

L'imaginaire de la ville et des mobilités urbaines vu de la mobilité

JP Orfeuil

**Université Paris Est et Institut pour la Ville en
Mouvement**

orfeuil@u-pec.fr

Chaire des imaginaires Telecoms ParisTech

16 mars 2011

Plan

- **Un univers où la « chose publique » pèse de tout son poids**
- **Aspirations et craintes / société de mobilité**
- **Un paradoxe**
- **La représentation de « la ville »**
- **Mobilité: coprésence et téléactivités**
- **Une (trop) brève histoire de la mobilité et de ses ressentis**
- **Exemples de divorce entre les faits et les croyances**
- **Les explications possibles**
- **Comment les étudiants en aménagement s'en sortent pour imaginer une « ville rêvée »**

Mobilité: deux univers assez distincts

- **La mobilité du quotidien, le plus souvent vécue et verbalisée comme une contrainte, même si les mobilités de loisirs y progressent et si la capacité de mobilité est au service des choix résidentiels. C'est 57 % des km. Dans la mobilité quotidienne, la mobilité « strictement urbaine » (échanges au sein des agglomérations urbaines) ne représente que 37 % des km parcourus.**
- **La mobilité « à longue distance » (+ 100 km), le plus souvent vécue comme un temps de choix et de rupture, même si le « quotidien » y progresse. C'est 43 % des km**

Exposé centré sur la mobilité du quotidien

Mobilité quotidienne: un univers où la « chose publique » pèse de tout son poids

- Les « **mécanismes de marché** » dominent la mobilité à longue distance: concurrence air / fer, modulations temporelles fortes des tarifs. Ils dominent aussi *aujourd'hui* l'échange virtuel
- **L'intervention publique** pèse de tout son poids sur la mobilité du quotidien: gestion de l'espace public, du stationnement, des autorités organisatrices (AOTP) pour les TC U D R, 17 milliards d'argent public / an pour les TC U D R, une volonté de ces AO de devenir des AO de mobilité
- Plus facile de parler d'usager (des TC, de l'espace public, des routes) que de consommateur

Conséquence: des imaginaires « actants », pénétrés des valeurs du champ politique plus que de ceux de la consommation privée

Société de mobilité: on y est

Raccourcissement des horizons, augmentation de la portée des interactions, nécessité de réflexivité: le présentisme planétaire
(Tout va plus vite, tout porte plus loin, et l'urgence c'est aujourd'hui)
Théorisée par Giddens, Bauman, Ascher, Sennet, Ehrenberg, Rosa, Aubert et Harroche, etc.

On aime: meilleure efficacité: le portable pour deux semaines au Smic, les haricots verts en hiver, les livraisons 24h chrono

On n'aime pas: instabilité des positions: incertitude, stress, crise financière, licenciements, divorces, peurs (pollution, pétrole, monde fini...), obligations perçues comme coûteuses (voiture)

À quoi aspire t 'on?

- À en profiter (vie mobile et connectée), à saisir des aubaines
- À ne pas trop être importuné par la mobilité / présence des autres
(environnement, ségrégation, entre soi).
- À « ralentir » le mouvement global, à retrouver des moments pour soi
- À contrôler pour soi le maelstrom (accession à la propriété, liens forts familiaux « verticaux »)
- À des repères: « la mondialisation s'impose à nous, le territoire dépend de nous »

Le territoire dernier « bastion » où on peut être entendu du politique?

À quoi aspire-t-on? À avoir la main?

L'exemple de « Prométhéus » (années 90)

- Un consortium de constructeurs promettant la **conduite automatisée** pour les années 2000, démontrant les bienfaits sur la congestion, la pollution, la sécurité, etc.
- C'est un **échec**
- C'est pourtant ce que réalisent les télécoms dans l'espace virtuel

**Un paradoxe: l'automobile, premier
outil de l'autonomie, est dévalorisé alors
qu'on est de plain pied dans la société de
mobilité**

La ville

Ville (s) à vivre, ville (s) à produire?

La « ville à produire », le grand marché de l'emploi et de l'innovation cher aux économistes géographes est absente des imaginaires qui privilégient la « ville à vivre ». Cette ville se localise de plus en plus hors des centres

La « production valorisée » est celle des loisirs, de la détente, du tourisme urbain, située dans les centres

Ville, villes, formes urbaines

Dans les faits

Coexistence d'une dynamique de valorisation des espaces centraux et d'une logique d'étalement, où résidences, activités et vie se développent

Dans les rêves

la « ville rhénane » l'emporte largement sur la ville « saint simonienne » et la « ville californienne »

Dans les médias

Valorisation de la « ville européenne », apaisée, conviviale, « pour tous », lieu de rencontre et de solidarité, dévalorisation symbolique du périurbain

Mobilité: les sens?

- **Ce qui permet un échange interpersonnel (focus sur « l'activité à destination »), échange qui peut être réalisé en coprésence ou à distance (téléactivités)**
- **Le mouvement en lui même**

Coprésence / téléactivités

Des « substitutions » invisibles

Et pourtant bien réelles

Hausse continue des dépenses « virtuelles » et de leur poids dans les budgets monétaires et temporels, stagnation des poids budgétaires (argent et temps) des déplacements

Dans le virtuel, on accède à tout, tout de suite, sans inconfort ni congestion, et à bas prix; une référence mentale pour juger des transports?

Mobilité « physique »: de quoi devrait-on parler?

- **Accès** aux ressources urbaines, utilité des activités « à destination »
- **Conditions générales** de la mobilité
- **Compétences personnelles** de mobilité
- **Obligations** de mobilité, aujourd'hui et demain
- **Accès** aux ressources urbaines, utilité des activités « à destination »
- **Pratiques** des personnes, Résultats sur les systèmes: **trafics**
- Représentations: le **bien**, le **mal**, etc.

Une (trop) brève histoire de la mobilité du quotidien

Avant les trente glorieuses

- **Appropriation de l'espace urbain dense et imposition de la norme automobile par une catégorie aisée, minoritaire d'automobilistes ayant tous les droits**
- **Assimilation Auto / dominants**

Une (trop) brève histoire de la mobilité du quotidien

Pendant les trente glorieuses

- La « démocratisation de l'automobile » balaie d'abord toutes les critiques,
- Les pouvoirs publics font des routes et autoroutes, ils construisent l'hyperchoix pour tous et sont alors en phase avec la société, même s'ils ne la consultent pas
- Les problèmes resurgissent dès le début des années 70 sous forme de problèmes de masse: insécurité, pollution, congestion, dégradation des TC

Une (trop) brève histoire de la mobilité du quotidien

**Depuis une quinzaine d'années, sédimentation
des anciennes critiques et renouvellement:**

**Contribution du système automobile à
l'étalement urbain,**

Dépendance à l'automobile,

Dépendance des « pauvres » à l'automobile

Risques pétroliers et climatiques

**Dans un contexte d'exigence de planification
participative**

Les évolutions passées

1960-1995

Toujours plus loin, plus vite, plus divers, plus hors des centres, plus en voiture

Grâce à:

Motorisation et multimotorisation

Infrastructures et services (Autoroutes, RER et TER, etc.)

Acceptation du stationnement sur voirie et offre privée gratuite abondante hors voirie

Acceptation et valorisation du « modèle mobile »

1995-?

Ce « toujours plus » n'est plus acceptable pour la voiture, des développements massifs des TC vont y remédier...

Les évolutions passées de la mobilité: un sentiment mitigé

Toujours plus : oui, mais

Oui, on y a gagné: **extension et la fluidité des marchés**(Travail, habitat, loisirs, consommation) **extension des univers de choix (de résidence, d'activités), un peuplement plus homogène du territoire**

Mais les **capacités de mobilité** sont intégrées dans les stratégies des acteurs: grand commerce, entre soi des riches, malthusianisme communal, « satellisation » de territoires bien reliés à un pôle majeur, débouchant sur le **sentiment que la mobilité est plus subie que choisie, que les obligations sont excessives** (20 km matin et soir en voiture= 25 % du smic), éloignement des services publics, ZA non desservies par TC, etc.): **on n'a pas la main**

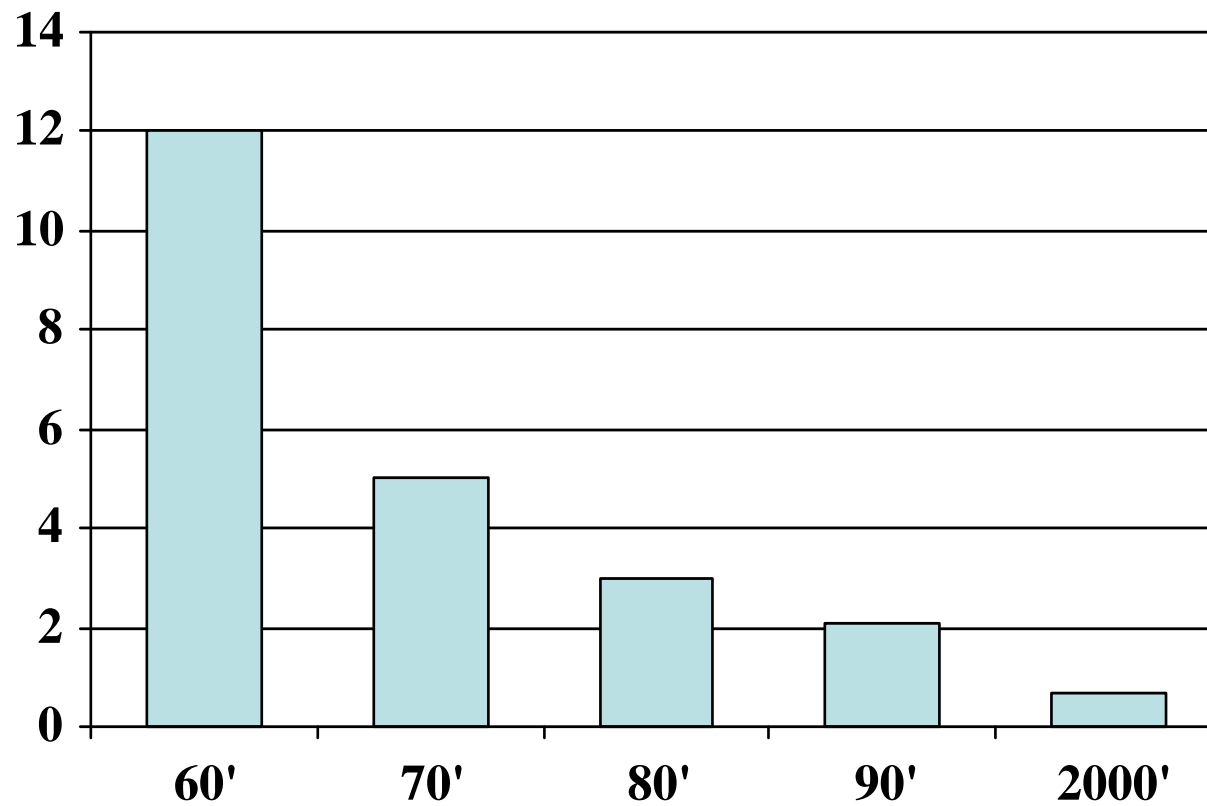
Mais le **trafic** réduit la qualité de la « ville sensible »

En sus, spleen prospectif:**Comment ferons-nous quand tous les chinois auront une voiture? Comment ferons-nous quand nous aurons dérégulé le climat?**

Les évolutions passées de la mobilité: un sentiment mitigé

Alors on passe de **la conquête joyeuse de la mobilité autonome** à la **lassitude de l'obligation**, on valorise de nouveaux horizons de plaisir (le virtuel, dans les budgets monétaires et temporels), on fait passer l'auto, de la case « achat plaisir » à la case « consommation obligée » et, pour certains, culpabilisante (environnement), sans tomber amoureux des TC pourtant bien dotés par les pouvoirs publics

**Une croyance: la circulation explose, une réalité mesurée:
l'explosion automobile est derrière nous en France
(taux de croissances annuels des circulations auto: %)**



Une croyance: tout peut changer en investissant ailleurs, une réalité décevante

	1994	2008
Distance par p et semaine	156,1 km/p/s	166,9 km/p/s
Vitesse	31,3 km /h	32,4 km / h
% Voiture	86,7	87,3
% Transport collectif	11,2	9,8
% Deux roues	2,0	2,8

Pourquoi les transferts modaux sont-ils si difficiles à obtenir?

Le marché « roi » du transport public est constitué des déplacements internes à une ville centre et de ses échanges avec la banlieue

Il passe de **24,7 %** à **21,5 %** des km en mob locale

Sur ce marché, la part des transports publics est de

24,3 % (VCVC) et **27,5 %** (VCB). Ailleurs, elle est de **8,7 %**

Globalement les vitesses porte à porte des modes sont très différentes

Voiture: 36,6 km / h

TC: 17,7 km / h

2RM: 30 km / h

Vélo: 10,3 km / h

Des progrès très significatifs et non perçus

- **Bruit pollution: division par des facteurs > 10 des émissions locales, sentiment de croissance de la pollution**
- **Insécurité: division par un facteur de l'ordre de 10 du risque par km parcouru.**
- **Consommations de carburant et GES: environ 30 % de moins / km par rapport à années 70 pour les parcs. Potentiels de réduction importants encore à exploiter, le bonus / malus donne une piste très intéressante**
- **Ce qui a fait l'essentiel des économies est pour l'essentiel ignoré**

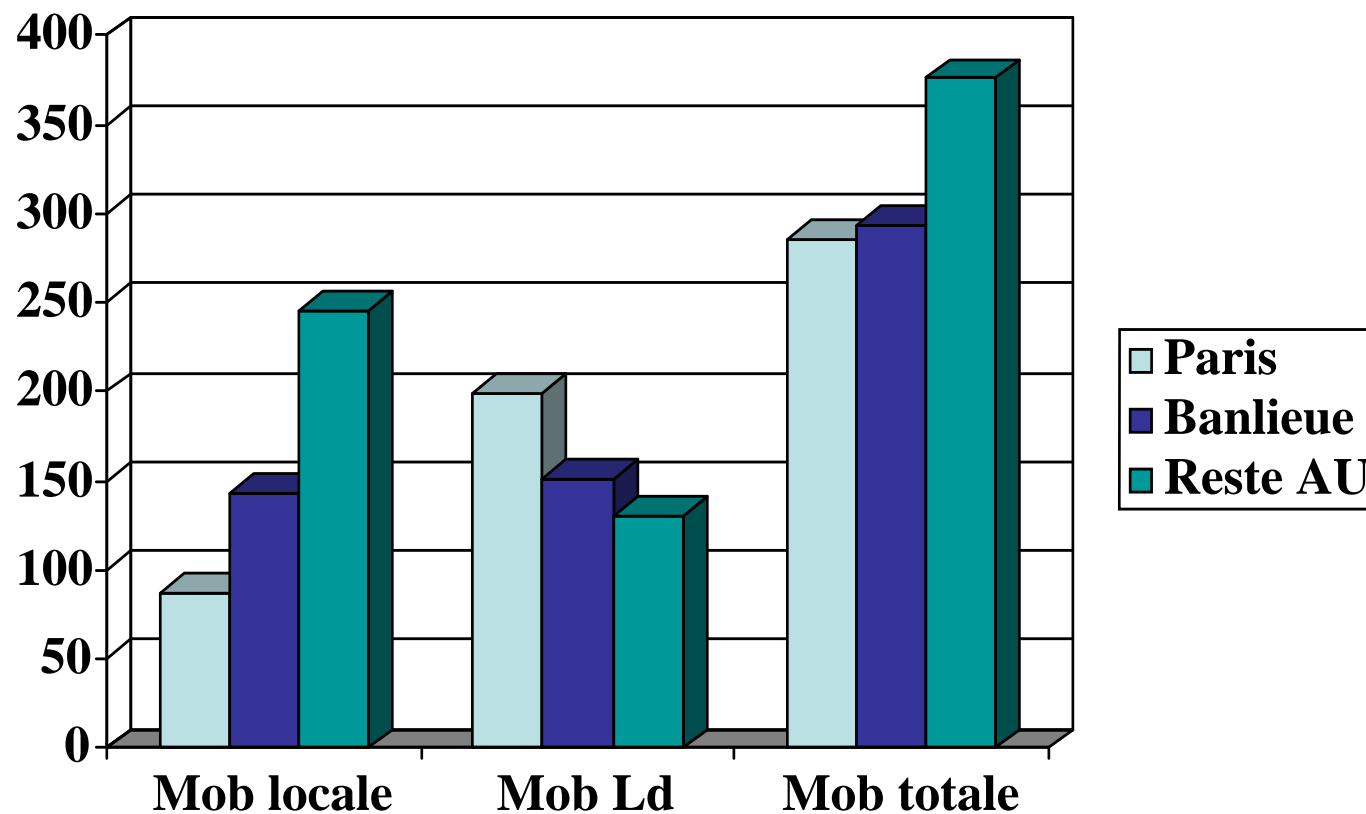
Un « mal vivre mobile » très ressenti, mais qui ne débouche pas en problème public

Une des raisons (avec la cherté du logement) des départs
vers la province

- **Congestion** des grands axes routiers, en Idf
notamment: la circulation est un **mal**, elle ne doit pas
être soignée
- **Inconfort et irrégularités** dans les transports publics:
personne n'a intérêt à mettre à l'agenda le versant gris
de ce qui est **vert** par définition. A toutefois fini par
arriver dans le débat « Grand Paris » où l'État et la
région étaient en conflit

Une croyance à relativiser: la vertu de la ville compacte

(Ile de France, données 2008, km/p/semaine)



Les explications possibles

- **L'environnement, du côté de l'impératif catégorique plus que du côté de la balance coûts / avantages**
- **Le registre politique, celui de la compassion**
- **L'inaudibilité des « élites » et la chute de la maison « Corps des Ponts »**
- **Le « sensible » prend le pas sur le « rationnel », les images l'emportent sur la réflexion (exemple du Grand Paris)**
- **L'exceptionnel pessimisme français / avenir**
- ...

Une vision d'étudiants en transport / aménagement

Exercice

**Décrivez en quelques pages votre ville rêvée et ses
systèmes de mobilité à horizon 2030**

Mené en début de scolarité M1 M2

76 réponses

(43 « aménageurs », 3 » « transporteurs »)

Une ville nature

L'environnement n'est pas seulement une
contrainte impérative pour l'action,

C'est aussi un **objectif en soi:**

Les **ambiances** doivent favoriser la convivialité, la
nature est présente partout en ville et sous
diverses formes: des jardins ouvriers aux
fermes de proximité, en passant par les
corridors écologiques et les berges des rivières

Une ville sans frontières, la fonction productive invisible

**Une ville cosmopolite, pensée avec ses
connexions avec le reste du monde, des
espaces proches aux plus lointains**

Et *rien* sur la fonction productive de la ville

Morphologie urbaine: points de désaccord et de consensus

- **Pas d'unanimité sur la taille souhaitée**
- **Pas d'unanimité sur la densité**
- **Unanimité pour des « quartiers » vivants, solidaires, aux circulations douces dans des rues espaces de socialité, branchés sur la métropole par un « hub » « lieu intense » du quartier-village**

Mobilité

Plus pensée en termes de « voyage » que de « déplacement » de A à B. Le voyage doit être une expérience agréable, conviviale et connectée

(thème de la « reliance » de G Amar)

Systemes de mobilité coprésence ou ubiquité?

- **Interface Transport / télécoms abordé,
mais gros doutes sur les substitutions
autres que marginales: pas de plébiscite
pour l'ubiquité généralisée**
- **Ntic pour infos, transactions billétiques,
*occuper le temps***

Systemes de mobilité: les modes

- La **voiture classique** en fort retrait
- Pas d'amour exprimé pour les transports publics, mais un rôle accru anticipé, **percée forte de l'automatisme**, systèmes guidés de petite capacité (Aramis, le retour)
- Des **modes doux** (marche, vélo, rollers) aux **potentiels augmentés** (tapis roulants, « tire fesse » pour rollers ou cyclistes dans les rues en pente, vélos électriques possédés ou en libre service, objets personnels volants...)

L'espace des systèmes

- **Le sol pour la mobilité douce**
- **Le souterrain pour la vitesse (Tc et automobile)
, lieu d'une mobilité rapide, automatisée et
électrique: besoin de transports « invisibles et
impalpables », dans quelques cas l'aérien (le
« dirigeable personnel »)**
- **Imaginaire de conquête de la troisième
dimension**

En conclusion

- **Un territoire pénétré de la nature et du monde, un territoire de douceur, de convivialité, aux frontières peu marquées**
- **Il y a un temps pour la vitesse, un temps pour la lenteur**
- **Pas de technophobie, les technologies sont à mobiliser pour hybrider les modes, en faciliter l'usage, augmenter les potentiels des modes « doux », automatiser et cacher les modes « durs »**