

LES MOBILITES DANS LES GRANDES VILLES

Augmentation quantitative et qualitative des déplacements dans la ville : il faut repenser la façon dont on les gère.

Dans les espaces métropolitains, transformation des pratiques de mobilité : on se déplace de plus en plus, pour des motifs de plus en plus diversifiés et en utilisant des modes de transport plus nombreux. Des pratiques de mobilité de plus en plus complexes.

1. Identifier les tendances de la mobilité dans les métropoles modernes.

Quatre caractéristiques majeures de la mobilité :

- *La mobilité s'effectue dans des espaces urbains plus complexes :*

La ville est un espace de plus en plus difficile à appréhender dans ses formes et dans ses fonctions. La périurbanisation tend à individualiser des quartiers selon une fonction spécifique. Elle est à la fois la cause et la conséquence d'une multiplication des déplacements. Un fonctionnement plus complexe des espaces urbains est ainsi associé à des pratiques de mobilité de plus en plus complexes ; l'offre traditionnelle en transport en est forcément modifiée.

- *La mobilité possède une double référence au territoire et au réseau :*

La métrique de la ville est de moins en moins topographique et de plus en plus réticulaire. Ce qui compte, c'est moins la **distance kilométrique** que la **distance-temps**. La logique du réseau s'associe aujourd'hui à la logique topographique pour encadrer le développement des déplacements en ville : la proximité physique n'est plus la seule condition nécessaire à l'interaction à l'interaction sociale, c'est l'espace/temps.

Pour les citoyens, la double référence au territoire et au réseau implique la possibilité de gérer leur mobilité en fonction de leurs **pratiques spatiales**.

- *La mobilité dépend de plus en plus de la variable vitesse.* Les citoyens se déplacent de plus en plus aujourd'hui, sans passer plus de temps dans les transports (1 heure) : c'est la **conjecture de Zahavi**.

Conjecture de Zahavi : théorie selon laquelle les déplacements de la vie quotidienne se font à **budget-temps de transport (BTT)** constant. Avec l'accélération des transports, ce n'est pas le temps passé pour la mobilité qui diminue mais la distance parcourue qui augmente.

Cela s'explique par l'accès à des modes de transports rapides qui permettent d'aller plus loin en moins de temps. Avec l'avènement de la métropole, on passe ainsi de la ville du piéton à la ville de l'automobile : c'est la **transition urbaine**. L'automobile fonctionne comme un véritable **adaptateur territorial** : il permet un accès quasi universel aux différents lieux de la métropole. Il est également en phase avec l'**individuation des modes de vie** : plus d'autonomie et d'indépendance dans les pratiques de mobilité.

- *La mobilité modelée par des modes de vie et des pratiques spatiales plus diversifiées :*

La désynchronisation des rythmes urbains rompt avec la logique binaire des déplacements domicile-travail : étalement dans le temps des heures de pointe (on ne travaille plus uniquement aux mêmes heures),

déplacements pour des motifs de plus en plus diversifiés ; la nuit n'est plus un temps mort dans la ville (elle devient un temps utile de l'activité urbaine).

La mobilité reflète les nouveaux besoins.

Conclusion : la mobilité est un élément constitutif de la métropole moderne.

2. Appréhender la dimension urbaine de la mobilité :

Pour comprendre la mobilité, il faut comprendre la ville.

-Prendre en compte le contexte de la mobilité :

Pendant longtemps, la mobilité a été réduite au transport (sa dimension technique). La discipline « transport » s'est intéressée pendant longtemps à l'optimisation des localisations des activités pour minimiser les coûts de transports. Puis, la réflexion s'est élargie à l'environnement du transport, enfin au contexte de la mobilité. La sociologie a permis une prise en compte de la dimension sociale de la mobilité.

-Appréhender la dimension sociale de la mobilité :

Les chercheurs en sciences sociales cherchent à comprendre les conditions sociales et psychologiques du déplacement aussi bien que sa valeur culturelle. Exemples : que révèle la mobilité sur les pratiques sociales de citadins ? Quelle valeur la société accorde à la mobilité ? Comment la mobilité permet de repenser l'intégration des individus à la ville ?

Il faut considérer 5 dimensions de la mobilité : *les conditions techniques du déplacement* (les transports urbains), *l'organisation des activités dans la ville* (la structure urbaine), *les pratiques sociales dans la ville* (la société urbaine), *la qualité des espaces* (le paysage urbain), *les mesures prises par les politiques pour organiser le développement urbain* (les politiques urbaines).

-Intégrer le transport dans le champ des études urbaines :

Les transports font la ville aussi bien spatialement que socialement. Ils occupent un temps important de l'activité des individus et que les transports influencent l'environnement urbain. Cela suppose que les experts spécialistes de la mobilité soient formés aux problématiques urbaines : ils doivent être de bons spécialistes de la ville. Dans de nombreux pays, on assiste à une évolution de la formation aux métiers du transport et aux métiers de la ville en particulier sur la base d'un cursus pluridisciplinaire qui apprend les avantages d'une approche transversale et intégrer des enjeux.

-Deux exigences fortes : l'accessibilité urbaine et la mobilité durable

Faciliter la mobilité selon une double approche : spatiale, en favorisant l'accessibilité urbaine, et temporelle, en recherchant une mobilité durable. Cette double approche fonde deux exigences fortes :

-l'accessibilité permet d'assurer une forme d'équilibre entre les territoires de la ville : tous les territoires doivent être accessibles. Ils doivent être reliés aux autres territoires de la ville et qu'on puisse s'y rendre et en sortir facilement. Aujourd'hui, un territoire qui n'est pas accessible, c'est un territoire qui souffre d'exclusion, avec des impacts forts en termes économiques et sociaux importants. En favorisant l'accessibilité urbaine, on assure la diffusion spatiale de la mobilité.

-la mobilité durable permet de soutenir des formes de mobilité qui soit le moins nuisibles pour l'environnement et profitable pour un développement harmonieux de la ville. Penser le caractère durable de la mobilité, c'est penser à la ville de demain. En favorisant une mobilité durable, on assure le maintien dans le temps de la mobilité.

Conclusion : la prise en compte de la dimension urbaine de la mobilité a ouvert le domaine des transports urbains et a permis de réunir les problématiques des transports avec les problématiques urbaines par un effort de transversalité.

3. Trois pistes principales d'investigation :

-Faciliter la multimodalité et construire l'intermodalité :

La multiplication des modes de transports utilisés par les citoyens doit être prise en compte pour penser une stratégie renouvelée des transports. Objectif : faciliter la mobilité et améliorer les conditions de sa réalisation en associant plusieurs modes de transports.

La stratégie de développement des transports doit être à la fois **multimodale** – qui favorisent l'usage de plusieurs modes de transports dans la ville – et **intermodale** – qui facilitent le passage d'un mode à un autre lors d'un même déplacement.

Une stratégie de transport qui repose sur un seul mode de transport (l'automobile) est vouée à l'échec. Si l'on veut bien penser la mobilité dans son ensemble, il est préférable de définir une stratégie de transport fondée sur la complémentarité des modes de transport en fonction de l'efficacité de chacun des modes pour tel ou tel type de déplacement, pour tel ou tel type d'espace ou encore pour tel ou tel moment de la journée.

Aujourd'hui, les transports dans la ville s'organisent autour de lieux d'échanges où se joue l'intermodalité : ce sont les **pôles d'échanges**. Ce sont des lieux de la mobilité : ils doivent donner les conditions techniques du passage d'un mode à un autre et l'environnement nécessaire à une bonne signalétique pour les usagers. L'enjeu du pôle d'échange : un défi technique, un défi institutionnel et un défi architectural. Les pôles d'échange sont également des lieux de la ville.

-Qualifier les espaces de la mobilité :

Pendant longtemps, on a considéré que les seuls espaces de la mobilité étaient les principaux axes de transport. Ces axes étaient considérés comme de simples supports de flux sans lien avec l'environnement urbain à travers lequel ils passent. Il y avait alors déconnexion entre l'espace de la mobilité et l'espace de la ville.

Cette vision technicienne est réductrice et nuit à un urbanisme soucieux de la qualité de la vie en ville. En effet, les routes ou les voies de chemins de fer constituent une coupure dans l'espace et détériore le paysage urbain. Exemples : les autoroutes urbaines ne peuvent pas être facilement traversées par les piétons ou les cyclistes car elles sont dangereuses. Elles séparent des quartiers qui pourraient bénéficier d'une plus grande proximité. Elles traversent des espaces urbains sans s'occuper de l'équilibre avec les bâtiments ou les espaces verts existants.

Des efforts à entreprendre pour qualifier les espaces de la mobilité : les transformer en véritables espaces de l'urbain et non pas en simples espaces du technique pour que les espaces du transport ne soient pas en opposition avec les espaces de la ville. Exemple : requalification des autoroutes urbaines pour les intégrer à la ville. Elles sont même supprimées pour considérer d'autres espaces viaires mieux adaptés à la ville.

On mène des études préalables à tout aménagement d'infrastructure de transport pour intégrer la dimension paysagère : on pense la ville en harmonie avec les transports afin d'éviter de revenir sur des erreurs dont le coût de réparation est souvent supérieur à un projet intégré.

- Assurer une mobilité pour tous :

Les modes de transports rapides et souples facilitent l'accès aux services nécessaires au quotidien (aller au travail, revenir chez soi, faire les courses, rendre visite à des amis). Pouvoir se déplacer facilement, c'est se donner la possibilité de profiter pleinement de la vie en ville. Or, certains groupes sociaux ne maîtrisent pas totalement leur mobilité et rencontrent des difficultés pour assurer la qualité de leur vie en ville (personnes porteuses de handicaps physiques, personnes dont la vulnérabilité leur demande une grande prudence dans

leurs déplacements, qu'il s'agisse des personnes âgées ou des jeunes enfants). D'où des aménagements physiques (rampes d'accès pour les fauteuils roulants, plancher bas dans les bus, équipements de sécurité dans les rues) ou des systèmes d'accompagnement. D'autres groupes sociaux sont concernés par les difficultés à se déplacer : les individus en situation d'exclusion économique. Leur exclusion résulte de leur incapacité à accéder à des transports appropriés chaque fois que nécessaire. Exemple : personnes qui habitent dans des quartiers de la périphérie des villes mal desservis par les transports en commun et qui ne possèdent pas de mode de transport individuel, comme la voiture. Donc, lien entre exclusion sociale et exclusion spatiale.

Pour répondre aux besoins de ces groupes sociaux, l'offre en transport doit être repensée : transports assurant une accessibilité maximale (aucun quartier de la ville ne doit être mal desservi par les transports), meilleure offre en transport en commun (quantitative et qualitative), transports à la demande plus souples, mieux adaptés à certains espaces urbains moins denses.

Conclusion : les nouvelles pistes d'investigation dans la gestion des déplacements sont des réponses réelles aux exigences d'accessibilité et de durabilité. Les méthodes sont pluridisciplinaires et transversales : la gestion des déplacements demande de rechercher aussi bien l'innovation dans la gestion, la technologie, l'organisation, l'architecture.

Aujourd'hui, la mobilité n'est pas qu'une question de transport mais possède une dimension sociale importante. Cela signifie qu'il est nécessaire de replacer l'individu au centre de la réflexion. C'est une garantie d'une meilleure qualité de la vie en ville.