

Ateliers Mobilité et aménagement du territoire

Atelier 1 : Liens mobilité – aménagement du territoire (19/06/2023)

Dans le cadre de sa démarche basée sur une approche scientifique, RePlanet France – Les Ecohumanistes mène des réflexions visant à identifier des solutions pour un futur souhaitable et juste en prenant en compte les aspects cruciaux du fonctionnement de notre société et le bon état de l'environnement.

Après avoir organisé trois ateliers portant sur nos objectifs fondamentaux, à savoir le climat, la biodiversité et le développement humain, nous avons entamé un nouveau cycle de réflexion axé sur la recherche de solutions dans le cadre de la transition écologique. Le domaine abordé ici est celui des enjeux de mobilité et d'aménagement du territoire. Une première table ronde a eu lieu à Lyon le 19 juin 2023, réunissant trois experts :

Yohan Urie, Responsable de l'observatoire régional des transports Provence-Alpes-Côte d'Azur

Emmanuel Munch, Chargé de recherche en chrono-urbanisme, Laboratoire Ville Mobilité Transport – LVMT, Université Gustave Eiffel

Laurent Guihéry, Professeur en aménagement du territoire à CY Cergy Paris Université, Responsable du Master Transport Territoire Environnement

Des éléments de cadrage pour les travaux futurs de RePlanet France les Ecohumanistes

A l'occasion de cet atelier, les intervenants ont été invités à échanger autour des questions suivantes.

- Comment intégrer systématiquement la mobilité aux enjeux d'aménagement du territoire ?
- Qu'est-ce qui motive les déplacements ? Comment repenser plus efficacement les zones d'activité ? Comment l'aménagement influence-t-il sur la mobilité ?
- Quelle est l'efficacité des solutions alternatives à la voiture dont nous disposons aujourd'hui, telles que les véloroutes et l'autopartage ?

Pendant cet atelier, quatre concepts clés ont été discutés par les experts en mobilité et aménagement du territoire : les motifs des déplacements, l'offre pour les zones périurbaines, les vélos, et l'autosolisme. A l'issue de cet atelier, nous avons constaté qu'un sujet qui mérite une réflexion plus approfondie lors des prochains ateliers est l'accès à la nature.

Les motifs des déplacements

Les données sur la mobilité mettent en évidence que le domicile est le point de départ ou d'arrivée de 40% de nos déplacements, et que le mode de ce déplacement est déterminé en fonction de la zone du domicile : centre urbain, pourtour périurbain ou environnement rural. "Dis-moi comment tu te déplaces, je saurai dans quel environnement tu habites".

Le deuxième élément structurant est le lieu de travail ou d'études. Viennent enfin les déplacements pour la pratique des loisirs culturels, sportifs ou de plein air.

Le reste des déplacements du quotidien dépend de la zone de résidence : en zone urbaine et rurale, les habitants privilégient les circuits courts et les commerces locaux, tandis que ceux des zones périurbaines sont la cible privilégiée des centres commerciaux, à distance plus éloignée.

Un zoom sur la motilité

La motilité est un terme utilisé dans les sciences biologiques pour décrire la capacité d'un organisme à bouger. Ce concept a été introduit au début du siècle par Vincent Kaufmann pour parler de la mobilité des personnes. Selon Kaufmann, la motilité se réfère à "la capacité des entités (comme les biens, les informations ou les personnes) à être mobiles dans l'espace social et géographique, ainsi qu'à la manière dont elles accèdent et s'approprient la mobilité socio-spatiale en fonction de leur situation"¹.

La motilité met l'accent sur trois aspects essentiels de la mobilité des individus : l'accès, la capacité et l'appropriation, ou autrement: ce dont nous disposons, ce que nous voulons et ce que nous voulons en termes de mobilité.

Pour envisager la mobilité sous tous ses aspects, il ne faut pas regarder uniquement les choix de mode de déplacements, mais également les possibilités d'accès à la mobilité. Certains obstacles privent bon nombre d'individus de certaines possibilités : l'absence de permis de conduire ou de véhicule, l'âge avancé ou des problèmes de santé qui rendent difficile les déplacements pour ceux qui résident dans des bâtiments non adaptés aux personnes à mobilité réduite, la peur d'un manque de sûreté pour soi-même, due notamment aux conflits d'usage des espaces entre différents modes de déplacement. L'accès à la mobilité dépend donc de plusieurs facteurs relevant de domaines très différents : infrastructures et aménagements architecturaux, choix d'urbanisme, régulations.

¹ Kaufmann, Vincent & Bergman, Manfred Max & Joye, Dominique. (2004). Motility: Mobility as Capital. International Journal of Urban and Regional Research. 28. 745-756. 10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x.

Les zones périurbaines

En France, les zones périurbaines ont été conçues pour un mode de vie "tout-voiture", entraînant un manque de développement des transports de qualité. Les exemples de nos pays voisins, de l'Allemagne et de la Suisse, montrent que grâce à un réseau de transport aux ramifications étendues jusque dans les zones périurbaines, les individus sont plus enclins à opter pour les transports en commun plutôt que pour les voitures individuelles. Ainsi, la ville de Berne a mis en place un réseau développé de trains urbains (S-Bahn) offrant une fréquence de passage toutes les quinze minutes. Ce service est disponible tard le soir et tôt le matin, ce qui favorise une irrigation efficace vers les zones périurbaines. Cette approche a permis de réduire considérablement l'utilisation des voitures personnelles et les habitants expriment un haut niveau de satisfaction concernant leur temps et leur mode de transport.

Un zoom sur le chrono-urbanisme

Le chrono-urbanisme est une nouvelle approche de la planification urbaine qui va au-delà de la simple considération du temps, en intégrant la dimension temporelle des déplacements des habitants. Le professeur Luc Gwiazdzinski définit le chrono-urbanisme comme "l'ensemble des plans, organisations horaires et actions cohérentes dans l'espace et le temps qui permettent l'organisation optimale des fonctions techniques, sociales et esthétiques de la ville, favorisant une métropole plus humaine, accessible et accueillante"².

Aujourd'hui, le chrono-urbanisme se manifeste notamment par le concept des "villes du quart d'heure", où les commerces et les services essentiels sont accessibles à pied ou à vélo dans un rayon de 15 minutes. Cette idée, proposée en 2016 par Carlos Moreno, urbaniste franco-colombien, est désormais adoptée comme politique publique par plusieurs villes telles que [Paris](#), [Nantes](#), [Dublin](#), [Ottawa](#), ou [Melbourne](#), parmi d'autres.

Une solution pour décarboner les transports et réduire la dépendance aux voitures en France peut être de développer les systèmes de parcs-relais (P+R), de mettre l'accent sur les voitures électriques, et d'y associer un réseau de trains suburbains circulant toutes les 15 minutes. Des premières démarches de RER hors Ile-de-France ont été entamées, permettant déjà un retour d'expériences sur les écueils possibles de ce type de projet : à Strasbourg en décembre 2022, une pénurie de personnel lors de la mise en place du REME (réseau express métropolitain européen) a entraîné une réduction de fait de l'offre de trains par rapport à la situation antérieure, mettant en péril l'acceptabilité de ce réseau par la population régionale.

² Luc Gwiazdzinski. Quel temps est-il ? Eloge du chrono-urbanisme. Vues sur la Ville, 2013, 30, pp.2-3.
ffhalshs-02070302f

Les vélos

En Europe, bien que des infrastructures de vélo-route existent, elles sont principalement destinées à un usage touristique, comme la ViaRhôna, la Vélodyssée et tout le réseau des EuroVelo. Cependant, le vélo, autrefois considéré comme un simple moyen de loisir, gagne en popularité en tant que mode de transport quotidien. Cet essor du vélo est principalement dû au coût croissant de l'usage de la voiture.

Il faut ajouter que le choix de mode de transport revêt également une dimension culturelle. A Menton par exemple, 20% des déplacements se font en 2 roues motorisé, selon une certaine idée du mode de vie à l'italienne, tandis que ce chiffre n'est que de 1% dans le Nord. Autre exemple, dans la grande agglomération lilloise, la part du recours au vélo d'un côté à l'autre de la frontière France-Belgique est massive du côté flamand, alors que les typologies d'habitat et d'infrastructures de proximité sont comparables.

Afin de faciliter l'utilisation du vélo au quotidien, il est essentiel de développer une infrastructure adaptée à la mobilité quotidienne. Lorsqu'une alternative de qualité existe, notamment des pistes cyclables sûres, le vélo progresse.

Le problème de l'autosolisme

L'emprise de la voiture sur l'espace public est très forte et pourtant, même en heure de pointe, seuls 15% des véhicules sont en usage tandis que le reste occupe de la place de stationnement ; en moyenne, les véhicules sont utilisés 5% du temps, en général par une personne seule.

Le partage de véhicules peut être une voie pour réduire cette emprise. Certaines politiques publiques favorisent l'autopartage, comme l'existence de voies de péage ou de circulation réservées aux véhicules partagés (par ex. San Francisco ou Strasbourg). En Île-de-France, le développement du réseau des cars express, associé à une fréquence de trains toutes les 10 minutes, permet de rejoindre le centre de Paris en 25 minutes. Cela a eu un impact positif sur la réduction de l'utilisation de la voiture pour les trajets domicile-travail.

Un zoom sur le sustimability

Le concept de "sustimability" a été proposé par Emmanuel Munch, l'un des chercheurs invités à l'atelier Mobilité. Selon Munch, le sustimability "définit un saut conceptuel, un passage d'une gestion locale dite soutenable, mais a-temporelle, à une gestion locale soutenable où la variable temporelle devient la principale clé de lecture et d'action de la transition écologique des espaces urbains"³.

³ Emmanuel Munch, Leslie Belton Chevallier, Gwendal Simon. Politiques de Mobilité Durable et Décélération - Rapport final. ADEME; Université Gustave Eiffel. 2022.

L'accès à la nature : un droit de tous ?

L'atelier nous a permis de constater qu'un sujet que nous souhaitons approfondir est l'accès à la nature. Nous nous interrogeons sur la question de savoir si ce droit devrait être garanti à tous les Français et Françaises. Ce concept a été initialement introduit dans les pays scandinaves, où l'idée d'"allmansrätt" a été créée pour garantir la possibilité d'explorer la nature sur les terrains publics et privés.

Dans le contexte de nos réflexions, nous cherchons à décliner ce droit en particulier pour permettre l'accès à la nature aux personnes qui en sont privées, que ce soit en raison d'une offre de transport public insuffisante les empêchant de s'y rendre, ou en raison d'un manque d'espaces verts dans les zones urbaines.

Actuellement, en France, [le projet de loi visant à garantir l'accès à la nature](#) est en cours d'examen par la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

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.