

MOBILITÉ | OUEST BRETON

ET SI NOUS REVENIONS SUR NOS IDÉES REÇUES ?

#06 | Octobre 2020

OBSERVATOIRE | Note d'analyse



© BreizhMapping - Guingamp Pampol Agglomération



En à peine cent ans, nos trajets quotidiens ont plus ou moins décuplé, passant de cinq à cinquante kilomètres. Avec l'essor de l'automobile individuelle, nous sommes devenu-e-s hypermobiles. Les phénomènes de congestion que connaissent les agglomérations rappellent que cette fluidité peut vite se transformer en paralysie. Comme le résumait Tim Cresswell¹ en 2006 : « La mobilité est à la fois le sang vital de la modernité et le virus qui menace de la détruire ».

Au cours des dernières décennies, plusieurs mutations importantes sont intervenues, contribuant à renforcer encore ces flux. D'une part, dans l'organisation territoriale avec l'éloignement entre lieux d'habitation et zones d'emplois ; d'autre part dans l'organisation sociale et celle du travail, avec la dérégulation des horaires, le développement des temps partiels et la flexibilisation. Alors que les décrets d'application de la loi d'orientation des mobilités (LOM) sont progressivement publiés, le sujet des déplacements et de la mobilité provoque des discussions enflammées au cours desquelles l'a priori et le poncif supplantent bien vite l'argumentaire rationnel. En ce domaine les idées reçues sont légion et elles ont la vie dure. Leur validité, bien qu'elle ait pu exister à un moment donné, n'est pas toujours évidente lorsqu'on l'expose à la lumière d'expériences empiriques ou de résultats de recherches. Et si nous examinons ces idées reçues ?

¹ Tim Cresswell (né en 1965), professeur de géographie, titulaire de la chaire Ogilvie à l'Université d'Edimbourg. Article consultable à l'adresse : <https://fr.forumviesmobiles.org/2020/03/18/mobilite-est->

SOMMAIRE

Idée reçue n°1 Plus de mobilité, c'est bien !	03
Idée reçue n°2 Aller plus vite, c'est gagner du temps !	04
Idée reçue n°3 Pour fluidifier le trafic, il faut de nouvelles routes	05
Idée reçue n°4 Plus on est pauvre, plus on habite loin de son travail...	06
Idée reçue n°5 « No parking, no business »	07
Idée reçue n°6 Il ne faut pas opposer les modes de déplacement	09
Idée reçue n°7 Être mobile, c'est parcourir beaucoup de kilomètres	12
Idée reçue n°8 Prolèmes de mobilité ? La technologie va tout régler !	13
Idée reçue n°9 Dans le périurbain, la seule solution c'est la voiture	15
Idée reçue n°10 Le vélo, ce n'est pas pour nous !	17
Idée reçue n°11 Développer les transports, ça coûte cher	19
Idée reçue n°12 L'infrastructure de transport fait le développement économique	21
Idée reçue n°13 Plus d'infrastructures de transport = meilleure accessibilité	23
Idée reçue n°14 Pour les marchandises, le report modal c'est l'idéal	24

Idée reçue n°1

Plus de mobilité, c'est bien !

Nous nous déplaçons de plus en plus et recherchons sans cesse les moyens, notamment techniques, d'assurer cette condition itinérante. Chaque jour, plus de 200 000 actif·ve·s breton·ne·s passent ainsi plus d'une heure à se déplacer pour aller et revenir de leur travail. Tantôt défendue comme une liberté fondamentale, tantôt vécue comme une obligation incontournable, la mobilité génère des expériences très diverses. Alors la mobilité, est-ce vraiment la liberté ?

Le terme de « mobilité » s'est progressivement imposé dans le langage courant, en même temps qu'il se chargeait d'une connotation positive. On peut le comprendre aisément : une « meilleure mobilité » sous-entend une amélioration des conditions de vie et des perspectives de développement économique, quand « l'absence de mobilité » fait planer le spectre de l'atonie et du chômage. Mais que recouvre réellement cette notion ? Sa valorisation systématique ne présente-t-elle pas certains risques ? Le temps n'est-il pas venu, au contraire, de penser et d'organiser la démobilité ?

Dans *La société sans répit*, Christophe Mincke et Bertrand Montulet formulent l'hypothèse de l'existence d'un « idéal mobilitaire » dans les sociétés modernes : la mobilité serait devenue non plus un moyen permettant d'atteindre un objectif mais une finalité en soi, systématiquement valorisée dans les discours publics et les médias. Une « injonction à la mobilité » nous appellerait désormais à un mouvement perpétuel, qui se répercuterait sur les structures familiales, les relations sociales, le monde du travail, les loisirs, le tourisme...

Cette obligation de suivre le mouvement, d'être perpétuellement actif pour ne pas décrocher, se traduit par des mobilités qui ne se valent pas toutes. Celle de l'universitaire ou du businessman qui se déplacent à travers le monde, de colloques en réunions d'affaires, est valorisée socialement, tandis que celle de la femme de ménage ou de l'intérimaire du BTP, qui consacrent également une part importante de leur temps à se déplacer entre les bureaux ou les chantiers, semble peu enviable. Par ailleurs, même chez les classes aisées, la grande mobilité peut être mal vécue, en raison de la difficulté à la concilier avec une vie familiale et du rythme élevé qu'elle implique, menant parfois à des syndromes d'épuisement.

La grande mobilité, bien que valorisée, ne semble toutefois pas émerger d'une demande sociale. Les études scientifiques menées à ce sujet montrent plutôt une aspiration au ralentissement et sinon à une vie en

proximité, tout du moins à une limitation des déplacements quotidiens. C'est ce que démontre une étude qualitative du Forum Vie Mobiles menées dans six pays différents (France, Allemagne, Espagne, États-Unis, Turquie, Japon). Selon ses conclusions, « une idée-force, que l'on retrouve dans l'ensemble des pays étudiés, est la volonté de ralentir son rythme de vie ». 74 % des répondants jugent le rythme de vie dans la société actuelle trop rapide (80 % en France, Allemagne, Espagne et aux États-Unis).

Parfois présentée comme une garante de l'inclusion sociale, la mobilité, lorsqu'elle est subie et coûteuse, peut menacer les ancrages locaux et le tissu de relations sociales nouées localement. L'immobilité peut alors être un choix pour maximiser ces ressources locales et se dispenser des coûts induits par une vie remplie de déplacements contraints. Pour Leslie Belton-Chevallier², « immobilité ne rime pas nécessairement avec exclusion, absence de déplacements ne rime pas forcément non plus avec absence de mobilité ». Ainsi, dans le pays de Brest, chaque jour, 10 % des personnes sont immobiles. Bien que l'on observe parmi ces personnes une surreprésentation des retraités, ce n'est pas la seule catégorie concernée.

Par ailleurs, les mesures de confinement liées à l'épidémie de Covid-19 nous ont fait expérimenter un nouveau régime de déplacements. La quasi-immobilité du plus grand nombre a côtoyé la mobilité indispensable de certains métiers. Si le passage au télétravail et la réduction drastique et brutale des déplacements n'est pas aisée, on découvre qu'ils n'impliquent pas une paralysie totale de l'activité. Même si cette période a impacté très fortement certains secteurs (restauration, loisirs, éducation...), elle a également révélé un potentiel de démobilité intéressant dans le cadre d'une politique de déplacements.

² Sociologue, Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR).

DÉMOBI... QUOI ?

La démobilité (et pas l'immobilité) est un néologisme qui suggère de s'intéresser à la baisse de la mobilité. Le terme, réactualisé par l'expérience du confinement, amène à considérer l'idée que la diminution du volume de déplacements peut présenter des avantages, en réaction aux nuisances évidentes de l'hypermobilité. Elle n'envisage pas le confinement comme un idéal ni ne remet en cause la liberté fondamentale de se déplacer pour mener ses activités. Elle affirme par contre qu'une baisse de la mobilité et en particulier de certains déplacements est un levier puissant qui pourrait être activé pour relever des défis comme la réduction des émissions de CO₂ ou la congestion sur les réseaux routiers.

Pour en savoir +

- L'Hommauto, Bernard Charbonneau, Denoël, 1967
- *La société sans répit*, Christophe Mincke, Bertrand Montulet, éditions de la Sorbonne, 2018
- *Les racines de la colère*, Vincent Jarousseau, Les Arènes, mars 2019
- *Modes de vie et mobilité – Une approche par les aspirations. Phase qualitative*. A. Mahé et P. Moati Rapport de recherches du Forum Vie Mobiles. Paris : Obsoco, 2016, 160 pages. Disponible sur : forumviesmobiles.org
- *Hyper-Mobilité et politiques publiques – Changer d'époque ?*, Yves Crozet, Economica, 2017

Idée reçue n°2

Aller plus vite, c'est gagner du temps !

Associée à l'idée de progrès, la vitesse reste considérée comme un but à atteindre pour gagner du temps. En réalité cependant, l'élévation des vitesses de déplacement a d'abord généré une augmentation des distances parcourues, sans réduire les durées consacrées à se déplacer.

Sur un trajet de 10 kilomètres, celui-elle qui roule en moyenne à 90 km/h arrivera en toute logique plus tôt que celui-elle qui roule à 80 km/h, précisément 50 secondes avant. Dans des conditions de circulation idéales et sur un très court terme, la vitesse permet de gagner du temps. Appliqué à un territoire urbain complexe, ce constat mérite d'être remis en perspective.

L'accroissement des vitesses permis par le développement de l'automobile et des réseaux routiers au cours de la seconde moitié du XX^e siècle promettait de dégager du temps libre. On pouvait dorénavant parcourir les mêmes distances bien plus rapidement qu'avec les modes de transports qui existaient jusqu'alors. Mais les fonctions urbaines se sont massivement reconfigurées sous l'effet de la « mobilité facilitée », selon l'expression de Marc Wiel³.

Au tournant des années 1980, deux chercheurs de la Banque mondiale, Yacov Zahavi et Antti Talvitie, avancent l'hypothèse que l'on passe environ 1 heure par jour à se déplacer, quelle que soit la vitesse de déplacement permise. C'est la convergence des budget-temps de transport, connue sous le nom de « conjecture de Zahavi ». Elle donne une piste pour expliquer la dilatation de notre mobilité dans l'espace : en pouvant aller plus vite, on va plus loin⁴. Ainsi, entre 1982 et 2008, en France métropolitaine, le temps passé à se déplacer et le nombre de déplacements quotidiens par habitant ont peu évolué. Par contre, la distance parcourue chaque jour, elle, est passée de 17,4 à 25,2 km (+45 %)⁵. En Bretagne, en 2013, près des deux tiers des actifs travaillaient dans une commune différente de celle où ils résidaient. Ils n'étaient que 55 % dans ce cas en 1999⁶.

Dans la dernière enquête ménages déplacements du pays de Brest, on constate que les habitant·e·s consacrent en moyenne 57 minutes chaque jour à se déplacer au sein de ce périmètre. Il faut bien noter que cette durée moyenne de déplacement quotidien masque de grandes disparités et ne prend pas en compte l'intégralité des déplacements, notamment les plus longs. Certaines personnes se déplacent moins longtemps, et d'autres beaucoup plus, en fonction de leur lieu de résidence, de leur métier ou de leur mode de vie.



© ADEUPa

Les gains de temps permis par la vitesse ont donc été réinvestis pour parcourir des distances plus grandes et diversifier les choix de localisation. Les entreprises en ont parfois profité pour accroître leur productivité en se localisant à proximité des grands axes de transport. Parallèlement une partie de la population a choisi d'accéder à un grand logement avec jardin à un prix abordable mais éloigné des centralités historiques.

La promesse de fluidité rapide faite à ces entreprises et à ces personnes n'est effective qu'en heure creuse. Elle n'est pas tenable sur le long terme car des phénomènes de congestion apparaissent. On comprend, dès lors, que les dynamiques de mobilité ne peuvent pas être séparées de l'organisation de l'espace ou de la question de la vitesse. La modification d'une offre de transport a nécessairement des répercussions sur l'aménagement du territoire. Les acteur·rice·s se saisissent de ces nouvelles possibilités de déplacement et en tirent parti pour satisfaire leurs projets. Aller plus vite permet donc, non pas de gagner du temps, mais d'aller plus loin. La quête de vitesse, passée un certain seuil, s'avère contre-productive.

D'autres perspectives sont possibles : celles du chrono-aménagement, par exemple. Jusqu'à présent, nous avons le plus souvent

cherché à aménager l'espace pour gagner du temps, en oubliant tout bonnement d'aménager les temps pour gagner de l'espace. Le chrono-aménagement propose d'aborder la question des temps de déplacement autrement qu'en cherchant à les compresser indéfiniment. Ils peuvent aussi être un levier pour parvenir à un développement équilibré des territoires⁷.

³ Marc Wiel (1940-2014), urbaniste et ingénieur de l'École centrale, directeur de l'ADEUPa de 1981 à 2001 et auteur de plusieurs ouvrages sur les rapports entre transport et aménagement (notamment La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée, Mardara, 1999).

⁴ Cette « constante » d'une heure tend à être remise en cause, certaines études ayant montré qu'elle avait récemment augmenté.

⁵ Enquêtes Nationale Transports et Déplacements 1982 et 2008, Insee.

⁶ Insee Flash Bretagne, n°20, octobre 2016.

⁷ Chronoaménagement et autoroute autrement - La proximité au secours du territoire, éditions du Certu, 2006.

Pour en savoir +

- Bienfaits et méfaits de la vitesse, Marc Wiel, Dossiers pour demain de l'agence d'urbanisme de Grenoble, 2006

Idée reçue n°3

Pour fluidifier le trafic, il faut de nouvelles routes

Face aux embouteillages et à la congestion routière, la réaction usuelle préconise l'élargissement ou la construction de nouvelles infrastructures. Mais ce réflexe néglige le fait que ces solutions onéreuses sont généralement temporaires, quand elles ne sont pas, tout simplement contre-productives.

La croissance du trafic sur un axe de circulation amène naturellement à se poser la question d'un élargissement, d'un doublement de voie ou de la construction d'une nouvelle infrastructure dotée d'une capacité plus élevée. On peut légitimement en attendre une amélioration des conditions de circulations si le trafic reste constant. En mécanique des fluides, le débit augmente avec la section. On peut transposer, en première intention, ce raisonnement à la circulation automobile. Cependant, en considérant l'ensemble du système routier et les liens transport organisation du territoire, ce raisonnement se révèle limité.

Les mathématicien-ne-s ont montré que l'insertion d'un tronçon rapide dans un réseau (routier ou informatique) pouvait diminuer les performances globales du système : c'est le paradoxe de Braess. Sans régulation du trafic, nous avons tendance à agir comme si nous étions seuls, en empruntant le chemin le plus rapide en théorie (ou en heure creuse) qui s'avère parfois être le chemin le plus long en heure de pointe, avec l'apparition de la congestion. En 1967, Bernard Charbonneau⁸ résumait ce phénomène dans L'Hommauto : « La bagnole, c'est la liberté de mouvement, individuelle ou familiale ; mais quand cent mille libertés motorisées se ruent au même endroit, c'est le bouchon. »

Les applications de navigation prétendent désormais limiter l'apparition de ce phénomène. Elles promettent aux conducteur-riche-s d'éviter les embouteillages et aux pouvoirs publics de fluidifier le trafic. Des axes secondaires conseillés par ces applications et desservant parfois des quartiers résidentiels, se retrouvent eux aussi engorgés par un flux de véhicules inhabituel et inapproprié. Certain-e-s maires des communes concernées ont dû prendre des mesures de modération de la circulation pour limiter ces nouvelles nuisances, comme à Meudon (45 300 habitants, Hauts-de-Seine) ou à Bègles (28 600 habitants, Gironde).

Alors, améliorer les conditions de circulation automobile serait une quête impossible ? La modification des conditions de déplacement a mécaniquement des effets sur « l'organisme » urbain. Elle ouvre de nouvelles possibilités et impacte positivement ou négativement l'attractivité des territoires qu'elle met en relation. En fonction de celle-ci, les ménages et les entreprises adaptent leurs stratégies de localisation, les pratiques sociales se modifient, les modes de vie évoluent... À court terme, les conditions de circulation s'améliorent, comme le prévoient les modèles. À moyen et long termes, le nouveau trafic devient souvent supérieur à ce que prévoyait le modèle, menant à la saturation de la nouvelle infrastructure.

Les scientifiques appellent ce phénomène « l'induction du trafic ». De très nombreux exemples internationaux ont permis de vérifier et consolider ce constat. À l'inverse et de manière symétrique, on a observé à de nombreuses reprises un trafic « déduit » ou « volatilisé » à l'occasion de suppressions ou de réductions d'infrastructures routières, volontaires ou accidentelles.

Non seulement une partie du trafic se reporte sur d'autres axes de circulation, mais on constate aussi qu'une partie du trafic « s'évapore », comme disent les spécialistes des transports. L'incendie du pont Mathilde, principale traversée de la Seine à Rouen, en donne un exemple récent. En 2012, un camion d'hydrocarbures se renverse et déclenche un incendie qui détruit en partie l'infrastructure, jusqu'alors traversée par environ 92 000 véhicules soit 114 000 personnes par jour. Lors des mois suivants, on a constaté un report de déplacements sur d'autres axes, y compris un report de la voiture vers d'autres modes. Cependant, il a été observé que 11 400 déplacements n'ont pas été reportés et se sont ainsi évaporés⁹.

D'où cet enseignement essentiel : en matière de déplacements automobiles, la demande est élastique : si on renforce l'offre, on la stimule, tandis que des mesures de modération du trafic la rétractent.

⁸ Bernard Charbonneau (1910-1996). Agrégé d'histoire et géographie, il a publié de nombreux ouvrages traitant entre autres de la technique ou du rapport à la nature.

⁹ Source : Cerema.

Pour en savoir +

- Moins d'infrastructures routières, report ou évaporation du trafic ? Frédéric Héran, support de présentation, Rouen, janvier 2018



© ADEUPa

La RN12 à proximité de Guingamp.

Idée reçue n°4

Plus on est pauvre, plus on habite loin de son travail

La crise des « gilets jaunes » a mis en lumière les difficultés quotidiennes rencontrées par certain·e·s travailleur·se·s contraints de parcourir de longues distances, souvent en voiture, pour se loger et travailler. Pour autant la grande mobilité n'est pas l'apanage des plus modestes.

L'inflation effective du coût des logements de certaines zones centrales des grandes agglomérations laisse penser que le revenu des ménages diminuerait à mesure que l'on s'éloigne du cœur des centres urbains et des principales zones d'emploi. Les ménages aux revenus les plus modestes, forcés de s'éloigner des centres pour accéder à un logement compatible avec leur revenu, seraient donc logiquement ceux qui effectueraient les plus longues distances pour aller travailler.

En réalité, l'analyse des résultats de l'Enquête nationale transports et déplacements de 2008 montre au contraire que la distance domicile-travail moyenne a tendance à augmenter avec les revenus. Ainsi, une personne appartenant à un ménage situé dans le neuvième décile des revenus (48 000 € et plus) parcourait en moyenne des distances deux fois plus importantes pour aller travailler qu'une personne située dans le premier décile (moins de 9 600 €).

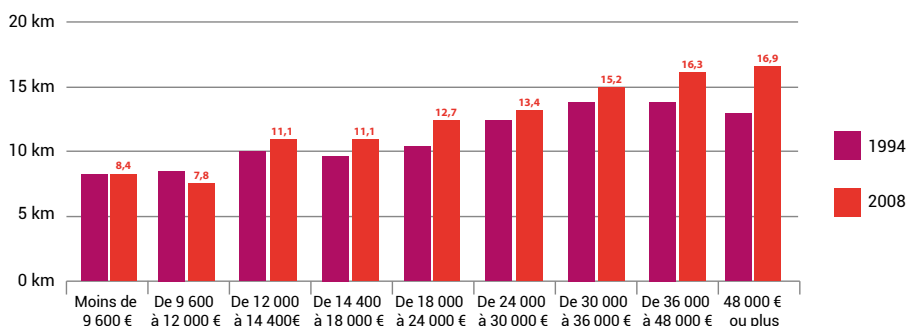
L'Enquête Ménages Déplacements (EMD) 2018 du pays de Brest ne permet pas d'avoir d'informations sur les revenus. Elle montre cependant que les personnes appartenant aux catégories socio-professionnelles dont le revenu moyen était le plus élevé en 2016 (Insee), habitaient légèrement plus loin de leur lieu de travail que les personnes appartenant à d'autres CSP même si cette tendance est moins nette qu'à l'échelle nationale.

Une étude de l'Insee réalisée en 2017 pour l'ADEUPa¹⁰ a mis en évidence cette faible inégalité de niveaux de vie dans le pays de Brest. Dans le même temps, elle a mis à jour une typologie claire des communes composant le territoire. Les ménages économiquement insérés mais modestes vont s'installer plus loin des centralités urbaines pour trouver une offre foncière et immobilière accessible en prix. Mais les ménages en marge de l'emploi ou très précaires sont localisés dans les pôles urbains, proche des emplois et concentrant la majorité du parc social.

Mais ces moyennes cachent une grande diversité de situations et des manières bien différentes de vivre la mobilité. Quand certain·e·s choisissent volontairement l'éloignement et arrivent à composer avec de longs déplacements, d'autres subissent les conséquences (économiques, sanitaires, familiales) d'une forme d'injonction à se déplacer, condition parfois *sine qua non* pour accéder à l'emploi et aux services essentiels. Les professions mobiles (ouvrier·e·s du BTP,

La distance moyenne domicile-travail augmente avec les revenus

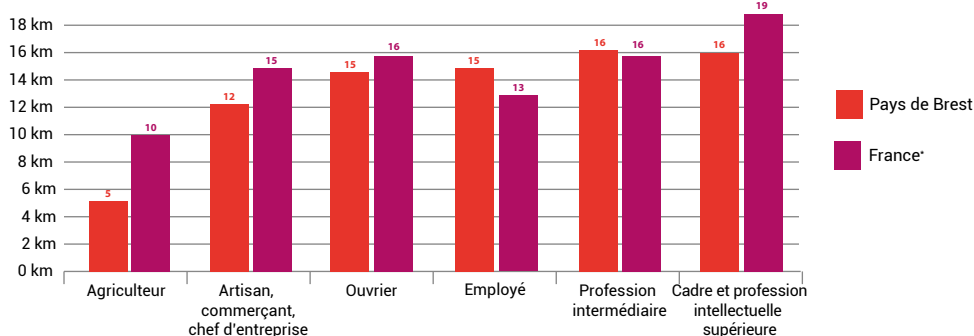
Éloignement domicile-travail en fonction des revenus du ménage, en kilomètres



Source : Enquête nationale transports et déplacements (ENTD) 2008 et 1994, INSEE - Graphique Original : Mathieu Chassignet, "Carburants : qui sont les perdants ?", Alternatives économiques, 13/11/2018

Dans le pays de Brest, des distances domicile-travail variables selon les CSP, mais en moyenne moins qu'en France

Distance moyenne domicile-travail en fonction des CSP dans le pays de Brest



* Territoires hors Île-de-France ayant été l'objet d'une enquête ménages déplacements, regroupant 58 % de la population française
Source : Enquête ménages déplacements du pays de Brest 2018, Brest métropole - Base unifiée des enquêtes déplacements, Cerema, 2018

personnels d'entretien, aides à domicile, chauffeur·se·s routier·ère·s...) y sont particulièrement confrontés.

L'enquête nationale mobilité et modes de vie 2020 réalisée par le Forum Vies Mobiles apporte des compléments aux EMD sur l'analyse de la mobilité. En particulier, elle montre que « les plus riches et les plus diplômés se déplacent plus vite que les autres. [...] plus on est dans une position sociale élevée en termes de diplôme et de revenus, plus on se déplace rapidement : on passe de 40 km/h à 64 km/h ! Cette vitesse permet notamment aux plus riches de parcourir plus de kilomètres et aux plus diplômés de passer moins de temps à se déplacer ». Cette enquête, au-delà de la moyenne française des 10 heures et 400 km par semaine et par

personne, révèle une grande disparité des situations : 10 % de Français ne consacrent qu'une heure par semaine à leurs déplacements (tous motifs confondus), tandis que 10 % y accordent 34 heures chaque semaine.

¹⁰ Des inégalités de niveaux de vie peu marquées dans le pays de Brest, Insee Analyses n°61, octobre 2017

Pour en savoir +

- Carburants, qui sont les perdants ? Mathieu Chassignet, blog hébergé par Alternatives économiques, novembre 2018
- Enquête Nationale Mobilité et modes de vie 2020, Forum Vies Mobiles

Idée reçue n°5

« No parking, no business »

Dès qu'il s'agit de vitalité commerciale, s'invite la revendication du stationnement automobile, volontiers perçu par les acteurs du commerce comme crucial. Cependant, cette lapalissade tenace masque une autre réalité, où la voiture prend effectivement beaucoup de place mais pas celle qu'on croit.

"No parking, no business" : cette phrase devenue célèbre est signée Bernardo Trujillo (1920-1971), théoricien de la grande distribution dont les préceptes ont circulé dans les années 1960 au travers des conférences qu'il donnait. Ces principes ont été largement repris par les acteur·rice·s français·e·s de la grande distribution, laquelle a connu en France le spectaculaire développement que l'on sait : le premier hypermarché¹¹ du pays a ouvert en région




parisienne en 1963. La barre du millier de magasins a été franchie en 1993. On en compte aujourd'hui près de 2 200.

Dotés d'immenses parkings et le plus souvent situés aux franges des agglomérations avec pour effet de maximiser leur zone de chalandise, les hypermarchés ne surprennent plus dans le paysage urbain. Leur popularité a parfois tendance à éclipser les autres modes de

consommation et à faire du stationnement l'argument ultime de l'attractivité commerciale. Ainsi, en centre-ville, dans les bourgs, les commerçant·e·s sont souvent persuadé·e·s de la nécessité de proposer des places de parkings à leurs client·e·s, qui viendraient majoritairement de loin et en voiture. Selon elles-eux, modérer le trafic et la présence de l'automobile reviendrait alors à les mettre en difficulté et à ruiner leurs efforts pour attirer et fidéliser leur clientèle.




La marche, premier mode pour accéder aux commerces dans les centres urbains

Modes de déplacement principaux pour accéder aux grandes surfaces et aux petits/moyens commerces, dans les communes centre et les autres communes

	Commune centre		Autres communes	
	Grandes surfaces	Petits/moyens commerces	Grandes surfaces	Petits/moyens commerces
	51%	24%	84%	56%
	33%	64%	11%	40%
	15%	10%	4%	2%

Moyenne nationale*

* Chiffres concernant les EPCI avec une ville centre de plus de 100 000 habitants. Ensemble des enquêtes ménages-déplacements réalisées entre 2009 et 2016 (Source CEREMA)

	Brest		Autres communes de Brest métropole		Autres communes du pays de Brest	
	Grandes surfaces	Petits/moyens commerces	Grandes surfaces	Petits/moyens commerces	Grandes surfaces	Petits/moyens commerces
	63%	40%	91%	71%	89%	60%
	29%	54%	4%	27%	9%	38%
	7%	4%	1%	1%	-	-

** EMD Pays de Brest 2018, Brest métropole

En réalité, dans les villes de plus de 100 000 habitants, l'essentiel des déplacements à destination des petits et moyens commerces est réalisé à pied (64 %). C'est notamment ce que révèle une analyse menée par le Cerema à partir des résultats des Enquêtes Ménages Déplacements (EMD effectuées entre 2009 et 2016). En périphérie de ces grandes agglomérations, la part modale de la marche est également importante pour accéder à ce type de commerce (40 %). Les grandes surfaces, dont la conception fait la part belle à l'automobile, drainent tout de même près de la moitié (48 %) de leurs client·e·s à pied ou en transport collectif dans les communes centres.

En appliquant la même analyse au pays de Brest, on constate des tendances comparables : la majorité des déplacements à destination des petits et moyens commerces brestois est effectuée à pied. Pour accéder aux grandes surfaces brestoises, 29 % des personnes sont à pied et 7 % en transport collectif. En périphérie, on remarque que 27 % des déplacements à destination des petits

et moyens commerces sont effectués à pied dans les autres communes de la métropole. Cette proportion monte à 38 % dans les autres communes du pays de Brest.

De nombreuses études conduites dans plusieurs pays ont en effet démontré que les piéton·ne·s et à un degré moindre les cyclistes étaient de bons alliés du dynamisme commercial. Si elles·ils dépensent moins lors d'une visite, elles·ils reviennent en revanche plus souvent et dépensent au total, des sommes hebdomadaires plus importantes que les automobilistes. En outre, l'augmentation des capacités de stationnement automobile en centre-ville génère un surcroît de trafic et des phénomènes fréquents d'engorgement et d'embouteillages, du fait de la recherche de places de stationnement par les automobilistes. D'après une étude de l'Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) réalisée en 2010 aux États-Unis, la recherche de places de parking peut représenter jusqu'à 40 % du trafic urbain. Une telle politique s'avère donc

contre-productive en dépréciant les qualités urbaines par la congestion de l'espace public.

Les grandes étendues de parking ont participé au succès du modèle de l'hypermarché, emblème de la consommation du XX^e siècle. Les principes qui ont fait hier le succès du modèle de l'hypermarché ne peuvent pas être transposés aujourd'hui à un contexte de centre-ville ou de cœur de bourg. À cette échelle, la balance doit s'équilibrer au profit des modes les plus propices aux déplacements locaux, c'est-à-dire ceux non motorisés, car les modes sont concurrents entre eux (cf. idée reçue n° 6). L'expérience a démontré qu'accorder un avantage significatif à un mode (comme une offre de stationnement automobile trop importante), c'est forcément décourager les autres. L'offre multimodale doit donc être conçue de manière cohérente afin d'offrir la possibilité à chacun de se déplacer selon ses projets, ses aptitudes et ses capacités.

¹¹ Surface de vente supérieure à 2 500 m².

« NO PIÉTON-NE, NO BUSINESS »

À Vannes, les commerçant·e·s de la place du Poids Public (pôle de 8 boutiques alimentaires du centre-ville) ont souhaité disposer de données factuelles sur les déplacements et l'origine de leur clientèle. Résultat : 65 % viennent de la commune de Vannes dont 56 % à pied. Suite à l'étude, une limitation à 15 minutes du stationnement sur la place a été instaurée. « Pour les clients qui veulent rester en ville plus longtemps, il existe trois parkings souterrains dans un rayon de 200 mètres », souligne un commerçant¹².

À Quimper, ce sont les commerçant·e·s de la rue du Frouit qui ont récemment demandé la piétonisation de la rue, cette fois pour pouvoir étendre leurs terrasses en coupant la circulation motorisée¹³.

À Pontevedra en Espagne (83 000 habitants), le maire Miguel Anxo Fernandez a décidé en 1999 la piétonisation complète du centre-ville qui était alors en déclin et envahi par l'automobile. La redynamisation ne s'y est pas faite attendre, y compris en matière résidentielle (+ 10 000 habitant·e·s). Depuis, ce maire a été réélu 4 fois et a été désigné meilleur maire d'Espagne en 2013. Comme quoi, la piétonisation n'est pas toujours impopulaire !

¹² Étude relatée par Olivier Razemon sur son blog « L'interconnexion n'est plus assurée » : <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2017/03/31/vannes-commerçants-stationnement/>

¹³ Les commerçants de la rue du Frouit la veulent piétonne pour l'été, Le Télégramme, 4 juin 2020.

Pour en savoir +

- Mobilité et commerces, quels enseignements des enquêtes déplacements ? CEREMA, 2019

Idée reçue n°6

Il ne faut pas opposer les modes de déplacement

La maxime selon laquelle les modes de déplacement ne doivent pas être opposés a jusqu'à présent, surtout servi l'hégémonie automobile, pour un rapport coût/service rendu à l'efficacité toute relative. Voiries et budgets n'étant pas indéfiniment extensibles, la question du rééquilibrage est inéluctable.

« Les modes doivent cohabiter », « il ne faut pas opposer les modes », « il faut améliorer l'accessibilité pour tous les modes » Les messages de paix entre les modes de déplacements sont fréquents dans le monde de la mobilité. Derrière le discours consensuel auquel le public est spontanément tenté d'adhérer, les différents modes de déplacements sont pourtant engagés dans un jeu de concurrence inévitable. Le reconnaître, c'est se donner les moyens de rendre une politique de

déplacements cohérente et satisfaisante pour le plus grand nombre. Ajuster ce rapport de force nécessite d'effectuer des choix. Cette concurrence s'observe à au moins 5 niveaux : les parts modales, l'espace, la vitesse, la sécurité et les financements.

Les parts modales

Le nombre de déplacements quotidiens est limité. D'après les Enquêtes Ménages

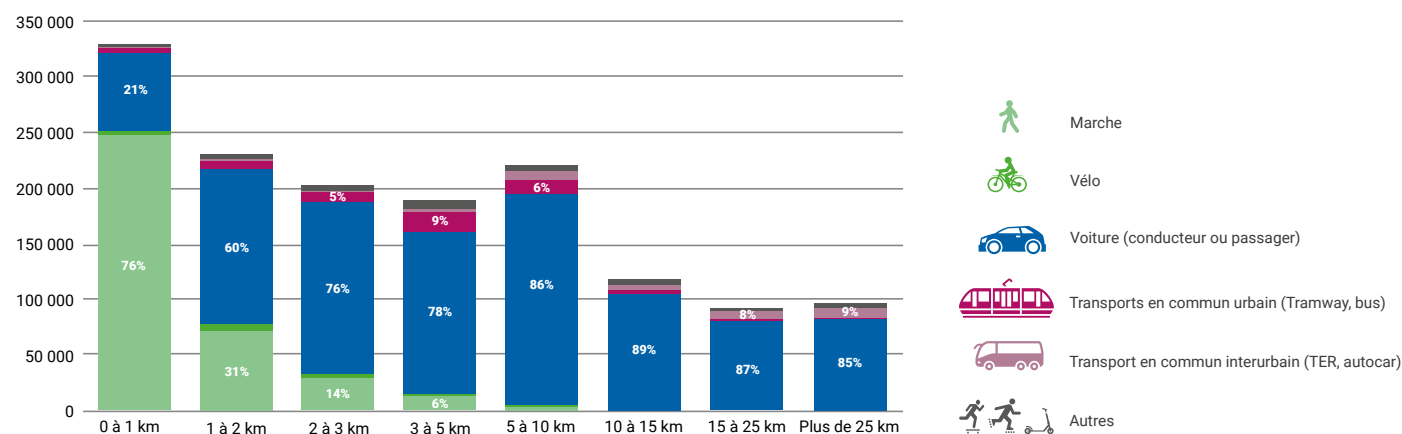
Déplacements (EMD), on effectue en moyenne environ 4 déplacements par jour. Augmenter la part modale d'un mode¹⁴ c'est forcément diminuer celle des autres. L'EMD du pays de Brest réalisée en 2018 montre que seulement un tiers des déplacements d'une distance comprise entre 1 et 2 km, soit 20 minutes de marche, sont effectués à pied ou à vélo. Augmenter leur part modale implique donc nécessairement de réduire celle de la voiture.

Les parts modales : un aspect de la concurrence entre les modes

Parts modales en fonction de la distance du déplacement, pays de Brest

Clé de lecture : 31 % des déplacements de 1 à 2 km sont effectués à pied

Nombre de déplacements



Source : EMD pays de Brest 2018, Brest métropole

L'espace

L'espace est également une ressource limitée, non élastique et d'autant plus rare en zone dense. Encourager les modes consommateurs d'espace alimente la congestion et l'encombrement de l'espace public. On considère qu'une voiture nécessite 70 m² de stationnement (1 place à domicile, 1 au lieu de travail, plusieurs autres places partagées dans les commerces, dans la rue...). On sait aussi qu'une voiture est très peu utilisée. Elle est à l'arrêt 95 % de sa vie. Ainsi, les 12 000 places de stationnement

gratuites à Brest occupent l'équivalent en surface de 5 000 logements, sur un seul niveau. Autant d'espace dont les autres modes, beaucoup moins consommateurs d'espace¹⁴, ne bénéficient pas.

¹⁴ La part modale d'un mode est le pourcentage de l'ensemble des déplacements réalisés avec ce mode en particulier. Exemple : sur un ensemble de 100 déplacements, 20 sont réalisés en bus. La part modale du bus est donc de 20 %.

¹⁵ Selon les calculs de l'économiste et urbaniste Frédéric Héran, la marche est le mode le moins consommateur d'espace (exprimé en m²/h). Viennent ensuite le bus, puis le vélo.

Pour en savoir +

- Vers des politiques de déplacements urbains plus cohérentes, Frédéric Héran, *Norois*, n° 245, 2017, p. 89-100.
- « Mobilité : oui, il faut « opposer les modes » », issu du blog d'Olivier Razemon intitulé « L'interconnexion n'est plus assurée », consultable ici : <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2019/02/03/mobilite-il-faut-opposer-modes/>
- La sécurité routière en France Bilan de l'accidentalité de l'année 2018, Observatoire interministériel de la sécurité routière 2018.



Gare de Brest, octobre 2020. En l'absence d'arbitrage, les modes les moins consommateurs d'espace, comme le bus, subissent la concurrence de la voiture, particulièrement gourmande en espace, à l'arrêt comme en circulation.

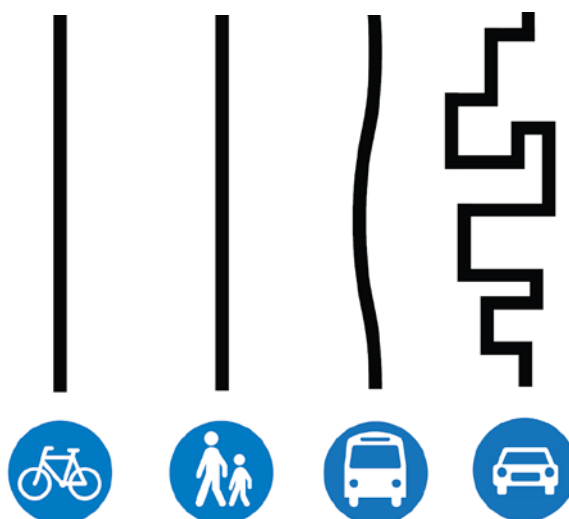
Équilibrer le rapport de force intermodal

La vitesse

Pour que les automobilistes circulent à une vitesse élevée, la route doit être partagée et les modes rapides séparés des modes lents. Ce sont ces derniers qui subissent le plus la ségrégation des flux, car cela les oblige à des détours, des franchissements d'infrastructures et des arrêts. Cela contribue à les disqualifier et à pénaliser leurs utilisateur·rice·s qui se reportent vers la voiture.

La sécurité

On observe également de très grandes inégalités dans le domaine de la sécurité routière. Le risque pour soi et pour les autres varie en fonction de la vitesse et de la masse des véhicules impliqués. Lors d'un choc entre un piéton et une voiture, le risque de blessure est énorme pour le·la piéton·ne, quasiment nul pour l'automobiliste. Ainsi, en 2018, d'après l'observatoire national de la sécurité routière, certains modes, comme la marche ou le vélo représentent une part importante (respectivement 14 % et 5 %) des tué·e·s mais sont peu dangereux pour les autres usagers : ils sont impliqués dans moins de 1 % des collisions mortelles pour d'autres usager·ère·s. Les transports collectifs sont peu dangereux pour leurs passager·ère·s comme pour les autres usager·ère·s. La voiture, elle, fait à la fois beaucoup de victimes chez les conducteur·rice·s (1 637 mort·e·s) comme chez les autres usager·ère·s (1 107 victimes, dont 304 piéton·ne·s et 86 cyclistes).











© Copenhagenize Design Co

Pour équilibrer le rapport de force entre les modes et rétablir une hiérarchie des modes cohérente, le cabinet danois Copenhagenize (littéralement « rendre Copenhague », qui publie tous les deux ans un palmarès mondial des villes cyclables, préconise schématiquement un principe de plan de circulation spécifique : priorité et itinéraires directs aux modes actifs, détours et modération de la circulation pour les modes motorisés et consommateurs d'espace.

Mode de déplacement des usagers tués

Dans
une
collision
avec...

					Autres	Total
Seul	0	38	3	820	361	1222
	0	0	0	1	5	6
	3	0	0	1	2	6
	7	2	0	18	7	39
	304	86	0	375	326	1107
Autres	156	49	0	422	128	868
Total	470	175	3	1637	966	3248

Source : Observatoire national de la sécurité routière, 2018

Les financements

Enfin, la compétition entre les modes relève également de leur financement. Les ressources budgétaires des collectivités sont limitées et les coûts d'aménagement varient énormément, entre un aménagement piéton, cyclable ou routier. En 2018, les communes ou groupements de communes investissaient en moyenne 236 €/an/habitant dans les transports collectifs, 138 €/an/habitant dans la route et 5,80 €/an/habitant dans le vélo¹⁶.

Le rééquilibrage des modes de déplacements exige donc la prise en compte de la concurrence multiforme qui les oppose de fait.

¹⁶ « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France », ADEME, avril 2020.

Idée reçue n°7

Être mobile, c'est parcourir beaucoup de kilomètres

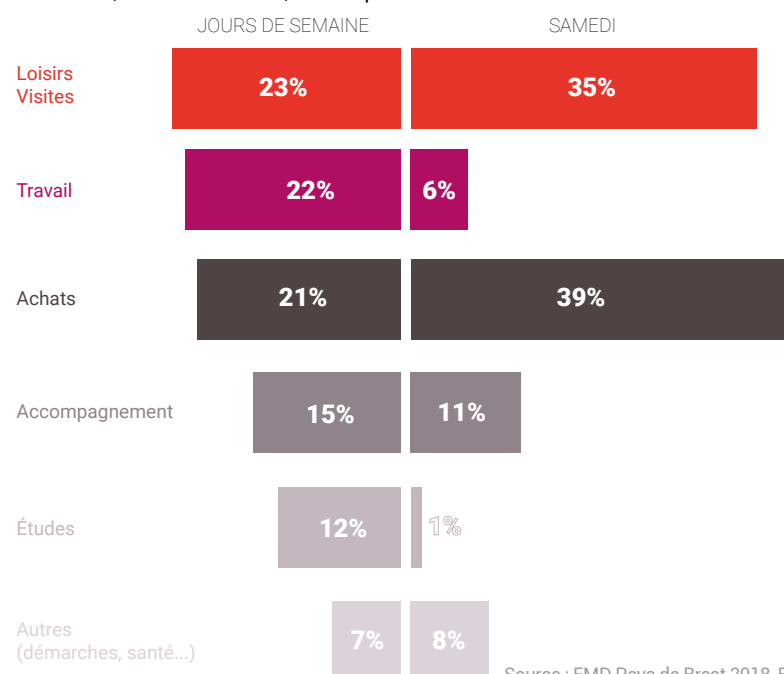
En un siècle, la portée de nos déplacements s'est considérablement accrue, stimulée par une quête perpétuelle de vitesse. On associe donc couramment l'idée de mobilité au franchissement de grandes distances. Mais on oublie que la mobilité est une notion plurielle, dont le déplacement n'est qu'une composante.

Mobilité est un mot à la mode. Ainsi, dans les collectivités locales, beaucoup de services "déplacements" ont été renommés services "mobilité". Mais au fond, on a simplement remplacé un mot par un autre, l'attention restant focalisée sur les déplacements. Bien entendu, c'est la composante la plus évidente de la mobilité. Pourtant, ce n'est pas la seule. Les Enquêtes ménages-déplacements, outils de mesure de la mobilité des habitants d'un territoire, permettent de compter un volume de déplacements, mais aussi des activités comme le travail, les courses ou encore le temps passé entre amis. La mobilité est à la fois spatiale et sociale, puisque l'on change non seulement de lieu mais aussi de rôle au cours de la journée. On peut donc réaliser de longs et fréquents déplacements et être peu mobile socialement. Bertrand Montulet¹⁷ illustre ce paradoxe avec plusieurs figures. Le « businessman » qui vit à Paris et travaille entre Londres et Bruxelles, passe l'essentiel de son temps à travailler dans des lieux et des contextes très similaires. À l'inverse, le « connecté » qui reste chez lui peut assister à une réunion de travail en visioconférence avec des collègues, s'occuper de la gestion d'une association et avoir une vie privée. Le « voyageur », de son côté, parcourt de longues distances tout en pouvant être mobile socialement. Plus que la distance du déplacement, c'est la variété et la diversité des activités accessibles dans un temps donné qui importe, ainsi que la qualité du déplacement.

La mobilité est enfin potentielle. Elle est déterminée en partie avant que le déplacement n'ait lieu. Vincent Kaufmann¹⁸ nomme cette composante la « motilité », soit « l'ensemble des facteurs qui font que l'on arrive à être mobile ». Elle varie en fonction des personnes et recouvre les conditions d'accès au réseau, les compétences, les envies et les projets. Ainsi, une personne sur quatre a déjà refusé une offre d'emploi, faute de pouvoir y accéder.

La mobilité n'est donc pas qu'affaire d'espaces, de chiffres ou de pratiques observables. Elle est plurielle et renvoie à l'espace (nos déplacements quotidiens, les migrations résidentielles...), à nos activités (aller travailler, faire ses courses...)

La mobilité : des déplacements, mais aussi des liens entre diverses activités



Source : EMD Pays de Brest 2018, Brest Métropole

Motifs de déplacements des habitants du pays de Brest, en semaine et le samedi

à nos situations individuelles (lieu de vie, possession d'une voiture, compétences pour lire un plan de transports en commun, capacité à rouler en vélo...). D'autres dimensions doivent être prises en compte quand on s'y intéresse dans les politiques publiques: sociale, de valeurs ou encore potentielle. Le « droit à la mobilité », notion consensuelle puisqu'elle désigne la liberté de se mouvoir, est bien plus large que le droit de se déplacer loin et rapidement. Comme le souligne Vincent Kaufmann, il renvoie à « la liberté de déployer des modes de vie aux inscriptions spatiales très diversifiées et des projets de vie singuliers ».

¹⁷ Sociologue, Haute École Charlemagne à Liège¹⁸ Sociologue, École Polytechnique Fédérale de Lausanne

Pour en savoir +

- Enquête Nationale Mobilité et modes de vie 2020, Forum Vies Mobiles
- La société sans répit, Christophe Mincke, Bertrand Montulet, éditions de la Sorbonne, 2018

Idée reçue n°8

Prolèmes de mobilité ? La technologie va tout régler !

D'aucuns prétendent que nos déplacements seront demain régents par la technologie : smartphones prescripteurs de mobilité, véhicules électriques et autonomes, etc. En matière de mobilité, le mythe du progrès technologique n'a pas fini de prospérer. Pour autant les interrogations sur les conséquences et bénéfices à en attendre sont encore nombreuses.

Véhicule autonome, Mobility as a service (MaaS), micro-mobilité : dans le domaine des transports, l'innovation est souvent synonyme de numérique. Ces solutions, basées sur les nouvelles technologies, laissent entrevoir la possibilité de surmonter des défis face auxquels butent les possibilités techniques actuelles. Décrites ou attendues, il faudrait se préparer à leur arrivée, parfois présentée comme inexorable. Par ailleurs, les analyses et études pointent leurs consommations énergétiques et les pollutions qu'elles engendrent se multiplient. Qu'apportent les nouvelles technologies dans le domaine de la mobilité ? Quelles perspectives dessinent ces innovations ? Et à quoi leur développement est-il conditionné ?

Les technologies numériques reposent sur l'utilisation d'un grand nombre d'informations (la « data »). L'expression veut qu'elles soient stockées dans le « cloud », mais leur matérialité est évidente. Le numérique émet ainsi 4 % des gaz à effet de serre du monde, et sa consommation énergétique s'accroît de 9 % par an¹⁹, particulièrement dans les pays émergents. En Chine, 73 % de l'énergie consommée par les data centers provient du charbon²⁰. La mobilisation de ces données nécessite des réseaux de communication toujours plus puissants, à mesure que les objets connectés se développent et que les applications se complexifient. Le véhicule autonome est emblématique de ces nouveaux défis technologiques. Pour pouvoir circuler en ville, il devra, entre autres tâches, interagir avec le réseau routier,

repérer les autres usagers de la route et repérer seul sa borne de chargement. Pour que de telles applications soient possibles, les infrastructures de données devront permettre des débits plus élevés. C'est le sens de l'arrivée de la 5G, en phase de test actuellement, qui viendra considérablement augmenter la consommation énergétique des opérateurs téléphoniques lorsqu'elle sera déployée.

La fabrication des terminaux permettant ces échanges de données (smartphones, véhicules, ordinateurs...) soulève elle aussi de nombreuses questions. Ils nécessitent des terres rares en grandes quantités, aujourd'hui fournies presque exclusivement par la Chine. Ces matériaux se trouvent eux aussi en quantité limitée. Leur recyclage est théoriquement possible mais complexe à généraliser à l'échelle industrielle. Les conditions d'extraction sont pointées de longue date par les ONG comme particulièrement problématiques à l'égard des droits humains.

Une mobilité largement basée sur le numérique préfigure en outre une dépendance à des systèmes techniques complexes et centralisés. Comme le résume Éric Vidalenc, spécialiste des questions énergétiques à l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) : « Il y a quelques décennies on disait il faut adapter la ville à la voiture. Aujourd'hui on a tendance à dire il faut adapter nos modes de vie au numérique. Il faut prendre conscience assez rapidement

que mettre du numérique partout, tout le temps, ne fait pas sens. »²¹ L'innovation peut aussi être vecteur de progrès lorsqu'elle se présente sous la forme d'inventions low-tech (« basse technologie »). Ainsi du « gouvernail », dispositif destiné à faciliter le repérage et l'orientation des piétons (jouant le rôle d'un GPS) et ne nécessitant aucun branchement²² (Cf. observatoire de la mobilité n°3, 2018, page 11).

Les réponses aux enjeux urbains actuels passeront inéluctablement par des changements structurels qui pourront dans certains cas être facilités par la technologie. Toutefois, la liste des enjeux qu'elle soulève est longue et la supériorité des solutions apportées au regard des questions posées, pas toujours évidente. Ces questions gagnent toujours à être posées a priori, pour éviter d'aboutir à la posture illustrée par Cédric Price, architecte britannique, qui intitulait une conférence en 1966 de cette manière : « La technologie est la réponse. Mais quelle était la question ? ».

¹⁹ Climat, l'insoutenable usage de la vidéo en ligne, The Shift project, 2019

²⁰ « The internet cloud has a dirty secret », Naomi Xu Elegant, Fortune, New York, 18 septembre 2019, cité dans l'article de Sébastien Broca, « Le numérique carbure au charbon », Le Monde Diplomatique, mars 2020

²¹ Éric Vidalenc dans l'émission « La Terre au Carré », France Inter, 23 octobre 2019

²² <http://www.voog.fr/le-gouvernail/>

**« Il y a quelques décennies
on disait qu'il fallait adapter la ville à la voiture.
Aujourd'hui on a tendance à dire qu'il faut adapter
nos modes de vie au numérique. »**

Eric Vidalenc

Pour en savoir +

- Livre blanc inOut, 7 clés pour décrypter les mobilités, Rennes métropole, 2019
- Le MaaS : trait d'union des territoires, dossier CEREMA sur le MaaS : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/maas-trait-union-territoires>
- Synthèse de l'étude Micromobility Explorer, Stéphane Schultz, cabinet 15Marches

3 FIGURES TECHNOLOGIQUES ET CONTROVERSÉES DE LA « MOBILITÉ DE DEMAIN »

LA VOITURE AUTONOME

Déjà en circulation à titre expérimental sous différentes formes, le véhicule autonome se propose de réinventer l'automobile et ses usages.

Du côté de ses promoteur·rice·s, on vante sa capacité à réduire l'accidentologie, à donner la possibilité aux passager·e·s d'utiliser leur temps de trajet, à réduire la congestion ou encore à limiter les nuisances environnementales. D'un autre côté, différentes incertitudes persistent quant à son développement. Techniquement, les spécialistes ne s'accordent pas tous sur la possibilité d'atteindre un jour le niveau 5 d'autonomie, seul à permettre une conduite complètement autonome partout et tout le temps. Économiquement, plusieurs modèles de développement entrent en concurrence. Socialement, l'acceptation de cette nouvelle expérience de mobilité n'est pas évidente. Enfin, l'utilité sociétale du véhicule autonome dépend de l'utilisation qui en sera faite. La fascination technologique ne doit pas faire perdre de vue les problèmes actuels posés par le tout-voiture et auquel le véhicule autonome pourrait apporter des réponses soit correctives, soit aggravantes : les voitures sont trop nombreuses, trop gourmandes en espace et pas assez remplies.

LE MAAS

Acronyme anglais signifiant « Mobility as a Service » (la mobilité en tant que service), le Maas est un guichet unique permettant, du point de vue de l'usager·ère, d'accéder à toute l'offre de mobilité présente sur un territoire. Information multimodale, itinéraire, paiement, réservation et abonnement : en principe, il vise à simplifier les déplacements des personnes en donnant l'impression d'une « mobilité sans couture ». Ces nouvelles possibilités de coordination permises par le numérique reposent néanmoins bien sur des aménagements physiques (réseau de transports publics, réseau cyclable, voie de covoiturage...) et organisationnels (coopérations entre acteurs et entre territoires) qu'un « MaaS », aussi bien conçu soit-il, ne saurait remplacer. Importé de Finlande, où l'exemple d'Helsinki fait figure de pionnier, plusieurs projets de MaaS sont en cours de déploiement en France comme à Mulhouse (Compte Mobilité), Montpellier (Emma) ou encore Grenoble (Pass Mobilité).

LES MICRO-MOBILITÉS

Trottinettes électriques, gyropode, hoverboard, skate électrique... ces modes de déplacements sortent des catégories classiques. Parfois qualifiées de « micro-mobilités » (en raison de leur petit volume) ou d'« engins de déplacements personnels » (EDP), ces nouveaux moyens de transport sont apparus rapidement, de manière particulièrement visible dans les grandes métropoles. Les expériences de « free floating²³ » (Lime, Dott, Ofo, Bird, Gobe...) ont particulièrement retenu l'attention, même si les propriétaires sont de plus en plus nombreux : près de 500 000 trottinettes électriques ont été vendues en 2019, soit une augmentation de 105 % par rapport à l'année précédente. Le développement des EDP a réactualisé la question du partage de l'espace public entre circulation lentes et rapides. En outre, il pose lui aussi la question de la prolifération des batteries, celles de leur production, de leur durée de vie et de leur recyclage : beaucoup de questions qui demeurent en suspens dans un domaine encore peu mature mais où la demande explose sans que les nombreux obstacles au recyclage ne soient résolus.

²³ Les véhicules sont disposés sur l'espace public et réservable via smartphone. Des travailleur·se·s indépendant·e·s « uberis·e·s » sont chargé·e·s de les recharger avant de les remettre sur la voirie.



© Transbus



© AdobeStock_tiquitaca



© AdobeStock_kegfire

Idée reçue n°9

Dans le périurbain, la seule solution c'est la voiture

La voiture individuelle est volontiers perçue comme le seul choix de mobilité possible en territoires périurbains. Mais à y regarder de plus près, elle cède de plus en plus la place aux alternatives.

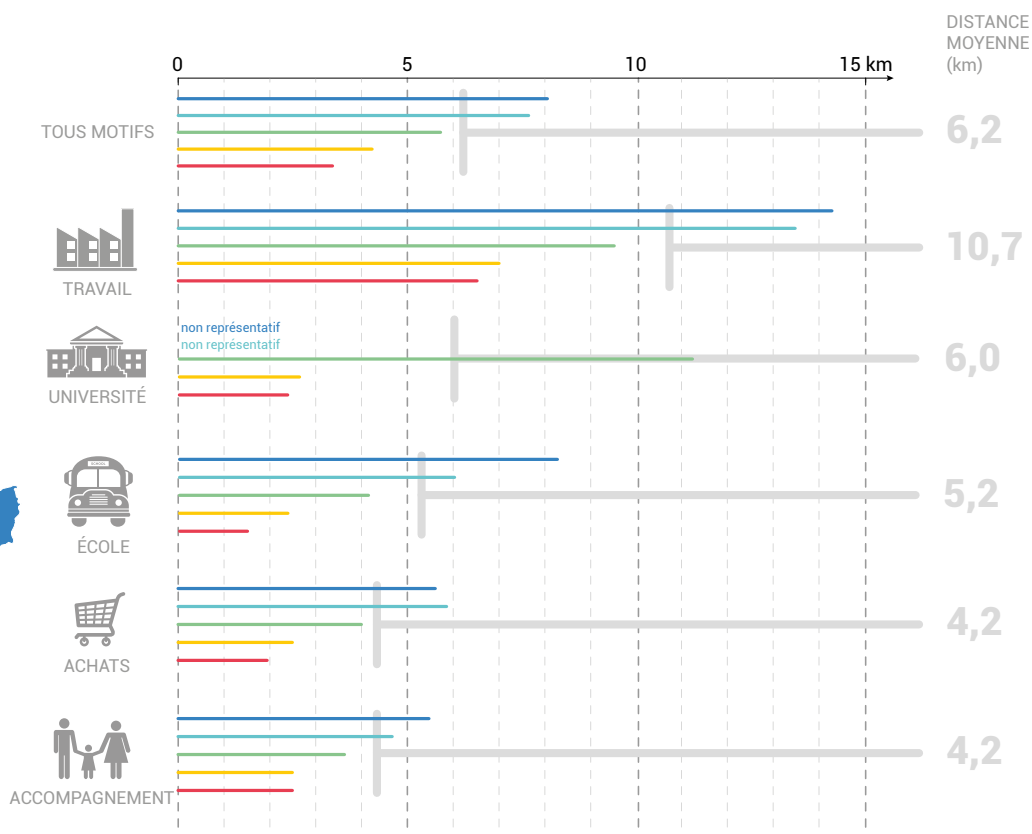
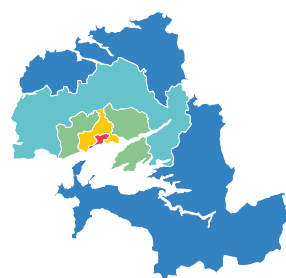
Modes de vie éparpillés entre des fonctions géographiquement disséminées, taille des ménages en moyenne plus élevée, taux de motorisation supérieur à 90 % : le système de mobilité centré sur la voiture individuelle semble bien consolidé dans les espaces périurbains. En outre, l'automobile demeure encore aujourd'hui plus qu'un simple objet utilitaire. En effet, bien que l'éloignement résidentiel contribue à la faire passer pour indispensable, elle revêt aussi une dimension socioculturelle, comme du reste, les autres modes de déplacement. Les transports en commun dans l'urbain

diffus sont peu attractifs au regard de l'émancipation de la contrainte horaire et de la « flexibilité » souvent revendiquées par l'automobiliste. Même sur les nombreux déplacements inférieurs à quelques kilomètres, qui pourraient théoriquement être effectués à pied ou à vélo, l'automobile impose bien souvent sa domination (cf. idée reçue n° 6 « Il ne faut pas opposer les modes de déplacement »).

Qui sont les habitant-e-s du périurbain ? En dresser un profil sociologique type n'aurait pas de sens. L'expression « périurbain »

désigne une réalité contrastée. La réalité de la population qui y vit ou qui y travaille est diversifiée. Les fonctions et formes urbaines que l'on y trouve également. Des formes d'ordinaire associés à la ville y côtoient des éléments caractéristiques du monde « rural ». Même si des traits communs émergent, ils ne doivent pas gommer la diversité propre à ces espaces dont la dépendance vis-à-vis des centres urbains est relative et réciproque.

La distance moyenne des déplacements depuis le domicile varie selon le secteur de résidence et le motif du déplacement



Source : EMD Pays de Brest 2018, Brest Métropole

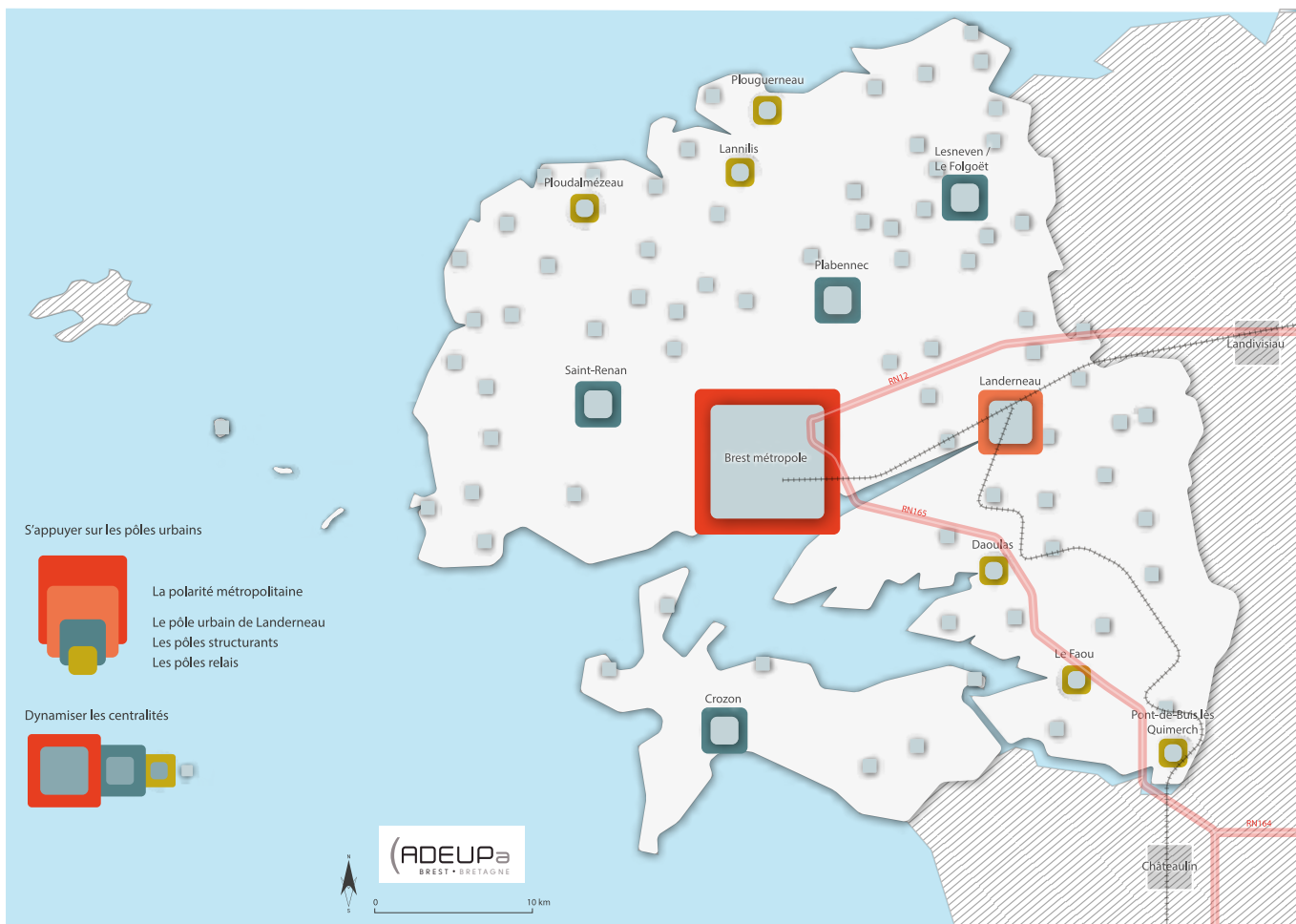
Lorsque la répartition des services et des équipements le permet, une part importante des activités a lieu dans un périmètre restreint. Ainsi, un « périurbain de proximité » existe plus souvent qu'on le présume. A contrario, la polarisation du pôle urbain voisin est moins évidente qu'on ne le présume. C'est ce que révèle l'analyse des distances des déplacements en fonction du lieu de résidence, à partir de l'Enquête Ménages Déplacements du pays de Brest. On remarque que pour effectuer des achats et accompagner d'autres personnes, les

distances moyennes de déplacement sont relativement courtes, même dans les première et deuxième couronnes du pays de Brest. L'armature urbaine du territoire, affirmée dans le Scot rappelle cette diffusion des fonctions sur le territoire qui relativise leur dépendance au centre urbain. Le faible recours aux modes actifs traduit en partie la priorité accordée à l'utilisation de la voiture dans les aménagements viaires. Le développement des modes actifs nécessite évidemment des moyens financiers, mais peut aussi se matérialiser à peu de frais,

en mobilisant notamment les réseaux existants de chemins vicinaux, en jalonnant des parcours et en sécurisant certaines intersections-clés.

L'allongement des distances moyennes parcourues par les habitant·e·s de la couronne du pays de Brest est principalement porté par les déplacements domicile-travail. Ces derniers, essentiellement réalisés seuls en voiture, représente un potentiel de développement important pour le covoiturage. Mais là encore, la situation est contrastée.

L'armature urbaine du pays de Brest (ancien périmètre) : un maillage étroit de pôles urbains déterminant en matière de mobilité



Date de création : 11 octobre 2016 - Réalisation ADEUPa

S'appuyer sur les pôles urbains

- La polarité métropolitaine
- Le pôle urbain de Landerneau
- Les pôles structurants
- Les pôles relais

Dynamiser les centralités

Selon les EPCI, 35 % (communauté de communes du Pays d'Iroise (CCPI)) à 67 % (communauté de communes de la Presqu'île de Crozon-Aulne Maritime (CCPCAM)) des habitant·e·s restent travailler dans leur EPCI de résidence. Un potentiel de proximité existe donc dans le périurbain. Les parts modales de la marche et du vélo, bien qu'inférieures à ce

que l'on observe dans les centres urbains, présentent une grande marge de progression. Dans la communauté de communes du Pays des Abers (CCPA), 1 déplacement sur 2 est inférieur à 5 kilomètres. On comptait en 2018 plus de vélos par habitant·e dans les communautés de communes du pays de Brest que dans Brest métropole. Et dans certains EPCI, comme la CCPI et la CCPA, plus de vélos que de voitures par habitant·e.

Pour en savoir +

- Demain, la mobilité périurbaine, Xavier Desjardins, revue Urbanisme, n° 58
- Sociologie de l'automobile, Yoan Demoli, Pierre Lannoy, La Découverte, 2019
- Un sociologue au volant, Hervé Marchal, Téraèdre, 2014

Idée reçue n°10

Le vélo, ce n'est pas pour nous !

De multiples raisons sont invoquées pour justifier l'inadaptation du vélo à un contexte local et son faible développement. Elles s'appuient rarement sur des expériences ou des données solides. Cette disqualification du vélo procède au contraire fréquemment de raisonnements qui ne résistent pas à l'épreuve des faits. On peut schématiquement les classer en trois catégories.

Une première série d'inadaptations est attribuée aux caractéristiques intrinsèques du territoire. Le relief trop marqué de telle ville rendrait la pratique du vélo peu crédible, de même que les conditions climatiques – hiver trop long, été trop chaud, trop de vent, trop de pluie. L'étalement urbain complète généralement ce tableau défavorable, les distances de déplacements trop longues disqualifiant à leur tour l'usage utilitaire du vélo. Pourtant, ces critères n'ont jamais constitué des freins pour nombre de régions parmi les plus cyclables. Le vent et la pluie sont aussi solidement attachés à l'image des Pays-Bas que la pratique du vélo. Le vélo est un mode de déplacement privilégié dans certaines villes très pentues comme Bâle en Suisse (20 % de déplacements à vélo) Innsbruck en Autriche (14 %) ou Trondheim en Norvège (9 %). De plus, le problème de la résistance au mouvement, qu'elle soit liée au vent ou au relief, est presque annulé avec le vélo à assistance électrique. Quant aux distances de déplacement, si elles ont effectivement tendance à s'allonger en ce qui concerne les habitant·e·s des couronnes des agglomérations, elles n'en restent pas moins « cyclables » dans leur grande majorité. La moitié des habitants du pays de

Brest réside en dehors de Brest métropole et 60 % des déplacements qu'ils réalisent font moins de 5 kilomètres.

Une seconde liste de critiques usuellement adressées au vélo concerne les caractéristiques du mode en lui-même. Le vélo ne serait accessible qu'à une petite partie de la population à cause de l'effort physique qu'il nécessite. En outre, le coût de son achat et de son entretien renforcerait ce caractère élitiste. La pratique quotidienne du vélo utilitaire souffre de la comparaison inappropriée avec le cyclisme professionnel, qui est au vélo ce que le marathon est à la marche. En réalité, l'activité physique modérée que constitue la pratique du vélo à une allure tranquille correspond aux recommandations sanitaires en vigueur. De nombreuses études ont montré les bénéfices sanitaires d'une pratique régulière, bien supérieurs aux risques liés à l'accidentologie ou à la pollution²⁴. Par ailleurs, le phénomène de sécurité par le nombre aboutit logiquement au fait que plus il y a de cyclistes, plus le risque d'accident est faible.

Quant à la question du coût, il n'est certes pas neutre si l'on considère un vélo de

bonne qualité, l'ensemble de l'équipement nécessaire, la disponibilité d'un espace de stationnement. Il est cependant bien inférieur à l'achat et à l'entretien d'une voiture, et comparable, sur plusieurs années, à l'utilisation des transports en commun.

Enfin, autre reproche fréquemment entendu : le vélo serait un piètre allié du dynamisme commercial en raison de la place qu'il prendrait à la voiture (cf. Idées reçues n° 5 « No parking, no business »). Les recherches et les enquêtes en la matière montrent qu'au contraire, loin de détruire le tissu économique local, le vélo participe à la bonne santé des commerces²⁵.

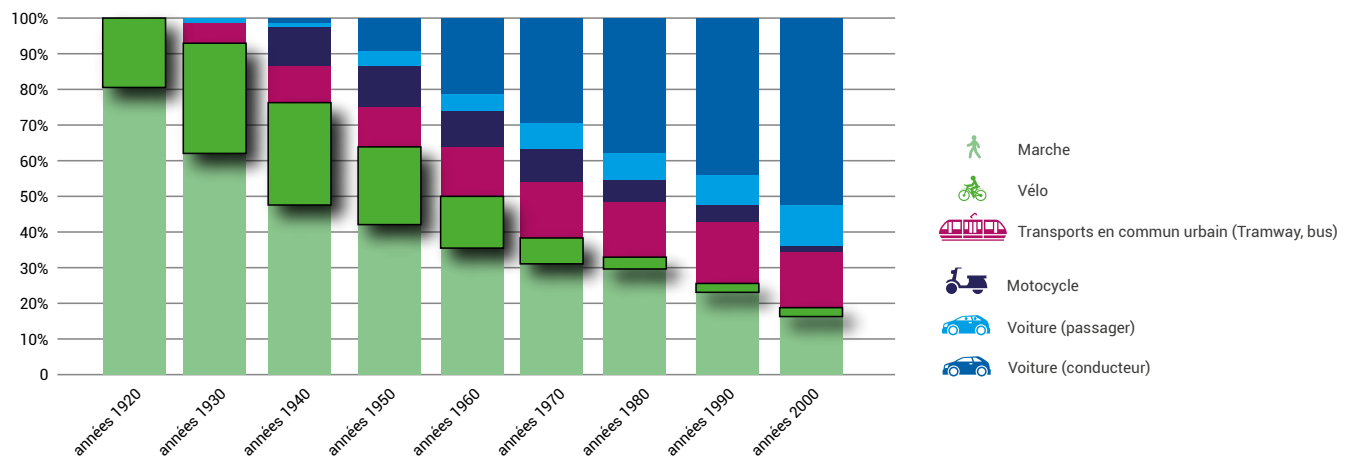
Une troisième salve d'arguments se réfère à des notions culturelles, à une inadaptation du mode en raison de son rejet supposé par la population. Des obstacles insurmontables empêcheraient sa banalisation car « on n'a jamais fait de vélo ici et les gens n'aiment pas ça, on n'est pas à Amsterdam ou à Copenhague ». C'est oublier qu'avant l'avènement massif de l'automobile, le vélo était un mode très répandu et bien ancré jusqu'au milieu du XX^e siècle en France. Jusque dans les années cinquante, sa part modale y était supérieure à 20 %.



Une piste cyclable à Plouzané.

À partir des années 1940, le vélo subit la concurrence des motos, puis de la voiture

Parts modales des principaux modes de transport depuis les années 1920



Source : Francis PAPON, «L'évolution de la mobilité à vélo en France», communication à la XXII^e conférence internationale d'histoire du cycle (CIHC), Paris, 25-28 mai 2011 SOeS -INRETS -INSEE: volet Biographie de l'ENTD 2007-2008. Traitements IFSTTAR, DEST

En outre, la bicyclette fut délaissée aux Pays-Bas comme ailleurs, avant de connaître le notable retour en grâce qu'on lui connaît aujourd'hui. Les politiques cyclables qui y sont menées depuis les années 1970 ont permis d'accumuler une solide expérience et d'y construire une ingénierie du vélo²⁶.

Cette ingénierie est indispensable, notamment aux collectivités territoriales, car le développement de la pratique du vélo en dépend. C'est elle qui permet d'améliorer efficacement les variables du « système-vélo » : la qualité du réseau cyclable, les règles de circulation, la disponibilité des vélos, les services de réparation ou de location, la communication, l'apprentissage. La mise en place d'une politique cyclable prenant en compte l'ensemble des branches de ce système nécessite les compétences

techniques d'un personnel formé (au même titre que la conception d'un rond-point, d'un échangeur de rocade ou d'une ligne de tramway, que l'on n'imagine pas improviser). De même, il va sans dire qu'elle exige ainsi qu'il va sans dire, des financements suffisants aux échelons locaux et nationaux pour atteindre les objectifs visés. En 2019, 9,26 € par an et par habitant·e étaient en moyenne investis dans des budgets vélos par les collectivités²⁷. Un fond national « mobilité active » doté de 350 millions d'euros sur 7 ans a été créé en France en 2019, représentant environ 75 centimes par an et par habitant·e. Selon le club « Vélo & Territoires », un investissement minimum de 30 € par an et par habitant·e permettrait d'atteindre une part 12 % de déplacements à vélo en 2030.

²⁴ Voir par exemple : « Les bénéfices et les risques de la pratique du vélo - Évaluation en Île-de-France », Corinne Prazmoczy, Observatoire régional de santé Île-de-France. Selon cette étude, la mortalité évitée ou provoquée par une pratique plus importante du vélo en Île-de-France montre des bénéfices pour la santé très nets, de l'ordre de vingt fois plus élevés que les risques.

²⁵ Les enquêtes menées à Portland, East Village (États-Unis), Dublin (Irlande), Toronto (Canada) ou encore Melbourne (Australie) sont unanimes : les piétons·es et les cyclistes dépensent moins à chaque visite dans les commerces, mais reviennent plus souvent tout en nécessitant moins d'espace. Au final, leurs dépenses hebdomadaires sont en moyenne plus importantes que celles des automobilistes. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2015-03-13/every-study-ever-conducted-on-the-impact-converting-street-parking-into-bike-lanes-has-on-businesses>

²⁶ Qui s'exportent d'ailleurs via des « ambassades du vélo » comme la Dutch Cycling Embassy et la Cycling Embassy of Denmark

²⁷ « Les politiques en faveur des cyclistes dans les collectivités », Club des villes et territoires cyclables, octobre 2019.

Idée reçue n°11

Développer les transports, ça coûte cher

Le sens commun associe généralement l'idée d'investissements lourds à la mise en œuvre d'un système de transport performant. Pour exact que cela puisse être, le jugement s'éclaire cependant très différemment selon les modes que l'on considère et lorsqu'il est mis en perspective avec l'approche en coût global.

Les collectivités locales qui organisent un service de transport public sur leur territoire le subventionnent de manière importante. Le coût payé par l'utilisateur via le titre de transport représente une part minoritaire du coût de fonctionnement des réseaux. Ainsi, pour les réseaux qui sont équipés de métros ou de tramways, le taux de couverture moyen des dépenses d'exploitation par les recettes tarifaires était de 32 % en 2015. Par ailleurs, l'amortissement des investissements dédiés à la mise en place de lignes de transports en commun en site propre s'étale souvent sur plusieurs dizaines d'années. Deux préoccupations majeures justifient ces dépenses : la recherche d'un service public de transport de qualité et la poursuite des objectifs de report modal poursuivis par les politiques de mobilité.

On pourrait s'attendre à ce que les dépenses affectées à chaque mode de transport soient proportionnelles au volume de déplacements qu'ils représentent. Lorsqu'on les compare de manière brute aux investissements dédiés aux réseaux routiers, les coûts du transport collectif paraissent importants. 20 milliards d'euros par an sont dépensés pour les transports de proximité, 14 milliards d'euros par an pour la SNCF alors que les administrations publiques dépensent, selon la Fédération Nationale des Travaux Publics, environ 14 milliards d'euros par an pour les infrastructures routières²⁸. Le transport automobile peut donc laisser croire à un bon rapport coût-bénéfice du point de vue des dépenses publiques puisqu'il assure la majorité des déplacements tout en représentant un investissement du même ordre de grandeur que celui consacré aux autres modes. Il faut cependant y ajouter l'importance du coût privé d'utilisation de l'automobile (carburant, achat du véhicule, assurance...). Celui-ci pourrait laisser penser que l'utilisateur-riche supporte la majeure partie du coût de son utilisation. Mais pour être complète, l'évaluation des coûts des différents modes de transports doit également tenir compte de coûts externes non monétaires.

Les économistes parlent d'externalités lorsqu'une activité a un effet sur le bien-

être d'un tiers, sans que cette interaction ne fasse l'objet d'une transaction financière. L'externalité peut être positive (bénéfice) ou négative (coût). Une externalité négative apparaît donc quand le coût d'une action pour la société (le coût social) n'est que partiellement pris en charge par celle-celle qui entreprend l'action. Pour évaluer ces coûts, il faut chiffrer des paramètres non monétaires : insécurité, pollution, bruit, congestion routière... Plusieurs méthodes visant à évaluer les coûts et bénéfices de ces externalités existent. Elles permettent une comparaison plus fine des coûts des différents modes de transport.

**Pour être complète,
l'évaluation des coûts
des différents modes de
transports doit également
tenir compte de coûts
externes non monétaires**

Cette approche en coût global relativise le bon rapport coûts-bénéfices apparent du système automobile. Par exemple, la mortalité routière, essentiellement due à des collisions avec des voitures (impliquées dans 73 % des accidents mortels sur la route), bien qu'en baisse, représente toujours un montant important. Selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, le coût des accidents corporels en France métropolitaine s'établirait à 33,4 milliards d'euros²⁹ en 2018 bien qu'une partie soit internalisée par les assurances. Pour effectuer un bilan à l'échelle européenne, l'Université technique de Dresde a publié une étude intitulée « Les coûts externes de l'automobile ». Les chercheurs se sont évalués ces dépenses à 374 milliards d'euros à l'échelle européenne, dont 50,5 milliards pour la France. Dans l'Hexagone, selon cette étude, le montant des accidents de la route dépasse à lui seul le coût de la SNCF identifié par le rapport Spinetta en 2018 (14 milliards).

En outre, il convient de considérer le fait qu'en matière d'externalité, le coût conjugué de deux externalités est supérieur à leur somme car elles se renforcent entre elles. Par exemple, la congestion qui produit un surplus de pollution locale (atmosphérique, sonore...), entraîne la construction de nouvelles infrastructures, lesquelles alimentent un coûteux éparpillement urbain, obligeant les collectivités à étendre des réseaux de transports en commun. Les impacts sanitaires du bruit se chiffrent en France à environ 11,5 milliards d'euros chaque année : 89 % imputables au trafic routier, 9 % au trafic ferroviaire et 2 % au trafic aérien³⁰.

À l'inverse, le développement de certains modes comme le vélo générerait de fortes externalités positives sur le territoire national. L'activité physique équivalente à 30 minutes de vélo par jour et par personne génère une économie de 0,69 € pour le système de santé par kilomètre parcouru. Une économie bien supérieure au coût induit par le risque d'accident.


La question de la prise en compte au sens premier et comptable du terme de ces externalités négatives sera cruciale à l'avenir. On assiste déjà à des tentatives d'internalisation de ces coûts, plus ou moins fructueuses : mesures diverses de tarification, taxation des poids lourds (Eurovignette), droits de péage, système européen d'échange de quotas de CO2... Mais, comme le préconise l'étude de l'Université de Delft, cette entreprise doit être multidimensionnelle et ne pas renforcer certaines inégalités.


²⁸ Travaux ayant pour objet la réalisation, l'entretien des corps de chaussées, revêtements et ouvrages accessoires de routes de tous types, de pistes d'aéroports, de voies de circulation, ou de stationnement assimilables à des routes, dans les ensembles industriels ou commerciaux, publics ou privés, ainsi que les plates-formes spéciales pour terrains de sport (tennis, pistes...).


²⁹ Les valeurs tutélaires de l'insécurité routière s'élevaient en 2018 à 3 200 000 pour une personne tuée, 400 000 euros pour un blessé hospitalisé plus de 24 heures, 16 000 euros pour un blessé léger (Valeurs de référence prescrites pour le calcul socio-économique – Version du 3 mai 2019, fiche consultable à l'adresse : <https://www.ecologie.gouv.fr/evaluation-des-projets-transport>)


³⁰ Centre d'information sur le bruit (www.bruit.fr)


Ordre de grandeur du coût de quelques infrastructures de transport

	Type d'infrastructure	Coût (en € / km)	Débit horaire par sens (en nb de personnes)
	Autoroute	6 à 100 M	4 000
	Route 2x1 voie	2 à 5 M	1 500
	Giratoire	100 000 à 1 M	1 000

	Métro	80 M	jusqu'à 32 000
	Tramway	20 M	6 000
	Bus en site propre	5 M	2 000

	Aire piétonne, zone 30	100 000 à 1M	-
	Bande cyclable	10 000	1 000
	Piste cyclable	200 000	2 000
	Réseau Express Vélo	600 000 à 1 M	3 000
	Passerelle de 30mètres = 1M€	1 M	-

	Type de stationnement	Coût / place (en €)	Surface / place (m²)
	Place de parking sur voirie	2 500	12,5
	Parking en ouvrage ou en surface	12 000 à 30 000	25
	Horodateur	4 500 à 8 000	-

	Arceau vélo	100	0,8
	Place dans un parking en ouvrage ou un abri sécurisé	1 500	0,8

NB: ces coûts sont des moyennes données à titre indicatifs. Coût du foncier, complexité du contexte urbain, contraintes topographiques, etc. exacerberont fréquemment les écarts

Sources : Dossier réalisé par Frédéric Héran pour la revue Vélocité, 2006 - Le coût réel des déplacements dans m2A, AURM, décembre 2017 - CEREMA - Routes de France - Copenhagenize

Pour en savoir +

- Les effets externes des transports, définition, évaluation et implications pour les politiques publiques, TDiE, juillet 2019

Idée reçue n°12

L'infrastructure de transport fait le développement économique

L'aménagement d'un contournement routier ou l'extension d'un aéroport trouvent souvent leur principale justification dans l'objectif de « dynamiser le territoire ». Pourtant, développer l'offre de transport n'influe pas automatiquement positivement sur l'avenir économique local, ainsi qu'on le prétend fréquemment en allant un peu vite.

Il existe une corrélation au niveau global entre les distances parcourues par les personnes et la croissance économique. Le modèle de Schäfer montre que globalement, quel que soit le continent considéré, il existe une relation linéaire entre le PIB par habitant-e et la distance parcourue par personne chaque année. Depuis les années 50, quand la distance parcourue par personne et par année a augmenté de « x % », le PIB par habitant a suivi à peu de chose près la même évolution.

Il est tentant de prendre cette corrélation pour une causalité et de tenter de la faire atterrir localement. Suivant cette intuition, le développement des transports devrait faciliter les déplacements et donc mécaniquement stimuler le développement. Cependant, comme le rappelle justement

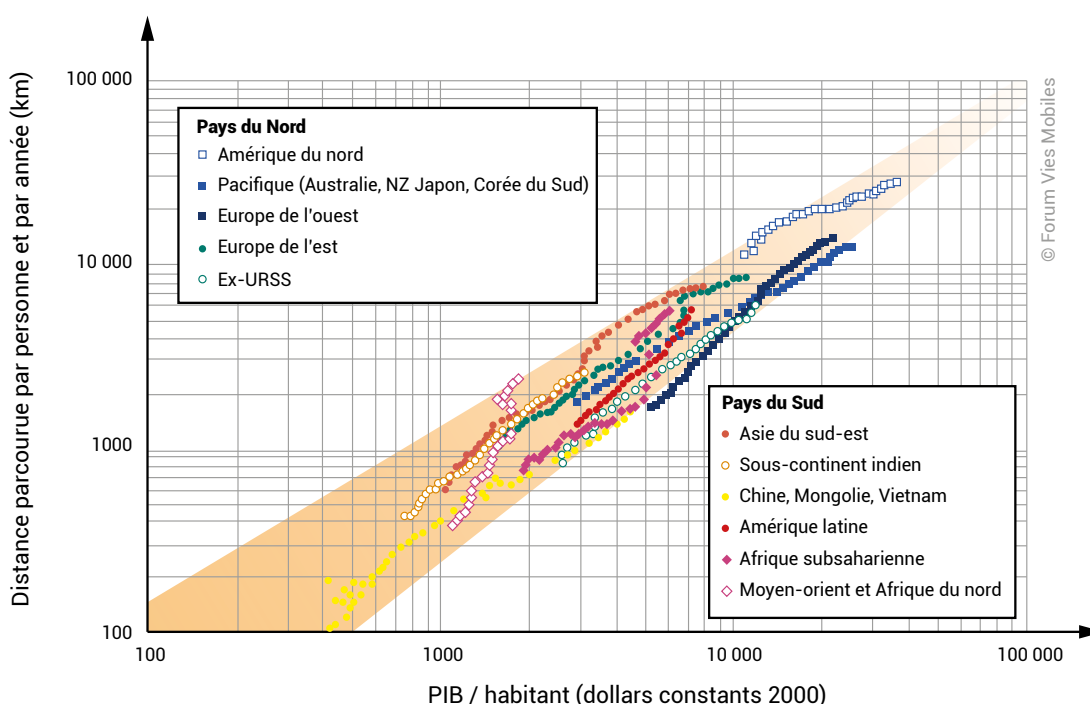
Yves Crozet, corrélation ne vaut pas causalité, et lorsqu'une relation de cause à effet existe, elle n'est pas forcément dans le sens que l'on imagine.

En effet, on ne dispose pas d'éléments probants pour démontrer un effet positif – ou négatif – des infrastructures de transport sur le développement économique local. Le transport n'est qu'un élément parmi d'autre du système économique et il n'est pas une condition suffisante au développement. De nombreux exemples montrent les effets ambivalents que peuvent produire les infrastructures de transport sur les territoires qui les accueillent ou qu'elles traversent. À ce titre, les gares TGV aménagées hors des centres-villes dans les années 2000 n'ont pas été partout, loin s'en faut, suivies par la création d'activités et la

construction de tours de bureaux et autres « quartiers d'affaires ». Même des villes a priori idéalement situées sur ces lignes n'ont pas connu le développement économique attendu. La communauté urbaine du Grand Reims, desservie par le TGV qui la relie à Paris en 45 minutes depuis 2007, a perdu 3 700 emplois entre 2008 et 2015. Pour sa part, la gare du Creusot TGV (Le Creusot-Montceau-Montchanin), une des premières gares TGV inaugurée en 1981, qui la place à 1 h 20 de Paris et 45 minutes de Lyon, n'a entraîné qu'un développement bien en deçà des attentes et des prévisions. Il en va de même de quantité d'infrastructures routières.

³¹ Économiste, chercheur au Laboratoire Aménagement Economie Transports (LAET) qu'il a dirigé de 1997 à 2007.

Modèle de Schafer : la relation entre le PIB et distance parcourue entre 1950 et 2005



Source : « Vitesse des déplacements », Yves Crozet, Forum Vies Mobiles, 2019



Vue aérienne de la gare TGV Haute Picardie, à Ablaincourt Pressoir.

Finalement, on voit que les relations entre développement économique et accessibilité sont complexes. Si un niveau minimum d'infrastructures de transport est un préalable nécessaire au développement économique, la concentration des activités préexiste parfois à un développement significatif des infrastructures de transport. Lorsque l'on connecte deux territoires avec des dynamiques différentes, les effets ne sont pas nécessairement mutuellement bénéfiques. Ils tendent plutôt à renforcer les situations préexistantes : on observe des problèmes qui persistent pour les territoires en difficulté, une attractivité élargie et renforcée pour les territoires dynamiques. La création nette d'activités est souvent faible, car on assiste à beaucoup de déménagements, les fameux « transferts d'activité », générant ainsi des territoires gagnants et des perdants.

Cette controverse est en outre avivée par les crises climatiques et écologiques auxquelles nous sommes confrontés. L'enjeu de limitation des flux de transports, en particuliers routiers, est en effet inscrit à l'agenda des politiques publiques. Car au niveau global, le développement infrastructurel des transports a favorisé l'intensification et l'allongement des flux avec notamment, l'introduction dans l'industrie des logiques de « flux tendu » (le juste-à-temps). Par ailleurs, il a entraîné une réorganisation et la dispersion géographique du système productif et de ses acteurs. Ces mutations sont aujourd'hui réputées à reconsidérer au regard des enjeux de maîtrise des flux, qu'ils soient liés au renchérissement énergétique ou au dérèglement climatique.

Lorsque l'on connecte deux territoires avec des dynamiques différentes, les effets ne sont pas nécessairement mutuellement bénéfiques : des problèmes qui persistent pour les territoires en difficulté, une attractivité élargie et renforcée pour les territoires dynamiques.

Pour en savoir +

- Les infrastructures de transport font-elles le développement économique ? Rémy Prud'Homme, Jean-Marc Offner, Emmanuel Ravalet, Forum Vies Mobiles, 2014
- Vitesse des déplacements, Yves Crozet, Forum Vies Mobiles, 2019

Idée reçue n°13

Plus d'infrastructures de transport = meilleure accessibilité

Pour un territoire, l'infrastructure de transport apparaît, aujourd'hui encore, comme la panacée sinon la seule variable de l'accessibilité. Cependant, les recherches en faveur d'une meilleure coordination entre politiques de transport et d'urbanisme, démontrent que l'accessibilité peut aussi progresser au moyen d'autres leviers.

Le terme d'accessibilité évoque couramment les questions d'handicap et la « loi accessibilité » de février 2005, prévoyant que tout ERP (établissement recevant du public) doit être accessible à tous. Dans cette acception, des dispositifs et des normes de conceptions des bâtiments permettent de garantir un accès équitable à tou-te-s, porteur-se ou non d'un handicap. Cette notion d'accessibilité est souvent élargie à une échelle plus vaste que celle du bâtiment et fait référence aux conditions de déplacement en général. On parlera ainsi d'accessibilité pour un quartier, une ville, une région. De manière sous-jacente, elle fait alors référence aux infrastructures de transport, considérées comme seules à même de satisfaire cet objectif. Un tronçon à 2 x 2 voies, un tramway, ou une ligne TGV : toute amélioration des conditions de déplacement semble, à première vue, concourir à une meilleure accessibilité. Cette association témoigne cependant d'une confusion entre mobilité et accessibilité.

Il convient d'abord de considérer que l'infrastructure induit des effets différents selon les échelles considérées. Les infrastructures de transport lourdes créent une nuisance locale bien connue et souvent désignée par l'expression « effet de coupure » : ce qui relie à grande échelle peut séparer localement. Le passage d'une 2 x 2 voies ou d'une voie ferrée oblige toujours à la

création de franchissements coûteux, dont le nombre nécessairement limité pénalise les déplacements locaux, particulièrement les modes actifs, obligés à des détours parfois longs.

Outre cet aspect ambivalent des infrastructures lourdes, indispensables pour garantir une accessibilité à grande échelle mais potentiellement pénalisantes à petite échelle, la qualité des transports n'est pas le seul paramètre de l'accessibilité. Elle est aussi et avant tout, liée à la question de la répartition spatiale des fonctions : logements, activités, etc. En 2018, le mouvement des « gilets jaunes » est né d'une protestation contre une augmentation de quelques centimes du litre de gazole. Pourtant, en 2017, on peut acheter deux fois plus d'essence avec une heure de smic qu'en 1970. Ce mouvement ne soulignait-il pas en creux un phénomène d'exclusion sociale, directement lié à l'éparpillement des services essentiels et au fond, à une dégradation de l'accessibilité ? Les exemples sont nombreux de gares TGV, d'équipements publics (bureaux de Poste, hôpitaux, agences Pôle emploi, équipements culturels) ou de centre commerciaux localisés au barycentre de zones de chalandise. Se voulant accessibles à tous, ils sont dans les faits souvent éloignés de tout. Leur relocalisation a contribué à l'allongement des distances moyennes de

déplacements et à la suppression d'emplois de proximité.

Il s'agit également d'apprécier le fait que la possibilité d'accéder à un lieu donné dépend des horaires d'ouverture ou de fermeture de ce lieu, mais aussi de la durée de l'activité, des horaires des transports en commun ou des plages de fonctionnement de certaines infrastructures, sans oublier les contraintes d'emploi du temps de l'intéressé-e. Ainsi la dimension temporelle a été appliquée dans diverses expériences de chrono-urbanisme : à Grenoble (aménagement du réseau routier selon une logique de temps et plus de distance) ou à Rennes (décalage des horaires de début des cours à l'université de Villejean pour lisser le pic de fréquentation dans les transports collectifs). Enfin, l'accessibilité varie également selon les caractéristiques des personnes comme l'âge, l'activité professionnelle, le lieu d'habitation, le genre, l'origine sociale, les possibilités physiques ou cognitives, le degré de discrimination vis-à-vis de la pratique de certaines activités ou encore les systèmes de contraintes individuels. La notion d'accessibilité relativise donc la sphère technique de l'infrastructure dans la mobilité. Elle permet une approche qui prend aussi en compte la répartition des activités, les variations temporelles et les caractéristiques des habitant-e-s.



© ADEUPA

Pour en savoir +

- Mobilité, accessibilité et équité : pour un renouvellement de l'analyse des inégalités sociales d'accès à la ville, Sylvie Fol, Caroline Gallez, Colloque International Futurs urbains : Enjeux interdisciplinaires émergents pour comprendre, projeter et fabriquer la ville de demain, 2013, Champs-sur-Marne, France.

Idée reçue n°14

Pour les marchandises, le report modal c'est l'idéal

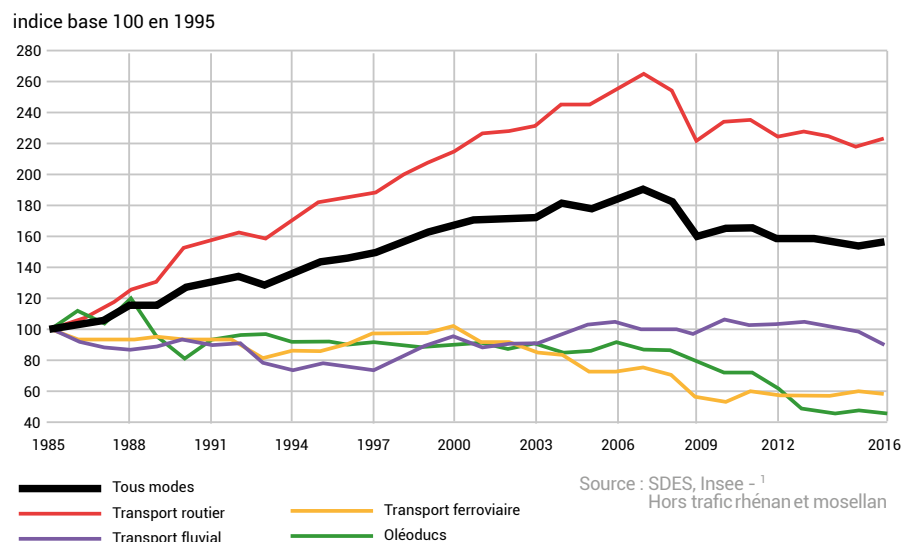
Le transfert du transport routier du fret vers la voie d'eau ou le rail figure au titre des priorités des politiques nationales et européennes depuis plus de vingt ans. Renforcé par l'enjeu climatique et la nécessité de réduire la production de gaz à effets de serre, cet objectif ne cesse pourtant d'achopper.

Comme les personnes, les marchandises parcourent des distances de plus en plus importantes depuis les années 1950 sous l'effet conjugué de la baisse du coût de l'énergie, de l'accroissement des vitesses de déplacement et de la mondialisation. En 2017, 359 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises ont été comptabilisées sur le territoire français, dont 86 % par la route³². Cette part augmente constamment, symétriquement au déclin du fret ferroviaire. Ce n'est pas le cas dans tous les pays européens, puisque la part moyenne du fret ferroviaire dans l'UE des 27 est stable autour de 25 % depuis 2005. La recherche du transport en « porte à porte » sans rupture de charge a instauré la route en modèle dominant et contribue, aujourd'hui encore, à renforcer cet état de fait. Le culte du flux tendu, l'aspiration à toujours plus de souplesse en matière d'acheminement et la miniaturisation des lots contribuent à déclasser le rail. Parallèlement l'implantation des plateformes logistiques s'est faite et continue de se faire majoritairement au regard du critère routier. Les entrepôts logistiques sont rarement dotés d'embranchements ferroviaires, et certaines entreprises qui en disposaient se désenbranchent pour ne pas avoir à en supporter le coût.

En outre, le transport ferroviaire n'a pas connu les gains de productivité réalisés depuis cinquante ans par le transport routier de marchandises, lequel a vu la baisse du coût des carburants accompagner l'amélioration des infrastructures et des véhicules. La concurrence féroce entre opérateurs, encouragée par l'Union européenne où le transport routier de marchandises est déréglementé depuis les années 1980 a également participé au report du rail vers la route. Tandis que, dans le même temps, la nature des marchandises transportées a sensiblement évoluée (valeur ajoutée accrue permettant l'absorption d'un coût de transport supérieur). Le transport et la logistique sont donc devenus une variable d'ajustement. L'ensemble de ces éléments continue de faire

En 30 ans, le transport routier a doublé tandis que le transport ferroviaire a baissé de 40 %

Transport intérieur de marchandises¹ en tonnes-km par mode de 1985 à 2016



le jeu du transport routier par camion.

La question du report modal du fret de la route vers le fluvial ou le rail ne cesse pourtant d'être invoquée, à l'image du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) lancé dans les années 1980 et visant à améliorer les infrastructures dans le domaine des transports afin de faciliter les échanges au sein du marché unique.

Malgré les incantations au report modal, les choses ne sont pas si simples et force est de constater qu'elles n'évoluent pas conformément aux préconisations. L'exemple allemand est éloquent. Si les volumes de marchandises transportés par le rail ont augmenté depuis les années 2000, le report modal a eu lieu depuis le fluvial et pas depuis la route. En matière de transport de passagers, le rail ne parvient pas non plus à concurrencer le trafic aérien, dopé par le low-cost, contrairement aux recommandations des

rapports parlementaires et autres expertises. Ironie du sort, la connexion des gares TGV aux aéroports a, dans bien des cas, contribué à positionner le rail en complément du transport aérien et non en solution alternative.

Peut-on en matière de transport de marchandises continuer à ignorer le hiatus entre effets d'annonce et réalité, alors même que l'enjeu de réduction des gaz à effet de serre se fait toujours plus pressant ?

³² Chiffres clés du transport édition 2019, ministère des Transports

Pour en savoir +

- Hyper-Mobilité et politiques publiques – Changer d'époque ? Yves Crozet, Economica, 2017

LES OBSERVATOIRES | MOBILITÉ

Direction de la publication : Benjamin Grebot | Réalisation : Jérôme de Crignis - Corentin Le Martelot
 Mise en page : d'une idée à l'autre

Contact : ADEUPa Brest-Bretagne | 18 rue Jean Jaurès - 29200 Brest | Tél. : 02 98 33 51 71

contact@adeupa-brest.fr | Tirage : 150 exemplaires | Dépôt légal : novembre 2020

ISSN : 2267-4411 | Réf : 20/147 | Site web : www.adeupa-brest.fr



LICENCE OUVERTE
OPEN LICENCE