

## Note de synthèse : Ville et mobilités

En 2003, les français ont parcouru en moyenne 877 milliards de kilomètres contre 150 milliards en 1970. Cette augmentation exponentielle de la mobilité se superpose en parallèle à celle de l'urbanisation croissante du territoire français.

Dans ce contexte, la mobilité en ville - entendue comme le déplacement physique de biens et de personnes sur un territoire urbain- est au cœur d'enjeux politiques, économiques, sociaux et culturels. Comment les villes parviennent-elles à répondre à une demande de mobilité qui semble illimitée ?

Malgré différentes tentatives des politiques urbaines, la pression exercée par les nouveaux usages en termes de mobilité ne paraît pas résolue (I). C'est pourquoi, de nouveaux axes de recherche émergent afin de repenser l'articulation entre ville et mobilité (II).

### I - La mobilité en ville : une préoccupation ancienne non résolue

Les nouveaux usages concernant la mobilité ont tôt fait de mobiliser l'attention des villes dont les différentes réponses ont créé une situation contrastée.

Les usages et les temporalités ont considérablement évolué dans le paysage urbain, en France comme ailleurs. Le constat que dresse Luc Gwiadzinski, chercheur pour le laboratoire PACTE-Territoire de Grenoble, est révélateur de ces évolutions : urbanisation, tertiarisation, diminution du temps de travail et augmentation des technologies sont autant de changements affectant nos rythmes de vie, et nos valeurs tournées vers la rapidité, l'activité constante et la mobilité. Facteurs de tensions, ces changements se traduisent par différents chiffres. Ainsi, Bruno Marzloff, spécialiste des mobilités, indiquent par exemple que les trajets domicile-travail sont passés de 9 à 15 km entre 1982 et 2000. De même, les transports motorisés enregistrent un coût de 60 milliards d'euros par an en France.

Face à cette métamorphose vers une mobilité accrue dans les villes de plus en plus grandes et étalées, différentes solutions ont été apportées et ce, dès les années 1970. Ces solutions ont d'abord constitué en l'aménagement de nouveaux moyens de transports, tels le métro, le tramway ou de plus nombreuses gares. Puis, les années 1980 ont d'avantage été marquées par des revendications de la part de mouvements féministes portant sur la qualité de vie et la cohésion sociale en lien avec la mobilité. Ces revendications ont permis la mise en place de politiques temporelles dont l'objectif est d'améliorer la gestion des temps sociaux, principalement distribués entre temps professionnel et temps familiaux. Le bilan de l'action des « bureaux des temps » en matière d'adaptation des services aux rythmes des habitants et des scolaires, de mobilité durable ou encore de réduction des inégalités liées au temps semble plutôt positif d'après un rapport canadien rédigé par J. Rochman et D-G Tremblay. En effet, ces politiques temporelles ont participé à l'émergence d'outils législatifs favorisant la mobilité. Ainsi, les P.D.U (Plans de déplacements urbains) ont été rendus obligatoire par une série de lois.

Au tournant des années 2000, la situation concernant la mobilité en ville est contrastée et diverge selon les pays. La France est par exemple avancée sur l'accueil des enfants en âge d'être scolarisés mais bute encore sur la rigidité d'autres services traditionnels de ses espaces urbains, et notamment à propos de l'amplitude horaire de ces services. Qui plus est, les politiques urbaines semblent confrontées à un paradoxe plus large faisant intervenir le coût de ces services améliorant la qualité de vie en ville via la question des mobilités. Ce paradoxe est soulevé par Bruno Marzloff dans un entretien accordé au journal Libération en 2012 : La demande croissante appelée par l'étalement urbain ne peut être comblée par la construction illimitée d'infrastructures. La situation actuelle montre déjà une fracture nette entre les grandes agglomérations et le reste du pays d'une part, et entre les centres et les espaces périurbains d'autre part. Ce constat fait l'objet de nombreuses interrogations et impulse la recherche de nouvelles solutions par des organismes comme l'observatoire de mobilités émergentes.

## I - Repenser la mobilité en ville : les nouveaux axes de recherche

Pollution, congestion des villes, temps de transports trop longs ... La mobilité en ville demande à être intégralement repensée afin de proposer des solutions inédites.

Comme l'ont montrées les orientations des « bureaux du temps », la mobilité en ville est polarisée en grande partie par les transports liés au travail. Repenser les espaces et les temps de travail est donc un enjeu important pour améliorer les mobilités. La désynchronisation des horaires de travail afin d'éviter la congestion des transports est une des solutions apportée par E. Munch dans l'harmonisation des horaires de travail : en finir avec l'heure de pointe ? Cette solution se heurte cependant à différentes limites comme la participation par le bas ou la taille de l'entreprise. Une autre pierre angulaire de la mobilité liée au travail relève des possibilités qu'offre le numérique. Le télétravail pourrait permettre de réduire une partie des déplacements professionnels. Les administrations d'Essonne et de Seine-Saint-Denis ont ainsi signé en 2014 une convention permettant de mutualiser les ressources de leurs agents grâce au télétravail. En revanche, le télétravail demande de repenser les différentes frontières entre temps de travail et de loisir.

Les modalités de transports sont également interrogées par les villes avec une forte orientation vers les mobilités durables. En effet, selon les observations de l'ObSoCo Chronos de 2014, 81 % des personnes déclarent que la voiture constitue la meilleure formule tandis que 5% des Français ont recours à l'autopartage. L'abandon de la voiture individuelle est donc un processus lent, surtout dans les espaces périurbains. C'est pourquoi, une attention particulière a été portée à la périphérie de Rennes avec des initiatives d'aménagement de mobilités durables comme celle du Pédibus. Le Grand Lyon a quant à lui demandé l'expertise du groupe Chronos pour repenser les services de la ville. Rédigé par B. Marzloff, directeur du groupe Chronos, ce rapport recommande la mise en place de « suites servicielles », c'est-à-dire la continuité des services entre les différents modes de transports, ainsi que l'application d'une « assistance à maîtrise d'usage », soit l'optimisation des infrastructures existantes.

Mais davantage que les services liés aux transports, c'est la réflexion concernant les usages et les espaces qui semble apporter les éléments les plus novateurs. Dans cette perspective, soutenue par B. Marzloff, la mobilité ne constitue plus la solution mais la question. La dualité entre domicile et lieu de travail demande à être repensée et nuancée par l'existence de « tiers-lieu » rendant l'espace public plus accueillant et hospitalier : design urbain adaptable et ergonomie, extensions des horaires d'ouverture des équipements publics ... Ces aménagements nécessitent le soutien politique et financier des administrations. Aurélie Filipetti, ministre de la culture et de la communication s'est ainsi engagée en faveur de l'extension des horaires d'ouverture des bibliothèques au-delà de leurs 40h hebdomadaires. Il s'agit également de se diriger vers « la ville maléable » proposée par L. Gwiadzinski, une ville plus souple et fonctionnant par système d'horaires adaptés aux activités urbaines mixtes. Ces propositions posent la question de la « démocratie du sommeil », selon l'expression de Jean Viard : comment organiser l'administration et la gouvernance des territoires locaux lorsque la majorité des résidents ne fait que dormir sur son lieu d'habitation. Là encore, la mobilité soulève des interrogations en termes de citoyenneté et appelle à une redéfinition des identités qui ne peuvent plus se limiter au lieu d'habitation.