ne consiste pas à créer une offre pour chaque besoin, car cela serait irréalisable. Au lieu de cela, **il convient d'adapter ces besoins de manière à ce que l'offre puisse les englober**, en prenant en compte les impacts environnementaux, climatiques, financiers et spatiaux des déplacements.

Toutefois, il est inévitable de **reconnaître la nécessité de la décroissance** en matière de mobilité. Les billets d'avion devraient refléter le véritable coût de ce mode de transport, peut-être en étant indexés sur les émissions de CO2. Une augmentation du prix des billets pourrait entraîner une diminution des voyages en avion et une redéfinition

de notre perception des vacances. Il est envisageable que les gens préfèrent passer leur temps libre dans leur région plutôt que de prendre l'avion pour l'autre bout du monde, uniquement pour prendre un selfie sur une plage en Thaïlande.

Le nouvel imaginaire

Comme évoqué précédemment, certains besoins de mobilité peuvent être créés artificiellement et ne reflètent pas de "besoins" réels. L'imaginaire lié à la mobilité joue un rôle considérable dans la culture des sociétés modernes. L'imaginaire dominant est celui de la liberté, symbolisé par l'idée de voyages lointains en avion ou l'utilisation de la voiture personnelle. **Il arrive parfois que certaines personnes réagissent de manière intense à l'idée de restreindre l'utilisation de la voiture, car cela touche à leur identité.** Cette notion de liberté s'oppose à l'idée de sobriété, souvent perçue comme une contrainte ou un effort important, et globalement incarnée par l'écomobilité. Cette confrontation entre ces deux représentations rend la transition plus complexe en raison des marges de manœuvre limitées.

L'imaginaire associé à la mobilité est largement façonné par des films, des séries et des publicités qui présentent la voiture comme un objet désirable synonyme d'ascension sociale. Cependant, **il manque des représentations alternatives qui proposent une vision différente où se déplacer à vélo ou prendre le train pour partir en vacances serait tout aussi attrayant.** Il est essentiel de présenter de telles alternatives pour contrecarrer le biais cognitif humain qui rend difficile la projection dans quelque chose qui n'a jamais été fait.

L'expérience a montré que la méthode la plus efficace pour influencer l'imaginaire consiste à **cibler des groupes spécifiques** et à leur présenter des solutions répondant **précisément à leurs besoins.**

En France cependant, il est par ailleurs nécessaire de **réexaminer également le modèle résidentiel et l'aménagement du territoire qui lui est associé, souvent centré sur la mobilité facile,** notamment la voiture individuelle. L'idée de la petite maison à la campagne, nichée dans la nature mais uniquement accessible en voiture, souvent une grande SUV, illustre **l'ambiguïté de cette vision** et son inconséquence.

Dans le contexte de la transition écologique, ce modèle n'est plus tenable. La conclusion de **cette observation tend à inciter au développement de villes moyennes denses réparties sur le territoire,** plutôt qu'à la démultiplication des zones rurales aux services décentralisés, dont la qualité et la quantité deviennent un enjeu pour les populations en résidence.

La proximité

L'accès aux services administratifs, de santé ou culturels joue un rôle crucial dans la détermination des modes de déplacement. La proximité est étroitement liée à la notion de chrono-urbanisme et aux concepts de "villes de 15 minutes" discutés lors de

l'atelier précédent. Bien que l'on observe actuellement une tendance à rapprocher les services des habitants dans les zones urbaines, une tendance inverse se manifeste dans les zones rurales.

En effet, ces dernières décennies ont vu un déclin des services quotidiens dans les zones rurales. Les personnes âgées qui n'avaient jamais ressenti le besoin de passer leur permis de conduire en raison de la disponibilité de tous les services à pied ou à vélo se retrouvent désormais confrontées à des difficultés d'accès aux soins médicaux et aux services administratifs. Les autres résidents des zones rurales sont devenus dépendants de leurs voitures, ce qui explique des phénomènes tels que les "gilets jaunes", un mouvement de contestation suscité par les perspectives d'augmentation du prix des carburants. C'est à ce groupe de la population que la société devrait avant tout proposer des alternatives et **viser le retour des services plutôt que développer l'offre de transport.**

La relocalisation des services, associée aux solutions de mobilité, semble être la solution optimale tout en étant en accord avec les principes écohumanistes. Le transport scolaire constitue actuellement un exemple de surmobilité et d'inefficacité. En développant l'offre d'internats, il serait possible de réduire la dépendance aux bus et d'assurer un accès à une éducation de qualité ainsi qu'à l'égalité des chances pour tous les élèves. Ces derniers n'auraient plus à consacrer quotidiennement des heures au transport.

Dans l'aménagement urbain, il faut densifier des bâtiments résidentiels et des services. Cependant, il est tout aussi important d'éviter la création de mégapoles et de **favoriser plutôt le développement de plusieurs centres de taille moyenne.**

Un zoom sur la mobilité

La mobilité est un concept proposé en 2013 par Julien Damon, sociologue et enseignant à Sciences Po et à HEC Paris, dans son étude intitulée [« La mobilité : travailler, vivre autrement »](#). L'idée de la mobilité ne consiste pas nécessairement à réduire toute forme de mobilité, mais à réduire le nombre de déplacements inutiles au profit des « déplacements choisis ».

La gouvernance de la mobilité

Historiquement en France l'aménagement du territoire et l'offre de transport a été fait avec un fort accent sur Paris. Aujourd'hui, la tendance est plutôt d'aller vers la multipolarité. **Les schémas des déplacements devraient être retravaillés à l'échelle régionale** pour comprendre des raisons derrière la mobilité des personnes, et donner

des astuces aux pouvoirs locaux pour adresser des besoins de mobilité de leurs populations.

Cependant, des enjeux de gouvernance demeurent multiples, en particulier dans le domaine de la répartition des compétences, qui demeurent dispersées parmi différents acteurs et qui ne parviennent pas toujours à collaborer de manière efficace. C'est pourquoi il est difficile pour les individus de se sentir pleinement impliqués dans la gouvernance de leur mobilité, car ils ont du mal à identifier l'entité responsable des transports dans leur lieu de résidence. À titre d'exemple, cela est parfois visible à Paris, où c'est la région Île-de-France qui gère le RATP et non la ville elle-même. Pourtant, les Parisiens blâment souvent les autorités parisiennes pour les problèmes liés au métro.

Contrainte, incitation, éducation

Il est plus facile d'encourager les gens à adopter un autre mode de mobilité que de les convaincre de renoncer à la voiture une fois qu'ils y ont eu accès. Cet engagement devrait commencer dès l'école, notamment lors de cours dédiés à la mobilité. La période à la fin du lycée et le passage à l'âge adulte constituent des moments décisifs qui façonnent la mobilité des jeunes pour le reste de leur vie. Une approche pédagogique pourrait contribuer à **éviter l'« effet de seuil », où les jeunes, une fois en possession du permis de conduire, oublient tous les moyens de mobilité antérieurs** tels que les déplacements en train ou à vélo au quotidien.

En ce qui concerne le permis de conduire, plusieurs leviers d'action sont à envisager. Il est possible soit de le rendre accessible à tous, de manière à ce qu'il ne soit plus perçu comme un luxe, soit d'augmenter son coût afin de restreindre l'accès et d'encourager la considération d'autres modes de transport.

Outre l'éducation, s'ajoutent la contrainte et l'incitation. La contrainte à elle seule engendre des tensions, comme en témoigne l'exemple des "gilets jaunes" en 2018, tandis que l'incitation seule, par exemple financière, ne garantit pas la pérennité du changement de comportement chez les usagers.

Cinq recommandations

Se mettre à la place de l'utilisateur	Retravailler la gouvernance de la mobilité en France pour clarifier les responsabilités et les choix	Créer un nouvel imaginaire	Envisager le recours à une forme de contrainte pour construire certaines solutions	Privilégier l'adaptation des comportements à la démultiplication de l'offre
--	---	-----------------------------------	---	--