

2 & 3 février 2010
Les entretiens du Certu

Quoi de neuf ?

- À LA ROCHELLE, un étudiant : un vélo offert
- À TOURS, Geovelo.fr : un calculateur d'itinéraires à vélo fait par des cyclistes
- Premières zones de rencontre à TOULOUSE
- Les collectivités s'engagent sur la desserte ferroviaire entre AVIGNON TGV, AVIGNON CENTRE et CARPENTRAS
- États généraux du vélo à LILLE MÉTROPOLE : la réflexion avant l'action
- Le Diagnostic Environnemental de la Mobilité (DEM) de LILLE MÉTROPOLE
- NANTES MÉTROPOLE expérimente le premier TransWay

À l'écoute de

- Formation continue École des Ponts ParisTech
- Rencontres nationales du transport public à Nice
- Congrès ATEC-ITS France 2010
- Actualités Stationnement
- Un centre de ressources sur l'accessibilité
- Formations CNFPT La Rochelle

Biblio La vitrine

- PDU et accessibilité aux personnes handicapées
- Sécurité et sûreté des transports Un état de l'art méthodologique
- Péage urbain : principes pour une loi
- Caractéristiques de la surmobilité professionnelle en périurbain
- Fiches Ville accessible à tous Accessibilité aux personnes à mobilité réduite
- Le point sur N°9 Planification urbaine et tramway en France
- Les panneaux à messages variables en milieu urbain et périurbain Guide technique
- Les ralentisseurs : état de l'art et effets dynamiques
- Les zones de rencontre en Suisse et en Belgique Réglementation et exemples de réalisations

Agenda

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
Tél. 04 72 74 58 00
Fax 04 72 74 59 00
www.certu.fr
(Mobilité et déplacements)



Des villes «vivables» ?

Entretien avec Bruno Marzloff, sociologue, directeur du Groupe Chronos

La Rédaction : Chronos, c'est quoi ?

B.M. Chronos est une équipe pluridisciplinaire qui conseille différents acteurs majeurs des mobilités plurielles réunis au sein d'une plateforme d'échange, le Groupe Chronos. Le Groupe Chronos est à la fois un « think tank », posant sa réflexion sur les transformations de la ville et ses enjeux en termes de mobilités et un « do tank » où se formulent les pistes d'innovation servicielles pour y répondre.

L.R. Quel est votre « champ » ? Votre « audience » ?

B.M. Nous investiguons les mobilités plurielles, ce sur quoi s'inscrit le quotidien des citoyens : la ville, ses ressources, l'accès à ces ressources et l'urbanité qui se définit dans ce contexte. Notre audience est éclectique, à l'image des multiples mobilités que nous abordons. Il s'agit des opérateurs de transports et des opérateurs de mobilités qui voient leur périmètre s'élargir à ces mobilités plurielles ; des territoires ; des médias curieux de mettre des mots sur les évolutions en cours ; des étudiants, etc.

L.R. Avez-vous des projets d'évolution de Chronos ? Lesquels ?

B.M. L'enjeu est d'accompagner l'évolution de la sémantique même de mobilité. Nous sommes au milieu du gué du « marché unique des déplacements » où tous les modes composent une seule offre. Suivra ensuite la notion de « marché unique des mobilités » où se confondent les mobilités physiques et numériques et où le sédentaire n'est pas antinomique du mobile... L'utilisateur arbitrera. Ainsi, se déplacer vers son lieu de travail, travailler dans un télécentre, travailler chez soi ou au cours de son trajet, sont quatre réponses différentes à une même question du travail. Le travailleur revêt alors différentes casquettes : citadin, voyageur, salarié et citoyen. Le territoire des mobilités s'est élargi à tout le quotidien, il doit s'élargir à toutes ses ressources – et à toutes les modalités d'accès aux ressources.

L.R. Vous êtes identifié comme « sociologue de la mobilité ». Toute la mobilité ou plus particulièrement la voiture ?

B.M. La voiture a construit la ville, le territoire et le quotidien des gens au cours de ces cinquante dernières années. Sa présence reste dominante. Il faudra continuer de faire avec, mais autrement, d'où l'idée de faire émerger d'autres solutions : au sein de la voiture, en articulation avec d'autres modes et en dehors des transports.

L.R. Mobilité urbaine ou plus globale ?

B.M. La ville dont nous héritons s'est étendue, délimitée, désynchronisée, et elle s'est alourdie démographiquement. Elle a d'autres articulations avec ses périphéries plus ou moins proches, et elle entretient des liens permanents et en temps réel avec des territoires plus lointains. C'est aussi à cela que doivent répondre les mobilités.

L.R. Ne privilégiez - vous pas le côté «nouvelles technologies», au détriment de l'approche sociale ?

B.M. Le fait que les technologies participent des transformations sociologiques et urbaines ne leur confèrent aucun déterminisme ; autrement dit, ce n'est pas le mobile-objet qui a fait l'homme mobile, c'est l'inverse. Il faut admettre que le téléphone mobile est massifié, l'internet est en voie de l'être et l'internet mobile prend la voie accélérée. Toutes les solutions natives de l'internet mobile deviendront alors massives, elles aussi. Il reste que c'est dans le social et le sociologique que se forment les déterminismes, avec une place singulière donnée (Chronos oblige !) à la transformation de l'architecture du temps de la ville.

L.R. Vous avancez le concept de «démobilité». Qu'y mettez - vous exactement ? Prévoyez - vous une hiérarchisation des motifs de déplacements ? Si oui, laquelle ?

B.M. Tous les esprits ne sont pas prêts à entendre que décroissance rime avec durable et non avec développement, que la croissance verte est un autre oxymore. Le transport public doit à la fois gérer l'extension de son domaine et accepter de s'arrêter là où il atteint ses limites. Quand *Transport for London* entreprend de faire descendre les voyageurs du Tube pour les faire marcher dans les rues, quand Copenhague se fixe pour objectif d'atteindre 50 % de part modale du vélo sur son agglomération, quand on parle du travail, de l'enseignement, du commerce à distance, quand IBM parle de smarter cities, c'est à chaque fois de la démobilité. Dès lors, la hiérarchie des déplacements se dessine dans cette perspective : moins de mobilité contrainte, plus de mobilité choisie. Du moins, on ose l'espérer.

L.R. Quels sont, selon vous, les manques les plus criants au niveau de la compréhension des comportements et des leviers d'action, aujourd'hui en France ?

B.M. N'est - on pas aujourd'hui dans une tentative vaine d'ajouter des infrastructures sur des infrastructure pour courir après une croissance inflationniste des déplacements ? La priorité est aujourd'hui autre. Il faut réfléchir à l'apaisement des flux et à d'autres formes de centralités urbaines qui n'existent pas pour répondre aux requêtes des usagers, à un nouvel urbanisme et aux injonctions du développement durable.

L.R. De quels pays, ou villes, devons - nous aujourd'hui nous inspirer ?

B.M. Les Danois proposent un excellent mot d'ordre, sous forme d'équation, pour arbitrer les politiques de transport et leurs financements : «Un tiers noir [pour l'asphalte et la voiture], deux tiers verts [pour les mobilités durables et les transports publics]». Le concept de «villes vivables» (*livable cities*) des Américains est très tonique. Les concepts de partage de l'auto sont des solutions qu'il faut vite faire mûrir. L'idée de geler des ceintures foncières de ville comme l'a fait Bordeaux est courageuse pour déminer cette croissance absurdement inflationniste. Les pistes sont multiples, il faut y impliquer les citoyens.

L.R. Quatre questions dans l'actualité :**La gratuité des transports collectifs ?**

B.M. Le modèle des déplacements est toujours pris en charge en partie – directement et indirectement – par la contribution publique, même pour la voiture. Cela pose la question du droit à la mobilité et de l'accès à tous à se mouvoir dans la ville. Cela pose la question de savoir ce que l'on cherche à favoriser. C'est une question politique.

Le péage urbain ?

B.M. Le péage pose la question des congestions. Il me semble que la réponse doit plutôt se chercher du côté d'une politique forte du stationnement que des péages.

Autolib ?

B.M. L'autopartage se fera de toute façon, mais il ne faut pas se cacher que l'exercice renvoie à de multiples enjeux croisés qui rendent l'issue difficile ; à la fois un modèle d'usage, un modèle d'affaire, un modèle de hub, bref un nouveau modèle urbain.

La taxe carbone ?

B.M. Mille fois oui. Malgré ses défauts congénitaux et ses injustices, c'est une façon de se contraindre à l'innovation.