

Quelles villes voulons-nous et quelles mobilités voulons-nous ?

Bruno MARZLOFF, sociologue, Cabinet Chronos

Bruno MARZLOFF se remémore avoir interrogé Paul DELOUVRIER, dont cette salle de conférence porte le nom, peu de temps avant sa mort sur la réflexion d'alors concernant le délitement urbain de l'Île de France. Nous sommes les héritiers de ce délitement urbain et des congestions qui l'accompagnent. La mobilité persiste dans un cercle pervers dans lequel la demande va plus vite que l'offre.

Les problèmes de saturation du trafic sont la marque des mobilités actuelles. De multiples innovations voient le jour mais sans être déterminés par une vision de la ville que nous voulons. On peut s'étonner d'une absence d'utopie dans le domaine des mobilités. Les rapports officiels sur les mobilités ne fixent pas véritablement d'objectifs concrets. Laisse-t-on le parc automobile s'étendre ? Veut-on moins de voitures ? Quelles voitures ? Quel équilibre entre les moyens de transport ? Y-a-t-il une autre mobilité que celle des déplacements physiques ? Toutes ces questions ne sont qu'effleurées. Or, aujourd'hui, il n'existe plus de choix. En matière d'environnement – contraints et forcés –, on se fixe des objectifs dans le temps. Dans le domaine de la mobilité, il n'existe pas d'indicateurs semblables.

Le diagnostic

La mobilité est saturée. Le problème de la saturation de la mobilité peut être illustré par deux chiffres. Le premier : le taux de 240 % d'occupation du RER D, Plaine-Commune, qui conduit les entreprises à prendre des décisions d'élargissement des horaires de travail pour essayer de soulager les heures de pointe. Le second : selon son maire, il fallait il y a vingt ans 10 minutes pour se rendre d'une commune voisine à Toulouse ; il y a dix ans il en fallait 20 minutes, et aujourd'hui il en faut 40 minutes quand il n'y a pas de congestion. On est donc dans une dynamique perverse en matière de congestion dont on s'accommode depuis la massification de la voiture.

La mobilité est déséquilibrée, et ce déséquilibre s'accroît à la fois en ville et à la périphérie des villes. Il y a trop de voitures en ville en dépit de tous les efforts déployés. La place de la voiture continue de croître dans les zones périurbaines et rurales.

La mobilité est inégalitaire, on a favorisé une mobilité de masse mais on a oublié la mobilité inclusive. *La mobilité actuelle est insoutenable* sur le plan du climat. Les déplacements motorisés représentent 34% des émissions de gaz à effet de serre.

Les réponses

Le glissement d'un modèle infrastructurel à un modèle serviciel

En arrière-plan, il révèle une autre bascule, celle du passage de l'offre à la demande car ce sont les usagers aujourd'hui qui déterminent pour une grande part ce que devrait-être ou ce que doit devenir la mobilité. Cela renvoie à un troisième point fondamental, celui de savoir comment s'opère cette prise de pouvoir de l'utilisateur.

Le glissement du modèle infrastructurel : on voit par exemple que la Société du Grand Paris réfléchit au moins autant sur la manière dont son infrastructure pourrait servir à éviter des déplacements qu'à résoudre la question qui lui a été posée lors de sa création de savoir comment absorber la croissance

des déplacements motorisés. Comment peut-on mettre en place des dispositifs de bureaux partagés pour éviter les déplacements ?

Qu'est-ce que l'intelligence en matière de mobilité ?

Est-ce que Waze de Google est "smart" ? Le service s'appuie sur des réseaux sociaux, sur des données, sur des algorithmes, fait de la prédiction ; on pourrait donc conclure qu'il s'agit d'intelligence. Mais, en fait, Waze n'est que le substitut d'une voie supplémentaire sur la route. A ce titre, Waze ne fait que poursuivre une logique perverse de l'offre qui conduit à encourager l'accroissement de la demande de transport.

Alessandro BARICO, écrivain italien a publié en 2006 « *Les barbares* », livre dans lequel il s'interroge sur l'effacement progressif d'une culture de type classique au profit de la modernité apportée par les nouvelles technologies. BARRICO y affirme que les barbares inventent et qu'il y a tout à gagner de l'arrivée de ces nouveaux barbares. Google, affirme-t-il, n'est pas la cause du changement mais le résultat des réflexions des jeunes gens qui l'ont inventé pour servir des modes de vie nouveaux, différents.

On était dans une mobilité subie, les barbares inventent une mobilité assumée, celle qui permet, au travers d'applications informatiques, de faire des choix (choisir les modes, choisir les horaires, éviter les pointes de trafic). Ils inventent donc l'hyper-choix qui permet de s'affranchir de la mobilité contingente.

On avait des modèles économiques basés sur le retour sur investissement ; les barbares sont en train d'inventer un autre concept : le retour sur expérience c'est-à-dire la capacité à repenser les comportements et les ajuster en fonction des expériences.

La mobilité ne peut plus être laissée aux seuls opérateurs de transport classiques et aux constructeurs automobiles. A la table des nouvelles mobilités sont invités à la fois de nouveaux opérateurs de transport (comme UBER, DRIVY, BLABLACAR, ZIPCAR, AUTOLIB...) et des opérateurs de services (GOOGLE, MOOVIT, WAZE, OPTIMOD' ...). Aujourd'hui certains promoteurs immobiliers acceptent l'idée d'être des opérateurs de mobilité.

La « Combined mobility »

Le terme synthétise les grands axes sur lesquels agissent les barbares. La « combined mobility » se joue à la fois de la *multimodalité* (c'est-à-dire l'arbitrage entre des modes), de l'*intermodalité* (articuler des modes entre eux pour assurer des trajets de porte-à-porte) ; de la *co-mobilité* (partager des modes) et de la *démobilité* (éviter des déplacements contraints motorisés). Il y a là quelque chose de considérable qui dépasse le périmètre à l'intérieur duquel on a l'habitude de traiter des innovations dans le transport.

Les intégrations

Les réponses passent aussi par les intégrations des mobilités. Celles des modes : relier le vélo, la marche à pied, le bus, les voitures en partage... ; relier les tarifs, l'intégration des transactions ; intégrer l'information. Va-t-on laisser la main à des multinationales comme Google ? Ou s'orienter vers des solutions de type Optimod à Lyon ? ; c'est aussi l'intégration géographique. En bref, il s'agit d'effacer les ruptures de charges ou de les rendre vivables.

A partir de cela, on voit se dessiner des concepts nouveaux. La notion de « transport public individuel » avec l'arrivée en 2006 de Vélov à Lyon. Le concept de « transport public à la demande » est en train de se consolider. Par exemple, BRIDJ à Boston <http://www.bridj.com/>. « Chariot » à San Francisco, <https://www.ridechariot.com/>. Les personnes s'inscrivent sur un site internet et, lorsque la demande est suffisante sur une ligne, un dispositif de transport public est mis en place. Ce nouveau

concept utilise le « crowdsourcing » mais également le « crowdfunding » parce que les personnes s'engagent à pratiquer la ligne qu'ils ont contribué à créer.

La notion d'intégration fait partie du programme de nombreuses villes, comme, par exemple, Helsinki, qui projette à l'horizon 2020-2025 de mettre en place une plateforme MaaS « Mobility as a Service » qui exclut la voiture patrimoniale.

Cette notion d'intégration ne doit pas nous exempter de réfléchir à ce que sont les déterminants de mobilité et comment on peut agir sur ces déterminants. Ceci est essentiel et là encore ce sont les barbares qui montrent la voie. Il s'agit par exemple de l'organisation du travail délocalisé, désynchronisé (qu'on a appelé télétravail) qui aujourd'hui s'incarne dans des télé-centres, des espaces de coworking, etc. C'est ainsi qu'Amsterdam a mis en place une galaxie de télécentres (plus de 100) qui a permis une baisse du trafic automobile de 7% et une baisse de congestion de plus de 20% et que Genève met en place une politique identique avec plus de 200 télécentres.

Cette mutation pose la question de l'élargissement du jeu des acteurs. On a toujours raisonné comme si la mobilité se limitait à un demandeur (le voyageur) et à un offreur qui est l'autorité organisatrice et/ou l'opérateur de transport. En fait, il y a bien d'autres acteurs au premier rang desquels, il y a "le générateur de mobilité", celui qui fabrique la mobilité, - qui, le plus souvent, fabrique de la mauvaise mobilité - les entreprises, les universités, les hôpitaux, qui sont les maîtres des horaires de travail, donc les maîtres du temps et des trafics. Comment les responsabiliser ?

Quelle mobilité voulons-nous, est-on capables de penser une utopie ?

Invité par Fabienne KELLER et Denis BAUPIN à conclure en trois minutes une journée de réflexion sur les questions de transport et de mobilité à l'assemblée nationale, j'ai suggéré un scénario consistant à réduire par deux le nombre des voitures en dix ans : passer de 34 millions de véhicules à 17 millions de véhicules, tout en maintenant le flux des personnes transportées, en jouant sur l'ensemble des offres de partage désormais disponibles.

Cette proposition a été écartée au nom de l'emploi. Cependant il est évident que la voiture ne peut pas continuer comme aujourd'hui et il faut se donner du temps pour aménager la filière industrielle et passer à une filière servicielle.

Comment forger cette vision du futur des mobilités et la partager ? Comment sortir par le haut de la situation difficile dans laquelle nous sommes ? Le Congrès de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU), au mois de novembre 2014, avait pris pour thème « les biens communs territoriaux ». J'y ai proposé trois illustrations de ce que peuvent être ces biens en matière de mobilité : la première, c'est l'espace de la rue qu'on peut envisager de partitionner de manière différente en respectant les piétons et les cyclistes, un partage intelligent, une hybridation intelligente. La seconde, c'est l'émergence de "lieux communs" susceptibles de restructurer les territoires et ses flux. Mais, désormais, le bien commun le plus conséquent, c'est la donnée qui doit être ouverte, doit pouvoir circuler et fabriquer une nouvelle génération des services.

Qui doit porter cette politique ? Ce sont d'abord les élus qui doivent porter cette politique. Ils doivent être attentifs aux évolutions et savoir répondre à des demandes paradoxales comme la lutte contre la croissance de la demande de déplacements et la multiplication des offres low cost..