

**A.R.D.U.**

**Novembre 2002**

**La mobilité,  
au carrefour des valeurs de la société**

*Lettre de commande  
du Ministère de l'Équipement et du Logement (DRAST)  
N° 02 PVS 02*

**Association pour la Recherche et le Développement en Urbanisme  
Institut Français d'Urbanisme  
Université Paris VIII - 4 rue Nobel 77420 Champs-sur-Marne**

# Sommaire

## ***PARTIE I : COMPTE RENDU DU SEMINAIRE..... 4***

### ***Première séance : Mobilité et modes de vie 8***

Jean Viard Directeur de Recherches au CNRS, Centre d'Etude de la Vie Politique Française (CEVIPOF).....	9
Zaki Laidi Docteur en sciences politiques, Chercheur au Centre d'Etudes et Recherches Internationales à la Fondation des Sciences Politiques (CERI).....	19
Questions à Messieurs Viard et Laidi.....	25
Jean-Pierre Orfeuill Professeur à Paris XII, Université de Paris- Val de Marne - Créteil, .....	34
Daniel Mandelbaum Président directeur général de Touristra.....	44
Questions sur l'exposé de Daniel Mandelbaum.....	49

### ***Deuxième séance : Mobilités résidentielles, familiales, professionnelles, quotidiennes... 53***

Catherine Bonvalet Directrice de recherches à l'INED.....	56
Questions sur l'exposé de Claire Bonvalet.....	66
M. Alain Coffineau Associé chez BPI (Bernard Pauli International), cabinet de conseil en ressources humaines.....	77
Questions sur l'exposé de M. Coffineau.....	85
Alain Bourdin, professeur à l'IFU.....	91
Questions sur l'exposé d'Alain Bourdin.....	97

### ***Troisième séance : Mobilités et économie 100***

Pierre Veltz, Directeur de l'E.N.P.C.....	104
Questions sur l'exposé de M. Veltz.....	109
Mme Aguilera, Chercheur à l'INRETS.....	113
Questions sur l'exposé de Madame Aguilera.....	116
Gérard Serre, Directeur de la logistique des produits frais Yoplait.....	118

## **Quatrième séance : Mobilités et aménagement 124**

Marc Wiel, Ancien directeur de l'agence d'urbanisme de Brest .....	125
Questions sur l'intervention de Marc Wiel.....	129
Bernard Reichen, Architecte urbaniste .....	139
Questions sur l'intervention de Bernard Reichen .....	145
Monsieur Jobbe Duval, Directeur de la société Nexity .....	153
Questions sur l'exposé de Monsieur Jobbe Duval.....	159
Olivier Frerot, DDE du Territoire de Belfort et acteur de www.developpementdurable.net.....	162
Questions sur l'exposé d'Olivier Frerot.....	165
Georges Amar, RATP. Mission Innovation et nouveaux services.....	168
Questions sur l'exposé de Georges Amar.....	174
Yves Crozet, Directeur du Laboratoire des Economies et Transports de Lyon .....	179
Questions sur l'exposé d'Yves Crozet.....	184
Marie-Hélène Massot, Directrice de recherches à l'INRETS (Responsable de la recherche "Paris 21") .....	198
Questions sur l'exposé de Marie-Hélène Massot.....	206

## **PARTIE II : CONTRIBUTIONS THEMATIQUES..... 213**

<b>A. Temps et vitesse .....</b>	<b>214</b>
<b>B. Justes coûts et juste prix de la mobilité.....</b>	<b>223</b>
<b>C. Quelles villes voulons-nous ? .....</b>	<b>237</b>
<b>D. Peut-on et doit-on « découpler » la croissance économique et la mobilité des biens ? .....</b>	<b>249</b>
<b>E. Qu'attendre de la technologie ? .....</b>	<b>258</b>
<b>Auteurs .....</b>	<b>270</b>

# **PARTIE I :**

## **COMPTE RENDU DU SEMINAIRE**

# **La mobilité**

## **au carrefour des valeurs de nos sociétés**

*Les textes regroupés dans ce document visent à approfondir la question de la mobilité, au sens le plus large. Ils tentent ainsi d'explicitier les controverses, en termes de valeur ou de coût social, qui lui sont liées, en pointant à la fois les déterminants de la mobilité en général, et les liens entre mobilité et évolution de la société.*

*L'idée principale à la base de ce regroupement d'articles, c'est que la mobilité ne peut ni ne doit être considérée comme phénomène en soi que les politiques publiques pourraient réguler à leur grès. Toutes les contributions ici réunies cherchent au contraire à montrer que la levée ou, à défaut, la clarification des controverses liées à la mobilité passe par une révolution copernicienne : loin d'être un phénomène en soi et pour soi, la mobilité doit être analysée comme une des expressions d'autres phénomènes sociaux, tels les modes de vie, les pratiques sociales, ou même l'économie.*

*Compte tenu de cette hypothèse, le choix des contributions n'a pas été déterminé par le souci de regrouper des spécialistes de la mobilité mais a été guidé bien plutôt par la volonté de rassembler des chercheurs issus des différents horizons disciplinaires interpellés par la question de la mobilité.*

*La mobilité est au cœur des dynamiques d'évolution de la société moderne. Elle est en quelque sorte une valeur cardinale de cette société qui se caractérise d'une certaine manière par le changement permanent. Le changement se décline en effet de toutes les façons possibles dans cette société : changement lié à la croissance de l'économie, à l'approfondissement continu de la division du travail, au progrès des sciences et des techniques, au recul des traditions etc.*

*Le changement se décline aussi au quotidien, dans la vie des individus, au travers toutes sortes de mobilités : la mobilité résidentielle, la mobilité professionnelle, la mobilité familiale, la mobilité physique des personnes dans les villes et à plus longue distance.*

*Cette mobilité multiforme n'est pas sans poser des problèmes variés et de plus en plus aigus à la société. D'une façon très générale, ce changement et cette mobilité multiforme posent la question des "points d'appui" sur lesquels peut reposer notre société. Sur quoi peut-elle durablement se construire, sur quels territoires, sur quelles relations sociales, sur quelles institutions, si tout change et bouge en permanence.*

*Mais cette mobilité pose aussi des problèmes à ceux qui ont en charge les politiques publiques, en particulier par les mouvements physiques qu'elles engendrent et sur lesquels elle s'appuie :*

*- cette mobilité n'entraîne-t-elle pas des consommations excessives des ressources naturelles et en particulier des ressources naturelles non renouvelables ?*

*- sa croissance ne risque-t-elle pas de produire des effets irréversibles qui pourraient menacer les grands équilibres écologiques, voire l'avenir de notre planète ?*

*- les coûts – de toutes sortes – induits par ces mobilités ne finissent-ils pas par être supérieurs à ce qu'elles apportent ? Quels bilans globaux peut-on faire des économies externes, positives et négatives, imputables à ce système fondé sur la croissance des mobilités ?*

*- les mobilités ne constituent-elles pas des facteurs nouveaux d'inégalité sociale, voire d'exclusion, certains pouvant bouger, d'autres non ; ou certains étant contraints à bouger...*

*- les mobilités ne sont-elles pas à l'origine de toutes sortes d'instabilités territoriales et sociales, de dysfonctionnements collectifs, de pathologies individuelles ?*

*La mobilité est très probablement en train de devenir un thème clef des débats de société, une valeur sociale de plus en plus controversée.*

*Ce contexte complique évidemment la tâche de ceux qui ont à gérer les mobilités physiques, car la moindre décision, notamment lorsqu'elle concerne une infrastructure, ouvre de fait ce débat de société. Il ne s'agit plus seulement de trouver une bonne solution à un problème de transport, voire de ne pas trop déranger les riverains, mais de répondre à la question : doit-on favoriser la mobilité ? Cela est vrai lorsque l'on veut décider de la construction d'une route, d'une autoroute, d'un tunnel, d'une voie ferrée, d'un aéroport, lorsque l'on fixe un péage, un impôt, une taxe etc.*

*L'important sur un tel sujet, extrêmement vaste et diversifié, est d'ouvrir le débat pour dégager sinon des points d'accord, tout au moins des reformulations communes de problèmes que l'on a du mal à extraire de leurs gangues culturelles, professionnelles, voire idéologiques.*

*Le principe est donc de prendre le thème de la mobilité de façon transversale et de s'interroger sur la manière dont les questions qu'il soulève, s'expriment dans divers champs. Une telle démarche supposait un accord initial minimal des contributeurs et intervenants sur la problématique, pour que les débats puissent être productifs. On s'est placé ainsi dans la perspective de la nécessité admise par les participants que les enjeux majeurs aujourd'hui en la matière sont de parvenir à faire converger :*

*- le développement (considéré comme indispensable à tout progrès) et la durabilité (la nécessité de préserver nos divers patrimoines et la planète elle-même). Les contributions et interventions se sont inscrites donc en aval de cet accord, notamment autour d'une interrogation sur les possibilités de concilier ces deux valeurs, éventuellement en promouvant des schémas productifs alternatifs plus économes en déplacements de personnes et de biens ;*

*- les exigences croissantes de liberté et d'autonomie des individus, et la nécessité de solidarités sociales et territoriales, et de régulations collectives. Les contributions et interventions se sont inscrites également en aval de cet accord, autour d'une interrogation sur les possibilités de concilier une exigence de liberté qui pousse les individus à chercher à élargir leurs éventails de choix, à pouvoir "changer", à valoriser toutes les mobilités (quotidiennes, professionnelles, résidentielles, familiales etc.) et donc à se déplacer toujours plus ; et les exigences d'ancrages collectifs et de continuités historiques et culturelles, comme de gestion des ressources et de limitation des rejets carboniques, qui incitent à chercher des solutions qui privilégient moins les mobilités et les déplacements.*

# **Première séance : Mobilité et modes de vie**



**Jean Viard**  
**Directeur de Recherches au CNRS,**  
**Centre d'Etude de la Vie Politique Française**  
**(CEVIPOF).**

## **Mobilités et temps libre**

Le présent article illustre le parti pris de ce cahier d'explorer les controverses liées à la mobilité par des chemins transverses, puisqu'il met en exergue les relations que celle-ci entretient avec une autre question sociologique d'actualité, la question du, ou des, temps libre(s). Quand on confronte les problématiques des temps libres et des mobilités, deux lignes de réflexion s'esquissent.

La première, c'est que les vacances ont transformé à la fois l'imaginaire des territoires et les pratiques territoriales. Cette transformation, que l'on peut qualifier de transformation des mobilités (les vacances ayant modifié l'identité, l'image et la nature des destinations et des lieux de passages), résulte de deux mouvements, plus ou moins lents. L'habitude des vacances, d'une part, a progressivement structuré la représentation sociale et l'utilisation des territoires. D'autre part, à un moment donné, moment que nous ne chercherons pas à déterminer ici, cette (re)structuration progressive des lieux et des trajets au travers de la thématique des vacances a permis une sorte d'autonomisation du temps libre par rapport à l'organisation sociale, dans la mesure où les acteurs ont commencé à élaborer des stratégies d'organisation de leur temps libre, lesquelles se sont rapidement avérées susceptibles d'entrer en concurrence avec des logiques sociales d'organisation du temps plus traditionnelles, telles celles imposées par le travail. De ce fait, on peut parler de sociétés bi-motorisées, c'est-à-dire de sociétés où les stratégies des acteurs s'élaborent non plus seulement en fonction d'un unique critère, mais bien désormais de deux principes sociaux organisationnels, avec bien sûr, en perspective, la question de la place du travail dans nos sociétés, et certainement, un déplacement massif du lien social du monde du travail au

monde du non-travail. Ce déplacement du lien social, qui n'est évoqué ici qu'à titre d'hypothèse de départ, est peut-être l'un des éléments structurants de nos sociétés, l'un des éléments permettant d'expliquer le sentiment croissant de décalage entre un certain nombre de discours publics et la façon dont les gens vivent la société.

La seconde, c'est que nous sommes en train d'accéder à la démocratisation du temps libre au sens aristotélicien, c'est-à-dire du temps libre autonome, qui n'est pas défini comme étant un temps sans travail, un "temps à côté du travail" De fait, on a longtemps été dans une logique du temps libre entendu comme temps de repos d'un travailleur fatigué. Le temps libre était alors considéré quasi exclusivement comme une période de récupération. Quelle que soit la forme sous laquelle on le prenait (fin de semaine, soirées, rupture annuelle, etc.), il s'opposait au temps de travail. A côté de cette logique dominante, de cette logique de masse, il existait aussi un autre modèle, plus aristocratique, plus conforme à l'idéal antique, qui définissait le temps libre comme le temps des gens qui ont le temps de penser à la vie collective, de penser à la société, le temps des gens qui ne sont pas contraints dans leurs relations sociales par une entrée professionnelle particulière, comme les travaux de Corbin l'ont bien montré.

La définition du temps libre comme temps de non-travail ne convient plus dans une société comme la nôtre, où l'on travaille en moyenne 63000 heures sur 700000 heures de vie. A titre de comparaison, notons par exemple qu'à la Libération, on travaillait en moyenne presque le double, soit 120 000 heures, sur une vie, et l'on vivait 100000 heures de moins. Autrement dit, le temps de vie que l'on a gagné depuis la Libération est supérieur au temps qu'on va consacrer au travail (défini comme une activité rémunérée exercée dans un lieu particulier, distinct de l'habitation). Au fond, on est presque si l'on voulait faire une allégorie dans un modèle où l'on vit une vie de rentier d'avant 14 après avoir mené une vie de salarié du vingtième siècle suivant. Les deux vies se succèdent.

Ces chiffres, même s'ils caricaturent un peu la situation, en établissant une moyenne, qui n'exprime pas les différences microsociales, telles les différences de métiers, ou de sexe, sont importantes, dans la mesure où ils permettent de clarifier la compréhension des évolutions des emplois du temps des individus. De fait, il est quand même intéressant de se dire que 11% du temps éveillé des individus en France, et 18 % aux Etats-Unis sont consacrés au travail.

Grâce aux progrès techniques, aux évolutions des modes de vie et des mentalités, les individus ont donc progressivement gagné du temps libre. Pour schématiser, on peut dire grossièrement qu'en un siècle, les gens ont à la fois réduit de moitié la masse de temps qu'ils consacrent au travail et gagné en espérance de vie. En d'autres termes, il y a un siècle, les individus consacraient près de la moitié de leur existence à travailler. Plus précisément, la grande majorité des individus, puisqu'il existait aussi, comme nous l'avons évoqué plus haut, un groupe de non actifs, un groupe de rentiers qui pouvait se permettre de ne pas travailler. Dans ces conditions, être rentier apparaissait comme un enjeu social déterminant, puisque effectivement, le travail "prenait la vie", si l'on peut dire.

On est ainsi passé d'un modèle d'emploi du temps à un autre. Le premier, qui prévalait il y a un siècle, était essentiellement organisé autour du travail. Le second modèle, qui correspond à nos modes de vie contemporains, a réduit de façon drastique l'importance organisationnelle du temps de travail. Cette substitution d'un modèle d'emploi du temps à un autre est, à mon avis, essentielle pour la compréhension de nos sociétés. Contrairement aux apparences, elle ne s'oppose pas au sentiment de stress temporel, de manque de temps de beaucoup de nos contemporains, qui, souvent, ont l'impression d'être sur occupés, de n'avoir jamais cinq minutes à eux. De fait, les deux questions (masse de temps consacrée au travail et masse de temps sans contrainte) ne se recoupent que partiellement, dans la mesure où la masse de temps sans contrainte disponible dépend de l'âge, du groupe social d'appartenance, mais aussi des niveaux de diplômes, etc., et bien sûr au problème du statut de la femme.

Cette révolution des emplois du temps a donné lieu à une modification des mobilités. Modification qui doit d'abord être entendue comme accroissement et diversification des mobilités. Car il faut bien comprendre qu'avant 1936, on était dans des sociétés massivement sédentaires. Les "congés payés", et le basculement démographique de 1932, qui marque le basculement de la France d'un pays rural à un pays urbain (à partir de cette date, en effet, le pourcentage de la population vivant dans les villes dépasse le pourcentage de la population rurale), c'est en fait l'avènement et la démocratisation de la mobilité. Effectivement, on va petit à petit, commencer l'éducation populaire à la mobilité, c'est-à-dire que l'on va orienter implicitement les trajets des individus vers des "hauts lieux touristiques", qui, en vérité ont été construits, mis en désir par les élites. Ce sont des processus que l'on connaît bien car

c'est par exemple ce qui s'est passé quand on a lancé la Côte d'Azur, les stations balnéaires, la montagne, ou encore, mais beaucoup plus tard, la campagne.

Ce processus d'éducation populaire à ce type de destination et le processus de démocratisation va se prolonger jusque dans les années 1980, date à la majorité de la population part en vacances et après laquelle la démocratisation ne progresse en vérité que peu. Car aujourd'hui, la proportion de Français qui part en vacances est peu près bloquée, et avec une poche de non-départs radicaux d'à peu près 25 %. Parmi ces non-départs, il faut bien sûr noter qu'il y a des non-départs choisis, et des non-départs d'exclusion. En conséquence, parmi les 25 % de Français qui sont calés en dehors du champ de ce type de déplacement touristique, on trouve bien évidemment concentré plus d'ouvriers et des couples à moins de 10000 francs par mois (65%). On a donc assisté à une démocratisation du temps libre, mais celle-ci, était suggérée, jusqu'à très récemment, par des politiques publiques, par des comités d'entreprises, par des promoteurs du tourisme social.

Or, ce qui est intéressant, c'est que depuis vingt ans, c'est que se dessine une appropriation de l'ensemble des temps libres par des acteurs qui vont en quelque sorte réintroduire ce qu'ils ont appris, ce qu'on leur a appris. Cette appropriation des pratiques sociales par les acteurs est générale : elle vaut pour le temps de vacances, mais le même processus s'observe aussi en ce qui concerne la consommation culturelle ou le sport. Elle se traduit par qui se traduit par une série d'inventions, de réinventions : les individus vont s'approprier ce qui ont appris, le réinjecter à l'intérieur, utiliser les objets en dehors de leur contexte d'utilisation initial. C'est typiquement ce qui s'est passé avec le transat ou le barbecue, qui, d'abord objets de vacances et d'extérieur, sont devenus des objets d'intérieurs, des objets quotidiens. Pour simplifier, on pourrait dire qu'avant, on était dans une société organisée autour du travail, dans laquelle les plages temporelles consacrées au travail ou au temps libre étaient clairement délimitées, les premières étant bien plus nombreuses que les secondes, schématiquement cantonnées aux fins de semaines et aux vacances. Les gens étaient "éduqués" à une certaine utilisation de leurs périodes de temps libres, au sens où certaines pratiques sociales étaient définies, valorisées comme activités de temps libre. Mais progressivement, les pratiques de temps libres s'étendent au temps du travail, à l'instar de ce qui s'est produit dans le domaine vestimentaire, dans les années 1980, avec l'instauration du "casual Friday" qui a fait dire allait travailler le vendredi, habillé comme le week-end.

L'introduction du jean dans le champ de travail, le développement du barbecue, le développement du transat, la multiplication des invitations à domicile des gens qui n'appartiennent pas à la parentèle traduit cette appropriation-réinvention des pratiques sociales par les individus, appropriation-réinvention qui se trouve être un des éléments importants à la base des transformations de nos sociétés.

Le grand mouvement de démocratisation des pratiques sociales de temps libre, initié par l'avènement des congés payés en 1936, a donc été suivi d'un phénomène d'appropriation, de réintroduction de l'ensemble de ces pratiques sociales de temps libres à l'intérieur de la vie quotidienne. Or, force est de constater que recevoir chez soi, aller voir des amis en semaine induisent, dîner chez soi d'un barbecue, c'est réintégrer dans le temps de des gestes, des pratiques et des types de relation qu'on avait appris à effectuer en dehors du temps de l'ordinaire, et qui, en outre, étaient en plus extrêmement différenciés selon les groupes sociaux et les types de quartiers.

Cette acculturation de masse a engendré une nouvelle différenciation sociale entre les individus qui ont la capacité de modifier leur stratégie résidentielle de façon à pouvoir exercer ces nouvelles activités en semaine, qui éventuellement, se déplacent vers le péri-urbain, changent de région, ont la capacité de transformer leur maison en maison bi-fonctionnelle, tantôt maison de temps libre, tantôt une maison facilitant les trajets domicile/travail ; et ceux qui ne l'ont pas, qui vivent toujours dans des logements qui n'ont pas été prévus pour développer une activité de temps libre à l'intérieur du domicile. La première catégorie est bien sûr minoritaire aujourd'hui, mais elle semble esquisser un nouveau modèle, apte à être repris massivement par les autres individus.

Ce qui est fondamental, dans cette phase d'acculturation que nous semblons traverser depuis vingt ans, c'est que nous sommes confrontés à un phénomène nouveau, au fait que l'ensemble des temps libres vont progressivement s'auto-organiser, s'autonomiser les uns par rapport aux autres. Les gens vont donc devoir faire des choix entre partir en vacances, aller faire du jogging, recevoir des copains dimanche, multiplier ou non les voyages de courte distance aux détriments des grands voyages, etc. De ce fait, on assiste à l'émergence d'un marché d'activités des temps libres qui interagissent les uns sur les autres. On est ainsi sorti du modèle traditionnel d'emploi du temps et de mobilité centré sur le trajet domicile/travail avec comme simples distorsions, les trajets des vacances. Aujourd'hui, au

contraire, on est dans un modèle de télescopage de l'ensemble de ces pratiques et de ces mobilités.

Au niveau des mobilités, ce nouveau modèle implique paradoxalement une baisse de nombre de départs en vacances (moins 10 % en dix ans). C'est une baisse du nombre total de départs en vacances et non du nombre moyen de départs en vacances, surtout liée au fait que les gros consommateurs de départs ont réduit leur consommation de voyages, puisque le taux de départs en vacances des Français, qui prend en compte le taux de départ des gens qui partent au moins une fois dans l'année est en légère augmentation (il s'élève actuellement à 61-62 %). A présent, l'enjeu de la poursuite de la démocratisation du temps libre, des vacances et de la mobilité, ce n'est plus d'éduquer des milieux populaires à une pratique d'activités sociales de non-travail, mais bien de permettre aux exclus de ce nouveau modèle d'y accéder.

Dans cette double perspective d'acculturation de masse à l'usage quotidien de pratiques sociales autrefois considérées comme pratiques de vacances, et de télescopage des temps libres, les trente-cinq heures peuvent apparaître comme un révélateur d'un mode d'organisation de notre société et de nouvelles valeurs sociales. De fait, si la réduction du temps de travail n'est pas nouvelle, le couple NTIC/ trente-cinq heures offre aux individus de nouveaux moyens pour organiser leur emploi du temps, de reconstruire cette chose fondamentale qu'est justement l'emploi du temps. On assiste ainsi dans notre société, aujourd'hui, à la prise de pouvoir des individus sur leurs emplois du temps. Le problème, c'est que cette prise de pouvoir sur l'organisation de l'emploi du temps n'est pas synonyme d'une prise de pouvoir sur la masse de temps disponible. Autrement dit, les trente cinq heures ne constituent pas tant un changement quantitatif qu'un changement qualitatif. trente cinq heures, ce n'est pas seulement quarante heures moins cinq, c'est surtout la sortie du temps industriel collectif. Le temps collectif s'en trouve transformé : honnêtement, que vous fassiez 503000 heures de travail dans votre vie ou 68000 heures, personne ne va très précisément les compter. De fait, la question fondamentale, n'est pas là mais dans la possibilité d'accéder au pouvoir sur son emploi du temps, d'obtenir un temps à soi. Possibilité de maîtrise de son emploi du temps qui, progressivement, risque de se transformer en une nouvelle ligne d'exclusion sociale.

Tout cela entraîne un certain nombre de conséquences tout à fait fondamentales au niveau des mobilités.

La première conséquence remarquable, c'est l'émergence d'une nouvelle logique résidentielle. Car effectivement, dans cette société là, l'art de vivre devient l'art d'aménager le territoire, lequel doit être à même d'héberger pratiques professionnelles et pratiques de temps libre. C'est pourquoi la définition du "quart du territoire vécu" retenue par la DATAR, qui ne prend en compte que le trajet domicile/travail, ne paraît pas satisfaisante. Pour être cohérente et réaliste, elle devrait évidemment intégrer l'ensemble des pratiques de mobilité, c'est-à-dire les mobilités domicile/travail mais aussi tous les trajets liés à des activités de temps libres, puisque dans le territoire vécu des gens, il y a le week-end, les fins de semaine, les vacances, etc. Bref, le territoire vécu, ce n'est pas uniquement le lien domicile/travail, surtout dans une société où celui-ci tient une part en masse aussi faible. On entre dans une nouvelle logique à ce niveau là, et l'on voit bien d'ailleurs, qu'un certain nombre de choix résidentiels changent de nature, changent de motivation, notamment parce que depuis 1974, les couples bi-actifs sont majoritaires. Cette bi-activité des couples, source de compromis résidentiels, explique en partie le phénomène métropolisation dont parle souvent François ASCHER, et permet à un certain nombre de Français de s'éloigner des villes, tout en se localisant dans un certain nombre de régions, comme la Côte d'Azur, à la fin des années 1960, la région de Rennes/Nantes depuis une vingtaine d'années, etc. Le T.G.V. Méditerranée pourrait d'ailleurs renforcer la concentration dans le sud.

La deuxième conséquence du télescopage des temps de travail et des temps libres tient au développement d'un nouveau système bi-résidentiel. De fait, nombre d'individus disposent de deux habitations. Certes, ces individus appartiennent le plus souvent à des groupes sociaux aisés, minoritaires. Toutefois, comme ces groupes apparaissent comme fortement porteurs de modèles, ce système bi-résidentiel semble appelé à se développer et à se transformer. De fait, on note un phénomène similaire chez jeunes chauffeurs de la S.N.C.F, qui ont tendance à prendre un pied à terre à Paris parce qu'ils préfèrent laisser leur famille dans la petite ville dont ils viennent. La bi-résidence n'est donc pas uniquement un phénomène de classe dominante. C'est en outre un fait complexe : force est en effet d'évoquer la diversité des systèmes bi-résidentiels : si certains souhaitent disposer de deux habitations aptes à faire office de lieu de travail ou de lieu de temps libre, comme le souligne très clairement l'apparition de nouvelles tendances dans la construction des résidences

secondaires, à l'instar par exemple de la demande, autrefois inconnue, aujourd'hui très forte, d'une pièce "bureau" dans la résidence secondaire, d'autres, au contraire, préfèrent vivre avec leur famille à une heure de Paris et effectuer tous les jours, ou presque, de longs trajets. Pour dire les choses simplement, la société française était une société à dominante rurale, qui possédait un certain nombre de villes où les gens se regroupaient pour travailler. Progressivement, avec l'allongement des congés payés et les progrès effectués dans le domaine des transports, les individus se sont familiarisés avec des modes d'alternance entre ville et campagne. La mobilité entre ces deux lieux, qui, initialement, se cantonnait aux périodes de congé, s'est progressivement développée, jusqu'à devenir quotidienne pour certains individus, avec, pour conséquence, le développement socio-économique très rapide et la modification de la composition sociologique de certaines régions, telles le Vaucluse, où les agriculteurs sont devenus minoritaires. La bi-résidence est pour l'instant cantonnée à certaines régions, qui ne représentent qu'une petite partie du territoire français. Il convient néanmoins d'y être attentif, dans la mesure où ce système a une capacité à symboliser un modèle, donc un rêve, qui, finalement, s'avère être le modèle des élites socio-économiques. et qu'au fond, cela revient au modèle des élites dans toutes les sociétés. Comme d'une certaine façon, les Grecs comme les Romains ou les aristocrates, ont effectivement fonctionné sur des modèles bi-résidentiels, vie de campagne, on pourrait se demander si ce n'est pas au fond ce modèle-là qui se démocratise.

Ce qui est intéressant aussi, c'est que ces nouveaux modes de vie et ces nouvelles mobilités tendent à modifier l'organisation socio-économique en fusionnant au niveau du territoire local, hors de Paris, des élites qui étaient jusqu'alors séparées. C'est une dimension du développement local auquel il faut être sensible, dans la mesure où les superpositions et les mélanges qui se réalisent aujourd'hui "dans les deux" sens entre Paris et la province étaient très rares autrefois. au centre, mais ça fonctionne aussi dans l'autre sens.

Il convient toutefois de rappeler combien ces transformations des modes de vie restent socialement discriminantes. Prenons l'exemple des trente cinq heures : dans les milieux disons les plus populaires (ouvriers, petits employés, etc.), les trente cinq heures ne se sont pas traduites par une réduction quotidienne d'une demi-heure du temps de travail, comme on l'avait fait pour la majorité des O.S. (mais la problématique dans les grandes usines était celle du chômage et non celle du temps libre), mais par la libération du vendredi après-midi. Ainsi, dans les milieux populaires, les trente cinq heures, c'est l'accès massif



aux week-ends bourgeois, au week-end libéré des contraintes ménagères que l'on peut à présent reporter sur d'autres jours, bref, à un week-end d'inactivité au domicile (car les classes sociales aisées font généralement faire leur ménage par un tiers). Avec, bien évidemment, une augmentation des réceptions entre amis le samedi (calculé grâce à l'indice de consommation de légumes frais, sorte d'indicateur d'un repas longuement cuisiné), c'est-à-dire, un développement du modèle du lien privé intra personnel.

Les individus des classes sociales plus aisées, souvent plus diplômées (bac plus 4), au capital culturel plus important, consacrent le temps gagné grâce aux trente cinq heures à d'autres activités : ils augmentent ainsi leur consommation de livres, de disques, de musique, etc. Les trente cinq heures ont ainsi dopé l'industrie du cinéma et du livre de façon impressionnante. De fait, on n'avait jamais observé de progression des ventes de livres aussi importante (6 % par an). Ils augmentent aussi leur consommation de très court séjour (trois jours ou moins), pourtant souvent relativement plus cher que les séjours longs, en couple, parce que le couple est la pièce fragile de ce dispositif de télescopage des activités, dans la mesure où est en permanence remis en question par ce type de modèle de maîtrise individuelle des emplois du temps et qu'il devient en conséquence un lieu de stress comme les autres sphères sociales. Le couple a donc besoin de se ressouder, et ce besoin accru de renforcement du couple devient un enjeu déterminant des déplacements de la famille.

Derrière ces modèles d'utilisation des temps libres socialement différenciés, on trouve la même gigantesque recherche de gain de temps. Quelle que soit leur catégorie socioprofessionnelle, leur milieu social, les individus tentent d'utiliser la flexibilité dont ils disposent à présent pour essayer de "gagner du temps". Des études réalisées par les R.A.T.P., pointent ainsi un étalement des périodes de pointe de trafic : celles-ci commencent plus tôt le matin et s'achèvent plus tard qu'auparavant. Tout semble indiquer que les individus sont devenus adeptes d'une nouvelle logique qui pourrait s'énoncer ainsi : "si je suis maître de mon emploi du temps, mes mardis je peux me lever à 5 heures, parce qu'effectivement d'une certaine façon, je pourrais ainsi mieux profiter de mon mercredi", etc. On assiste aux mêmes phénomènes de lissage sur un certain nombre d'activités consommatrices de temps, comme les courses aux supermarchés, ou encore dans les salons de beauté.

L'important, c'est que ces mutations des modes de vie ne rallongent pas les trajets. De fait, l'essentiel des pratiques de mobilité se situe dans un territoire de proximité ; y compris, les mobilités liées aux départs en vacance, puisque l'essentiel des Français passent leurs vacances dans leur région ou dans une "extension" de leur région puisque certaines régions entretiennent de forts liens, telle Lyon et la Côte d'Azur (60 % des Lyonnais environ "descendent » en Provence-Alpes-Côte-d'Azur pour leurs vacances). En d'autres termes, la plupart des régions françaises possèdent un territoire de temps libre : les habitants de Strasbourg vont très peu sur la Côte d'Azur ; ceux de Nancy y vont beaucoup plus (cf. les travaux de Françoise PETIER), Paris disposant quant à elle d'un territoire de temps libre national.

A titre de conclusion, on peut dire que le temps libre est un réorganisateur territorial et social. Néanmoins, il ne saurait masquer l'importance du statut de la femme dans la détermination des modes de vie, rares étant les pays disposant d'un modèle temporaire de travail paritaire, c'est-à-dire un modèle où les femmes travaillent peu à temps partiels (à titre de comparaison, les Hollandaises travaillent à 67 % à temps partiel ; comme 50 % les Anglaises). Au fond, on peut émettre l'hypothèse qu'il y aurait deux grands modèles de sociétés européennes : un modèle double, fait de travail à temps partiel, souvent féminin, et de travail long de l'homme, et un modèle paritaire du temps de travail. Les évolutions de ces deux modèles dans les années à venir détermineront le visage es sociétés européennes.

***Zaki Laidi***  
***Docteur en sciences politiques, Chercheur au***  
***Centre d'Etudes et Recherches Internationales à la***  
***Fondation des Sciences Politiques (CERI)***

## **Mondialisation et mobilités**

Quand on parle des liens qu'entretiennent mondialisation et mobilités, deux choses sont à souligner : d'une part, le caractère équivoque, multiple et contradictoire, de ces liens, et d'autre part, le caractère inévitable des interactions entre mondialisation et mobilités.

Car la mondialisation n'est en vérité **qu'une renégociation de l'espace et du temps**. Renégociation géographique bien sûr, mais aussi identitaire, culturelle, et politique. Par conséquent, la mondialisation, c'est une reconfiguration de l'espace temps. Plus précisément,

c'est un processus de dissociation entre l'espace et le temps, en ce que l'une des caractéristiques majeures de la mondialisation, c'est de dissocier le lieu de production d'un événement et le lieu d'apparition de ses conséquences, bref, de rendre les conséquences d'un événement tendancielle indifférentes au lieu où cet événement s'est initialement déroulé. Cette dissociation du temps et de l'espace s'accompagne d'un très fort *prima* du temps sur l'espace.

La crise asiatique de 1997/1998 offre un des meilleurs exemples de ce *prima* du temps sur l'espace, dans la mesure où la crise monétaire qui affecta alors la Thaïlande finit par atteindre dans un délai très court, non seulement les autres pays d'Asie, à l'exception notable de la Chine, mais aussi la Russie et le Brésil, et ce, presque immédiatement, alors même, et là réside la nouveauté de cette crise, que les liens économiques et financiers entre ces pays n'étaient pas particulièrement étroits. La crise asiatique de 1997/1998 a ainsi mis en exergue le propre de ce qu'on appelle l'intégration financière, c'est-à-dire le fait que précisément, l'avènement d'une crise financière ou monétaire dans un pays a très rapidement des conséquences sur d'autres pays, indépendamment de la nature des liens qui peuvent exister entre ces différents pays. C'est d'ailleurs la définition technique de l'intégration, puisque, contrairement à une idée très répandue, l'intégration, est un terme qui désigne précisément interaction qui se produit entre deux espaces à lieu indépendamment du niveau des relations qui existent entre ceux-ci.

L'autre exemple qui pourrait servir à illustrer cette dissociation entre l'espace et le temps, c'est le phénomène des fonds de pension, et les conséquences que ces fonds de pension ont sur les stratégies des entreprises, au sens où le propre d'un fonds de pension, c'est au fond de faire d'un fonctionnaire retraité de Californie (le plus grand fonds de pension du monde, c'est le fonds de pension des fonctionnaires retraités de l'Etat de Californie, le fameux CALPERS) l'arbitre potentiel de l'emploi et de la dépense d'une entreprise.

Cette dissociation de l'espace et le temps a une conséquence très importante : elle érige du **temps une variable décisive et discriminante de la compétition** économique-financière, au fur et à mesure précisément que les conditions d'accès à l'espace se trouvent égalisées.

Aujourd'hui, et c'est un peu ce qui caractérise la mondialisation de la fin du vingtième siècle et du début du vingt- et- unième siècle par rapport à celle du dix- neuvième siècle, c'est qu'au fond, le problème n'est pas d'accéder à des territoires, à des terrains, à des "marchés" mais bien plutôt d'être le premier à y accéder. C'est pourquoi toutes les théories actuelles de l'entreprise sont fondées sur cette idée du temps, de la nécessaire accélération du temps (compression par exemple des cycles de conception et des cycles de production) et ce d'autant plus que le premier arrivé dispose potentiellement de la possibilité de "rafler" la totalité du marché.

Cette puissance du temps comme variable discriminante de la compétition s'accompagne d'un processus qu'on pourrait qualifier de **simultanéité planétaire**, qui est une des autres caractéristiques temporelles de la mondialisation. De fait, la mondialisation crée des processus de simultanéité planétaire, qui influencent à leur tour notre sentiment d'appartenance à un monde commun. Cette simultanéité est d'abord de nature technologique, avec l'effondrement des coûts de transmission de l'information, et donc la possibilité de transmettre l'information à un coût proche de zéro. Cette réduction drastique des coûts de transmissions de l'information est un des éléments les plus fondamentaux dans le développement et l'intensification des processus de mondialisation, dans la mesure où nos économies sont de moins en moins "matérielles" et de plus en plus fondées sur l'information. Mais ce qu'il faut voir, c'est que cette notion de simultanéité planétaire a aussi des conséquences politiques. De fait, les phénomènes simultanés interpellent la pertinence pour une société de suivre son propre rythme. **La grande question politique** qui se pose aujourd'hui un peu partout, **c'est de déterminer si une société peut suivre son propre rythme**, ou si elle doit précisément s'inscrire inéluctablement dans les contraintes de ce qu'on le temps mondial, c'est-à-dire d'une temporalité prescriptive à l'échelle mondiale, en terme d'organisation politique, sociale, culturelle. Cette question de la possibilité et de la pertinence pour une société de vivre à son rythme est l'un des grands enjeux politiques de notre époque parce qu'au fond, la mondialisation exerce un phénomène d'intolérance sur les processus potentiels de désynchronisation. Il faut marcher au même rythme, adhérer à un monde synchrone, avec pour conséquence la dévaluation du poids des conditionnements historiques et l'altération des effets de mémoire que les sociétés ont vis-à-vis de la mondialisation. Aussi, lorsque certains prétendent qu'il faut s'intégrer au marché mondial parce que c'est une nécessité, imposée par la mondialisation, à laquelle il faut se plier, sous

peine de se trouver relégué hors de la compétition mondiale (ce qui d'ailleurs est tout à fait vrai), on peut se demander si être intégré au marché mondial est en une fin en soi.

Or cette question de la valeur de l'intégration au marché mondial est totalement occultée par la surpuissance de l'injonction temporelle immédiate, et la méconnaissance du rapport historique ou culturel différencié que les sociétés peuvent entretenir avec la mondialisation. Car le phénomène de mondialisation n'est pas inédit. Il y a des processus de mondialisation beaucoup plus anciens, comme la colonisation.

Les pays colonisés n'entretiennent en effet pas les mêmes relations à la mondialisation que les pays colonisateurs. En effet, si ceux conservent un a priori relativement positif à l'égard de l'ouverture au commerce international, qui, globalement, a apporté beaucoup plus de prospérité à ces sociétés que de dommages et de traumatismes, les pays colonisés, du fait de leurs expériences passées. A l'instar de l'Inde, par exemple, dont la situation économique a été radicalement bouleversée par la colonisation : en un siècle, du début du dix-huitième siècle au début du dix-neuvième, ce pays est passé d'une position de leader mondial en matière textile à une position d'importateur de textile. De sorte que, spontanément, la mémoire de la mondialisation dans une société comme la société indienne est au moins marquée par l'idée d'une méfiance, vis-à-vis d'une ouverture qui présente potentiellement bien évidemment d'immenses avantages, mais qui justement interpelle, en termes de mémoire, des éléments très différents. L'un des problèmes liés à la mondialisation les plus fondamentaux aujourd'hui, c'est donc de savoir si la synchronisation prescriptive à l'échelle mondiale fait sens ou non. Car si l'on sait que toutes les sociétés ont leur propre histoire et leur propre rythme et en même temps, on sait aussi qu'il est difficile de se soustraire à une temporalité mondiale.

Dans mes travaux, je me suis intéressé à l'articulation entre le temps et la mondialisation, aux interactions entre d'une part des phénomènes comme l'extraordinaire résonance des évolutions technologiques fondées sur précisément la compression du temps, la diminution du coût de transmission de l'information, le développement de l'immédiat et de la simultanéité, et, d'autre part, des représentations de nature beaucoup plus culturelles, sociales et politiques du temps. J'ai ainsi beaucoup réfléchi sur la montée en puissance des phénomènes d'urgence dans nos sociétés. Je me suis par exemple interrogé sur les raisons pour lesquelles précisément, nos sociétés étaient dominées par la problématique de l'urgence, et je suis arrivé à la conclusion que cette montée en puissance de l'urgence

comme catégorie dominante du temps social n'était pas le résultat d'une sorte d'objectivité temporelle qui rendrait subitement, les problèmes du monde plus urgents. Je crois au contraire que la multiplication du recours à cette catégorie masque quelque chose de plus profond, quelque chose comme une renégociation du rapport au temps, suite à l'effondrement des grandes visions projectives, avec, pour conséquence, un rapatriement de nos attentes vers le présent et vers le seul présent. C'est pour cela que j'ai défini l'urgence comme un mode de dévalorisation culturelle de l'avenir. Cette dévalorisation culturelle de l'avenir s'accompagne selon moi d'une sorte d'enfermement dans le présent, dans un présent éternel, coupé à la fois du passé et de l'avenir.

**Le présent éternel mis en exergue par la mondialisation** est coupé du passé par le discours de rupture avec le passé et ses coutumes, d'introduction de nouvelles pratiques, qui accompagne le phénomène de mondialisation. Dans ces conditions, l'une des grandes questions est de savoir si le monde nouveau dans lequel nous entrons rend obsolètes les pratiques et les expériences que nous avons héritées du passé. Nous sommes donc face à un problème d'actualisation, que ne réussissent pas à traiter les relations mémoriales ou commémoratives que nous entretenons avec notre passé.

**Simultanément, nous sommes confrontés à une dévalorisation de l'avenir**, en ce que précisément, nous avons du mal à projeter un sens ou à donner une signification projective à nos vies. Au fond, notre modèle temporel est celui d'un présent constamment bouleversé par des évolutions technologiques, sociales, culturelles ou idéologiques au sens large. Ce présent éternel, c'est d'un côté les marchés financiers qui fonctionnent vingt-quatre heures sur vingt-quatre et le basculement des activités assistées par ordinateur qui permettent à une secrétaire qui a fini son travail à New York à six heures du soir sans avoir achevé son document de le transmettre à une collègue japonaise, de façon à ce que celui-ci soit achevé pour le lendemain matin. D'un autre côté, c'est aussi tous ces phénomènes d'After, qui, après la sortie des boîtes de nuit, prolongent la nuit jusqu'au jour et créent un temps sans limites. Au fond, on a une sorte de présent éternel qui à mon sens doit être profondément relié à l'effondrement des utopies.

Les conséquences rapides de cette situation sur la mobilité sont très paradoxales. D'un point de vu macrosocial, les conséquences de la mondialisation sur la mobilité se caractérisent surtout par **le formidable écart entre très forte mobilité du capital et la**

**mobilité du travail extrêmement faible.** Ce divorce entre la mobilité des hommes et mobilité des fonds crée une forte tension au niveau mondial, notamment sur l'axe Nord/sud, dans la mesure où les sociétés du sud ont aujourd'hui acquis une connaissance intime de ce qu'est la richesse du Nord, notamment grâce aux nouveaux moyens de communications. Dorénavant en effet, les pauvres savent qu'il y a des riches, et connaissent intimement l'existence de cette richesse : on rencontre ainsi dans le sud de l'Egypte ou du Soudan des gens qui connaissent l'Etat des législations sur les demandeurs d'asile en Norvège et qui, de ce fait, iront en Norvège plutôt qu'en Suède. De même que dans une banlieue de Bamako, les jeunes connaissent la différence entre une MERCEDES 230 et une Mercedes 220. Or, la richesse ne vient toujours pas aux pauvres qui ont pourtant le sentiment d'être partie prenante de ce que j'appelle une vie quotidienne mondiale, c'est-à-dire d'être confrontés à une vie quotidienne, faites d'accidents, de mariages, d'événements en tout genre, que les gens voient arriver dans leur télévision et qui donc, par conséquent, renforcent cette appartenance au monde.

La seconde grande conséquence de la mondialisation sur les mobilités, c'est **une ségrégation de nature sociale au sens large entre ce qu'on pourrait appeler les "rapides" et les "lents"**, les rapides pouvant bénéficier d'avantages auxquels n'accèdent pas les "lents", à l'instar de ce qui se passe dans le domaine de la fiscalité puisque la fiscalité du capital est par définition plus difficile à organiser que la fiscalité du travail. Le risque, c'est qu'à terme, les salariés, qui vivent de leur travail, deviennent la clientèle captive des systèmes fiscaux, les Etats ayant eux-mêmes intérêt à créer des paradis fiscaux pour avantager leurs entreprises. Cette ségrégation sociale se traduit, en outre, sur le plan professionnel par l'avènement d'une classe transnationale déterritorialisée, d'un marché même du travail mondial réservé à un certain nombre de travailleurs et de personnes qualifiées, voire surqualifiées, qui s'opposent aux classes salariales moins avantagées, et territorialisées, donc potentiellement captives des systèmes fiscaux nationaux.

Enfin, force est de souligner que l'uniformisation qui accompagne la mondialisation peut se réaliser sans accroissement des mobilités. L'obésité, par exemple, devient un phénomène mondial, au sens où le pourcentage d'obèses s'accroît dans tous les pays du monde. Avec, bien évidemment, des différences parfois saillantes (comme à Tonga, où l'obésité touche plus de 50 % de la population), différences qui tendent néanmoins à se réduire, notamment entre l'Europe et les Etats-Unis. Le développement de l'obésité est lié à



la sédentarisation croissante des personnes, sédentarisation elle-même accrue ou intensifiée par l'uniformisation d'un certain nombre de pratiques, dont le simple fait de «regarder la télévision ». A cela, s'ajoutent des modes de consommation qui, en valorisant un certain type de consommations par rapport à d'autres accentuent les phénomènes d'uniformisation.

**A titre de conclusion, force est de constater qu'en même temps qu'elle favorise ces mobilités, la mondialisation renforce ou suscite nécessairement des phénomènes d'immobilités.** Immobilités contraintes ou choisies, car la mondialisation provoque aussi des phénomènes d'adhésion à des espaces plus localisés, infra nationaux, qui deviennent soit l'expression d'une résistance, soit qui traduisent de nouveaux besoins, de nouveaux modes de vie. Une étude comparative récente sur l'importance plus ou moins grande du protectionnisme dans divers pays montrait, qu'au-delà des nombreux critères économiques et culturels, sociologiques ou historiques traditionnellement considérés, il fallait aussi tenir compte de l'importance des sentiments régionalistes pour comprendre les raisons du fort protectionnisme de certaines sociétés le rapport à la protection étant beaucoup plus fort dans les pays où les identités régionales étaient extrêmement fortes.

**Autrement dit, la mondialisation rebat les cartes de la mobilité** sans toutefois les simplifier, au sens où elle ne crée pas seulement de la mobilité, mais qu'elle en détruit aussi, en même temps qu'elle crée des différenciations entre les acteurs ou les facteurs, selon qu'ils sont plus ou moins mobiles. Ace propos, l'un des problèmes essentiels posés par la mondialisation, c'est précisément que ni la mobilité du capital ni la création de richesses engendrées par la mondialisation ne s'accompagnent d'une mobilité sociale forte. Emerge de ce fait chez certaines populations un refus de la mondialisation qui questionnent l'acceptabilité même de ce processus.

## *Questions à Messieurs Viard et Laïdi*

**Bernard SELIGMANN**

Comment quantifier et relativiser les nouveaux phénomènes tendanciels (week-ends prolongés, des départs en vacance, des transformations de la mobilité quotidienne) dont vous

parlez ? De fait au regard des enquêtes statistiques sur les déplacements des ménages, enquêtes au demeurant trop rares puisque la dernière date de 1994 au plan national, que la suivante est prévue hélas au mieux en 2004 et que celle d'avant était en 1984, ces phénomènes semblent très marginaux. On note en effet une certaine stabilité des modes de vie, des modes de déplacements, des déplacements de toute sorte.

### **Jean-Paul PAUFIQUE**

Les notions de confiance et de risque ne devraient-elles pas être mobilisées dans l'étude des mobilités ? Ne sont-elles pas également très explicatives de la propension à la mobilité, de son arrêt et de ses à-coups ? Ne permettent-elles pas de comprendre les évolutions historiques (celles du néolithique, celles du 13<sup>ème</sup> siècle ou encore les évolutions actuelles ) des modes de mobilités ? Les chocs comme le 11 septembre n'affectent-ils pas les mobilités par le biais de la confiance et de la représentation du risque?

La confiance semble en effet être l'élément clé du développement des communications, des échanges, que ce soit au niveau des mobilités ou du crédit (cf. le livre de Jacques ATTALI qui vient de paraître sur "les juifs, le pouvoir et l'argent " qui montre les progrès effectués dans ces domaines après la substitution de l'argent à la force). On peut ainsi se demander si ce n'est pas effectivement parce qu'on a confiance dans les transports qu'on peut gagner de la souplesse dans sa résidence ou dans ses loisirs.

### **Georges MERCADAL**

Au milieu de tous les bouleversements des modes de vie et des mobilités liés au temps libre et à la mondialisation, ne peut-on déceler des résistances, des invariances ?

Vous avez certes évoqué la relative stabilité de l'univers de choix des destinations (en notant par exemple que les Lyonnais expriment depuis très longtemps des préférences marquées et constantes pour certains lieux de vacances). Ne pourrait-on en citer d'autres, telle l'utopie européenne avec un attachement à la ville et à un certain type d'espace ?

### **Claude GRESSIER**

Qu'entendez-vous par l'expression "le nombre de départs en voyages des Français a baissé de 10 % ? De quel(s) type(s) voyage(s) s'agissait-il ?

Les membres des classes sociales "déterritorialisées" sont-ils aussi concernés par les phénomènes d'adhésion à des espaces localisés infra nationaux évoqués ? Les gens qui font

partie de la classe internationale déterritorialisée ne sont-ils pas aussi ceux qui souhaitent le plus être légalement rattachés à un espace localisé ? Ou s'agit-il de deux groupes d'acteurs différents ?

### **Jean-Pierre GIBLIN**

Peut-on parler des voyages sans préciser le nombre de kilomètres parcourus ? En d'autres termes, la distance parcourue n'intervient-elle pas dans la description et la compréhension des mobilités ?

### **Michel BONNET**

Le temps hors travail dont disposent les Français a augmenté. Ne faudrait-il néanmoins pas distinguer au sein de cette catégorie temporelle le temps hors travail contraint et le temps hors travail choisi ? Quelles sont les contributions de ces deux sous-catégories à l'augmentation totale de la masse de temps hors travail ?

### **Jean-Lou MADRE**

Pour répondre à la question des données statistiques disponibles pour l'étude des mobilités, force est de souligner que le recensement, qui aborde la question de la multi-résidence, permet d'étudier les nouvelles tendances. Le passage à un recensement continu, en 2004, nous fournira de nouvelles séries de données statistiques exploitables. Néanmoins, il demeure nécessaire d'améliorer les outils d'études de la mobilité au niveau national, notamment dans le sens de la production de données continues car il conviendrait d'avoir des outils, des instruments d'observation qui soient plus continus, qui permettraient de mieux cerner les processus, les dynamiques des phénomènes, les évolutions et non plus seulement, de frapper un grand coup tous les dix, douze ans.

Par ailleurs, ne devrait-on pas lier dans l'étude de l'utilisation des temps libres des Français, motorisation et mobilités ? La stabilité du taux de Français qui ne partent pas en vacances(25%) et celles du taux de ménages non-motorisés(20%), qui masque certes les phénomènes de multi-équipement automobile, et des départs multiples en vacances, ne devraient-elles pas être rapprochées? Ne pourrait-on préciser, grâce à cette mise en relation, l'image d'une société française scindée entre une masse d'individus adeptes d'un même mode de vie majoritaire et un noyau non négligeable de personnes "différentes ? » Ne devrait-on pas en outre questionner les évolutions futures de cette division sociétale ?

## **Mme DREFUSS**

Comment concilier la tendance à reconstruction de l'emploi du temps et les atteintes à la vie privées provoquées par les nouveaux systèmes de communication qui semblent contribuer à la disparition des frontières entre travail et non-travail ?

## **Jacques THEYS**

N'est-il pas contradictoire de dire que l'augmentation des revenus des Français leur permet à la fois d'organiser leur temps libre sur place, dans leur maison ou à proximité, et en même temps de voyager plus souvent et plus loin ? Les individus n'effectuent-ils pas sans cesse des choix entre ces deux possibilités ? Ces choix sont-ils liés à des facteurs sociaux ? Sont-ils purement culturels ? Individuels ?

Les deux contributions ont évoqué l'importance des rythmes pour la compréhension des évolutions des modes de vie et des mobilités : Monsieur Laïdi a évoqué la nouvelle différenciation liée à la mondialisation entre les lents et les rapides, ces derniers étant les futurs bénéficiaires de la mondialisation et des bouleversements qu'elle entraîne ; Monsieur Viard a quant à lui souligné la possibilité nouvelle pour les individus d'aménager leur temps, voire de se ménager des plages de lenteur. On pourrait s'interroger sur les rapports qu'entretiennent temps longs et temps courts ? Sont-ils compatibles, comme l'affirment les travaux de François Bellanger, qui notent la possible alternance de temps longs et de temps courts dans le commerce ? Entrent-ils au contraire en conflit ? Ne peut-on déceler une tendance générale à la minimisation de tous ces temps, les individus essayant de gagner du temps à la fois sur leur temps de travail et leur temps de loisirs ?

## **Réponse des intervenants.**

### **Jean VIARD**

Il convient de rappeler que nous connaissons mal ces sujets. En effet, il n'existe aucun centre de recherches régulier sur les pratiques touristiques, alors même que le tourisme est quand même l'un des premiers secteurs économiques français.

L'INRETS s'intéresse certes aux mobilités, et certains de ses chercheurs travaillent bien évidemment sur le tourisme. Néanmoins, il me semble que peu de travaux paraissent sur ces questions, ou sur les dynamiques sociales qu'elles révèlent. Dynamiques complexes qui peuvent d'ailleurs aboutir à des données statistiques contradictoires, à l'instar de la baisse du nombre de voyage provoquée par la modification des stratégies de consommation des gros consommateurs de voyages, qui masque cependant une relative démocratisation des mobilités touristiques (si par exemple que si on prend les départs des cadres supérieurs ont baissé de 1,3 %, dans le même temps, les départs des étudiants ont augmenté de plus de 10 %, tandis que ceux ouvriers augmentaient encore plus).

Il convient aussi de souligner que tous les non-départs ne relèvent pas de l'ordre de l'exclusion économique. De fait, il existe un marché du temps libre, sur lequel les "voyages" entrent en concurrence avec d'autres loisirs.

On peut discuter les chiffres que nous avons donné, en entrant dans les détails techniques, la constitution des panels, etc. L'essentiel n'est pas là. En effet, les études qualitatives réalisées notamment par les agences de voyages, telles FRAM, qui ont considérablement augmenté leurs ventes très courts séjours grâce aux trente cinq heures, montrent que les tendances mises en évidences gagnent effectivement en importance.

Par ailleurs, il convient de rappeler que l'essentiel du départ en vacance des Français se dirige vers le cadre intra familial.

Enfin, il existe des corrélations complexes entre imaginaire et choix d'une destinations qui rendent difficiles la prospective sur de tels sujets. Les travaux de Jean-Didier URBIN par exemple évoque l'hypothèse d'une complémentarité entre destinations de travail et destinations de vacances. Pour schématiser, on pourrait dire que plus les individus seraient amenés à se déplacer pour des raisons professionnelles dans d'autres pays européens, moins ils souhaiteraient partir y passer leurs vacances. L'Europe serait en quelque sorte tellement quotidienne dans l'imaginaire que les gens aurait moins tendance à désirer y partir en vacance.

La confiance influence effectivement de façon très nette les mobilités. La confiance peut-être le moteur ou le frein de stratégies de mobilité individuelle, mais peut aussi servir de levier politique à certains acteurs, un certain nombre de pays semblant ainsi développer des stratégies pour sortir du champ du voyage (comme l’Egypte, qui ne lutte que faiblement contre les attentats visant les touristes). Néanmoins, il faut souligner que le niveau de confiance paraît relativement élevé puisqu’un d’un côté, le nombre de départs mondiaux en vacances ne cesse de croître et que, par ailleurs, 10 % des gens à peu près ont franchi une frontière l’année dernière dans le monde. Les déplacements internationaux sont donc devenus un phénomène très important. Le mouvement de fond d’augmentation de la mobilité est ainsi tout à fait radical. Si certains territoires sortent temporairement de ce champ des déplacements internationaux, force est de constater que l’accroissement de la mobilité est un phénomène incontestable.

La question des résistances est très importante. Mais il ne faut pas la considérer sous le seul angle des résistances choisies. De fait, l’essentiel des résistances semblent relever d’avantage de la contrainte économique et financière que du choix conscient et volontaire. Si l’on prend par exemple les non-départs en vacances, la plupart s’expliquent par des facteurs économiques: car si le taux de non- départ est plus important dans les petites villes et les régions rurales, c’est que les habitants de ces zones disposent de revenus beaucoup plus faible que les autres Français. De façon réciproque, si le taux de départ le plus important se trouve en Ile de France, c’est que cette région est la plus riche de France. Une fois ces faits constatés, on peut néanmoins s’interroger sur les choix exprimés de modes de vie, s’intéresser à la façon dont les gens s’approprient ou non les pratiques de temps libres.

Quant à la question de la part des temps contraints dans la masse totale de temps libre, il semble difficile d’y répondre, tant la définition des temps contraints paraît aléatoire. Le temps passé à faire la cuisine est-il un temps contraint? Ne doit-on pas différencier plusieurs temps de cuisine: le temps passer à préparer les repas quotidiens, qui est "contraint" pour beaucoup d’individus, et le temps passé à préparer les repas de réception, qui s’apparente plus à un loisir? Il semble donc bien difficile de suivre ces phénomènes là.

Il convient aussi d’être très attentif aussi aux problèmes du temps des générations car toutes ces questions de choix, d’articulation entre travail et vie privée sont étroitement dépendants des classes d’âge d’appartenance. Les gens nés avant-guerre ont été initiés dans

un monde du travail où il existait peu de temps de repos. Ils ont découvert progressivement et presque' avec surprise les vacances et les temps libres au cours de leur existence. La génération de 1968 a été élevée dans ce modèle en transformation, et elle qui a contribué à casser les modèles culturels rigide de travail des générations passées. Ainsi, les trois principales générations qui coexistent aujourd'hui dans notre société n'ont pas été éduquées avec le même rapport au temps.

Toutes ces questions de temps continu ont aussi des effets sur la sélection des territoires auxquels il faut être extrêmement attentif. Les contraintes qui pèsent ou non sur les mobilités affectent en effet l'utilisation des territoires par les individus. Offrir un service continu de métro tendrait ainsi, à terme, à renforcer la spécialisation des lieux urbains, le centre ville accentuant son caractère de lieu de sortie, fonctionnant en continu, où ne vivent que des célibataires, tandis que les quartiers périphériques accroîtraient leur identité de lieu résidentiel familial. Va-t-on séparer les lieux en fonction des rythmes de vie qui les animent ou continuera-t-on, au contraire, à faire coexister différents rythmes dans des quartiers fonctionnellement hétérogènes? Ces questions de corrélation entre gestion des temps et gestion des territoires sont d'autant plus cruciales qu'elles ne nous interpellent pas seulement au niveau de chocs générationnels, mais qu'elles accentuent aussi les différences de patrimoine culturel, et donc économique, puisque la fréquentation de certains lieux de sortie est fortement déterminée par le niveau social et culturel des individus.

Enfin, pour ne pas simplifier les relations entre temps et mobilités, il convient de noter que les interférences entre ces deux notions se situent aussi au niveau des représentations collectives et de la mémoire. De fait, on constate que les gens ont tendance à préférer résider dans un lieu "à histoire", dans des territoires qui ont une forte charge culturelle. S'ils ont le choix, ils choisiront le centre ville ou le petit village à fort patrimoine architectural plutôt que la ville nouvelle. Autrement dit, les rapports à l'espace dénotent aussi des rapports au temps.

## **Zaki LAIDI**

La question de la coexistence des temporalités est cruciale dans nos sociétés. En Italie, des bureaux du temps se développent pour tenter de résoudre les problèmes soulevés

par les télescopages de temporalités, de concordance des temps. Il est clair que les gens vivent dans une pluralité temporelle. Ce qu'il faut déterminer, c'est si certains domaines sont soumis à des temporalités imposées, et si le refus de ces temporalités crée des discriminations. Autrement dit, la pluralité temporelle dans laquelle vivent les individus n'implique pas nécessairement une simple logique de choix. Existente aussi des logiques de domination de pouvoir, comme dans le domaine professionnel, où il semble extrêmement difficile de choisir sa propre temporalité. Mais ce qui me paraît extrêmement fort, c'est que les représentations sociales, culturelles se construisent de plus en plus par rapport encore une fois, au temps présent voire à l'immédiat. Là, il y a quelque chose qui fera peut-être le lien avec la question du tourisme : c'est le phénomène des musées. Les musées, à travers le monde, deviennent aujourd'hui des institutions fondamentalement créées et développées pour les touristes ; au point où d'ailleurs, certains musées le plus emblématiques étant le musée Guggenheim de Bilbao. Celui-ci n'a pas de collections propres et de fait, il est destiné aux touristes étrangers afin de réhabiliter l'image du Pays-Basque, image qui est, je dirais ternie par le terrorisme. Or, ce qui est extrêmement intéressant dans les musées, c'est que les collections par exemple ont besoin d'être visibles, d'être identifiées par des signes extérieurs que la cohorte des touristes qui passent devant un tableau doit saisir immédiatement. Je dirais qu'il y a de ce point de vue là, une très forte concordance avec Buren qu'on va identifier à ses bandes noires et blanches, et Adidas qu'on va également identifier par des bandes. Il en découle une signalétique du temps où le touriste par exemple, a besoin d'identifier immédiatement un certain nombre d'objets qu'il observe. Cette puissance du présent fait d'ailleurs que sur toute une série de problèmes, se développe ce qu'on appelle une culture de la solution, plutôt qu'une culture du problème. Vous constaterez d'ailleurs vous-mêmes qu'il y a une intolérance croissante lorsqu'un problème est posé, si face au problème posé, on n'apporte pas de solution immédiate. J'ai fait des centaines de conférences sur la question du temps et de l'urgence et j'ai toujours été frappé par le fait où on me dit : à la fin, c'est très intéressant mais qu'est-ce qu'on fait ? Et, qu'est-ce qu'on fait, sous-entendu immédiatement ? Ma réponse est de dire : il n'y a pas de réponse urgente à la question d'urgence parce que précisément, ce serait s'enfermer dans cette représentation du temps. Je crois qu'il y a une prégnance considérable de cette emprise du présent.

On peut aussi se demander si les temporalités des lieux et des acteurs qui y vivent sont les mêmes. Les membres des classes sociales déterritorialisées vivent-ils au même rythme que les territoires qui les hébergent ? A ce propos, peut-être ne faut-il pas considérer



les choses de façon duale, peut-être la réalité est-elle nuancée. De fait, les classes sociales déterritorialisées ne vivent certainement pas aux mêmes rythmes que les territoires sur lesquels elles vivent, mais elles ne vivent pas non plus sur des rythmes complètement différents. De fait, les temporalités des acteurs internationaux et des territoires semblent davantage se recouper, se mêler, que s'opposer. On assiste à la même hybridation au niveau identitaire: certains individus parfaitement inscrits dans une logique de mondialisation, notamment sur le plan économique, peuvent exprimer des identités de plus en plus localisées, comme le démontre le phénomène de la ligue du Nord en Italie. Mondialisation et particularismes ne semblent donc pas tant antithétiques que complémentaires, même si certains groupes peuvent apparaître comme complètement déterritorialisés.

Quant aux résistances spatiales et historiques, force est évidemment de noter leur existence. Elles s'expriment tout d'abord sous forme de continuités :« la banane bleue » en Europe recoupe par exemple des zones de prospérités qui existaient au Moyen- Age. De même, : les échanges commerciaux sont infiniment plus forts entre deux régions d'un même espace national qu'entre régions, même contiguës, de pays différents: les relations commerciales entre l'Alsace et le reste de la France sont incomparablement plus fortes que celles qui existent entre l'Alsace et l'Allemagne. Mais les résistances peuvent aussi passer par la recomposition des lieux et des territoires.

La question de la confiance est également à prendre en compte dans les réflexions sur la mondialisation. Contrairement à la thèse développée par Antony Giddens, qui affirme que la mondialisation fait passer les hommes des logiques de systèmes de confiance concrets (la proximité, la connaissance personnelle) à des systèmes de confiance abstraite (la bourse, etc.), je pense que la réalité s'explique, encore une fois, en termes d'hybridation, au sens où, selon moi, dans la mondialisation, les systèmes de confiance les plus forts sont ceux qui sont capables d'articuler des formes de confiances concrètes avec des formes de confiance abstraite. Prenons l'exemple de la diaspora chinoise: celle-ci ne relève ni entièrement de la confiance concrète, ni directement de la confiance abstraite. La force de ce système, c'est précisément l'articulation des deux qu'il réussit à créer.

***Jean-Pierre Orfeuill***  
***Professeur à Paris XII, Université de Paris- Val de***  
***Marne - Créteil,***

## **Synthèse de quelques travaux de l'INRETS sur les mobilités**

Le présent texte vise à réaliser une synthèse des travaux sur la mobilité de différents chercheurs l'INRETS. Différents aspects des recherches en cours méritent d'être recensés. En premier lieu, il convient de revenir sur une idée simple mais herméneutique, à savoir qu'il est normal, et d'une certaine façon inévitable, que des acteurs sociaux qui sont dans des positions très différentes dans l'espace, et qui exercent diverses fonctions, aient des points de vue relativement différents sur la mobilité. En second lieu, il faudrait préciser les deux niveaux d'étude de la mobilité: au-delà des pratiques, observables et observées, grâce à des enquêtes qui, certes, vieillissent un peu, mais qui ont le mérite de nous offrir des éléments concrets d'analyse, des éléments de la mobilité qu'on saisit beaucoup moins bien, les questions liées à la mobilité font également intervenir aussi des attitudes, des opinions, qui sont tout aussi déterminantes pour notre problématique, mais qui sont évidemment moins palpables. Enfin, force est de souligner que la recherche de solutions aux problèmes liés aux mobilités ne doit pas être envisagée indépendamment d'un questionnement sur les représentations des problèmes (discours, perceptions, etc.) qui président à cette même recherche. Un autre point serait plutôt là sur la perception qu'on peut avoir des problèmes et de la réponse aux problèmes. Je crois que là, en tant qu'expert, nous ne devons pas nous tromper d'époque mais nous devons aussi admettre qu'il y a dans l'opinion un certain historicisme.

### **Représentations sociales et mobilités**

La première idée à exploiter dans nos études sur la mobilité, c'est donc qu'il est normal et inévitable que les différents acteurs sociaux possèdent des visions différentes des problèmes liés aux mobilités. Visions divergentes qui motivent de nombreuses controverses, et qui sont aussi bien souvent sources de problèmes. Et ce d'autant plus qu'un même individu peut être amené à développer deux points de vue très différents, selon les rôles sociaux qu'il exerce. L'usager ne raisonne ainsi pas de la même façon que le citoyen. Pour l'usager, la mobilité, c'est d'abord une question de pratiques, lesquelles sont très bien décrites notamment par les enquêtes de panels. C'est aussi un potentiel d'opportunités, de destinations, de modes de transports, etc. les individus sont amenés à effectuer des "choix" entre toutes les possibilités qui leur sont offertes. Ces choix dépendent de nombreux facteurs, au premier rang desquels certaines contraintes que les individus usagers ne peuvent éluder, comme la localisation de leur lieu de travail, qui leur est généralement imposée. Mais bien d'autres destinations sont imposées plus que choisies, à l'instar de la boulangerie, dans certaines petites communes rurales qui se sont dépeuplées, des marchands de meubles qui se mettent tous ensemble au même endroit, etc. Ce qu'il faut comprendre, c'est que la mobilité ne peut être comprise sous le seul angle des pratiques et d'une demande de déplacements. La mobilité est modulable. C'est d'ailleurs ce qu'ont très bien compris les grands acteurs de l'urbain que sont les promoteurs, les propriétaires fonciers, les grands circuits commerciaux, qui exploitent l'aptitude à la mobilité des individus. Ils externalisent en quelque sorte la fonction de contact les individus usagers eux-mêmes, ce qui leur permet d'optimiser leurs stratégies de localisation, leurs stratégies de maillage. L'évolution de la mobilité peut ainsi être décrite comme une forme de course poursuite entre des aptitudes croissantes à la mobilité et exploitations croissantes de ces aptitudes. Course poursuite que nous avons tentée de décrire, il y a quelques années, avec Alain Biebert Marie-Hélène Massot, avec la notion de coproduction de l'espace par la mobilité, et de la mobilité par l'espace.

Les experts possèdent eux aussi une conception particulière de la mobilité, qui diffère quant à elle de la conception développée par les usagers. Les experts ont un point de vue que je qualifierai de traditionnelle. Pour eux, la mobilité pose un ensemble des problèmes. Ces problèmes peuvent être économiques comme la congestion, ou sociaux, ou environnementaux. Il y a peut-être une façon un petit peu nouvelle de poser les problèmes qui se traduirait plutôt par l'observation que nous sommes sur un ensemble de trajectoires qui sont peut-être non voulues et en tout cas non pilotées et là, cela nous renvoie peut-être à des questions de d'éthique du développement durable.

Les responsables politiques de tous niveaux sont de fait soumis, à propos des questions de mobilité, à une injonction d'agir parfois virulente. Or, ils sont dans le même temps confrontés à l'incohérence des demandes de citoyens usagers, qui expriment des souhaits opposés, et dont les discours ne coïncident pas avec les comportements. Prenons l'exemple du discours récurant chez les citoyens sur la nécessité de développer les transports collectifs, pour limiter les effets de pollution, de congestion, etc. ce discours aurait-il lieu d'être si les citoyens usagers utilisaient vraiment de façon préférentielle les transports collectifs? Autrement dit, le sous-développement des transports collectifs n'est-il pas partiellement dû à l'insuccès de ceux-ci auprès des citoyens usagers?

L'administration de l'Équipement développe une autre thèse sur la mobilité, opposée à celle des experts puisque, pour elle, la mobilité EST une solution pour des problématiques de rang supérieur, qu'il s'agisse de solvabiliser l'accès à la propriété, de construire l'espace européen, de désenclaver, etc., et non un problème. Et ce, même si c'est par ailleurs un objet considéré- peut-être à juste titre d'ailleurs- comme assez peu régulable, en particulier dans l'inter-urbain, le domaine de responsabilité de l'administration centrale. Quand vous voyez les scénarios du S.E.S., les variantes sont dans l'épaisseur du trait du scénario central qui est considéré, peut-être plus facilement comme plus régulable dans le domaine de responsabilité des collectivités locales où là, après tout les P.D.U., les S.R.U., etc., fondent un certain nombre d'espoirs là-dessus, d'espoirs d'autant plus faciles à fonder qu'on n'en est pas responsables.

### **Croissance de l'aptitude à la mobilité**

Une fois identifiées les visions divergentes des différents acteurs sociaux concernés par les questions de mobilité, il convient de revenir plus précisément sur les faits. Le plus remarquable d'entre eux tient à la croissance de l'aptitude à la mobilité. Cette croissance qui est liée à plusieurs facteurs: le développement des transports publics, tels le RER, mais surtout, l'accès de la majorité des individus à l'automobile, les derniers ayant accédé, dans le courant des années 1980, à la possession d'une voiture étant évidemment les femmes, les retraités, et les catégories modestes, qui ont ainsi pu réduire leur captivité à l'égard des transports publics. Cette croissance de l'aptitude des individus à la mobilité, dans un contexte de baisse de coûts temporels ou monétaires de la mobilité, a eu, il faut le dire, des effets extrêmement positifs en matière d'extension des aires de marchés, en matière de

convergence des modes de vie, de réduction partielle des inégalités d'accès. Par ailleurs, pour reprendre un autre thème lié à la mobilité qui est la question de l'aménagement du territoire, il semblerait que la relative bonne santé des petites villes aujourd'hui soit aussi partiellement liée à leur intégration, permise notamment par la voiture, dans les sphères d'activités socio-économiques de villes plus grandes, et plus particulièrement, à leur intégration à leurs marchés de l'emploi.

Mais si le terme d'aptitude à la mobilité évoque une idée de liberté, force est toutefois de ne pas sous-estimer les contraintes qui s'exercent sur les déplacements, trajets et modes de transports, des individus. Plusieurs contraintes peuvent à ce titre être recensées. Le premier type de contraintes tient à une certaine contradiction productrice de mobilités entre une permanence résidentielle accrue, liée à l'accession de propriété, et une situation professionnelle plus changeante. La seconde catégorie de contraintes est provoquée par la forte activité féminine française, laquelle renforce le nombre de déplacements quotidiens effectués par nos concitoyens. La troisième catégorie de contraintes est liée aux exigences des enfants et des adolescents, lesquelles pèsent d'autant plus sur les mobilités qu'il existe aujourd'hui tout un discours éducatif qui tend à valoriser le péri-scolaire est au moins aussi important que le scolaire. Il convient néanmoins de rappeler que le maillage des mobilités n'est pas homogène, et que certains territoires sont plus concernés que d'autres par les problèmes de mobilité, notamment en milieu rural, ou dans les quartiers dits "difficiles", où la disparition progressive des services et des commerces renforcent la nécessité de se déplacer.

### **Valeurs et mobilités**

Nous avons rappelé précédemment que la mobilité pouvait et devait être étudiée sous l'angle des pratiques, sous celui des valeurs, des opinions, et enfin, des attitudes qui sous-tendent ces pratiques. Les pratiques sont relativement bien connues, c'est pourquoi il est intéressant de revenir sur les autres niveaux de compréhension des mobilités. Au niveau des valeurs, notons que plusieurs contribuent à déterminer les déplacements des individus, au premier rang desquelles les valeurs d'individuation : nous sommes passés de valorisations par l'avoir à des valorisations par l'être où le réseau relationnel joue un rôle tout à fait important. La valeur de "rassurance" décrite par Robert Rochefort, que nous nommerons ici simplement assurance, est aussi importante, en ce qu'elle motive le choix des lieux de

résidence de nombre de ménages et aboutit au développement du triplet "accession à la propriété, multi- motorisation et écoles de voisinage au moins correctes". Le souci du corps, de la santé, qui sensibilise les individus aux risques sanitaires motivera, à l'avenir, de plus en plus de déplacements. Enfin, dans un contexte où l'intérêt général perd de sa signification aux yeux des individus, il semble qu'émerge, mais ce n'est qu'une hypothèse, une demande de pilotage public des mobilités, demande d'autant plus forte que les gens ressentent une forte impression d'incertitude sur les éléments qui les entourent dans la vie quotidienne.

Les opinions relatives aux questions de mobilité sont importantes, car ce sont elles qui, d'une certaine façon, commandent l'action politique. L'étude des opinions a souvent été controversée du fait de l'écart souvent relevé entre les opinions exprimées et les comportements des individus. D'une façon générale, peut-être cet écart s'explique-t-il par le fait que, fondamentalement, les opinions, expriment d'abord dans un rapport à l'avenir, alors que les faits ne sont révélateurs que de la réalité présente.

Concernant les attitudes, lesquelles se distinguent des opinions, ce qui est important aujourd'hui, c'est qu'au fond, nous n'en sommes plus à la phase de découverte joyeuse de l'automobile : les gens se sont familiarisés dès leur plus jeune âge en voiture, laquelle est devenue un objet banal, qui ne renvoie plus à l'imaginaire de conquêtes. Cette banalisation donne lieu à des attitudes peut-être plus ouvertes, plus mûres. Rappelons toutefois que les opinions exprimées par les individus doivent être elles-mêmes interrogées : le nombre de personnes adhérant à l'idée de la nécessité de développer les transports collectifs serait-il aussi élevé si l'on accompagnait la question d'une information sur les coûts des différents options?

### **De l'importance des définitions**

Enfin, dans tous les débats sur les mobilités, il convient de ne pas éluder les questions de définitions. En effet, il s'avère de bien savoir de quoi on parle. Lorsqu'on utilise des indicateurs, il faut être bien conscience des spécificités de chacun (kilomètres , durées, temps ,etc.), car derrière un même indicateur peut correspondre à des réalités très différentes, liées aux changements de nomenclatures. Il faut ainsi être extrêmement soigneux sur la description, par exemple, des phénomènes de croissance de circulation automobile, car le territoire auquel cette circulation doit être rapportée varie lui aussi: en effet, si les gens

circulent plus, ils circulent également sur d'autres territoires que ceux sur lesquels ils circulaient auparavant, à des rythmes différents. Trouver des solutions aux problèmes de mobilité, c'est donc être conscient du fait que ceux-ci sont des phénomènes complexes, faisant intervenir de nombreuses inter- relations entre les différents domaines différenciés pour permettre l'analyse. A titre d'illustration, en ce qui les questions de régulation de circulation: une fois observées locales et leurs rapports avec le centre, on observe qu'un tiers seulement des circulations locales ont pour destination le centre. Or les outils de régulations généralement proposés ne peuvent réguler la circulation qu'au centre, puisque seules les zones denses possèdent un potentiel de régulations (cf. l'étude Paris 21). Deux tiers des circulations restent donc en dehors des efforts de régulations. Tandis que parmi le tiers de circulations régulables, il y a des circulations inter- urbaines qui tombent hors du champ de la régulation, dès lors qu'on veut fabriquer par exemple des réseaux de ville.

### **Rythmes et mobilités**

On a beaucoup écrit sur les rythmes récemment. Mais l'actualité du thème masque deux faits non négligeables : d'une part, on manque de données récentes sur ces questions de rythme, d'autre part, contrairement à ce que beaucoup affirment, notamment les adeptes de la thèse de la fin du travail, les rythmes de vie des Français ne semblent pas avoir beaucoup évolué ces dernières années. La généralisation des trente cinq heures participera peut-être à modifier les comportements des individus, mais aucun bouleversement majeur n'est pour le moment observable, surtout que la baisse des déplacements domicile/travail relevée dans les dernières études est peut-être partiellement liée à un changement de nomenclature, dans la mesure où, d'une part, l'on ne comptabilise plus comme tels les retours entre midi et quatorze heures des salariés rentrant déjeuner à leur domicile, et que d'autre part, nombre de déplacements définis comme déplacements professionnels sont en vérité des déplacements domicile/travail, notamment les déplacements des ouvriers sortis usines pour faire du service après-vente. Rien ne prouve donc réellement que la puissance socialement organisatrice du travail ait fortement baissé.

La croissance des déplacements de loisirs est quant à elle incontestable et correspond à l'émergence d'une véritable "classe de loisirs", pour reprendre les termes de Veblen, essentiellement constituée de jeunes retraités, riches, et en bonne santé.

## Les nouvelles tendances

Mais, au-delà des idées reçues sur les bouleversements de modes de vie et de rythmes qui affecteraient notre société, certains changements apparemment plus marginaux dénotent des tendances nouvelles, comme par exemple l'extension de la journée jusqu'à vingt- et- une heures (et non cinq heures du matin comme certains l'affirment). Ces nouveaux flux sont importants, en ce qu'ils affectent le fonctionnement des transports publics, mais aussi, et surtout, parce qu'ils dénotent surtout une nouvelle liberté temporelle, laquelle s'accompagne d'une nouvelle liberté spatiale, à même d'instaurer de nouveaux rapports entre villes et campagne, comme le disait Jean Viard. En termes modaux, vous connaissez bien sûr les diagnostics de baisse de la marche et du deux roues, la stabilité des transports collectifs et l'augmentation de l'automobile. Ces diagnostics-là sont évidents, et lisibles dans à peu près toutes les statistiques. Leur interprétation peut toutefois renvoyer à deux conceptions très différentes. Dans une première conception, proche de celle qui émane de la loi sur l'air ou des P.D.U., on défend l'idée que les transports publics doivent tenir leur rang, c'est-à-dire que leur part modale ne doit pas baisser. Une seconde conception, moins absolutiste, affirme que les transports publics doivent tenir leur rang dans leur espace de pertinence, c'est-à-dire qu'ils ne doivent et ne peuvent être utilisés que dans certains territoires. La véritable question à ce sujet est de déterminer la nature interventions sur les évolutions modales: sont-elles des préoccupations en soi, ce qui peut dans certains cas être légitime, ou sont-elles des préoccupations dans la seule mesure où elles révèlent d'autres phénomènes, notamment des questions lourdes de dépendance à l'automobile ?

Lorsqu'on parle d'évolutions modales, il est nécessaire de souligner le fait que celles-ci sont beaucoup plus rapides dans le domaine de la longue distance que dans le domaine de la courte distance. L'augmentation de la circulation est aussi différenciée selon les zones de déplacement : de fait, si la circulation a augmenté sur la période observée de plus 20 % en milieu en urbain, la croissance a atteint plus 50 % pour les déplacements au niveau local, et plus 100 % en milieu inter- urbain et sur les longues distances.

Cette forte augmentation de la circulation automobile nous renvoie bien évidemment à des questions vives comme celle du troisième aéroport. Mais encore une fois, il convient de ne pas se laisser aveugler par certaines idées reçues. On a par exemple tendance à assimiler les déplacements de longue distance à l'avion, or l'avion n'assure que 4 % nombre



du des déplacements de longue distance la voiture, elle, en représente 75 %. Mesuré en distance, la part de l'avion dans les déplacements de longue distance passe à 50% et celle de la voiture à 27%. Ces chiffres sont importants, car un aéroport permet surtout d'accroître le nombre de déplacements. Rappelons néanmoins que la France possède des potentiels de développement de la mobilité tout à fait considérables surtout si l'on compare les mobilités françaises avec des mobilités européennes, et surtout, américaines.

Car la mobilité française, par avion, ou même quotidienne, est très inégalement répartie: le gros des kilomètres est produit par un tout petit nombre de gens, et, d'une certaine façon subit par un grand nombre. On peut à ce propos évoquer quelques critiques à l'égard des méthodes d'évaluation des projets d'aménagement du territoire, lesquelles sont fondées sur le principe "un kilomètre parcouru= une voix", alors que le principe le plus approprié à la réalité actuelle semblerait être "un homme= une voix". Le revenu reste par ailleurs un élément clé de différenciation entre les individus en termes de mobilités, même s'il n'est pas, et de loin le seul facteur de différenciation.

### **Les perceptions des problèmes de mobilité**

Au-delà des faits évoqués, les problèmes de mobilité ne peuvent être considérés indépendamment de la façon dont ils sont perçus par les différents acteurs. A la fin des années 1980, les gens se référaient majoritairement à un schéma canonique fondé sur l'existence de trois crises, liées aux infrastructures routières, au fonctionnement des services de transports collectifs. : une crise de congestion, une crise environnementale et une crise des finances publiques. Deux de ces crises se sont partiellement résorbées. Les progrès techniques notamment ont permis de réduire la crise environnementale : les pollutions, qui augmentaient dans les années 1980, diminuent par exemple aujourd'hui. Quant aux problèmes de congestion, force est de constater, à la suite d'Hutzinger, qu'elles n'ont pas connu les croissances exponentielles que l'on craignait. De fait, il semble exister un "stabilisateur automatique urbain", dans la mesure où sont apparus des phénomènes de déconcentration spatiale et temporelle. Seule la crise des finances publiques semble continuer à s'aggraver, puisque l'on assiste à un accroissement des problèmes de financement des transports publics, dans un contexte assez alarmant d'indifférence générale.

Le schéma de crise en forme de triptyque qui prévalait dans les années 1980 a été progressivement cédé la place à un autre modèle de perceptions. De fait, le portefeuille de

problèmes s'est enrichi, et renvoie à présent aussi à des questions de trajectoires. L'une des grandes interrogations actuelles renvoie ainsi par exemple aux fonctions résidentielles possibles et souhaitables pour les zones à faible aménité non assimilables à des "quartiers à problèmes". D'autres interrogations tournent autour de la problématique des possibilités d'accessibilité aux aires de marché, face aux phénomènes d'étalement urbain qui viennent modifier les conséquences attendues du développement des infrastructures. D'autres problèmes tiennent à l'évaluation de l'importance de ce qu'on appelle la "dépendance automobile", et, en particulier, au poids de l'automobile dans le budget des ménages pauvres. Le statut de la vitesse s'avère lui-même rien moins qu'évident : la vitesse n'est-elle pas en effet passée d'un statut de vitesse solution à un statut de vitesse problème ? Enfin, l'avenir du modèle européen des villes lui-même semble incertain, du fait de la contradiction entre les zones ouvertes (comme les boulevards périphériques français) et les zones fermées à la voiture, telles les centres villes d'agglomérations de plus en plus nombreuses.

Les changements les plus nets liés à l'évolution des problèmes de mobilité résident néanmoins dans les modifications de l'importance des problèmes observés dans les différentes zones de déplacements. En effet, à l'avenir, les problèmes se poseront de façon plus accrue au niveau de l'inter-urbain qu'au niveau de l'urbain. Or, la population semble de plus en plus réticente à la construction de nouveaux aéroports (l'aéroport est l'infrastructure dont le rejet par la population a crû le plus dans les années 1990. les réticences à son égard ont ainsi plus augmenté que celles à l'égard des usines de déchets). En outre, la résolution des problèmes inter-urbains est beaucoup moins technique que celle des crises urbaines, et fait essentiellement intervenir des considérations politiques, comme l'a suggéré le débat autour de la réouverture du tunnel du Mont-Blanc, dans lequel la sécurité n'est pas apparue comme l'enjeu principal. Les problématiques de mobilité se posent aussi dorénavant au niveau mondial, l'effet de serre n'étant qu'un des aspects les plus saillants de la situation nouvelle. En termes politiques, on peut déplorer que ces questions soient toujours considérées comme des questions de pouvoir public, et, qu'en conséquences, les pouvoirs décisionnels n'aient pas été transférés à l'opinion, au moins par le biais des mécanismes consultatifs. Les gens sont donc loin de comprendre l'ampleur des problèmes futurs.

Deuxième problème et je m'arrêterai là. Dans les discours qui sont construits, il me semble que l'argument "les transports sont en première ligne parce que ce sont eux qui croissent le plus", me paraît un peu court en terme économique. Je crois qu'il y a des bilans

coûts – avantages à établir et il y a des opérations économiques qui nous permettraient peut-être de voir là où sont les vrais enjeux, là où on peut gagner le plus et le plus rapidement.

***Daniel Mandelbaum***  
***Président directeur général de Touristra***

## **Les bouleversements des métiers du tourisme.**

Le présent texte revient sur les mutations qui affectent les métiers du tourisme. Car l'industrie touristique a été bouleversée de fond en comble, en moins de dix ans.

Les contributions précédentes ont souligné la "banalisation" du départ en vacances. Or, force est de souligner que si la majorité des Français a pris l'habitude de partir en vacances, la fonction "d'éducation", qui vise en vérité à créer de nouveaux consommateurs, à accroître le marché potentiel, se poursuit, notamment au travers d'actions telles « Bourse, solidarité, vacances », initiée par le Secrétariat d'Etat au Tourisme, qui incitent les opérateurs de voyages, O.N.G. ou des organismes sociaux, à offrir non pas des vacances gratuites, mais des vacances extrêmement bon marché aux individus en difficulté (à titre d'exemple, soixante euros pour un séjour d'une semaine dans un village de vacances). Les opérateurs sont confrontés, face à ces populations, à la nécessité de réaliser une véritable acculturation. De fait, ces gens ne connaissent pas l'art et la manière d'être "touristes". Le simple fait d'aller à un buffet leur est problématique. Les organisateurs de séjours disposent donc des animateurs, des hôtes dans la salle de restaurant, lesquels ont pour mission d'encadrer discrètement ces gens, de leur expliquer ce qu'ils peuvent faire et ce qu'il leur est impossible.

Or, la massification du tourisme qu'a entraînée cette éducation populaire aux vacances a provoqué, au plan économique, une extraordinaire mutation du rapport des forces entre les fournisseurs d'hébergements et de transports, les agents d'intermédiation (« tour opérateur, groupeurs ») et les distributeurs de voyages. En effet, pendant longtemps, la zone forte de l'industrie touristique a été l'intermédiation, qui regroupait les différents éléments nécessaires à la création d'un produit accessible aux consommateurs. L'intermédiation concentrait, de ce fait, la trésorerie, et disposait ainsi d'un fort pouvoir de négociation vis-à-

vis des distributeurs et des fournisseurs d'hébergements et de transports. L'intermédiation s'assurait par ce mécanisme d'importantes marges commerciales.

Progressivement, toutefois, distributeurs et fournisseurs ont renversé la relation à leur avantage, en captant la trésorerie, plongeant en conséquence les entreprises d'intermédiation dans une situation difficile. Cette modification du rapport de force a été si rapide que nombre d'études qui paraissent aujourd'hui sur le marché du tourisme semblent déjà dépassées. Elle a en outre abouti à une modification radicale du paysage français: Nouvelles Frontières a été racheté par Prossac, le Club Méditerranée connaît de sérieuses difficultés, etc. Autrement dit, les deux grands opérateurs, qui incarnaient chacun une stratégie commerciale bien nette, se sont effondrés. Aujourd'hui, il n'existe plus de "modèle" français d'entrepreneurs de voyages.

Deux exemples illustreront ce bouleversement. D'une part, la reprise de Nouvelles Frontières, numéro un français du tourisme, par PROSSAC a ébranlé bien des certitudes chez les professionnels du tourisme. Car Nouvelles Frontières avait fait tout ce qu'il fallait faire dans le tourisme : l'intégration, le non-recours à la distribution. Tout ce qu'il fallait faire a priori, Nouvelles Frontières l'avait fait. Mais ils avaient un grand défaut, qui avait d'ailleurs empêché la fusion, il y a quelques années, avec le Club Méditerranée : ils oubliaient de faire des marges. D'un point de vue économique, chaque fois que Nouvelles Frontières faisait un résultat positif (alors comme c'est le passé, je vais parler en francs et je m'en excuse pour ceux ayant déjà basculés dans l'euro), ce résultat était de l'ordre de dix ou vingt millions de francs et quand ils faisaient des pertes, ils faisaient des pertes de l'ordre de cent ou deux cents millions de francs. PROSSAC a donc dû recapitaliser Nouvelles Frontières après le rachat.

Et, d'autre part, la rapidité de la dégradation de l'image, et, plus fondamentalement, du fonctionnement du Club Med. Si bien qu'aujourd'hui, il ne reste plus de grand groupe professionnel du tourisme français, alors que Nouvelles Frontières comme le club Méditerranée étaient cités en exemples, il y a encore à peine deux ans. Il reste Accor, qui a décidé de sortir des activités de tourisme, qui lui ont fait perdre beaucoup d'argent et qui ne faisaient pas partie de leur cœur de métier. FRAM sera probablement vendu à un groupe de plus grande taille, à la mort de son fondateur.

Connaissez-vous beaucoup de professions qui ont connu de si grands bouleversements en si peu de temps ? J'avais personnellement investi, au début des années 1990, dans un Tour Opérateur en difficulté financière, mais qui possédait une caractéristique qui me paraissait stratégiquement intéressante, à l'époque : il était spécialiste d'une destination. Car, selon moi, dans le secteur du tourisme, la taille critique ne devait pas se mesurer au chiffre d'affaires global d'une entreprise, mais en fonction de sa position relative sur une destination. J'avais choisi la Russie, une destination particulièrement difficile dont personne ne voulait à l'époque. J'ai donc racheté Transtour, qui était le spécialiste de la Russie, et nous avons réussi, effectivement, à créer une demande pour ces voyages. Pour cela, nous avons renoncé à toute autre forme de déplacement que les croisières, pour des raisons de sécurité. Le touriste, qui redoutait de séjourner dans un hôtel là-bas, se sentait en effet en sécurité sur un bateau. Ils arrivaient le matin dans les villes, montaient directement dans des cars qui les attendaient, et on levait l'ancre quand ils rentraient le soir, on levait l'encre, « une kalachnikov à l'avant, une kalachnikov à l'arrière ».

Il y a eu une croissance du tourisme extrêmement rapide sur ce seul produit, jusqu'à la crise financière de 1998, qui a provoqué un véritable effondrement de la demande. Je pense que cette chute de la demande était moins liée à la crise elle-même qu'aux incertitudes relatives à l'élection présidentielle, puisque dès 1999, le nombre des touristes s'est remis à croître. Entre temps, j'avais fait l'analyse que, décidément, on ne pouvait pas gagner d'argent quand on était un tour opérateur moyen, même spécialiste d'une destination, et j'avais vendu. Mais parallèlement, je m'étais dit que les Russes qui ne voyageaient pas devaient être fous de voyages. J'ai donc monté un système pour recevoir les Russes. Effectivement, les Russes étaient fous de voyages, mais dans un premier temps, ils ont fait des shopping tours sur la Turquie, etc. Ils ont donc délaissé mes offres. Et ce, d'autant plus que j'avais fait une erreur stratégique majeure, en ne me rendant pas compte que la France, première destination touristique mondiale, était l'un des pays les plus pauvres en termes de réceptifs. Je ne parle évidemment pas d'hôtelleries, etc., mais de sociétés réceptives, c'est-à-dire de correspondants des Tours Opérateurs ou des clients étrangers, pour faire les transferts, les hébergements, etc.

Ceci est un paradoxe incroyable. Il n'y a pas une seule grande entreprise de correspondants en France, mis à part les filiales françaises des grands réceptifs anglais,

hollandais ou suisses. Un de mes amis, Miguel Fulsia, directeur d'un des plus importants réceptifs espagnol, « Viaje Iberia », et correspondant en Espagne de Neckermann m'a dit un jour: « cette absence de grand réceptif français est normale puisque vous faites du tourisme étranger et du tourisme de ville ». Mais l'argument tient mal, car, par exemple en Angleterre, 95 % du tourisme a lieu à Londres et à Edimbourg. De fait, je pense que là où sont les grands réceptifs européens, il n'y a pas de TVA sur le réceptif et que c'est une des causes majeures de l'absence du réceptif en France. J'étais quant à moi systématiquement 20 % plus cher : voilà une erreur stratégique caractérisée.

Conséquences de la réduction du temps de travail Avant de conclure, je reviendrai rapidement sur le troisième bouleversement dont on parle beaucoup, à propos du secteur du tourisme, à savoir des conséquences de la réduction du temps de travail sur l'allocation « temps ressources » des individus, et la recomposition de la consommation de voyages des Français. Beaucoup développent à ce sujet l'idée d'une explosion des activités de courte durée. Or, pour le moment, il n'y a pas de véritable explosion, mais seulement une petite croissance, dans la mesure où cette forme de séjour ne correspond que très imparfaitement à l'imaginaire du voyageur français. Et l'exercice de prospective se révèle extrêmement périlleux. D'une part, comme le touriste français se montre très sensible au prix des voyages, l'éventuelle ré-allocation des ressources temporelles et financières que pourrait susciter, à terme, les trente-cinq heures, ne s'accompagnera pas nécessairement d'une augmentation du chiffre d'affaires des voyagistes, et pourrait très bien aboutir à un plus grand étalement des dépenses de voyages ou à l'augmentation d'autres formes de loisirs consommées sur le lieu de résidence (bricolage, culture, sport, jardinage, etc.). D'autre part, à supposer que l'allocation des ressources se fasse intégralement à l'intérieur du poste vacances (voyages, hébergement, etc.), les évolutions à venir sont tellement difficiles à anticiper que les trente-cinq heures peuvent se révéler mortelles pour les petits voyagistes, qui disposent de peu de fonds, et qui ne peuvent, en conséquence, se permettre de se tromper sur les investissements à réaliser. Or, aucune tendance stable ne se dégage encore, dans la mesure où les salariés eux-mêmes ne se sont pas encore habitués aux trente-cinq heures. Pour le moment, les travailleurs observent et essaient de comprendre comment se joue la partie, et quelle est leur marge de manœuvre éventuelle dans ce qui est généralement vécu par ailleurs très positivement comme une avancée sociale, dès lors que les mécanismes de l'ARTT sont simples, les avantages clairement affichés et qu'il y a maintien du pouvoir d'achat. Car, pour l'essentiel, les jours d'ARTT sont peu prévisibles, et se situent souvent dans des périodes

touristiquement peu favorables. Les jours d'ARTT sont donc le plus souvent accolés aux week-ends, et utilisés pour effectuer les grandes courses de la semaine. Et ce, d'autant plus que les jours d'ARTT de Monsieur ne correspondent que rarement aux jours ARTT de Madame. Dans ce contexte, l'évolution la plus prévisible à court terme, c'est la poursuite de l'accolement des journées d'ARTT aux week-ends, éventuellement pour des séjours de courte durée de proximité (maison de campagne, ou substitut, ou activités de proximité). En conclusion, dans un premier temps, et en dehors du très haute gamme qui est peu significatif, la mise en place de l'ARTT semble ainsi accentuer la tendance engagée depuis le milieu des années 1990 à une moindre mobilité liée aux voyages et aux vacances. Enfin, une autre hypothèse est possible, selon laquelle le temps libéré se déclinerait, totalement ou partiellement, vers une deuxième activité rémunérée, laquelle viendrait se substituer aux heures supplémentaires dorénavant strictement contingentées. On assisterait ainsi à une sorte de phénomène de deuxième « veste à l'italienne », qui développerait une méta- économie grise

A la fin des années 1970 et au début 1980, les activités de courte durée, notamment les week-ends à l'étranger, c'était autre chose. De grosses entreprises comme par exemple Montmartre- Voyage s'étaient développées sur le week-end ou le grand week-end à l'étranger. Cela s'est effondré parce que ce n'était vraiment pas un bon produit : aller passer trois jours à Istanbul pour le week-end de l'Ascension, ce sont des conditions de voyage et de visite absurdes. Mais on était dans un très fort imaginaire lié du voyage à l'étranger. Et Montmartre- Voyage a donc fait faillite au début des années 1980. En revanche, aujourd'hui les représentations et les demandes ne sont plus du même type.

Tous ces bouleversements compliquent la tâche des voyagistes, déjà confrontés à de nombreux risques (politiques, météorologiques, etc.) et à l'impossibilité de "stocker" les voyages, deux phénomènes qui aboutissent à une logique vicieuse de promotions et de rabais: pour remplir leurs hôtels et leurs avions, les voyagistes consentent à des réductions substantielles sur les commandes de " dernière minute". Pour ne pas désavantager les "earliers", les voyagistes doivent aussi créer des primes à la commande précoce. Les risques de gains des voyagistes s'apparentent de ce fait à celle d'un *trader*, avec cette différence entre le secteur du tourisme et le monde de la Bourse, que les voyagistes sont, eux, devenus extrêmement frileux...



## Questions sur l'exposé de Daniel Mandelbaum

### **M. Daniel AUGELLO**

Les conséquences de la réduction du temps de travail sont en effet incertaines. Dans le secteur tertiaire, par exemple, une bonne partie des gens ne prennent pas leurs jours d'ARTT ou en prennent peu et stockent le reste. Mais jusqu'à quelle période vont-ils stocker ?

### **M. Olivier PAUL-DUBOIS-TAINE**

Une question surgit quand on parle de mobilité : au fond, que faut-il observer ? Quels sont les phénomènes à étudier ? Quel type de veille faut-il organiser, à quelles redéfinitions conceptuelles faut-il procéder ? Faut-il, par exemple, parler de déplacements domicile/travail ou de déplacements d'affaires ? Et quand on parle de déplacements touristiques, ne faut-il pas regarder à la fois les déplacements touristiques de type commercial et ceux liés aux résidences secondaires, aux déplacements familiaux, etc., qui, finalement, sont de même nature, mais qui ne sont pas positionnés sur les mêmes marchés ? Dans quels espaces territoriaux faut-il les observer ?

### **M. François ASCHER**

Dans le même ordre d'idées, peut-on faire l'hypothèse, aujourd'hui, que les pratiques touristiques des couches moyennes supérieures vont se diffuser progressivement à l'ensemble des couches moyennes, voire aux couches plus populaires, comme cela a été largement le cas depuis le début du vingtième siècle ? Autrement dit, peut-on faire de la prospective à partir de l'observation des riches ?

### **M. Claude GRESSIER**

43 % des Français, je crois, ne partent pas encore à l'étranger. Compte tenu des évolutions citées, notamment des effets de l'ARTT, ce pourcentage sera-t-il amené à diminuer à l'avenir, ou va-t-il, au contraire, rester relativement stable, l'augmentation de la mobilité se traduisant plutôt par une augmentation des déplacements de plus courtes distances ?

### **M. Jean-Pierre GIBLIN**

Cette question paraît d'autant plus pertinente que la croissance du secteur des transports aérien semble d'abord tirée par le tourisme. Une croissance des voyages à l'étranger se traduirait ainsi, si les tendances actuelles se prolongeaient, par une forte croissance des flux aériens, tandis qu'une stagnation des départs vers l'étranger viendrait freiner l'expansion de ce secteur.

### **M. Bernard SELIGMANN**

Ne pourrait-on pas revenir sur l'information sur la mobilité à la disposition des individus? En effet, on note, dans les enquêtes de mobilité, de nombreuses contradictions entre ce que les gens souhaitent, et ce qu'ils font. Ces discordances ne sont-elles pas dues à une mauvaise information? Par ailleurs, peut-on étudier la mobilité sans faire une place à l'anthropologie de la mobilité, c'est-à-dire au vécu par les gens de la mobilité ? Comment les gens vivent-ils dans les transports, comment perçoivent-ils les problèmes de sécurité dans les transports, les problèmes de confort, etc.

### **M. Jean-Pierre ORFEUIL**

L'intérêt de l'anthropologie de la mobilité est évident. Quant à la question du confort croissant des moyens de transport, on peut se demander si une partie du discours anti-automobile n'est justement pas construit sur un inconfort supposé croissant de l'automobile, équipée certes de nombreux outils de confort (téléphones portables, auto- radio, etc.), mais associée aux problèmes de congestion, d'embouteillages,...

Quant aux observations à mener, il semble effectivement que l'observation des pratiques n'est pas suffisante pour comprendre les controverses. Cette affirmation ne signifie néanmoins pas qu'il ne faille pas observer les pratiques, car leur l'observation régulière permet de remettre « les pendules à l'heure » et d'écarter les idées reçues sur un certain nombre de grandes thématiques, du style congestion, pollution, etc. Mais il est clair que l'observation des pratiques n'est pas suffisante. Et ce, d'autant plus que les controverses portent peut-être autant sur les pratiques effectives que sur les pratiques souhaitées. Les questions d'opinion et d'attitude révèlent ainsi aussi des frustrations, à propos de choses effectuées sous la contraintes, mal effectuées, ou non réalisées. Il nous faut donc élargir notre regard lors de nos études sur les mobilités.

## **M. Tristan BENHAÏM**

Il existe quand même beaucoup d'études sur le vécu de la mobilité, mais celles-ci sont généralement réalisées par des entreprises (la RATP, la SNCF, Air France, Renault, Peugeot, etc.) ,et non par la sphère publique. Ce qui est intéressant, sur la base de ces données, c'est de voir comment ces vécus des temps de transports ont beaucoup changés. Pendant très longtemps, le transport était une belle histoire d'amour, les gens savouraient leurs temps de trajets. Aujourd'hui, au contraire, les gens sont extrêmement sensibles au temps "gâché", au temps subi, au temps contraint. Dans ces conditions, lorsque vous travaillez sur la consommation d'un transport aérien long courrier, par exemple, votre travail ne consiste pas simplement à vous préoccuper des questions de confort physique, même si celles-ci ont évidemment beaucoup d'importance, mais il vous faut aussi vous intéresser au confort psychologique, et gérer la logique, le vécu du temps des voyageurs.

Les 43 % d'individus qui ne réalisent pas de voyages à l'étranger constituent une « truffe » pour le marché du tourisme. De fait, peu de marchés ont la chance de posséder des réservoirs de clientèle aussi importants. Certes, ces réservoirs sont potentiels, au sens où il n'est pas nécessairement facile de transformer le voyageur potentiel en voyageur effectif. A ce titre, il convient de souligner que les problèmes d'accessibilité à un marché ne se posent pas qu'en termes financiers. Si la baisse de prix est fondamentale pour la transformation des clients potentiels en clients véritables, il existe aussi des barrières psychologiques à l'exploitation de ces potentiels. Autrement dit, pour un certain nombre de populations, la

mobilité, le tourisme, le passage d'une frontière, se heurtent à un problème d'accessibilité mentale. Aujourd'hui, sur le marché du tourisme, comme sur nombre de marchés de consommation, le problème est d'apprendre aux gens à se servir des produits. Car, pour beaucoup de personnes, le transport aérien ne coule pas de source.

Sur les aspects d'imitation sociale, si autrefois, les innovations étaient portées par les couches supérieures, et transmises, ensuite, aux couches modestes, on assiste depuis quelques années, à une évolution sociétale lourde, en ce que les changements semblent aujourd'hui se réaliser d'abord en "bas" de l'échelle sociale, et se propager après aux échelons supérieurs. Le modèle actuel de mutations s'apparente ainsi plus au « botom up » qu'au "top down ». Ainsi, le changement, de nos jours, ne se décide pas seulement au niveau des couches supérieures.

## **M. MANDELBAUM**

Il est difficile d'identifier, en vérité, des couches "leaders", en termes de tourisme, aujourd'hui. Il est clair que le tourisme social a cherché à mettre à disposition des couches moyennes des modèles de vacances propres aux couches sociales supérieures. Mes idées sont confuses sur le sujet. Mais, aujourd'hui, il ne semble plus exister de modèle dominant. Le modèle réellement dominant, au sens où les valeurs mobilisées par les voyageurs ont été totalement refondues, réorganisées.

Enfin, le faible taux de départ en vacances à l'étranger est un phénomène bien français, un autre aspect de l'exception culturelle, puisque les deux pays autres européens qui possédaient un faible taux de départ à l'étranger (l'Espagne, Italie) sont progressivement devenus de forts émetteurs de tourisme.

**Deuxième séance :**  
**Mobilités résidentielles, familiales,**  
**professionnelles, quotidiennes...**

Après avoir essayé de poser des questions de sociétés à propos de la mobilité, assez générales et à de grandes échelles nous tenterons d'aborder la question de la mobilité sous un angle un petit peu plus pointu, et surtout d'articuler les différentes conceptions de la mobilité : mobilité résidentielle, familiale, professionnelle.

On constate en effet d'importantes évolutions de ces trois mobilités et de leurs relations. De façon schématique, on peut affirmer qu'autrefois, toutes ces approches étaient superposées. D'une certaine manière, les gens vivaient dans deux territoires qui se recouvraient largement, le territoire du travail et le territoire de la vie familiale et domestique. Ces différents territoires constituaient un univers, au niveau local. Développement économique et progrès techniques ont introduit une dissociation, au moins potentielle, entre ces différents territoires dans un contexte d'individualisation croissante. Dans le même temps, les territoires professionnels et familiaux eux-mêmes se sont transformés. Dans le domaine familial, la complexification des systèmes de parenté a non seulement induit une recomposition, mais peut-être aussi une démultiplication du territoire familial, démultiplication qui exerce à son tour une forte influence sur les mobilités familiales. Dans le domaine professionnel, le territoire se transforme aussi, notamment du fait du développement du travail féminin salarié, lequel aboutit à la création d'un second territoire professionnel. Ces évolutions renforcent la mobilité professionnelle et remettent en question la durabilité de l'univers du travail. Et ce d'autant plus, que le territoire professionnel lui-même est en mouvement, notamment par le biais des déplacements professionnels, c'est-à-dire des mobilités occasionnées par l'activité salariée et pendant le temps de travail.

Toutes ces évolutions affectent évidemment les choix des localisations résidentielles et économiques, et placent la question de la mobilité au cœur de ces dynamiques. Aujourd'hui, on ne peut donc s'interroger sur les localisations résidentielles, ou sur la localisation des activités économiques, sans poser la question de la mobilité, et surtout la question de l'articulation des différentes mobilités. Dans tous les débats relatifs à l'aménagement du territoire, on est ainsi confronté à une sorte de système à quatre équations au moins (territoires professionnels et familiaux, mobilités professionnelles familiales) qui complexifie la recherche de solutions.

Les textes préparés pour le quatrième séminaire (voir plus loin) s'efforcent d'analyser les implications plus concrètes des évolutions qui sont présentées et étudiées ci-après.

Catherine Bonvalet (INED) cadre tout d'abord les éléments problématiques de la prise en compte de la démographie . M. Cofineau (BPI consultants) analyse ensuite comment sont aujourd'hui pris en compte les problèmes de mobilité dans le cadre de la gestion changement dans le champ des ressources humaines. Enfin Alain Bourdin (professeur de sociologie à l'Institut Français d'Urbanisme) traite, entre autres, des fonctions et sens de la mobilité pour des citoyens confrontés à un univers de plus en plus marqué par la question du choix.

***Catherine Bonvalet***  
***Directrice de recherches à l'INED***

## **Evolutions démographiques et changements familiaux en France**

Les changements démographiques ont été très profonds en France, comme dans l'ensemble du monde, au cours des cinquante dernières années. En France, de même que dans les autres pays industrialisés, les évolutions les plus notables sont la forte augmentation de la longévité, le bouleversement de la fécondité, la baisse de la nuptialité, la hausse de la divorcialité et la multiplication des naissances hors mariage.

### **Evolution de la mortalité**

L'espérance de vie moyenne a beaucoup progressé depuis la Deuxième Guerre Mondiale avec l'amélioration continue des techniques et des équipements sanitaires, la diffusion d'une couverture sociale à la quasi- totalité de la population et, bien sûr l'élévation générale du niveau de vie dans toutes ses composantes : alimentation plus standardisée et moins chère, meilleur confort de logement, meilleurs systèmes sanitaires, meilleurs niveaux d'éducation et d'information de masse, meilleur revenu, emplois moins pénibles (tertiairisation) et meilleur contrôle de la pénibilité du travail, etc.

En cinquante ans, la durée de vie moyenne a ainsi augmenté de 11,8 ans pour les hommes et de 13,5 ans pour les femmes pour atteindre respectivement 75,2 ans et 82,7 ans en 2000.

Toutes ces améliorations impliquent une diminution marquée des risques de mortalité à tout âge, mais c'est surtout le risque couru par les enfants qui a baissé singulièrement : le taux de mortalité infantile a été divisé par dix en cinq décennies (de 52‰ en 1950 à 4,8‰ en 1999).



La répartition de la population par âge a en effet subi de larges variations qui se traduisent par un important vieillissement de la population : les plus de soixante ans regroupent 20,6 % de la population en 2001 (contre 16 % en 1950), et 7,4 % des personnes ont plus de 75 ans en 2001 (contre 3,6 % en 1950). C'est l'importance croissante de la population très âgée qui explique que l'intensité totale de la mortalité reste relativement constante ces dernières années, malgré des gains persistants de longévité aux âges les plus élevés : la population des plus de 75 ans a ainsi augmenté de trois millions de personnes pour atteindre un effectif de quatre millions cinq cent mille en 1999.

## **Evolution de la natalité et de la fécondité**

Aussi les moins de vingt ans ne représentent-ils plus que 25,6 % en 2001 contre 30 % en 1950. La représentation décroissante des plus jeunes dans l'ensemble de la population est bien sûr liée aux lourdes transformations qui ont affecté les comportements de fécondité. Le taux brut de natalité a ainsi chuté de 20,6 ‰ en 1950 à 13,2 ‰ en 2000 tandis que l'indice synthétique de fécondité baissait de 2,93 enfants/femme à 1,89 enfants/femme sur la même période.

Cette diminution marquée de la fécondité recouvre de profondes évolutions des comportements reproductifs au fil du temps. D'une part, juste après guerre et jusqu'en 1965, on assiste au *baby-boom*. Entre la fin des années soixante-dix et le début des années quatre-vingt-dix, ce sont surtout les familles qu'on peut qualifier de « très nombreuses » qui se sont raréfiées : les ménages de plus six personnes sont de l'ordre de 2.4%.

A partir du milieu des années soixante débute la « seconde révolution contraceptive » qui voit la généralisation du recours à la contraception chez l'ensemble des femmes : on note l'effondrement de l'indicateur conjoncturel de fécondité sur dix ans environ, puis sa stabilisation au cours des vingt dernières années.

De fait, si la fécondité totale s'est effectivement réduite, avec une descendance finale de 2,63 enfants par femme pour la génération 1930 et de 2,22 pour la génération 1950, on observe d'abord une forte diminution de la fécondité aux âges les plus jeunes puis une reprise aux âges les plus élevés : l'âge moyen à la maternité atteint ainsi 29,2 ans en 1999. Aussi le retard pris dans la constitution des familles par les femmes au début de leur vie

féconde, en particulier pour les femmes nées à partir de la fin des années cinquante, est-il partiellement rattrapé ensuite, de plus en plus fréquemment après l'âge de trente ans : les femmes de la génération 1955 ont finalement une descendance à trente-neuf ans légèrement supérieure à celles des femmes nées en 1950 (207 enfants nés pour cent femmes de la génération 1950 contre 208 pour la génération 1955), et la descendance atteinte à trente quatre ans par celles nées en 1960 est très proche de celle de la génération 1955 (respectivement 190 et 192 enfants pour cent femmes).

## **Evolution des comportements matrimoniaux**

Cette baisse de la fécondité coïncide avec un retournement des comportements vis-à-vis de l'institution du mariage. Le taux brut de nuptialité (qui se rapporte à l'ensemble de la population) décroît presque de moitié en cinquante ans : on se marie de moins en moins, particulièrement dans les décennies soixante-dix et quatre-vingt.

En outre, on se marie de plus en plus tard. L'âge moyen au mariage augmente en effet constamment : de 24,5 ans pour les hommes et 22,5 ans pour les femmes des générations nées au début des années quarante, il passe à 28,5 ans pour les hommes et 26,6 ans pour les femmes des générations nées à la fin des années soixante. Néanmoins, cette diminution et ce retard de la nuptialité correspondent surtout à une remise en question drastique de la vie en couple et à un bouleversement complet des comportements conjugaux. La contrepartie directe de ces tendances est en effet une augmentation remarquable de la cohabitation hors mariage (évaluée à 16 % des couples en 1998), ainsi qu'une relative diminution de la mise en couple, tandis que, simultanément, s'accroît fortement l'instabilité des cellules conjugales : l'indicateur de divorcialité quadruple en trente ans. On observe que cet indicateur commence à augmenter dès la fin des années soixante, c'est-à-dire avant la loi de 1975 autorisant plus largement le divorce.

Dorénavant, ce sont près de 40 % des enfants qui naissent hors mariage (contre 7% en 1950). La nuptialité se maintient ces dernières années, et augmente même légèrement : le mariage intervient désormais le plus souvent après la naissance du premier enfant, pour « régulariser » la situation. Mais également, avec la multiplication des divorces ou des séparations, on assiste à une hausse des remariages, de nombreuses familles se

« recomposent », tandis que de « vieux concubins » décident finalement de se marier pour des raisons fiscales ou patrimoniales.

## **Evolutions des structures familiales**

L'évolution démographique (longévité, baisse de la natalité, émergence de nouveaux comportements par rapport au mariage) se traduit par une transformation radicale de la structure des ménages, c'est-à-dire de la composition des groupes domestiques. Aujourd'hui en France métropolitaine, le nombre de ménages est plus élevé et leur taille plus petite.

Comme pour les tendances démographiques, on observe, en France, les mêmes évolutions des structures familiales que dans la plupart des pays industrialisés : montée des personnes seules, augmentation des familles monoparentales et des couples non-mariés ou sans enfants, diminution des familles nombreuses.

### *Augmentation du nombre des personnes seules*

L'augmentation du nombre de ménages d'une seule personne est certainement l'un des changements les plus profonds de notre société. Autrefois les personnes isolées se rattachaient souvent à un ménage soit en tant qu'employé, soit en tant que frère, sœur, parent d'un membre du couple constituant le noyau principal du ménage. En France, les personnes vivant seules ne constituaient que 11,6 % des ménages en 1856. L'évolution récente montre l'éclatement des groupes domestiques complexes en plusieurs ménages. Actuellement les personnes vivant seules représentent presque un ménage sur trois (31 %) contre un sur cinq en 1962 (19,6 %). Cette forte augmentation est liée au gain d'espérance de vie (cf. partie précédente). Les personnes seules sont surtout des veuves âgées qui désirent garder leur autonomie et rester chez elles le plus tard possible (30 % des ménages d'une seule personne). On constate que la propension « à vivre seul » des personnes âgées s'est fortement accrue au cours des dernières décennies avec l'augmentation du revenu et l'amélioration du confort des logements. D'après plus de la moitié des femmes de 80 à 90 ans contre seulement un tiers des hommes du même âge vivent seuls. La dépendance recule en même temps que la mortalité.

Mais la croissance du nombre de personnes seules est aussi liée au mode de vie des jeunes. On note un accroissement massif de l'effectif des célibataires vivant seuls, notamment chez les hommes de moins de quarante ans : l'ensemble des ménages formés par un célibataire seul représente ainsi en 1996 près de la moitié des ménages d'une seule personne (44 %). Le recul de l'âge au mariage et de la mise en couple, la préférence accrue des jeunes pour l'autonomie résidentielle, en sont les principales causes, même si on observe, en France, depuis une vingtaine d'années une tendance chez les jeunes à rester plus longtemps au domicile parental. Le chômage, la précarité des emplois, les difficultés d'accès au logement ne sont pas étrangers à ce renversement de tendance. L'analyse détaillée des modes de vie des jeunes de 19 à 24 ans, montre ainsi que, tandis que les jeunes partent plus tard, ils créent plus souvent des ménages d'une seule personne qu'ils ne le faisaient en 1968 : à cette date 5,4 % des garçons habitent seuls et 8,1 % en 1990 ; pour les filles les chiffres sont respectivement de 4,5% et 9,6%. Bien que moins importante que l'augmentation des effectifs des veuves et des jeunes célibataires, la croissance du nombre des divorces n'est pas pour autant négligeable. En fait, la montée des personnes seules résulte d'une modification radicale du cycle de vie familial dont le déroulement est moins souvent linéaire.

Auparavant les étapes étaient plus tranchées. Les jeunes quittaient leurs parents pour se marier, les divorces étaient moins fréquents, et la période de vie solitaire se situait au moment du décès de l'un des conjoints dans le cas où le parent âgé n'était pas accueilli chez un de ses enfants. Aujourd'hui les jeunes quittent leurs parents le plus souvent pour habiter seul, se mettent progressivement en couple et se séparent de la même façon en cas de mésentente. C'est l'apparition de ces périodes de vie solitaire aux différents moments de la vie familiale qui explique l'augmentation des ménages jeunes composés d'une seule personne. Entre 30 et 44 ans par exemple, 14 % des hommes et 8% des femmes vivent seuls en 1999

#### *L'augmentation des familles monoparentales.*

L'accroissement du nombre de parents élevant seuls un ou plusieurs enfants résulte de l'évolution socio- démographique. En 1999, les familles monoparentales représentent 7% de l'ensemble des ménages contre 4,1 en 1962.

Cette augmentation est essentiellement liée aux transformations de la monoparentalité. La répartition par état matrimonial a en effet profondément changé : forte baisse de la représentation des veuves ainsi que des mères encore mariées, au profit des mères célibataires et des divorcées. Au dernier recensement, on comptait une famille monoparentale pour quatre couples avec enfants. Elles ont augmenté entre les deux derniers recensements de 22 %. Et 13% des enfants de moins de 15 ans vivent dans une famille monoparentale. Il faut cependant noter que les familles monoparentales ont en moyenne moins d'enfants que les couples (avec 1.54 enfant contre 1.88).

Comme les périodes de vie solitaire, les périodes de monoparentalité sont de plus en plus souvent des périodes transitoires entre deux périodes de vie en couple. La vie familiale est devenue pour certains une succession de séquences de vie solitaire, vie en couple, de nouveau vie solitaire avec ou sans enfant en attente d'une nouvelle union.

#### *Les ménages formés d'un couple non marié.*

La cohabitation hors mariage a connu depuis une vingtaine d'années un essor extraordinaire. C'est devenu la voie normale de mise en couple chez les plus jeunes. Mais il faut souligner que la cohabitation hors mariage, après s'être surtout développée chez les moins de trente ans, s'est ensuite fortement diffusée auprès des personnes divorcées ou séparées. En 1968 on comptait trois cent dix mille ménages concubins, en 1998, ils sont estimés à deux millions quatre cent mille. Les couples composés de deux célibataires ont quadruplé entre 1982 et 1999 (3% et 12%). Les couples composés de personnes séparées ou divorcées ont été multipliés par deux (3 en 1982 et 6% en 1999).

#### *Les ménages composés d'un couple et de un ou deux enfants.*

Les nouveaux comportements de fécondité ont entraîné une généralisation des familles de deux enfants aux dépens des familles nombreuses. De plus, si on considère les couples avec enfants dans l'ensemble des ménages, ils ne représentent que 32% en 1999 contre 46% en 1962. Ainsi le couple avec enfants, s'il reste la norme en termes de cycle de vie, ne l'est plus en termes de structures familiales.

#### *Les couples sans enfant.*

Sous l'effet de divers facteurs –vieillesse de l'âge à la première maternité, recul de la mortalité - on observe une légère croissance du nombre de ménages composés d'un

couple sans enfant. Ils représentent 25% en 1999. Il faut noter que, récemment, le recul de l'âge de la décohabitation et la fréquence des séparations aux âges mûrs a freiné la croissance de ce type de ménages.

Néanmoins, avec la forte augmentation de la longévité, une nouvelle étape du cycle de vie est apparue : la période post- parentale ou la période du nid vide. En effet, la période d'éducation des enfants ne constitue plus qu'une étape dans la vie d'un couple, étape essentielle certes, mais qui ne représente plus que vingt à vingt-cinq ans dans la vie maritale qui dure quarante à cinquante pour une majorité des couples. Cette étape est devenue une étape très importante puisque les couples après le départ des enfants ont des années devant eux, ils peuvent faire des projets, développer de nouvelles stratégies résidentielles en fin de vie professionnelle, au moment de la retraite et après. Très souvent en bonne santé au moment de la retraite, ils ont également les moyens d'être plus mobiles. On parle toujours de la demande de logement émanant des couples avec enfants, très souvent jeunes enfants, mais on ignore celle des seniors.

Cette transformation des modes d'habiter est indissociable de l'évolution de la famille qui se caractérise par la montée de l'individualisme. L'indépendance nouvelle entre les générations adultes, la reconnaissance de l'autonomie relative des enfants, l'émancipation de la femme. Car l'une des grandes sources de changements réside certainement dans l'évolution du statut de la femme dans la société. En accédant au marché du travail, elle a acquis une autonomie économique, et, en accédant à l'automobile, elle a acquis une mobilité géographique quotidienne. Sa position dans le couple est radicalement différente, même si le partage des tâches domestiques est loin d'être équilibré. C'est d'ailleurs elle qui demande le plus souvent le divorce.

Suite à toutes ces évolutions, **le parcours familial n'est plus linéaire mais est devenu une succession de séquences : vie seule, vie en couple, de nouveau vie seule avec ou sans enfants.** La mobilité familiale se traduit quant à elle par une mobilité résidentielle particulière : la première étape se révèle de plus en plus solitaire, la trajectoire résidentielle classique location puis accession se trouve fortement remise en cause. On observe ainsi un retour dans le parc locatif après une séparation. La multiplicité des étapes familiales multiplie le nombre de logements habités au cours du cycle de vie, aussi bien pour les étapes

durant l'enfance, du fait des divorces des parents, que pour les étapes adultes. Autrement dit, les trajectoires résidentielles deviennent ainsi de plus en plus complexes.

On observe également une dissociation de plus en plus grande entre début de mise en couple et cohabitation. Chez les jeunes, il existe par exemple toute une période durant laquelle chacun garde son logement ou reste chez ses parents. Les deux membres du couple vivent ainsi souvent sur deux logements au moins au début. Il existe par ailleurs également des personnes qui revendiquent un statut de couple tout en conservant de façon durable deux logements. Ce sont ceux qu'on appelle les semi-cohabitants, les non-couples, la conjugalité non cohabitante. D'ailleurs dans les enquêtes de l'INED, on a été obligé de rajouter à la question vie en couple « oui – non » une modalité supplémentaire « vie en couple à temps partiel ».

Ce mode de vie émergent est souvent le fait de femmes vivant seules avec leurs enfants, auxquels elles ne veulent pas leur imposer la présence quotidienne de leur nouveau compagnon, sans renoncer pour autant à une vie de couple. Ces nouvelles pratiques résidentielles sont également le fait de personnes plus âgées qui ont connu une séparation conjugale, mais qui désirent conserver leur logement propre, ne serait-ce que pour recevoir leurs enfants et leurs petits enfants sans leur nouveau compagnon. Ils vivent donc sur plusieurs résidences avec des organisations différentes. Certains se retrouvent le week-end, d'autres vivent une semaine séparée, une semaine ensemble, d'autres encore restent toujours ensemble mais alternent les logements. Au vu de tous ces changements et des phénomènes de multi-localité, c'est-à-dire de double résidence, force est de constater que l'équation un ménage égale un logement est de moins en moins vraie. Les individus sont de moins en moins rattachés à un seul logement, et de plus en plus liés à un système résidentiel comprenant plusieurs points d'ancrage.

En effet, la multiplication des lieux d'habitat, que l'on observe parmi les Français comme parmi les immigrés, conduit à se demander si la variable « résidence principale » n'est pas trop réductrice. Ne faudrait-il pas recourir à une notion plus large, comme celle « d'espace résidentiel » ou de « système résidentiel » ? Car les individus peuvent se rattacher à plusieurs groupes domestiques ou ménages, non cohabitants, enfants de divorcés, ... Le ménage, et donc le logement, ne sont plus les seules entrées pour décrire la réalité sociale.

On pourrait conclure de l'analyse de la structure des ménages et de leur éclatement en ménages de plus en plus petit à une autonomisation croissante. Autrement dit, la montée de l'individualisme existe. Mais cette autonomie n'est pas synonyme de la disparition ou de l'affaiblissement des liens familiaux et de leur influence sur les choix résidentiels, contrairement à ce qu'on a pu penser. Parce qu'en ce qui concerne la mobilité résidentielle, et encore plus la mobilité quotidienne, on raisonne toujours au niveau du ménage et de l'individu. Classiquement, on considère que c'est au niveau de l'individu qu'il convient d'observer les pratiques pour analyser la mobilité quotidienne (afin de faciliter l'étude) tandis que c'est au niveau du ménage qu'il faut étudier la mobilité résidentielle.

Mais de nombreux travaux mettent également en évidence la multiplicité des interactions entre les différents éléments pris en considération par les ménages dans leurs choix résidentiels. Le plus souvent, une pluralité d'acteurs (parents et enfants, actifs et non-actifs, parfois des proches appartenant ou non à la famille...) et une pluralité de pratiques spatiales (trajets domicile – travail, déplacements liés aux études, aux loisirs, déplacements de week-end, déplacements saisonniers, etc.) entre en jeu. Mais les mêmes enquêtes qui pointent le mouvement d'individualisme qui traverse notre société, révèlent aussi l'intensité des échanges intra- familiaux, et l'extraordinaire proximité géographique entre ménages apparentés. D'après une enquête de l'INED, 14% des personnes interviewées habitent dans le même quartier qu'au moins un membre de leur famille, 30% dans la même commune et plus de la moitié (51%) dans la même commune ou dans une commune limitrophe. Vivre dans la commune ou le quartier où demeure un ou plusieurs parents, c'est aussi s'inscrire dans un espace relationnel qui facilite le recours aux ressources familiales (la famille restant la première pourvoyeuse de soins aux personnes âgées et handicapées). L'existence de plusieurs ménages apparentés dans une même commune témoigne qu'il existe dans notre société contemporaine un mode de vivre ensemble qui préserve néanmoins l'autonomie résidentielle. On pourrait résumer la tendance actuelle par l'expression : « vivre ensemble non, vivre à côté oui ».

Si la famille étendue, malgré la montée de l'individualisme, continue à exister dans la société urbaine, les liens que les enfants adultes entretiennent avec leurs parents sont très divers. De même qu'il n'existe pas un type de ménage, il n'existe pas un type de famille étendue. Les recherches récentes ont permis de dégager plusieurs modes de fonctionnement de la parenté. Définie à partir d'indicateurs d'affinités, de fréquences de contacts et



d'entraide, la famille-entourage<sup>1</sup> correspond à une réalité qui ne semble pas confirmer la tendance générale au repli domestique. Près de la moitié des enquêtés appartiennent à des familles-entourage et les deux tiers d'entre elles vivent à proximité. En fait, 30 % des personnes interviewées dans l'enquête « Proches et parents » de l'INED entretiennent des relations étroites avec au moins un membre de leur famille. Elles sont proches, elles habitent dans la même commune ou une commune limitrophe, elles se contactent au moins une fois par semaine et ont échangé des services ou des aides. La famille-entourage locale est à la fois une nouvelle manière de vivre en famille qui respecte l'indépendance de chaque individu et de chaque couple. On pourrait même dire que c'est parce que la famille-entourage existe qu'une certaine autonomie individuelle est possible. En ce sens, la famille-entourage constitue une sorte d'adaptation de la famille complexe à la société urbaine. Auparavant, l'individu était au service du groupe et devait respecter ses règles. A présent, on pourrait dire que c'est la famille qui est au service de l'individu, le but du regroupement familial étant avant tout assurer l'épanouissement individuel.

En réalité, deux phénomènes parfois contradictoires régissent ces rapports : d'une part, un mouvement d'individualisation très marqué qui nécessite une protection du privé par rapport à l'extérieur et, d'autre part, une attente très grande vis-à-vis de l'extérieur, en terme de relations, non imposées comme par le passé mais choisies et de demande de services. Ces demandes tendent à offrir toujours plus d'autonomie et de mobilité aux individus. Durant les dernières décennies, la famille a ainsi montré son extraordinaire capacité d'adaptation aux changements sociologiques et économiques qui ont traversé la société française. Si les liens conjugaux sont plus fragiles, les liens intergénérationnels ne sont ni plus ni moins forts que par le passé. Ils sont simplement différents et pluriels.

---

<sup>1</sup> La famille-entourage est définie à partir des trois critères : 1) les affinités (faire partie des parents désignés comme proches), 2) la fréquence des contacts (au moins une fois par semaine), 3) l'entraide (avoir cité ce parent proche comme ayant été aidé par Ego ou comme l'ayant aidé) : 47% des personnes interviewées dans l'Enquête Proches et parents de l'INED font partie d'une famille-entourage. Si on ajoute un critère géographique habiter la même commune ou une commune limitrophe, on obtient un pourcentage de 30%. C'est la famille-entourage locale.

## ***Questions sur l'exposé de Claire Bonvalet***

### **M. François ASCHER**

On voit bien effectivement les interactions qui existent entre les évolutions démographiques et familiales et les mobilités. Les premières vont créer de nouvelles mobilités qui les modifieront en retour. Ce qui se passe aujourd'hui dans les centres des villes illustre bien cette dynamique : la cohabitation juvénile, les nouvelles étapes dans les cycles de vie, etc. expliquent partiellement le regain démographique de ces zones urbaines, tandis que les nouvelles mobilités douces des centres- villes sont en partie articulées à ces phénomènes démographiques.

Les notions de relations familiales et de mise en relation apparaissent également très utiles pour analyser une partie significative des mobilités, urbaines et interurbaines. Et cette représentation de la famille comme espace de relations, ouvre la réflexion sur d'autres types de mobilités que celles que l'on prenait habituellement en compte.

### **M. Georges MERCADAL**

Peut-on revenir un peu plus précisément sur les projections démographiques, par exemple sur celles qui concernent le pourcentage des familles avec enfants : la tendance à la baisse de cette proportion (32 % aujourd'hui contre 44% il y a vingt ans) va-t-elle se prolonger ?

### **Mme Catherine BONVALET**

Différents éléments entrent en jeu dans la composition d'une telle projection. Il y a, d'une part, une projection démographique, qui, effectivement, semble indiquer que la baisse du nombre moyen d'enfants par couple va s'accroître. Et d'autre part, il y a aussi une projection sur les évolutions des modes de vie, en particulier à propos de la cohabitation. Les événements qui affectent le marché de l'immobilier jouent à ce niveau un rôle très important : il est en effet clair que si l'accès des jeunes au logement et à l'emploi devient plus facile, les jeunes quitteront plus rapidement le domicile de leurs parents, ce qui modifiera la proportion de couples avec enfants.

## **M. Michel BONNET**

Peut-on dire que la famille de la femme reste privilégiée dans les regroupements des réseaux familiaux ? Différents travaux ont montré l'importance de la circulation du travail domestique dans les échanges entre les membres d'une famille, et la prédominance du sens ascendants vers descendants lors de ces échanges. Cette circulation du travail domestique entre famille conjugale et famille élargie explique-t-elle le rôle prépondérant de la famille de la femme dans le regroupement des réseaux ?

## **Mme Catherine BONVALET**

Lorsqu'on évoque ces problèmes de relations de parentèle, il convient de rappeler qu'il existe des différences comportementales en fonction des milieux sociaux. Les femmes cadres par exemple ont une tendance plus marquée que les autres à écarter leur belle-famille. On peut supposer, à titre d'hypothèse, que la prépondérance accordée à l'une des deux branches de la famille élargie par les membres de la famille conjugale relève d'un choix tacite. La femme accorderait la prépondérance à la relation avec sa propre famille, et l'homme accepterait, tablant sur une possible substitution de la participation aux tâches du ménage de la mère de sa femme à la sienne. Ces choix implicites ont, en outre, des implications fortes sur les « temps de loisirs », les « temps contraints », et sur leur répartition.

## **M. Jean-Pierre ORFEUIL**

Dans les familles monoparentales, ou les foyers composés de personnes seules, y a-t-il substitution entre la famille élargie et la famille nucléaire ?

## **Mme Catherine BONVALET**

La structure du ménage ne détermine pas l'intensité des relations avec la famille élargie. De fait, l'élément clé dans la compréhension de ces phénomènes semble plutôt résider dans la force de la relation mère/fille : celles-ci restent fortes après le départ de la femme du foyer maternel lorsque mère et fille étaient proches; au contraire, elles restent faibles, lorsqu'elles étaient distendues, et, éventuellement, provoquent un rapprochement avec la belle-famille. La structure du ménage n'affecte pas ce type de relations.

### **Mme Marie-Hélène MASSOT**

Existe-t-il un indicateur du nombre de résidences ou de logements occupés dans une vie ? Le cas échéant, celui-ci est-il pertinent dans l'étude des modifications comportementales familiales ?

### **Mme Catherine BONVALET**

Un tel indicateur est effectivement pertinent, dans la mesure où il permet d'évaluer la mobilité résidentielle. On mène donc des enquêtes longitudinales qui retracent les trajectoires résidentielles. Il y en a eu plusieurs, au niveau national (en 1981), et au niveau de la région parisienne (en 1986 et en 2000/2001). On pourrait de ce fait étudier effectivement l'évolution du nombre de logements occupés plus d'un an, de la naissance à l'âge de cinquante ou soixante ans. Les derniers chiffres ne sont pas encore disponibles. L'enquête nationale de 1981 et l'enquête régionale de 1986 aboutissaient au même résultat : à générations identiques, à quarante-cinq ans, les individus avaient occupé en moyenne trois logements. Plus ceux-ci avaient connu une histoire familiale compliquée, plus le nombre de logements qu'ils avaient occupés plus d'un an était important. Les membres des familles recomposés pouvaient ainsi avoir résider dans plus de quatorze logements différents.

### **M. Francis GODARD**

Peut-on observer des effets de contexte urbain sur les pratiques des familles ? En particulier, les comportements des habitants de la région parisienne ne diffèrent-ils pas de ceux des autres Français ? Vit-on sa parenté de la même façon dans les villes de plus de cent mille habitants et dans les villes de plus petite taille ? Ne serait-ce qu'au niveau du repérage de la parentèle, dans la petite ville, ou la ville moyenne, on connaît sa parentèle visuellement. Dans les grandes villes, ce n'est pas toujours le cas. Autrement dit, les systèmes d'interactions et de mobilité ne varient-ils pas en fonction du contexte urbain ?

### **Mme Catherine BONVALET**

En France, on n'observe pas d'effet de contexte urbain au niveau des relations familiales. Le seul véritable critère d'étude pertinent tient dans la séparation villes/campagne, dans la mesure où la France rurale ne vit pas sa parentèle de la même façon que la France urbaine. Car les individus gardent en fait des relations étroites avec un petit nombre de gens de leur parentèle, en général, avec ceux auprès desquels ils ont vécu pendant

l'enfance. Ce sont les parents, les frères et les sœurs, beaucoup plus rarement, les cousins, les oncles et tantes. Le repérage est assez facile, même dans les grandes villes, car il s'agit d'un petit nombre de proches.

### **M. Jean-Pierre GIBLIN**

Peut-on relier les phénomènes démographiques évoqués précédemment aux comportements de mobilité ? Les changements de la structure familiale induisent-ils des modifications des pratiques de mobilité ? Et, le cas échéant, comment observer les liens entre comportements démographiques et mobilités ?

Le phénomène de bi-résidentialité recouvre à la fois les cas de double résidence liés à la possession d'une résidence principale et d'une résidence secondaire, et les cas de double résidence liés à la recomposition familiale. Ces deux aspects de la bi - résidence interfèrent-ils ou sont –ils deux phénomènes distincts qui provoquent probablement les mêmes effets en matière de transport?

### **Mme Catherine BONVALET**

Je travaille personnellement plus sur les effets des changements familiaux sur la mobilité résidentielle que sur leurs effets sur la mobilité quotidienne.

Dans l'enquête biographie- entourage que nous avons menée, nous nous sommes penchés non seulement sur le nombre de logements habités par les individus au cours du cycle de vie, mais aussi sur les résidences secondaires, et sur ce que nous avons appelé « les espaces fréquentés », c'est-à-dire les lieux, autres que les logements, qu'ils ont fréquentés durant leur enfance, leur adolescence et après. En comparant les dernières données aux données relatives aux générations de 1930 /1950, nous allons pouvoir aboutir à certains résultats et obtenir un certain nombre de réponses.

### **François ASCHER**

Aujourd'hui, la proximité physique est-elle encore, dans tous les cas, une condition des relations familiales ? En effet, on peut noter par exemple que, de nos jours, la grande majorité des belles-mères conduit et dispose d'un véhicule. L'existence de relations étroites avec la famille de leurs enfants ne dépend donc plus seulement de la distance qui sépare les

deux foyers, comme cela a été longtemps le cas. Peut-on, de ce fait, encore analyser la famille par des lieux, des positionnements relatifs, sans l'analyser par des mouvements ? L'une des questions, aujourd'hui, ne devrait-elle pas précisément être de déterminer comment distance et mobilité se combinent et jouent dans la production des relations familiales ?

### **Catherine BONVALET**

Selon les données transversales sur la fréquence des contacts dont on dispose, on observe que, d'une part, les femmes ont moins de relations avec leur belle-mère qu'avec leur mère, et, d'autre part, que la distance réduit le nombre de contacts.

Il serait en effet intéressant de disposer de données longitudinales puisqu'on peut effectivement se demander si certains événements familiaux ne provoquent pas certaines mobilités. La naissance des enfants provoque-t-elle par exemple un rapprochement de la famille ou de la belle-famille dans les deux sens ? Le jeune couple va-t-il chercher à se rapprocher de ses parents, ou ceux-ci vont-ils tenter de se rapprocher du jeune couple, de façon à pouvoir l'aider ?

Par ailleurs, il est vrai que l'on observe une utilisation particulière de la résidence secondaire dans les phénomènes de recomposition familiale. Située à proximité du logement principal du couple, elle tend effectivement à devenir, en cas de divorce, l'habitat de Madame, tandis que Monsieur garde le logement principal. Ainsi, le couple demeure officiellement mais il y a séparation. Il y a le problème des enfants aussi.

De la même façon, les données sur "la production de logements neufs" montrent qu'effectivement, les gens qui divorcent, tentent d'habiter à proximité de leur ancien conjoint. Et ce, d'autant plus qu'ils sont souvent confrontés à la question de la garde des enfants. Ils restent associés, en quelque sorte, non pas dans un même nouveau projet, mais dans un parallélisme de projets qui se construisent. Les ex-conjoints ne souhaitent moins s'éloigner l'un de l'autre que cesser de partager leur couche.

Pour répondre à une remarque de Hervé Jobbé Duval sur le fait qu'aujourd'hui, ce seraient plus les modalités pratiques de transformations de la famille, que la famille elle-

même qui changeraient, on peut souligner par exemple que l'important, lors d'une séparation, ce n'est pas la décohabitation, mais la cessation des relations sexuelles. Exactement comme autrefois : faire chambre à part ne mettait pas fin au lien social, et, pour ainsi dire, la mobilité entre les époux.

Les questions de mobilité sont ainsi intimement liées aux transformations de la famille. Pour citer un second exemple, on note une différence très nette dans les comportements des individus divorcés, selon qu'ils vivent avec une maîtresse ou un amant, ou avec une personne avec laquelle ils souhaitent refonder une famille. En effet, alors que la cohabitation avec une maîtresse ou un amant relève de l'ordre du provisoire (location, etc.), la remise en couple « véritable » donne souvent lieu à un remariage, et surtout, à une accession commune à la propriété. La propriété est donc très liée aux projets de couple et aux projet familiaux.

### **André LAUER**

Les projets familiaux sont-ils les seuls éléments à considérer dans l'étude de la mobilité résidentielle ? N'y- a-t-il pas d'autres motifs importants de mobilités résidentielles? Et, le cas échéant, comment s'articulent les différents motifs de mobilité résidentielle ? La mobilité familiale est-elle le facteur déterminant ? Que se passe-t-il quand on change de travail ? Quand on change de revenu ? Quand on en a assez de ses voisins ?etc.

### **Mme Catherine BONVALET**

Les résultats de la dernière enquête nous permettrons de répondre à toutes ces questions. Nous pourrons ainsi déterminer en termes de cycle de vie lesquels de ces facteurs semblent les plus déterminants. Alfred SAUVY disait autrefois que les individus avaient besoin de trois logements dans leur vie : un pour vivre jeune, un pour fonder une famille, et un pour vivre en couple, une fois les enfants partis. Si l'on isole aujourd'hui le facteur familial, on remarque que, toutes choses égales par ailleurs, les changements qui affectent la famille accroissent la mobilité résidentielle. Ceci ne veut pas dire que d'autres éléments n'entrent pas en ligne de compte : on ne déménagera que si l'on en a les moyens.

### **M. Jean-Pierre GIBLIN**

Est-il possible de préciser ce que recouvre la stabilité des comportements de mobilité observée (13,5 à 14,5 % de déménagements par an) et de quoi sont faits ces 13,5 et 14,5 % ? Cette stabilité cache-t-elle des évolutions dans le type de migration résidentielle, en comparaison, par exemple, avec ce qui se passait, il y a environ vingt ans ? Les comportements familiaux, les transformations du marché de l'emploi, etc., ont-ils provoqué des modifications du comportement résidentiel ? Est-ce les inflexions des modes de vie, notamment la préférence de beaucoup de ménages français pour l'habitat individuel, sont-ils perceptibles dans les analyses que vous avez pu faire ? Autrement dit, dans quel sens tout cela évolue-t-il ?

### **M. B. FILIPPI**

Les techniques d'enquêtes et d'observations se sont beaucoup affinées depuis une dizaine d'années, en référence, notamment à un certain nombre de recommandations du rapport « Séligmann – Coloos » sur les conditions d'observation des marchés de l'habitat. Nous manquons néanmoins un peu de recul pour exploiter au mieux les données disponibles. Néanmoins, on peut d'ores et déjà affirmer que l'ensemble des transformations démographiques se répercute constamment sur les marchés de l'habitat, puisque, par définition, à chaque fois qu'un ménage se constitue, ou qu'un ménage disparaît, le marché immobilier s'en trouve affecté. De façon plus précise, on note qu'une très grande fraction des mobilités intra-urbaines, autre que migratoires, sont impulsées par une transformation de la taille de la famille.

### **M. François ASCHER**

Dispose-t-on de données permettant d'appuyer l'hypothèse de polarisation sociale croissante ?

### **M. B. FILIPPI**

Les données du recensement permettent effectivement d'étayer cette hypothèse. Il est encore trop tôt pour exploiter celles du recensement de 1999 et déterminer si elles confirment ou infirment les données précédentes. De fait, sur la période 1982/1990, on observait une montée de la ségrégation sociale, liée essentiellement à une tendance à la concentration résidentielle des couches favorisées. Car, si l'on évoque fréquemment une



tendance à une concentration spatiale, ce que l'on observe en réalité, c'est plutôt une tendance croissante à la concentration de certaines couches sociales favorisées.

La ségrégation sociale transparait aussi dans l'analyse économétrique des valeurs immobilières locales. Par exemple, les écarts des prix vont de un à quinze en Ile-de-France, toutes choses égales par ailleurs, et les prix parisiens, s'échelonnent encore de 1 à 3,8. Il y a donc des effets sociaux ségrégatifs liés à la structuration des prix immobiliers. Et ce d'autant plus que l'on remarque une sur-représentation parmi les propriétaires d'une zone favorisée des gens qui étaient déjà propriétaires dans la même zone. Par exemple, la probabilité d'acquérir un appartement parisien pour un individu déjà propriétaire à Paris, est deux mille cents fois supérieure à la moyenne. On dispose donc de nombreuses preuves de la violence des phénomènes ségrégatifs en France dans les aires urbaines.

## **Francis GODARD**

Ne devrait-on pas différencier les analyses des liens entre mobilité résidentielle et marchés immobiliers en fonction des rythmes d'évolution de ceux-ci ? De fait, on peut se demander si les dynamiques créées par un marché à évolution lente, qui propose une dizaine de logements vacants par an, et une ZAC en construction, qui amène tout d'un coup quelques milliers de mètres carrés et qui représente un véritable appel d'air local, sont comparables. Ne va-t-on pas observer, dans le premier cas, des évolutions très lentes et certainement très reproductives du tissu urbain ? Dans l'autre cas, au contraire, ne notera-t-on pas de brusques basculements qualitatifs du tissu urbain ? Dans ces conditions, ne serait-il pas intéressant d'essayer de mieux comprendre les effets d'opérations fortes, comme les ZAC ou comme celles d'opérations qui vont être rendues possibles avec la loi Lienemann sur la résorption de l'habitat précaire et la possibilité, pour les communes, de pouvoir démolir et reconstruire de nouveaux logements ? Autrement dit, il semble important de ne pas simplement raisonner sur des moyennes ou sur des grandes masses de logements, mais aussi sur les effets propres de certaines opérations marquantes, susceptibles de déplacer brusquement et massivement des populations, directement, ou par effet d'entraînement.

## **M. B. FILIPPI**

Une première remarque sur le phénomène des opérations massives s'impose. De fait, l'image de celles-ci est très forte. Or, il faut quand même réaliser qu'aujourd'hui, celles-ci

sont limitées : la construction neuve n'alimente par exemple que 4 et 8 % de la totalité de l'offre de logements disponibles dans les villes. C'est important à garder en ligne de compte, même si, évidemment, certaines aires urbaines peuvent connaître une plus grande propension à la construction. Mais, sur les marchés locaux, à l'échelle de ces modifications, force est de constater que les effets de mobilité induits par le fonctionnement du parc de logements déjà existants sont bien plus importants que ceux qui sont directement liés à des constructions neuves. De façon générale, on note que l'effet global est entre deux et demi et trois fois supérieur à l'offre primaire dégagée dans une construction neuve. Mais malgré tout, cela n'explique qu'à peine le tiers de la mobilité. 8 % que multiplie 3,5, cela signifie qu'il y a à peu près 27 à 30 % de la mobilité directement liée à cela . L'essentiel de la mobilité, aujourd'hui, est donc très largement due lié au retrait du marché de l'habitat de populations vieillissantes ou induites à ne plus habiter de manière autonome, et à l'arrivée sur ce même marché des jeunes générations, du fait de la décohabitation juvénile.

Le renouvellement urbain ne dépend pas, quant à lui, de la seule construction. De par son aspect massif, il constitue une part d'une politique globale de la ville, puisque la scolarisation, le transport, le peuplement initial de la zone sont trois des éléments les plus explicatifs de la hiérarchie spatiale. En avoir une lecture à travers l'évolution de la ville sur moyenne et longue période, est un élément fondamental pour répondre, par exemple, à des interrogations opérationnelles.

### **M. Georges MERCADAL**

Premièrement, la tendance à la mobilité intra- urbaine (la majorité des déménagements se réalise au sein d'une même commune) connaît-elle des évolutions ? La distance à laquelle on déménage s'allonge-t-elle ? Ou reste-t-elle relativement sur moyenne et longue périodes ?

Deuxièmement, l'expression de consommation d'espace au lieu de résidence, a-t-elle un sens ? Le cas échéant, cette consommation évolue-t-elle également ? Peut-on repérer des lignes d'évolution dans ce domaine ?

### **M. B. FILIPPI**

En l'état actuel des choses, il est impossible de répondre à la question de l'évolution sur moyenne et longue période de la mobilité résidentielle intra-urbaine dans la mesure où les outils d'observations actuels n'existent que depuis peu (le premier recensement qui s'intéresse aux phénomènes d'emménagement, est celui de 1999). A l'avenir, toutefois, les recensements permanents permettront de disposer de données facilement exploitables. Néanmoins, si, a priori, nous disposerons alors bien de la possibilité d'analyser la distance migratoire sur longue période, il nous faut être conscients que les chiffres des enquêtes de recensement, perçus année par année, ne nous permettront pas de préciser ce qui se passe au niveau des choix résidentiels, à une échelle infra-communale ou infra-urbaine. Le meilleur système pour aboutir à des résultats serait d'introduire quelques questions supplémentaires dans l'enquête emploi. En dehors de ces outils, il semble qu'il n'existe actuellement pas les outils de base nécessaires pour répondre à ces questions.

### **François ASCHER**

Précisément : est-il possible d'établir une relation entre les phénomènes de polarisation sociale et les phénomènes de mobilité quotidienne ? De fait, la facilité croissante de la mobilité ne permet-elle pas à certaines couches de la population de se regrouper dans certaines zones urbaines bien déterminées ? Autrement dit, l'accroissement des mobilités n'est-elle pas une explication possible de la tendance renforcée à la polarisation sociale ? Comme par ailleurs, les travaux d'Edmond Preteceille auxquels vous faites référence, précisent que si « que les quartiers riches sont de plus en plus riches », on observe également une « moyennisation des autres quartiers », plutôt que de « tendance générale à la polarisation sociale », ne devrait-on pas plutôt parler d'une indifférenciation croissante des quartiers des couches moyennes et d'une polarisation sociale aux deux extrêmes, ce qui est complètement différent ? Autrement dit, la question clef par rapport au thème d'aujourd'hui, c'est de se demander s'il y a un lien entre le développement des mobilités quotidiennes, les nouveaux instruments de transports et de télécommunication et les phénomènes de polarisation sociale ?

### **M. B. FILIPPI**

Cette question est effectivement importante. Pour y répondre, il faut articuler deux types de données : les enquêtes ménages/déplacements du standard CERTU/INSEE et les données de recensement. Nous collaborons actuellement avec l'INRETS afin de déterminer

précisément comment on peut, dans les analyses de « marquage social » ou de « polarisation sociale » du recensement, bénéficier d'une analyse qui se traduise en conditions concrètes de déplacements, c'est-à-dire non pas d'une d'analyse en termes de distance parcourue mais de temps de déplacement, ce qui suppose une conversion des réponses contenues dans les enquêtes (en Ile-de-France, l'enquête générale transports ; dans d'autres endroits, les enquêtes CERTU). L'amélioration de l'appareil statistique relatif à ces questions devrait se produire d'autant plus prochainement que l'on note le début d'un progrès du côté de l'INSEE.

Enfin, à propos des transformations induites par Euro- Méditerranée, il me semble nécessaire d'apprendre à lire la question du choix des ménages à la fois comme étant un choix de localisation urbaine, et comme un choix de disponibilités de l'offre. Cette double analyse se révèle d'autant plus difficile à mener que, d'une part, en général, dans une ville, les segments de parcs à identifier sont nombreux, et que, d'autre part, plusieurs segments de parcs doivent être retenus (au moins une vingtaine ou une trentaine de catégories) . Il faut également établir une typologie des quartiers, puisque seule l'articulation de ces deux analyses permet de comprendre la structuration de l'appétence des ménages pour un espace, et les conséquences de cette appétence sur la structuration urbaine. C'est bien un enjeu tout à fait fondamental aujourd'hui les questions de transports.

***M. Alain Coffineau***  
***Associé chez BPI (Bernard Pauli International),***  
***cabinet de conseil en ressources humaines.***

## **Une mobilité française ?**

Relativement à toutes ces questions de mobilité, il est intéressant de relever certaines spécificités françaises. Le présent exposé, qui ne se fonde pas sur une véritable enquête comparative, mais sur quelques remarques qualitatives, vise à rendre manifestes certaines d'entre elles.

Parmi ses diverses activités, notre cabinet aide les entreprises à s'adapter aux changements en cours (fusions- acquisitions, introduction de nouvelles technologies, etc.), et à faire évoluer leurs métiers en conséquence. Ce qu'il faut noter, c'est que tous les phénomènes qui affectent une entreprise amènent un certain nombre de salariés à évoluer dans leurs trajectoires géographiques et professionnelles. Six problématiques peuvent illustrer ce lien entre trajectoire professionnelle et trajectoire géographique.

### **« Les mobilités externes »**

La première problématique à évoquer est celle des « mobilités externes », c'est-à-dire des mobilités forcées. Lorsqu'une entreprise décide une grosse restructuration, laquelle aboutit à un plan social, plusieurs centaines, ou plusieurs milliers de personnes sont amenées à chercher un nouvel emploi. Or, depuis une vingtaine d'années, on assiste à une complexification des processus de recherche d'emploi. De fait, il ne suffit plus de procéder à un bilan de compétences pour « reclasser » un salarié. Il faut aussi intégrer dans les critères de sélection des offres d'emploi susceptibles de satisfaire les salariés tous les phénomènes

familiaux, résidentiels, etc. évoqués précédemment. Ces phénomènes familiaux et résidentiels sont à prendre en compte parallèlement à la question des compétences.

Il y a vingt ans, nous identifions dans ces opérations de délocalisation trois grands types de populations : les ouvriers et des employés à faible qualification, les techniciens employés à Bac +1, Bac +2 qui avaient à cette époque là des comportements assez proches des salariés à faible qualification, et les cadres (Bac +3, +4, +5, +6, +12), qui avaient un comportement assez différent des autres. Progressivement, une quatrième catégorie de population est apparue suite à un décalage entre ce qu'on peut appeler les « cadres moyens » et les « cadres supérieurs », la différence entre les deux étant à la fois question de rémunération, de technicité, de métier, de culture, etc. Mettons, à titre de simplification, qu'un cadre moyen gagne 200 à 300 000 francs annuels. Il y a quelques années est donc apparue une différenciation des mobilités forcées s'exerçant sur les cadres moyens et sur les cadres supérieurs, la situation des cadres moyens se rapprochant peu à peu de la catégorie inférieure, jusqu'à aboutir, aujourd'hui, à une inclusion complète des « cadres moyens » au sein de la catégorie intermédiaire des techniciens, agents d'encadrements, agents de maîtrise. Une sorte d'homogénéisation s'est donc produite au sein des populations salariées, faisant émerger une sorte de classe moyenne d'entreprise, qui ne fonctionne ni comme la population ouvrière ou employée, ni comme celle des cadres supérieurs. En termes de mobilités contraintes, on est passé d'un schéma à trois catégories à un autre schéma à trois niveaux, après avoir connu, pendant quelques années une situation à quatre populations.

Pour revenir sur les caractéristiques de ces différentes catégories de salariés, on dira que, grossièrement, le critère essentiel de la recherche d'emploi reste, dans le cas des ouvriers et des employés, la question de la localisation. Au sens où ces salariés à faible qualification souhaitent d'abord retrouver un emploi dans la même région, le même département, voire la même ville. A tel point que le salarié de niveau ouvrier/employé préférera courir le risque du chômage, plutôt que celui du déplacement. Il est difficile de chiffrer ce phénomène d'immobilisme géographique. De façon générale, la préférence de ces salariés pour la constance géographique semble ne pas s'être modifiée au fil des ans, sauf peut-être dans la région parisienne, où les mobilités professionnelles se sont un peu accrues (il y a vingt ans, les ouvriers et les employés n'envisageaient pas de quitter l'Essonne pour retrouver un emploi dans le Val-d'Oise, contrairement à ce qui se produit aujourd'hui, où

ces mêmes salariés sont prêts à déménager au sein de la région parisienne, pour des raisons professionnelles.)

En ce qui concerne la catégorie intermédiaire des cadres moyens, agents de maîtrise, agents d'encadrements et techniciens, c'est l'âge qui apparaît comme le facteur déterminant des comportements de recherche d'emploi. On s'aperçoit en effet que, jusqu'à un certain âge, disons, jusqu'à 35/40 ans, les individus acceptent facilement l'idée d'aller chercher du boulot hors de la région de leur emploi précédent, dès lors qu'on les aide dans leur recherche d'emploi. Jusqu'à 35/40 ans, cette catégorie de salariés est donc assez mobile professionnellement, ce qui se traduit notamment par le fait que lorsque leur entreprise se délocalise, ces populations suivent facilement. Autrement dit, pour ces salariés, le fait de rester dans une même entreprise est plus forte que la géographie.

Il est a contrario impossible de formuler quelque généralité que ce soit relative aux comportements de mobilité des cadres supérieurs, car ceux-ci varient d'un cadre supérieur à l'autre. Autrement dit, pour cette catégorie de salariés, la situation individuelle reste l'élément déterminant, et le rapport à la mobilité n'a que très peu de liens avec les processus d'entreprises, dans la mesure où ces salariés comptent sur leur savoir-faire, leur expérience, leurs diplômes pour retrouver, éventuellement, un emploi dans la région qui leur convient. Leurs choix de mobilité sont de ce fait plus déterminés par la situation professionnelle du conjoint, la situation scolaire des enfants, les localisations de leurs résidences, principale et secondaire, leur envie de faire du bateau ou du ski. Il est donc très difficile de délocaliser de Grenoble à Nantes des cadres supérieurs, qui tiennent à faire du ski et non du bateau. Et réciproquement.

Le deuxième aspect à prendre en compte dans ces questions de mobilités contraintes, de mobilités externes, tient à la nature de l'emploi recherché par les individus en cas de licenciement. De fait, à ce niveau aussi, on note une évolution. Il y a vingt ans, on restait dans son métier. Par exemple, si on était comptable, ou aide comptable, on recherchait un nouvel emploi de comptable ou d'aide comptable. De même, si on était magasinier, on recherchait un emploi de magasinier. Autrement dit, il existait une sorte de prégnance du métier qui était vraiment très forte, en particulier chez les catégories à faibles qualifications. Aujourd'hui, au contraire, les gens sont de plus en plus prêts à changer de métier, dès lors que certaines analogies comportementales existent entre leur métier passé et le nouveau

métier qui leur est proposé. Les gens qui sont dans des métiers de relationnel vont par exemple commencer à envisager la possibilité de devenir commerciaux, alors qu'ils ne l'étaient pas, car ils ont pris conscience, par le biais des bilans de compétence, qu'ils avaient peut-être des atouts comportementaux, à défauts d'atouts d'expertise, qui leur permettent de naviguer entre les métiers. Cette évolution du rapport au métier est d'autant plus sensible que l'on monte dans la hiérarchie. C'est un phénomène assez nouveau mais qui semble prendre beaucoup d'ampleur, dans la mesure où, lors de ces moments de rupture que sont ces plans de sauvegarde, les gens sont davantage prêts à accepter des évolutions majeures.

Un autre phénomène à prendre en compte dans l'étude des mobilités externes réside dans la conjoncture économique du moment. De fait, les comportements de mobilité des individus varient beaucoup selon que l'économie est en croissance ou non. La croissance de la fin des années 1980 ou des trois ou quatre dernières années (1996/2000) incitait fortement à la mobilité. Lors des périodes plus difficiles, comme au début des années 1980/1990, les gens cherchent au contraire à rester le plus près possible de leur entreprise, de leur métier, de leur région. Le niveau de l'activité économique est donc un phénomène non négligeable dans la détermination des processus de mobilités forcées, c'est-à-dire initiées par l'entreprise.

### **Les mobilités volontaires**

La deuxième thématique sur laquelle nous travaillons au sein de notre cabinet est celle des mobilités plus volontaires que les entreprises essaient aujourd'hui de développer de plus en plus. De fait, les employeurs privés essaient de créer des flux d'entrée et de sortie de l'entreprise, afin d'être toujours prêts à répondre aux fluctuations un peu massives du marché. De nos jours, les entreprises privées (nous disposons de peu de données sur les entreprises publiques et la mobilité), mènent une recherche permanente de flexibilité, et développent ainsi de nombreux processus de mobilités. Cette incitation à la mobilité volontaire, qui était l'apanage des cadres supérieurs il y a encore quelques années, se généralise rapidement et massivement, notamment par le biais des plates-formes de mobilités internes créées par les entreprises pour permettre à leurs salariés qui envisagent une mobilité, professionnelle ou géographique, de trouver un nouveau poste, en interne ou en externe. Cette tendance à l'incitation à la mobilité volontaire est déjà très développée



dans les grandes entreprises, et gagne en importance dans les entreprises de taille moyenne. Ces opportunités de mobilité bénéficient, en moyenne, chaque année, à six ou huit pour cents des salariés. Le pourcentage est faible, mais si le phénomène se prolonge, il acquerra, sur une quinzaine d'année, en termes d'évolution des personnels, une certaine importance.

Face à la croissance des mobilités volontaires, certaines entreprises cherchent à fidéliser certaines catégories de salariés, en particulier les populations de jeunes cadres. Il y a ainsi eu une époque où les entreprises s'arrachaient informaticiens, notamment au moment du passage à l'an 2000 (et de la peur du « bugg ») et de la bulle Internet. D'autres entreprises, au contraire, ont fini faire leur deuil de la fidélisation, et ont accepté l'idée que les jeunes cadres restent à peine plus de deux ans dans une même entreprise. En termes de gestion de l'entreprise, leur question est de savoir comment utiliser efficacement les deux ans de présence de ces jeunes cadre qui, généralement, ont besoin de six mois pour se mettre dans le coup et passent leurs six derniers mois de présence dans l'entreprise à chercher un nouveau poste. Ces situations extrêmes sont intéressantes dans la mesure où elles esquissent peut-être les grandes tendances à venir.

### **«L'évolution professionnelle tout au long de la vie »**

Quant au processus que l'on commence à appeler « l'évolution professionnelle tout au long de la vie », qui devrait accompagner l'allongement de la vie professionnelle, force est de constater que nous ne disposons actuellement d'aucun élément susceptible de son développement à venir. Il y a en effet encore beaucoup de gens, aujourd'hui, qui partent relativement tôt à la retraite. Néanmoins, il est vrai que nombre d'entreprises nous interrogent sur les conséquences futures du départ en retraite du baby boom. Et l'on sent poindre, dans les réflexions de ces entreprises, l'idée d'une deuxième carrière, qui viendrait prolonger la tendance actuelle à une carrière écourtée. Car aujourd'hui, les cadres entrent dans l'entreprise à vingt- cinq ou trente ans, et en partent vers cinquante-cinq ans, parfois même avant. Mais dès l'âge de quarante-cinq ans, ils sont démobilisés, parce qu'ils ont l'impression d'avoir fait le tour de leur métier et de leur entreprise. Les entreprises ont donc l'impression que les cadres leur auront été utiles vingt ans. Dans ces conditions, il leur semble impossible de les conserver jusqu'à soixante-cinq ans. La solution qui commence à être évoquée réside dans l'idée d'une seconde carrière au sein de la même entreprise. Ainsi, certaines entreprises accordent des congés sabbatiques à leurs employés afin qu'ils

reviennent avec une motivation retrouvée et de nouvelles idées. Mais personne ne connaît encore les conséquences et les implications de ce genre d'initiatives. Car nous ne sommes encore qu'aux débuts de ce processus d'évolution professionnelle tout au long de la vie. Les trente cinq heures devraient faire progresser la réflexion, notamment au travers de la réflexion sur l'utilisation possible des comptes épargne- temps, lesquels pourraient financer, à terme, des périodes longues de reconversions professionnelles.

### **Les trente- cinq heures**

Le quatrième point à relever, c'est effectivement les bouleversements initiés par les trente-cinq heures. Notre cabinet a une longue expérience de la réduction du temps de travail puisque le premier projet de ce type remonte à 1982, chez Kronenbourg. Depuis, nous avons accompagné beaucoup d'autres entreprises (trois à quatre cents) dans cette évolution. A l'occasion de ces consultations, nous avons observé un certain nombre de faits, qui, sans être généralisables, n'en sont pas moins herméneutiques. Le premier, c'est que le processus de réduction du temps de travail a donné lieu à une réflexion nouvelle sur l'étalement des horaires dans la journée. De nombreuses entreprises ont ainsi cassé le tabou du 9h/13h-14h/18h ou 14h/17h. Un moment donné, certaines entreprises se sont demandé pourquoi il n'y aurait pas des gens qui seraient au standard dès 7h le matin, et pourquoi, il n'y aurait pas des gens à l'accueil à 10h le soir ? Pourquoi les contrôleurs des filiales asiatiques n'aligneraient pas leurs horaires sur ceux des gens qu'ils contrôlent ? Autrement dit, il s'est produit, dans quelques entreprises, une sorte de désacralisation de l'horaire, qui est allée bien au-delà de la question des 2/8, des 3/8, des 5/8 qui existait déjà dans le monde industriel. Cette désacralisation des horaires a certainement des conséquences en termes de mobilité, de transports, notamment automobile, etc.

Les jours de RTT ont eux-mêmes impulsés de nouvelles logiques, des logiques de week-end, en particulier chez les Franciliens. Les flux en sont transformés, puisque beaucoup de gens partent le jeudi soir pour un week-end de trois jours, et qu'un certain nombre revient le lundi soir. Le fait de disposer de trois jours, et non plus de deux, accroît à la fois le nombre des départs, et la distance parcourue. Les jeunes salariés partent aussi plus souvent que leurs aînés.

Quant à la question du télétravail, qui est souvent associée à celle du temps de travail, force est de constater que les choses évoluent très lentement à ce sujet, contrairement à ce que l'on avait pu imaginer initialement. Peu de salariés travaillent en effet à 90% chez eux, et à 10% sur un autre lieu de travail. En vérité, nous semblons nous acheminer vers un modèle de faux télétravail, dans lequel les gens s'accordent une demi-journée à domicile pour terminer tel ou tel dossier, ou partent en week-end pour trois jours en emportant leur portable. Ces phénomènes relativement nouveaux, qui paraissent amenés à se développer, auront certainement eux aussi des impacts sur les possibilités de transports, notamment parce que l'amélioration de l'équipement informatique et communicationnel des résidences secondaires accroîtra leur attrait aux yeux de cadres soucieux de gérer au mieux leur emploi du temps.

Enfin, la réduction et l'allongement des temps de travail bouleversent les relations professionnelles, en réduisant les rencontres non- prévues entre collaborateurs au sein de l'entreprise, en donnant lieu à de multiples déplacements de réunions, etc. Pour continuer à bien fonctionner, les entreprises ont dû trouver de nouvelles solutions organisationnelles, souvent appuyées sur les NTIC, lesquelles permettent aux gens de se rencontrer sans se déplacer réellement, en particulier dans les entreprises multi- sites (lors de téléconférences, de radios conférences, etc.). Il est possible que les trente-cinq heures aient ainsi participé à l'introduction des NTIC dans les entreprises, mais il est difficile de savoir si leur rôle dans cette introduction a été déterminant.

### **Technologies, mobilités, et transports**

La cinquième problématique réside dans le lien éventuel entre technologies, mobilités, et transports. Avec, au cœur des interrogations, la question de savoir si les nouvelles technologies vont remplacer durablement les moyens de transport. Toute prospective sur le sujet paraît mal aisée, dans la mesure où nous ne sommes qu'au tout début du processus de développement des nouvelles technologies. On ne sait actuellement pas mesurer véritablement ce qu'elles apportent. Renforcent-elles la communication au sein de l'entreprise ou remplacent-elle au contraire les rencontres

Enfin, le phénomène des « grands navetteurs » traduit la prise de conscience des ménages de cadres supérieurs du fait qu'ils ne travailleront statistiquement presque jamais au même endroit . Les deux conjoints renoncent par conséquent à l'idée de déménager pour suivre celui qui est « muté ». L'un des membres du couple fera la navette tous les week-ends. On assiste à une sorte de rationalisation : pour conserver une stabilité dans un contexte d'accroissement de la mobilité professionnelle, les gens décident de se donner un point fixe. Autrement dit, on peut émettre, à titre d'hypothèse, l'idée que l'accroissement de la mobilité professionnelle ne sera pas forcément synonyme, à l'avenir, d'augmentation de la mobilité résidentielle. Mais, à ce propos encore, il faut rappeler que le présent exposé ne décrit que quelques cas individuels, et ne se fonde sur aucune donnée statistique.

## *Questions sur l'exposé de M. Cofineau*

Jean Viard et Daniel Mandelbaum ont évoqué les conséquences possibles de l'ARTT et la stabilité des rémunérations salariales sur la tendance à l'accroissement de la mobilité, notamment en fin de semaine. Que pensez-vous quant à vous des effets des trente-cinq heures sur la mobilité globale des Français ?

### **Alain COFFINEAU**

Je manque d'éléments chiffrés pour vous répondre. Néanmoins, à titre personnel, je pense qu'effectivement, les effets des trente-cinq heures sur les mobilités des salariés seront différentes selon que l'on s'intéresse aux populations à faibles qualifications, (par exemple, les ouvriers et les employés) dont les rémunérations ont souvent été gelées en contrepartie de la réduction du temps de travail, ou aux catégories intermédiaires et supérieures. C'est d'après moi chez les jeunes cadres, c'est-à-dire les cadres de moins de trente-cinq ou quarante ans, que les trente-cinq heures sont le plus susceptibles de créer de nouvelles mobilités. Mais cette conclusion relève plus d'un sentiment qu'une observation scientifiquement fondée.

### **Georges MERCADAL**

Quelle est la tendance que vous percevez dans la facilité observée à faire « bouger » les gens ? Il y a quelques années, nous avons réalisé une enquête, auprès de quelques grandes entreprises, telles Air France, sur les éléments susceptibles d'inciter les salariés à changer de lieu de travail ou de lieu de résidence. Les personnes interrogées affirmaient que pour faire « bouger » une personne issue de cette catégorie moyenne de techniciens supérieurs, de cadres moyens, il fallait dépenser l'équivalent d'une année de salaires en accompagnements divers à la mobilité (nuits d'hôtels, titres de transports, etc.) Pensez-vous que cette inertie professionnelle existe toujours ? Et, le cas échéant, est-elle amenée à se réduire ?

### **Alain COFFINEAU**

Les chiffres restent les mêmes en ce qui concerne les salariés des grandes entreprises, qui ont les moyens de payer au prix fort la mobilité de leurs collaborateurs, même si une tendance à l'accroissement de la mobilité volontaire semble s'esquisser. En règle générale, les entreprises doivent encore « acheter » la mobilité de leurs salariés.

## **Francis GODARD**

Quelles sont les incidences de l'introduction des horaires flexibles sur les modalités de transports ? A Wolfsburg, en Allemagne l'introduction des horaires flexibles à l'usine Volkswagen a, par exemple, entraîné, dans l'année, une chute très importante de l'utilisation des transports en commun, et une augmentation notable de la circulation automobile. Cette observation laisse supposer qu'il existe une corrélation directe et immédiate très forte entre introduction du travail flexible et choix de l'automobile comme mode de transport. Peut-on généraliser cette observation ?

Quant à la question de l'application et de l'inventions de nouveaux systèmes, peut-on se contenter des observations réalisées en France ? De fait, ne devrait-on pas chercher à étayer nos analyses d'études relatives à d'autres pays européens plus innovateurs en ce domaine, tels les Pays-Bas, où la Mairie de Rotterdam, a mis en place, un systèmes de télétravail, négociés service par service pour le personnel communal?

Enfin, sur la question de la différenciation induite entre les salariés par les trente-cinq heures, ne peut-on renvoyer à l'enquête de la DARES, qui souligne qu'en termes de satisfaction liée à la réduction et l'aménagement du temps de travail, les catégories moyennes et supérieures, lesquelles disent profiter des trente-cinq heures, se différencient nettement des catégories moins favorisées, qui, elles, se sentent lésées. L'élément crucial pour la satisfaction des salariés réside dans la possibilité pour le salarié de négocier ou non son nouvel emploi du temps.

## **Daniel AUGELLO**

Pouvez-vous évoquer les questions relatives à la mobilité professionnelle liée aux déménagements, et non aux restructurations d'entreprises, c'est-à-dire aux situations de mobilité externe où l'entreprise ne cherche pas à se défaire de certains de ses collaborateurs, mais cherche au contraire à les conserver ? Lors de la construction du Technocentre Renault

à Saint- Quentin en Yvelines, par exemple, dix mille personnes ont été déplacées de vingt à trente kilomètres en trois ans, le but de l'entreprise étant effectivement de perdre le moins de collaborateurs possibles ( le seuil de « pertes » avait été fixé entre 2 à 3 % maximum). L'entreprise n'a pas dédommagé ses salariés, mais les a rassemblés autour d'un projet de nouveaux véhicules. La réussite dans ce cas précis était due à la longue préparation qui avait précédé le déménagement (le déménagement a duré trois ans, et l'ensemble de l'opération s'est étalé sur près de dix ans), et aux méthodes de management adoptées (le projet de déménagement était géré par une équipe projet solide). Cet exemple ne contrevient-il pas à l'affirmation selon laquelle l'entreprise doit toujours déboursier un an d'équivalents de salaire pour déplacer ses salariés ?

### **Alain COFFINEAU**

Les frais occasionnés par un déménagement, estimés à l'équivalent d'un an de salaire par collaborateur, ne correspondent pas nécessairement à une contrepartie versée directement aux salariés.

Pour conclure, force est effectivement de constater que la flexibilisation et l'étalement des horaires modifie, localement, les comportements de mobilité, en particulier le choix des modes de transports (transports collectifs, ou individuels). La conséquence la plus visible résidant naturellement dans l'augmentation du recours à la voiture individuelle.

La France semble en outre relativement en retard sur la question du télétravail. Il serait donc intéressant, en effet, de bénéficier d'enquêtes réalisées dans d'autres pays européens. Le manque de données relatives à ces questions rend le jugement difficile. On peut toutefois relever quelques expériences étrangères. Au Pays-Basque, par exemple, les phénomènes de télétravail et de travail à temps partiel contribue à dessiner un panorama des emplois du temps tout à fait différent de celui que nous connaissons.

Enfin, il est clair que les mobilités externes sont facilitées lorsque l'objectif de l'entreprise est de déménager et non de réduire purement et simplement ses effectifs. L'important dans la gestion de ces mobilités contraintes c'est de créer une véritable envie de mobilité chez les salariés. Mais il est vraiment rare de réussir à conserver 97 à 98% de son personnel.

## **Jacques THEYS**

Pouvez-vous préciser la relation entre changement d'emploi et changement de logement ? Est-ce que lors de vos activités, vous avez été amenés à vous impliquer dans des problèmes de recherches de logements, de réflexions sur les possibilités de se reloger pour les gens qui changeaient d'emploi? Connaissez-vous des cas où les contraintes du marché immobilier local ont constitué un enjeu majeur au niveau de ces changements?

## **Alain COFFINEAU**

La possibilité de reloger les salariés se révèle effectivement être l'un des enjeux fondamentaux des déménagements collectifs d'entreprises. Indépendamment du projet de déménagement en lui-même, ce qui, à un moment donné, fait basculer la décision des salariés dans un sens ou dans un autre, c'est la possibilité de trouver ou non un point de chute, un logement, pour le ou la conjointe. Dans le cadre de nos activités, nous aidons les salariés et, éventuellement leurs conjoints, à retrouver un emploi. Pour la question de la recherche de logement, nous travaillons avec des partenaires, des sociétés qui ne font que cela. Car la question du logement fait bien évidemment partie du processus de mobilités collectives des entreprises.

## **Jean-Pierre GIBLIN**

Sur la question des hiérarchies affirmées par les salariés entre fidélité géographique, et fidélité à l'entreprise, on note, finalement, qu'aux deux bouts de la pyramide hiérarchique, c'est-à-dire dans les catégories à faibles ou au contraire à très fortes qualifications, les individus ont tendance à donner la priorité à la géographie, alors que les catégories intermédiaires de salariés semblent accorder la priorité à la fidélité à leur entreprise. Peut-on toutefois analyser les phénomènes de fidélité à l'entreprise dans la durée ? Sur vingt ans, par exemple, comment cette fidélité et ses manifestations ont-elles évolué ? Indépendamment des phénomènes de départs forcés de l'entreprise, est-ce que vous constatez une plus grande mobilité professionnelle des Français, lesquels ont longtemps été considérés comme peu mobiles par rapport notamment aux Américains ? Le cas échéant, quelles sont les catégories sociales les plus concernées par ces changements de comportements ?

## **Michel VENEY**



Existe-t-il des différences de gestion des hommes et de leurs horaires entre les entreprises bénéficiant d'une implantation nationale, et les entreprises multinationales ? Quel est l'impact du caractère national ou multinationale de l'implantation de l'entreprise employeur sur la mobilité sociale, professionnelle et géographique des salariés ?

### **Daniel AUGELLO**

Le télétravail ne donne pas nécessairement lieu à une réduction des mobilités entre domicile et lieu de travail. De fait, une étude du M.I.T. réalisée sur les régions de Boston et du Massachusetts montre que le développement du télétravail a été suivi d'une augmentation de la mobilité (mesurée en - kilomètres) des salariés effectuant du télétravail. En effet, dans une situation de télétravail, les gens ne cessent pas de se rendre à leur bureaux, ils réduisent seulement la fréquence de leurs visites. N'étant plus confrontés à la nécessité de se rendre quotidiennement à leurs bureaux, ils peuvent choisir d'aller habiter plus loin de ceux-ci que s'ils n'effectuaient pas de télétravail. Ces résultats ne sont pas directement transposables, mais ils contribuent à éclairer l'analyse des conséquences du télétravail.

### **Alain COFFINEAU**

Sur le problème de la fidélité à l'entreprise, aujourd'hui, on « sent » peut-être un peu moins de fidélité quantitative et un peu plus de fidélité qualitative. Il y a une vingtaine d'années, si les gens étaient fidèles à leur entreprise, c'est parce qu'en fait l'essentiel des carrières se déroulaient en interne. La sortie de l'entreprise était de ce fait souvent synonyme d'une perte (de statut, d'ancienneté, etc.). Autrement dit, la valorisation des acquis de l'expérience était difficile. Nous avons donc affaire à une fidélité contrainte, au sens où la fidélité s'avérait être la solution la plus avantageuse pour les salariés. Aujourd'hui, les gens hésitent moins à faire preuve de mobilité professionnelle. Et, lorsqu'ils restent au sein d'une entreprise, c'est moins qu'ils risqueraient de perdre des opportunités de carrière en changeant d'employeur, que parce qu'ils ont le sentiment d'avoir trouvé un style d'entreprise qui leur convient. Mais, avant de trouver une entreprise où ils ont envie de rester, les individus essaient plusieurs entreprises, surtout pendant les dix premières années de leur carrière.

On pourrait disserter longtemps sur les différences organisationnelles relevées entre entreprises nationales et multinationales, ne serait-ce que parce que le terme de

multinationale recouvre une pluralité de situations. Il y a en effet des multinationales d'origine française, des multinationales d'origine étrangère, etc. L'ancienneté d'implantation des multinationales étrangères en France contribue aussi à modifier les modes de gestion et d'organisation. Le vrai clivage ne tient pas tant à la différence entreprise nationale/multinationale qu'à la culture propre à l'entreprise, ou aux options retenues par les dirigeants, notamment en termes d'ancrage dans le pays d'accueil.

*Alain Bourdin,  
professeur à l'IFU*

## **Statistiques et mobilités**

Ce texte se penche sur le problème de l'interprétation des données statistiques relatives aux questions de mobilité. Il tente de montrer qu'au-delà des problèmes de mobilité et de non-mobilité, au-delà par exemple de la question de la proximité qui y est souvent jointe, existe une véritable demande sociale, dont l'expression politique occupe le devant de la scène. L'enjeu est en l'occurrence d'éviter les erreurs d'interprétation qui conduisent à des erreurs politiques. Car, si la mobilité est un choix émergent, c'est-à-dire un choix culturel qui ne cesse de gagner en importance dans l'organisation de nos modes de vie, encore faut-il ne pas oublier que ce choix d'une société toujours plus mobile n'est pas incontesté, dans la mesure où il contrevient aux désirs de certains de nos concitoyens. Comment peut-on, dans cette perspective, expliquer les intérêts pour la localité et les demandes de proximité?

L'idée que la mobilité relève d'un choix contrevient à l'opinion commune, dans la mesure où elle ne constitue bien souvent qu'un choix sous contraintes, qui ne se traduit pas nécessairement par le choix de se déplacer, par le choix de changer de domicile ou par le choix de ceci ou cela. L'interprétation en est rendue plus ardue. Prenons l'exemple de l'interprétation à donner aux réticences à la mobilité exprimée par les salariés lors d'une transformation de leur entreprise. Celles-ci peuvent correspondre effectivement à un refus absolu de la mobilité, mais elles peuvent aussi correspondre tout simplement à l'incapacité, ou au sentiment d'incapacité éprouvé par ces salariés de répondre aux contraintes qui leur sont imposées.

Le choix de la mobilité comme facteur culturel, comme facteur de structuration du mode de vie, ne se traduit de ce fait pas toujours mécaniquement dans des comportements de mobilité observables. Et le manque de lisibilité de ce choix culturel ne réside pas seulement dans un problème d'indicateurs. De fait, ce choix de mobilité, qui est un choix **culturel**, va s'exprimer très diversement selon les systèmes de contraintes auxquels sont soumis les

individus. De la même manière, certains comportements de mobilités ne correspondent pas nécessairement à des choix de mobilités. Il importe donc de bien différencier comportements et choix de mobilité. Prenons, à titre d'illustration de cette différence, le cas des accédants à la propriété en milieu péri-urbain. Les accédants à la propriété peuvent appartenir à deux populations complètement différentes : il y a ceux, d'une part, qui choisissent le milieu péri-urbain comme lieu d'habitat, parce qu'ils préfèrent bénéficier de plus de surface habitable, mais aussi peut-être parce que la vie en milieu péri-urbain leur paraît correspondre à une maîtrise accrue de leur mode de vie et de celui de leur famille (la mobilité réduite des enfants représentant un moyen de contrôle possible, pour les parents, des faits et gestes de leur progéniture), et, d'autre part, il y a ceux qui sont contraints de venir résider en milieu péri-urbain.

Si la mobilité est un choix culturel, c'est tout d'abord parce qu'elle renvoie à notre système de consommation, et que, réciproquement, notre système de consommation implique quant à lui, le choix de la mobilité. Une étude réalisée dans une zone rurale d'habitat très peu dense, il y a quelques années, montrait l'existence d'une tendance à l'augmentation continue de la mobilité. En effet, lorsqu'on interrogeait les gens sur leurs activités de loisirs, les responsables d'associations du chef lieu de canton déploraient le fait que les enfants du village, qui, autrefois, pratiquaient basket et football sur place, préféraient depuis aller faire du sport à la sous-préfecture, où ils avaient le choix entre une dizaine de sports. Ils craignaient en outre que la préférence pour l'ouverture des choix ne prenne le pas sur la proximité, et, qu'à terme, les jeunes décident d'opter non plus pour la Sous-Préfecture, mais pour la Préfecture, qui offre une diversité de choix encore plus grande. Cette anecdote révèle combien nos modes de vie sont déterminés par des choix, parfois très anodins et non nécessairement liés à un haut niveau de consommation. Les choix qui entrent en jeu dans la détermination de nos modes de vie relèvent de phénomènes collectifs, qui résultent des décisions prises, à différents niveaux par les individus. Dans cette perspective, la mobilité est l'un des éléments permettant l'actualisation des choix. Cela est un premier point et qui me paraît tout à fait important : nos structures de choix sont à resituer dans un monde qui est d'une certaine manière de plus en plus un catalogue dans lequel se construisent des modes de vie plus ou moins individualisés : on se choisit, on se déplace, on déplace, on choisit.

Le second élément à même d'explicitier combien la mobilité est un phénomène de l'ordre du choix culturel, tient à notre construction d'arbitrages. De fait, l'une des caractéristiques de nos sociétés, qui sont des sociétés de choix, des sociétés de catalogue, c'est que les individus y fabriquent constamment des arbitrages. Ces arbitrages sont définis à partir d'instruments de connaissances qui résultent d'un jeu complexe entre le rationnel et l'irrationnel. Les arbitrages sont toujours exprimés sous contrainte, au sens où ils se fondent sur une sorte de système d'équivalents généralisés, qui lie mesure de l'argent, mesure du temps, mesure de l'espace et mesure du risque. Autrement dit, les individus apprécient les opportunités en fonction de quatre niveaux d'appréciation simultanés (le risque, le temps, l'argent, et l'espace). Or, l'équivalence entre ces quatre niveaux n'est possible que sur la base du postulat d'une mobilité pré- donnée. Sans mobilité, on ne peut pas transformer facilement de l'argent en temps, ni transformer facilement l'espace pratiqué, ou encore la distance, en temps, etc. La mobilité est ainsi présente au cœur même de nos arbitrages.

Par ailleurs, dans nos sociétés, qui tendent à s'individualiser, le lien social à faible contrainte tend à prendre plus d'importance que le lien social à forte contrainte. Autrement dit, les appartenances sociales jouent un rôle de moins en moins déterminant dans nos vies, sans pour autant disparaître. Or, le lien social à faibles contraintes se construit sur des jeux de proximité et de distance. L'introduction de distances dans les relations sociales, contribue donc à affaiblir les contraintes existantes et favorise de ce fait de nouveaux types de liens. Mais plus généralement, du fait des phénomènes actuels d'individuation et de renvoi sur soi de l'individu, nous sommes de grands consommateurs de liens sociaux à faibles contraintes. Cela contribue à faire de la mobilité un élément structurant de nos modes de vie.

Le dernier élément qui souligne le caractère culturellement structurant de la mobilité réside dans la lecture que nous réalisons de nos environnements. Les enquêtes d'opinion prouvent en effet que les individus comprennent et désignent leur environnement dans l'idée d'ambiance, et, plus précisément, à travers la capacité de changer d'ambiances, c'est-à-dire dans la multiplicité potentielle des ambiances. Or, derrière la multiplicité des ambiances, il y a nécessairement l'idée de mouvements. Les études réalisées sur les « grands mobiles », ces individus qui habitent les villes périphériques du Bassin Parisien (Rouen, Orléans, etc.) et qui travaillent sur Paris, montrent comment, effectivement, ces gens vivent la diversité des ambiances. La multi- résidence, elle aussi, renvoie à un phénomène culturel, et soulève la

question de la fabrication par les individus d'une multiplicité d'ambiances. Notre goût pour la diversité des ambiances suppose ainsi une capacité à jouer des distances et des proximités.

Ces quelques remarques soulignent que la mobilité n'est pas seulement une contrainte qui s'exerce sur nous, mais qu'elle constitue, plus fondamentalement, un élément central de notre culture, et pas simplement de la culture des « bobos ». En effet, la mobilité est un phénomène fortement émergent, qui atteint des secteurs importants de la société, de façons variées et selon des rythmes différents.

Une fois posé ce caractère culturellement structurant de la mobilité dans notre société, force est de revenir sur la demande de proximité et l'intérêt pour le local qui s'expriment fortement dans le champ politique, tant ces deux éléments semblent contrevenir à la centralité déjà évoquée de la mobilité.

Pour comprendre cette « contradiction » culturelle, il importe tout d'abord de bien différencier demande de proximité et intérêt pour le local, les deux termes ne correspondant pas tout à fait aux mêmes choses. Car, qu'est-ce qui se joue à travers la demande de proximité ? Dans les discours des différents acteurs (hommes politiques, professionnels de l'aménagement et de l'urbanisme, etc.), la demande de proximité, telle qu'elle s'exprime dans le goût pour la vie de « quartier », est souvent comprise comme étant une recherche d'un cadre social très englobant, dans lequel les individus trouvent de nombreuses choses, et qui, d'une certaine manière, va fonctionner selon l'idée qu'ils se font d'un village. Autrement dit, la demande de proximité est souvent assimilée au désir de retrouver un fonctionnement social fondé sur du lien social contraignant. Autrement dit, notre imagerie de la proximité se révèle être une imagerie de l'enveloppant social. Or, les résultats des enquêtes qualitatives et des sondages, montrent que la demande de proximité n'est pas réductible à une demande de lien social fortement contraignant. Elle semble en effet renvoyer à trois éléments centraux. Le premier, c'est tout simplement une demande de facilité. La proximité apparaît aux individus comme un mode de gestion de leur mobilité. C'est pourquoi la demande de proximité s'exerce aussi bien sur le lieu de travail que sur le lieu de résidence. La demande de proximité c'est donc une recherche de dispositifs qui facilitent la vie. La proximité peut ainsi jouer dans les lieux de transit, au coin de la rue, à côté du bureau, mais c'est fondamentalement toujours de la même demande qu'il s'agit. Le second aspect de la demande de proximité fait référence à la demande de maîtrise, devenue

centrale aujourd'hui, et exprimée notamment à travers la demande de sécurité. Car les individus souhaitent maîtriser leur espace intime fragile, c'est-à-dire leur espace intime fragilisé par les évolutions de nos modes de vie, espace intime fragilisé qu'illustre parfaitement l'image de l'appartement vide que trouvent les enfants à la sortie de l'école. Or, cet espace intime, relativement fragile, est animé de flux : constamment, des gens en sortent, tandis que d'autres y rentrent. La demande de maîtrise de cet espace intime fragile est d'autant plus forte que l'organisation de la vie quotidienne devient très complexe, en milieu urbain, et ce, quel que soit le milieu social d'appartenance. Dans la demande de proximité se joue donc aussi la question de la maîtrise, avec, au-delà de la maîtrise sécuritaire, la protection, la maîtrise des relations avec des inconnus, etc. C'est-à-dire, finalement, le souhait de la maîtrise de tout ce qui relève de la sphère de l'intimité et de l'organisation du mode de vie. Enfin, le troisième et dernier enjeu de la demande de proximité fait référence à une demande de la convivialité faible, de convivialité peu engageante. Au sens où, si les gens souhaitent bénéficier des avantages de la vie de quartier, ils souhaiteraient minimiser les contraintes qui leurs sont liées. La convivialité est ainsi considérée comme agrément, comme un spectacle, qui se doit de n'être pas contraignant.

Ces trois aspects de la demande de proximité mis en exergue par les enquêtes d'opinion et les sondages prouvent que la demande de proximité ne doit, en aucun cas, être assimilée à une demande de clôture. De fait, la demande de proximité semble plutôt renvoyer à une demande de maîtrise, une demande de facilité, une demande de protection dans un univers ouvert. Les individus souhaitent donc plus jouir de niches contrôlées et de niches de contrôle, que d'une micro-société localisée. Dans ces conditions, l'urbanisme de proximité ne doit pas chercher à fabriquer des cellules d'abeilles serrées les unes contre les autres, mais doit essayer de trouver des réponses pertinentes à ces demandes de maîtrise et de protection exprimées dans un contexte ouvert et mobile.

L'intérêt pour le local renvoie quant à lui à un autre problème, qui est le problème de la localité, en tant que lieu organisé politiquement, au travers notamment des collectivités locales, en tant que lieu organisé sociologiquement, avec des associations, des syndicats, etc. La localité, c'est donc un lieu de construction de l'action. Ce qui est attendu de la localité, ou ce que l'on va chercher dans la localité, c'est un contexte pour agir, pour construire de l'action. La localité, c'est par exemple un lieu où certaines actions rendues impensables dans l'entreprise sont rendues possibles.

Le rapport à la localité des gens est très complexe, dans la mesure où les mêmes personnes connaissent des moments de très forte implication dans la vie locale, et des moments de retrait absolument total de cette même vie locale, en fonction de l'intérêt qu'ils trouvent à cette participation. Tout ce qui est de l'ordre du phénomène de localité est ainsi sans arrêt construit, ou plutôt en reconstruction. D'une certaine manière, l'enjeu pour le politique, c'est donc de réussir à motiver durablement les citoyens autour de la localité.

Il convient donc de ne pas confondre demande de proximité et intérêt pour la localité. Et surtout, il ne faut pas assimiler ces deux phénomènes à une demande de permanence, de tradition. De fait, les permanences mises en avant se révèlent souvent, en vérité, très peu permanentes. L'identité locale est en effet affaire de choix, de construction. L'erreur à ne pas commettre dans tous ces débats relatifs à la proximité, au local, c'est donc de se montrer prisonnier d'une vision « substantialiste », c'est-à-dire de considérer que les phénomènes locaux sont des phénomènes qui sont donnés une fois pour toute, et de ne pas voir, combien ils sont soumis constamment à des processus de construction et de reconstruction.

Les phénomènes locaux se reconstruisent d'ailleurs d'autant plus souvent que la mobilité, qui est au cœur de notre culture, permet de leur donner l'échelle que l'on veut. L'un des enjeux actuels du travail du politique sur la société, c'est de réussir à gérer cette constante reconstruction de la localité laquelle rend l'action extrêmement aléatoire. Autrement dit, l'enjeu du politique, c'est d'introduire de la stabilité dans ce jeu mouvant.

A titre de conclusion, il convient de souligner l'inanité de la question des territoires pertinents. Celle-ci se révèle effectivement sans fondements, dès lors que les territoires ne sont pas donnés mais choisis, créés, et sans cesse transformés par les individus. Le véritable enjeu réside de ce fait plutôt dans la recherche des acteurs susceptibles d'être regroupés, et des ressources susceptibles d'être mises en commun.



## ***Questions sur l'exposé d'Alain Bourdin***

### **Mme Catherine BONVALET**

Ainsi, de même que l'individu n'est plus au service de la famille, mais que c'est à présent la famille qui se montre au service de l'individu, on constate que l'individu n'est plus contraint par son quartier, mais que c'est bel et bien le quartier qui est conçu au service de l'individu ?

### **M. Hervé JOBBE-DUVAL**

Votre définition du local donne sens au passage du principe du plan d'occupation du sol à celui du plan local urbain.

### **M. Alain BOURDIN**

L'analyse du terme « d'ambiance » est intéressante parce que ce terme est utilisé par des gens très différents. Cette popularité lexicale signifie quelque chose.

La description des lieux au travers du registre de « l'ambiance » correspond peut-être ainsi à une lecture restreinte de l'environnement, au sens où la définition d'une ambiance ne repose que sur la perception de quelques grandes formes, regroupées sous une même thématique. La perception des ambiances relève donc de la thématization. Autrement dit, l'ambiance se rapproche d'une forme perceptive globale thématisée. Or, le rapport de thématization s'inscrit complètement dans un rapport de consommation avec la ville ou avec l'environnement, dans la mesure où il renvoie à une posture de choix relatif à l'accès aux ressources. C'est pour cela que l'ambiance cela se comprend d'abord par l'existence d'une diversité des ambiances. En somme, le rapport à l'environnement qui se joue au travers de l'ambiance se révèle être l'exact opposé de rapport à l'environnement fondé sur l'appartenance.

### **M. Jean-Pierre GIBLIN**

Les différentes contributions font preuve d'un certain nombre de convergences, au premier rang desquels l'importance des comportements consuméristes dans notre société.

Une autre convergence tient au rôle de la mobilité, que Jean-Pierre Orfeuil, déjà, avait défini comme étant une façon de répondre à des objectifs de rangs supérieurs, ou à des problèmes de rangs supérieurs. La question est alors de définir ces éléments d'ordre supérieur. Car s'il existe une hiérarchie entre nos objectifs individuels, il s'établit aussi une sorte de hiérarchie entre les différents objectifs individuels et les objectifs collectifs. Dans ces conditions, on peut s'interroger sur la façon dont s'articulent ces différents objectifs, individuels et collectifs. Les arbitrages individuels sont-ils affectés par les objectifs collectifs ?

### **M. Jacques THEYS**

Pour mieux cerner la réalité, ne devrait-on pas substituer l'accessibilité à la mobilité dans l'équation entre choix et mobilité définie plus haut ? Car la mobilité n'est qu'un moyen parmi d'autres d'accéder à une chose.

La pluralité des ambiances vécues, ou rencontrées, est-elle toujours choisie, désirée ? Les ambiances de transit ne sont-elles pas contraintes ? Prenons le cas, par exemple, des habitants de Chambly, dans le Sud de l'Oise, qui travaillent au centre de Paris. Ont-ils choisi leur lieu de résidence de façon à pouvoir bénéficier de la pluralité d'ambiance que leur offrent Paris, Chambly, le métro, etc. ?

### **Mme Marie-Hélène MASSOT**

Sur quelle définition de la mobilité se fonde l'affirmation selon laquelle la mobilité est un phénomène émergent ?

### **M. Alain BOURDIN**

La mobilité n'est pas, en soi, un phénomène émergent, c'est la mobilité comme choix qui est un choix émergent dans l'organisation individuelle des modes de vie. C'est la tendance à l'augmentation de son importance en tant qu'élément culturellement structurant qui est un phénomène émergent si l'on accepte de définir un phénomène émergent non comme un phénomène de court terme, mais comme un phénomène qui se développe sur une cinquantaine d'années environ. Car les faits sociologiques eux- aussi sont soumis à des inerties.

## **M. Georges MERCADAL**

Sur le plan du vocabulaire, il convient de souligner le fait que le terme de « mobilité » désigne tout à la fois une attitude et un comportement. Pour éviter les confusions, il serait peut-être préférable de parler « d'accessibilité », ou alors, carrément de « propensions » pour évoquer les attitudes de mobilité.

## **M. François ASCHER**

Vincent Kauffmann est en train d'écrire un livre sur la notion de "motilité". Sa définition de la mobilité n'est pas éloignée de celle de propension à la mobilité.

## **M. André LAUER**

Pourriez-vous préciser le cheminement qui permet de passer de « l'environnement » à « l'ambiance » ? Car les questions de défense d'une certaine ambiance, d'un cadre de vie inhérentes à la demande de proximité semblent déconnectées des questions écologiques.

## **M. Hervé JOBBÉ-DUVAL**

En tant qu'opérateur, j'ai l'impression que ce lien à contrainte faible était une attitude très élégante du consommateur en attente d'une promesse. Il me semble que le consommateur, aujourd'hui, il se met dans une situation de faibles contraintes parce qu'il est en attente d'autres choses. Comme s'il y avait un effet de réaction de survie de ce consommateur : gavé de liens forts qui ne sont plus nourrissants, il recherche des situations de liens faibles dans l'attente d'une promesse. La promesse effectivement à laquelle je fais référence, au sens marketing du terme, c'est effectivement la proposition.

## **M. Alain BOURDIN**

La recherche du lien faible semble caractériser nos sociétés. Il est cependant évident que cette recherche du lien faiblement contraignant possède plusieurs composantes, lesquelles peuvent se révéler ambivalentes, c'est-à-dire qu'elle sont perçues à la fois positivement, dans la mesure où elles ont un intérêt propre, et à la fois, négativement, comme simples contreparties à un manque.

# **Troisième séance :**

## **Mobilités et économie**

Les deux premières séances du séminaire étaient centrées essentiellement sur les modes de vie et sur les comportements individuels de mobilité, considérés un peu sous toutes les formes. Avec ce troisième séminaire, nous changeons très sensiblement de registre et nous allons nous intéresser aux relations entre l'économie et la mobilité, ce qui va assez naturellement nous amener à parler beaucoup plus que dans les séances précédentes de transport de marchandises. Néanmoins, nous n'allons pas seulement parler de transport de marchandises puisque certaines interventions vont porter par exemple sur la localisation des entreprises dans les villes et leurs conséquences sur la mobilité quotidienne.

Pour introduire ce séminaire, nous pouvons évoquer ce qui semble être un peu le paradoxe de ces relations entre économie et mobilité. Paradoxe qui repose en fait sur le constat suivant : on voit bien en fait, qu'on ne peut pas comprendre les évolutions qui se sont produites dans les systèmes productifs depuis trente ans, sans en même temps comprendre ce qui s'est passé dans le domaine des transports. Et inversement, on ne peut pas comprendre ce qui s'est passé dans le domaine des transports sans comprendre ce qui s'est passé dans le domaine productif.

Nous sommes donc face à sont deux dynamiques issues de la production et des transports, qui sont très fortement couplées. Pourtant, cette articulation, cette imbrication, est rarement pensée en tant que telle. Elle sont rarement explicitée : économistes et spécialistes des transports la délaissent. On connaît pourtant fort bien le rôle du faible coût relatif des transports et la constante amélioration de la logistique dans la modernisation de l'appareil productif français dans les trente dernières années, dans le développement des infrastructures, la flexibilité et la fiabilité des transports. Inversement, on identifie aussi très bien, les impacts sur la demande et l'offre de mobilité qu'ont pu avoir la construction du grand marché européen, l'évolution vers des systèmes de production à forte valeur ajoutée, la flexibilité des chaînes de production, la production en flux tendus, le juste à temps, la réorganisation du commerce, la spécialisation des unités de production.

On sait donc très bien qu'il y a en fait de très fortes relations entre évolution du système productif et évolution du système de transport. Pourtant, quand on interroge les économistes, quand on interroge les ingénieurs ou les entreprises sur les grands enjeux futurs de l'évolution du système productif, les réponses recueillies évoquent rarement le problème de la mobilité. Inversement, les spécialistes des transports considèrent souvent les évolutions

du système productif comme des données auxquelles il faut s'adapter, comme une espèce de « boîte noire » qu'ils n'explorent pas très souvent.

Cette coupure entre économistes et spécialistes des transports est très forte. Elle existe d'ailleurs également dans les entreprises, sous la forme d'une sourde opposition entre responsables de la stratégie et responsables de la logistique, lesquels ne se parlent pas toujours beaucoup. On peut en fait parler de fait d'un certain "découplage", non pas d'un découplage physique, mais bien plutôt d'un découplage culturel et décisionnel, entre transports et économie. Ce découplage provoque un certain nombre de difficultés, notamment pour penser simultanément l'évolution des systèmes productifs et de la mobilité. Il a des conséquences à la fois au niveau micro, au niveau des entreprises, qui n'ont souvent qu'une vision biaisée des coûts liés aux transports dans leurs calculs de coûts, et au niveau macro, car ce découplage est aussi cause de notre difficulté à anticiper, et à prendre pleinement en compte, certaines évolutions liées aux systèmes productifs, telle, par exemple, la multiplication par quatre du trafic routier de marchandises à travers les Alpes depuis 1980. Il y a donc quelques raisons de s'inquiéter de cette coupure relative qui existe entre le monde de l'économie et le monde des transports.

Ce constat d'une coupure, d'un hiatus, nous engage à essayer de construire quelques passerelles entre ces deux mondes apparemment séparés de l'économie et de la mobilité, en essayant de répondre aux trois questions suivantes :

- Comment caractériser aujourd'hui les relations entre l'appareil productif, sa structuration, sa géographie et l'offre ou la demande de mobilité ? Quelles sont les types de relations qui existent entre les deux ?
- Comment ces relations vont-elles évoluer ? Quelles sont les tendances principales d'évolution et en particulier, est-ce que par exemple, le passage à une économie qui va donner une place plus importante à l'information, à la communication va avoir des conséquences ou pas sur ces relations entre transport et économie ?
- Est-ce que les tendances prévisibles dans ces relations entre économie, mobilité et transport, sont soutenables ? Quel type de question, peuvent-elles poser en terme économiques, sociaux et écologiques. Est-ce qu'on ne va pas vers certaines ruptures dans le futur ?
-

- Cette dernière interrogation ne nous renvoie pas seulement à la question cette fois-ci physique du découplage possible entre croissance et mobilité, mais elle nous renvoie également à la thématique de l'évolution des coûts du transport. L'enjeu, c'est donc de créer des passerelles entre l'économie et la mobilité. La création de ces passerelles se fera bien évidemment par le biais de la logistique, mais elle impliquera aussi d'autres problématiques. C'est pourquoi nous avons invité à la fois des chercheurs et des responsables d'entreprises, qui interviendront successivement en trois séances successives. Les chercheurs initieront le débat. Pierre Veltz, Directeur de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, problématisera ainsi les séances futures, en s'interrogeant sur les relations entre les nouvelles logiques productives, la localisation des activités et leur impact sur la mobilité. Ensuite, Laurent GILLES, actuellement Directeur d'Etudes au B.I.P. et ancien Directeur de l'I.D.A.T.E. essaiera de cerner les conséquences possibles du développement des nouvelles technologies d'informations et de l'avènement d'une société de la communication sur la mobilité, en mettant particulièrement l'accent sur les changements éventuels liés à cette émergence des nouvelles technologies de la communication.

-

Lors de la seconde séance, les chercheurs laisseront la parole aux responsables d'entreprises, d'abord à Louis DEFLINE, Président Directeur Général de G.E.F.C.O., qui nous présentera les nouveaux enjeux de la logistique. Puis Gérard SAIRE, Directeur de la logistique à Yoplait, qui reviendra sur les évolutions de la stratégie de Yoplait en matière de logistique.

Enfin, lors de la troisième séance, des chercheurs ébaucheront une réflexion prospective sur toutes ces questions. Patrice SALIGNY, chargé de mission pour les transports de marchandises à l'INRETS, dressera un panorama des grandes tendances à venir dans les vingt prochaines années en matière de transports de marchandises en Europe. Puis Anne AGUILERA, doctorante à l'INRETS, évoquera les résultats de sa recherche sur la localisation des entreprises en milieu urbain. Elle essaiera de préciser les conséquences sur la mobilité des évolutions du système productif et des modifications de la localisation des entreprises dans les agglomérations.

**Pierre Veltz,  
Directeur de l'E.N.P.C.**

## **Nouvelles logiques productives et localisation des activités : les conséquences sur la mobilité**

Les évolutions de la localisation des activités sont très liées à d'autres processus de mobilité. En effet, on ne peut ni dissocier la mobilité des « marchandises » de la mobilité des « personnes », ni séparer la mobilité des « capitaux » de la mobilité des « informations ». En vérité, c'est la conjonction de ces quatre types de mobilité qui va façonner l'organisation économique.

### **Combattre quelques idées reçues relatives au commerce international.**

On parle aujourd'hui beaucoup de mondialisation et de globalisation, en référence à la croissance très rapide, sur vingt ou vingt-cinq ans, d'un certain nombre d'indicateurs. mais on oublie souvent de souligner que cette globalisation, que cette mondialisation (pour moi, les deux termes sont synonymes, en tout cas en première approximation), n'est pas une première dans l'histoire. Il y a eu, en fait, un processus d'aller retour entre accroissement et réduction des mobilités internationales. La première vague importante de globalisation remonte à la fin du dix-neuvième siècle. Elle s'est achevée avec la Première Guerre Mondiale, qui a initié un mouvement de repli national des différentes économies, avec la constitution d'oligopoles très structurés au niveau des différents grands Etats. Puis, à partir des années 1970/1980, ces espaces nationaux ont commencé à se rouvrir. Ces différentes phases sont très lisibles dans les indicateurs du commerce international. L'indicateur d'ouverture internationale (PIB national/ commerce de biens et de services) n'a ainsi rattrapé et dépassé ses niveaux de 1870 que dans les années 1960/1970. L'indicateur d'investissement international montre les mêmes tendances, avec une césure très nette ces dernières années, liée à l'explosion, depuis 1985, de ce que l'on appelle les investissements directs à l'étranger, c'est-à-dire des investissements à l'étranger d'entreprises nationales qui prennent le contrôle de firmes existantes, ou qui créent de nouvelles capacités de



productions. On est ainsi passé de 50 milliards de dollars d'investissements internationaux au milieu des années 1980 à plus de 1000 milliards de dollars aujourd'hui. Ces investissements directs à l'étranger, qui prennent d'ailleurs en grande partie la forme de fusion acquisition et peu celle de création de forces de productions nouvelles, croissent d'ailleurs beaucoup plus vite que le commerce international.

Cette prépondérance de la croissance des investissements directs à l'étranger sur celle du commerce international signifie que la restructuration internationale du système productif va de plus en plus prendre le pas sur le commerce international traditionnel. Le commerce international changera alors de nature : ce sera de moins en moins un commerce international « ricardien », c'est-à-dire un commerce entre grands pays échangeant des biens et des services sur la base de spécialités nationales construites à partir de leurs dotations nationales en facteurs productifs, et de plus en plus un commerce international intra-branches, puisqu'en fait, cette envolée des investissements directs à l'étranger, c'est la traduction dans les chiffres de l'internationalisation de la production et du commerce des entreprises. Il est cependant difficile de mesurer ces tendances, dans la mesure où nous ne disposons pas d'indicateurs fiables au niveau international. On estime que, pour un pays comme la France, les échanges intra-branches représentent près des deux tiers du commerce dit international, dont un tiers d'échanges intra-firmes.

De ces chiffres, il convient de retenir la faible précision de la notion de « commerce international ». De fait, quand une grande entreprise française, comme par exemple, P.S.A. fait venir en France des pièces détachées provenant d'un autre pays, c'est évidemment du commerce international, mais c'est à distinguer du commerce international traditionnel.

La notion d'investissement directs internationaux est elle- aussi à utiliser avec circonspection, puisque si les investissements internationaux ont retrouvé ces dernières années, les niveaux de la fin du siècle dernier, force est de souligner que leur nature a évolué. Dans la première phase de globalisation, ces investissements étaient très souvent des investissements d'infrastructures, ou des équipements industriels, qui partaient des pays industrialisés, tels la Grande-Bretagne, la France, l'Allemagne et les Etats-Unis et qui se concentraient dans quelques pays « neufs » de très forte immigration, en particulier l'Australie, le Canada, l'Argentine, etc. Aujourd'hui, l'investissement direct à l'étranger a retrouvé un niveau en ratio du même ordre de grandeur que celui qu'on avait connu avant la

Première Guerre Mondiale. Mais cet investissement direct circule pour l'essentiel à l'intérieur de ce que l'on appelle la « triade », c'est-à-dire les grands pays développés d'Amérique du Nord, d'Europe et d'Asie développée. Le reste des investissements directs à l'étranger est surtout à direction de la Chine et de quelques pays dits émergents. La part des pays « pauvres » dans ces flux financiers internationaux est quant à elle en chute libre. Autrement dit, la cartographie des investissements internationaux nous offre une image tout à fait différente de celle issue de la théorie économique, qui voudrait que les investissements à l'étranger se concentrent dans les pays à bas salaires.

En termes d'échanges internationaux, il convient donc de souligner que les flux internationaux de capitaux, de biens et de services, sont plus ou moins intenses selon les époques. Les liens entre cette mobilité de capitaux, de biens et de services, et la mobilité des personnes, évoluent également. De fait, on observe de grandes différences à ce niveau entre la première globalisation, qui s'est accompagnée d'une mobilité extrêmement importante de personnes peu qualifiées, et la globalisation actuelle, qui tend à s'appuyer sur un renforcement des frontières, particulièrement en Europe, où la mobilité est considérablement plus faible qu'aux Etats-Unis. Les économistes ont par exemple calculé l'élasticité de la décision de mobilité par rapport à un changement de salaire. Leur recherche s'appuyait sur un test simple : combien d'individus seraient prêts à changer d'Etat pour dix dollars de plus ? Les chiffres valent ce qu'ils valent, mais l'élasticité calculée en Grande-Bretagne était trente-cinq fois inférieure à ce qu'elle était aux Etats-Unis. Ce qui caractérise le chemin d'intégration européen, c'est donc une très faible proportion à la mobilité des personnes. La mobilité des capitaux y prend en quelque sorte le relais de la mobilité des personnes.

Pour compléter ces quelques remarques, on pourrait noter que le commerce entre les Etats Européens s'est développé, ces dernières années, très différemment de ce que prédisaient certains économistes américains. En effet, selon ces économistes, un schéma d'intégration devrait se traduire, en principe, par la spécialisation sectorielle de larges zones géographiques. On devrait ainsi voir émerger, au niveau européen, des zones spécialisées dans l'industrie automobile, dans l'industrie électronique, etc., à l'instar de ce que l'on observe aujourd'hui aux Etats-Unis. Or, à l'analyse, le commerce en Europe, on l'a vu, se révèle être de plus en plus un commerce intra-branches, voire intra-firme. Une étude du S.E.B. montrait, à l'aide d'une nomenclature extrêmement fine de produits, que la part du « commerce de troc », c'est-à-dire du commerce fondé sur un échange des biens différents

en fait (« je vous vends des savonnettes, je vous achète des machines outils »), était réduite au vu de celle du commerce intra- firme, et, qu'en outre, elle s'accompagnait de flux à sens unique. L'étude prouvait également que la part de ce commerce décroissait avec la richesse des pays. Plus un pays était « développé », plus la part du commerce intra- firmes dans son commerce international tendait à croître. La conclusion de cette étude affirmait sur la base de ces éléments, que la spécialisation géographique n'était pas sectorielle, mais bien qualitative (les pays différenciant leurs productions par le biais de la qualité).

### **Rendre sa juste mesure à l'internationalisation.**

Si le phénomène d'internationalisation du commerce n'est pas propre à notre époque, force est de constater que l'on a souvent tendance à surestimer ses effets. Certes, la globalisation a des conséquences extrêmement importantes pour les entreprises qui gèrent des réseaux vraiment fortement internationalisés d'usines mais aussi et surtout de fournisseurs. Cette internationalisation des interlocuteurs et de la production est donc un élément tout à fait central de la donne actuelle en matière de mobilité de marchandises. Mais, d'un point de vue plus général, on s'aperçoit que les espaces nationaux résistent quand même sensiblement à la globalisation. Des études menées au C.E.R.A.S., le laboratoire d'économie de l'Ecole des Ponts et Chaussées, mettent en évidence une persistance, voire une renaissance, des effets de proximité. On s'aperçoit par exemple qu'au niveau mondial, et contrairement à ce qu'on pouvait imaginer, la part de commerce réalisée par un pays avec les pays adjacents augmentait (cf. une étude de Storper).

Les théories économiques, pour ne pas dire économistes, sur la globalisation, achoppent également sur le fait que la baisse des coûts de transports n'explique pas, économétriquement parlant, l'augmentation du commerce mondial. La corrélation est en revanche beaucoup plus marquée entre croissance du commerce international et évolution de la répartition des différents PIB.

Ces deux paradoxes ruinent la théorie économique classique. Pour les comprendre, on pourrait émettre l'hypothèse que, depuis la fin de la Guerre Froide, le monde se réorganise économiquement, politiquement et géopolitiquement sur des bases géographiques que je dirais plus naturelles que celles qui ont existé après 1945. Certains économistes parlent ainsi de « retour de la géographie ordinaire » à propos de ce regain d'importance des

effets de proximité dans le commerce européen, ou en Asie (les pays de la zone asiatique, au premier rang desquels le Japon, étaient très tournés vers les Amériques, or, leurs liens avec leurs voisins immédiats se renforcent progressivement).

Le second élément d'explication de ce « retour à la géographie ordinaire » réside dans les « effets de frontières ». On peut en effet décrire judicieusement le fonctionnement actuel du commerce international en le comparant au fonctionnement d'un système gravitaire, et tirer des « lois » relatives au fonctionnement du commerce international. Force est toutefois de constater que ces lois perdent de leur pertinence à un niveau plus fin. En effet, plus on réduit la taille des régions servant de base à l'étude, plus l'importance frontières sur la structure des échanges tend à diminuer. Si on appliquait à l'Europe l'intensité des échanges entre régions d'un même pays, on aurait encore un commerce européen qui serait très fortement supérieur à ce qu'il est aujourd'hui. Ceci signifie, du point de vue du transport des marchandises, qu'il existe un potentiel de développement des échanges inter- frontaliers considérables- toute la question étant d'évaluer ce potentiel de croissance. Les calculs sont basés sur les transports de marchandises parce que les indicateurs monétaires du commerce entre régions européennes manquent. A ma connaissance, la seule étude véritablement fondée sur une analyse des flux monétaires se penchaient sur les échanges entre les régions du Canada et les Etats des Etats-Unis. Cette étude de 1995 a fait grand bruit parce qu'elle prouvait que si les échanges entre les Etats Canadiens et Etats Américains étaient dix fois plus faible que les échanges entre régions canadiennes. Ainsi, l'effet de frontière existe-t-il, même entre des pays aussi fortement intégrés que les Etats Unis et le Canada. Sur ces questions, je vous renverrais à un ensemble d'études été menées depuis deux ans, au C.E.R.A.P., notamment par Thierry Mayer qui confirme, au niveau européen, cette prégnance des frontières très marquée. Les ratios relevés en Europe en 1995 ont démontré un effet frontière de l'ordre de quatorze. En d'autres termes, les échanges inter- européens sont quatorze fois moins forts que les échanges régionaux au sein d'un des pays européen. Cette constatation est d'autant plus intéressante qu'en Europe, les barrières frontalières à la mobilité des capitaux ont quasiment disparu.

Il convient donc de souligner que les échanges commerciaux internationaux ne fonctionnent pas sur la base d'une réglementation abstraite théorique des marchés. Ils fonctionnent plutôt sur la base de réseaux et de bases historiques qui évoluent très lentement. L'importance de ces réseaux se retrouve à tous les niveaux. Une étude réalisée par Combe,

Lafourcade et Mayer, sur les échanges commerciaux entre départements français montre en effet que ces effets de frontières existent aussi aux niveaux les plus micro. Cette prégnance des liens historiques n'est toutefois pas immuable, puisque les effets de frontières perdent en intensité avec le temps. Une étude de Mayer sur les effets de frontière en Europe a ainsi prouvé que ceux-ci avaient été divisé par deux en vingt ans.

L'effet frontière avec le Japon et les U.S.A, je serais plus réservé sur la signification de ces chiffres parce qu'évidemment, le facteur distance n'a pas du tout la même signification mais cela montre quand même que l'effet forteresse Europe que certains redoutaient, n'existe pas réellement.

Dernière remarque, quand vous situez sur ce type de graphique, l'Acte unique, la création du grand marché européen, etc., vous ne voyez pas de rupture avec la période précédente. Cela ne signifie pas que l'Acte Unique n'a pas constitué une étape importante, mais que l'intégration est un processus très long, très complexe, qui se réalise par le biais de réseaux. Le *business network* des entreprises multinationales contribue également à la croissance des flux commerciaux. A titre de conclusion, je dirais que le verre de la globalisation est à moitié vidée et à moitié plein, dans la mesure où si la réalité de la globalisation est indéniable, ses effets sont bien plus limités que ceux que beaucoup subodorent.

## Questions sur l'exposé de M. Veltz

1/ A propos de ces problèmes de réactivité des différents systèmes de transport, on a oublié de rappeler, tout à l'heure, que l'offre de transport ferré est peu élastique par rapport à l'augmentation de la demande de mobilité. Le rail se différencie en cela des autres moyens de transport. Le transport aérien peut en effet répondre aux besoins croissants de mobilité par une multiplication des couloirs aériens. De même, il est toujours possible de créer de nouvelles routes, de nouvelles voies maritimes. Mais le rail ne bénéficie pas de ces possibilités.

Il convient aussi de souligner que 85 % des déplacements effectués en Europe concernent des trajets de moins de deux cents kilomètres. La mobilité est liée aux plus « justes à temps » que vous évoquiez tout à l'heure dans le yaourt. Ces exigences de rapidité et de flux tendus valent également dans le secteur automobile.

La mobilité ne peut se passer d'une certaine flexibilité du système de transport que le rail ne peut donc apporter. Modalor va peut-être apporter certaines formes de réponse mais sur un système ferré général qui ne bouge pas.

2/ Ne faudrait-il pas préciser ce que l'on entend par « rigidité » ? De fait, au-delà des rigidités techniques, il existe d'autres formes de rigidité, qui peuvent être tout aussi importantes. Les rigidités sociologiques par exemple sont énormes. La conflictualité du secteur du rail en est une. C'est un des rares secteurs où le fait d'employer le mot client peut encore provoquer une grève générale. L'idée de créer du changement en introduisant de la concurrence est théoriquement intéressante. Le problème c'est qu'il faut changer massivement des comportements de beaucoup d'entreprises en même temps. C'est-à-dire que, je ne suis pas sûr que notre voisin X, Y, ou Z soit capable de venir révolutionner notre système ferroviaire. C'est ça le problème.

3/ Mais la conflictualité sociale est-elle irréductible ? Les transporteurs aériens sont eux aussi confrontés à une forte conflictualité. Néanmoins, l'accroissement de la concurrence a incité les pilotes à accepter quelques changements... Peut-être les cheminots accepteront-ils de modifier leurs comportements lorsqu'ils verront d'autres cheminots faire circuler des trains sur le même réseau. Evidemment. Il faut que RFF dispose aussi des sillons pour organiser la concurrence. Pour l'instant, ils ne les ont toujours pas.

4/ Il est certain qu'il existe différentes formes de rigidités. On peut effectuer des comparaisons avec les autres entreprises de service en réseau, notamment les télécoms, mais il faut souligner que la SNCF et RFF représentent le cas plus compliqué de tous les services en réseaux. Car il est plus facile de faire circuler des électrons que de faire circuler des trains. Le manque de flexibilité sociologique s'appuie probablement sur ce manque de flexibilité technique. On a, je crois, un vrai défi devant nous, et l'aérien, puisqu'on en parlait,

c'est quand même plus facile. On parlait d'une situation où il y avait déjà une certaine concurrence.

5/ L'ouverture à la concurrence dans le domaine des transports ferroviaires est possible, comme le prouve l'exemple allemand : Bayer a augmenté son taux de service de 52 à 99 %, et a baissé ses coûts de 30 %. Il est donc envisageable de réaliser le même bouleversement en France. Cette ouverture à la concurrence ne résoudra cependant pas tous les problèmes de flexibilité, mais elle contribuera à fluidifier le système.

6/ Le problème, c'est que la rigidité est globale. On a des dirigeants qui ont peur de leur propre entreprise. On a une entreprise qui adopte, globalement, un comportement paranoïaque. Il y a toujours un ennemi qui en veut à la SNCF. J'ai passé les deux dernières années à fréquenter des réunions de concertation au conseil national des transports, et j'en ai retiré une impression très négative. C'est complètement déprimant... On a à faire globalement à un ensemble de cadres dirigeants et de syndicats qui ont un comportement de citadelle assiégée par des acteurs hostiles : tout ce qui leur arrive est forcément le résultat de la mauvaise volonté des autres. On est là en face d'un problème extrêmement grave. A titre d'anecdote, on m'a demandé, dans cette maison, il y a maintenant un peu plus d'un an, d'essayer de travailler sur la coopération franco-allemande pour essayer de trouver des solutions en matière de développement de transport combiné entre la France et l'Allemagne. Quand j'ai mis le doigt sur le problème qui est un problème secondaire d'horaire -- problème départ région parisienne – mais quand j'ai mis le doigt sur ce problème, on m'a dit : « circule, y' a rien à voir ! » Et je n'ai plus pu m'adresser à quiconque à l'intérieur ni de la SNCF... Et d'ailleurs depuis, les Allemands ne répondent plus non plus... Cette affaire-là a été bloquée du jour au lendemain à partir du moment où on a regardé le vrai problème qui est de déterminer à quelle heure on fait partir un train.

7/ La dernière intervention vise à compléter notre étude des relations entre économie et mobilité, lesquelles ne sauraient être considérées sous le seul angle des problèmes de transport de marchandises et des problèmes de logistique. De fait, d'autres éléments, tels la

localisation des entreprises dans les villes, peuvent peut-être influencer la mobilité quotidienne.



<p style="text-align: center;"><b>Mme Aguilera, Chercheur à l'INRETS</b></p>
--

## **Localisations des activités et comportements individuels de mobilité**

Le présent exposé tente de répondre aux questions relatives à l'influence des localisations des activités, notamment des activités professionnelles, sur les comportements individuels de mobilité. Dans le contexte actuel de déconcentration des activités économiques, il serait en effet intéressant de savoir si la localisation des activités influence les mobilités, et, plus particulièrement, les mobilités domicile- travail. Le cas échéant, comment se marque cette influence ?

### **Infrastructures de transports et mobilité des entreprises**

Prenons l'exemple de l'aire urbaine de Lyon. On a noté, sur la période 1982/1996, une décroissance importante de la part des établissements, tous secteurs confondus, localisés en centre ville. On avait déjà observé ce phénomène pour les secteurs industriels, les secteurs de commerce de gros ou de transport. Ce qui est plus nouveau, c'est que la déconcentration touche aujourd'hui également les services, et le "tertiaires supérieurs", en particulier les services aux entreprises. Quel est donc le statut des conditions de transport dans les choix de localisation des activités économiques ?

D'après la carte de l'aire urbaine de Lyon, qui représente un périmètre d'une trentaine de kilomètres autour de Lyon, on constate qu'entre 1982 et 1996, la croissance des établissements s'est concentrée le long de la rocade et le long des autoroutes, tandis que le nombre des activités économiques en centre ville décroissait fortement. On observe donc un

lien fort entre la géographie des infrastructures rapides au sein des agglomérations et la localisation effective des entreprises. Ce lien résulte des stratégies des entreprises mais aussi des stratégies des acteurs publics et privés, lesquels s'adaptent aux vœux des entreprises.

Si l'on prend l'exemple de la localisation des zones d'activité dans l'agglomération bordelaise au début des années 1990, on remarque que les entreprises se sont localisées volontairement autour de la rocade. Pour mettre en évidence aussi clairement ce rôle des infrastructures de transport dans les choix de localisations des entreprises, nous sommes allés interrogés leur dirigeants. Notre étude s'intéressait initialement à tous les secteurs, mais l'essentiel des informations qui nous sont remontées correspondaient au secteur industriel. Aux dires des personnes interrogées, le premier facteur pris en compte par les entreprises réside dans le coût foncier de la localisation. Le second, qui se révèle dans les faits presque tout aussi important, est l'accès aux axes structurants (la rocade, les autoroutes, etc.). Enfin, les possibilités de stationnement jouent également un rôle dans les choix de localisation. Autrement dit, les chefs d'entreprise souhaitent des facilités d'accès aux sites en voiture et en camion, et ne portent qu'un intérêt marginal à la qualité de la desserte en transports en commun.

La mobilité est essentielle pour les entreprises, à la fois pour leur approvisionnement logistique, (c'est-à-dire pour les flux entrants et de sortants de marchandises) et pour des raisons d'accessibilité pour les clients. Une localisation à proximité des infrastructures routières et autoroutières offre aussi aux entreprises une aire de recrutement élargie, puisque les employés peuvent venir de plus loin en voiture. Les entreprises ne choisissent pas leur localisation en fonction du lieu de résidence de leurs employés, dans la mesure où ceux-ci vont habiter de plus en plus loin en périphérie, alors que les entreprises, même si elles se délocalisent, restent un peu plus concentrées.

L'autre facteur susceptible d'influencer les localisations des entreprises concerne les déplacements professionnels. Car malgré l'utilisation croissante des technologies de l'information et de la communication par les entreprises, le déplacement d'affaires, qui vise à rencontrer les clients en face-à-face, reste absolument indispensable dans de très nombreuses catégories d'activités, notamment le tertiaire.

Pour clore l'étude de la mobilité des entreprises, il convient de revenir un peu plus avant sur le phénomène des délocalisations. De fait, les entreprises sont aussi mobiles en tant qu'unités, c'est-à-dire qu'elles ont une propension forte et fréquente à se déplacer à l'intérieur des agglomérations. La moitié de l'échantillon des entreprises interrogées s'étaient délocalisées au cours des précédentes années. C'est cette dernière forme de mobilité qui explique la préférence des entreprises pour la location, et non la possession de locaux. En effet, le fait d'être locataire permet aux entreprises de se déplacer très rapidement, ce qui constitue un réel avantage en période de croissance de l'activité.

### **Localisations des entreprises et mobilités individuelles**

Sur la base de ces constats, peut-on affirmer que les changements de localisation des entreprises ont eu des impacts sur la mobilité quotidienne des individus? Comme d'une part, les emplois sont plus concentrés que la population, et que, d'autre part, les stratégies de localisation des entreprises et de la population ne coïncident pas forcément, on assiste, au fur et à mesure des déconcentrations, à une dissociation de plus en plus forte entre l'habitat et l'emploi, dissociation qui se traduit par une augmentation des distances de déplacements domicile- travail. Le recensement de 1999 montre que trois actifs sur cinq travaillent désormais hors de leur commune de résidence, et que la distance moyenne domicile- travail est passée de douze à quinze kilomètres km entre 1982 et 1999.

Le résultat est tout à fait logique étant donné que les emplois sont généralement localisés au centre ou en banlieue. Ces logiques de délocalisation des activités impliquent une mise en relations de nouveaux espaces. Les déplacements « de et à » destination de la périphérie, en particulier à destination de la banlieue au sens de l'INSEE, c'est-à-dire la zone périphérique qui entoure le centre, se multiplient aux dépens des déplacements « de et vers » le centre.

Si on considère différentes aires urbaines françaises, on peut différencier deux groupes. Avec d'un côté, des villes comme Marseille ou Saint-Etienne, qui sont encore des agglomérations relativement centrées, c'est-à-dire des agglomérations où la proportion d'emplois et de résidents en centre ville reste relativement importante (de l'ordre de 60 %). Et de l'autre, des villes extrêmement déconcentrées. Cette étude comparative permet de montrer combien la géographie des flux dépend du type de formes urbaines : à Marseille ou

à Saint-Etienne, les déplacements centre- centre sont très importants, alors que dans le deuxième groupe, les déplacements à partir et à destination de la banlieue explosent. Evidemment le mode automobile est privilégié par ce type de restructuration.

Le mode de transport qu'on utilise est très fortement dépendant du type de déplacements qu'on effectue. Suivant qu'on habite au centre et qu'on se rend au centre, ou qu'on habite en périphérie et qu'on se rend au centre ou en périphérie, on n'utilise pas du tout le même moyen de transport, notamment parce que les réseaux de transport en commun ne sont pas adaptés à des déplacements globalement de type périphérie – périphérie. En périphérie, on utilise donc beaucoup plus sa voiture. Comme la déconcentration des activités n'incite pas les individus à déménager, elle se révèle finalement être une incitation à l'utilisation d'une voiture. Ceci ne signifie pas qu'il existe un lien mécanique entre déconcentration des entreprises et développement des transports urbains. C'est-à-dire que les déplacements ne vont pas dans le sens d'un développement durable souhaité.

### **Mobilités et structuration des territoires**

Si on se place maintenant dans une logique de structuration, contrôlée ou non par la puissance publique dans le cadre de la mise en place la loi SRU; la question est de déterminer si nous allons nous diriger vers la création de pôles en périphérie, conformément au scénario de "l'homo politicus" proposé par l'étude de la Drast. Ce scénario imagine qu'en structurant de façon raisonnée la périphérie en pôles, en organisant les déplacements de et vers ces pôles, en permettant des échanges entre modes au niveau de ces pôles, on pourrait peut-être avoir une organisation et une gestion des déplacements qui serait plus rationnelle.

## **Questions sur l'exposé de Madame Aguilera**

Le phénomène de délocalisation des entreprises a-t-il été accéléré par la chasse à la taxe professionnelle, pratiquée en particulier, par les communes périphériques ? Est-ce que le phénomène de mutualisation qui intervient dans les communautés d'agglomération peut modifier le cours des choses ?

## **Mme Aguilera**

Quand on interroge les entreprises, la taxe professionnelle n'apparaît absolument pas dans les motivations susceptibles de justifier le choix d'une localisation. La taxe professionnelle figure en effet parmi les critères les moins importants. Ce manque d'intérêt pour la taxe professionnelle est confirmée par d'autres enquêtes du même type, bien qu'on ait des différences effectives notamment sur l'agglomération lyonnaise. La taxe professionnelle est d'autant plus importante que les agglomérations sont pauvres. Elle est ainsi plus importante dans l'Est de la France que dans l'Ouest, traditionnellement plus riche. Il semble néanmoins que ces différences ne soient pas prises en comptes par les entreprises. Le prix des locaux semble lui aussi jouer un rôle très secondaire dans le choix des localisations. Autrement dit, les entreprises n'effectuent pas de réelle étude du marché foncier. Elles ont tendance à chercher de nouveaux locaux au plus près du lieu qui leur paraît le mieux adapté à leurs objectifs.

**Gérard Serre,  
Directeur de la logistique des produits frais  
Yoplait**

**L'entrepôt dans la chaîne logistique d'un industriel de  
produits de grande consommation : le cas Yoplait**

Le présent séminaire vise à préciser les liens entre économie et mobilité. Après avoir souligné, de façon très générale, combien les activités économiques influençaient fortement l'évolution des comportements de mobilités, nous reviendrons ici sur les conséquences actuelles et futures du développement de l'activité logistique et sur les problématiques d'aménagement et de transport qu'impliquent ces mêmes comportements. Le cas de l'organisation de la production et de la distribution des produits frais, c'est-à-dire périssables, est particulièrement intéressant car il représente d'une certaine manière un cas limite du système en flux tendus, et des arbitrages en matière de transport, de localisation et de stockage.

Le témoignage de Yoplait pourrait servir à étayer les analyses des rapports entre système de production et condition de la mobilité, dans la mesure où les transformations radicales qui ont bouleversé les modes de distribution ces dernières années ont touché de façon paroxystique le secteur des produits frais. Les entreprises productrices de produits frais, confrontées à cette modification brutale de leur environnement, ont donc été contraintes de s'engager dans une véritable quête de rigueur et de performance organisationnelle. La présentation du "cas" Yoplait se déroulera en quatre temps. Après avoir rappelé les évolutions des vingt dernières années, et souligné combien, durant cette période, la place de l'entrepôt a changé, nous nous pencherons sur l'organisation et les défis actuels de la distribution des produits laitiers frais. Nous présenterons alors différents scénarii possibles combinant transport et entreposage, en nous interrogeant sur la sensibilité de ces scénarii aux évolutions de coûts du transport.

## **Organisation et défis**

Si la question de la logistique se pose de façon si critique pour une entreprise telle Yoplait, c'est que le secteur de l'agro-alimentaire laitier ultra- frais est soumis à de très fortes contraintes spécifiques. En effet, les entreprises de ce secteur sont confrontées, d'une part, à une offre de matières premières (le lait) rigide, " imposée ", non- stockable, et, d'autre part, à une demande de produits finis aléatoire. Prévisions, planification et ordonnancement se révèlent donc particulièrement difficiles. Les entreprises productrices de produits laitiers frais s'efforcent ainsi de trouver un équilibre de production entre les " flux poussés " de matières premières, et les " flux tirés " de la demande.

Le second élément qui a incité Yoplait à modifier radicalement sa gestion logistique réside dans les récentes transformations du système commercial. De fait, le commerce des produits laitiers frais a beaucoup évolué ces vingt dernières années. Dans les années 1980, le commerce de produits laitiers frais était encore " traditionnel ", au sens où de nombreux points de vente atomisés diffusaient les produits, et où le montant du chiffre d'affaire de chaque magasin dépendaient fortement de la qualité de la relation qui s'établissait entre le vendeur et ses clients. Progressivement, le commerce des produits laitiers frais a été touché par la croissance de la grande distribution et la concentration commerciale (réduction du nombre de points de vente et de livraison). Enfin, depuis quelques années, nous sommes entrés dans une troisième étape du commerce des produits laitiers frais, caractérisée par la transformation des distributeurs en entreprises de commerce. La concentration du commerce a en effet entraîné une centralisation des décisions stratégiques, l'adoption de positionnement originaux et adaptés, enfin, l'apparition ou le développement de nouvelles fonctions ( marketing, merchandising, category management, etc.). Ces évolutions ont renforcé le pouvoir de négociation des fournisseurs, dans la mesure où, aujourd'hui il n'existe plus qu'un magasin pour mille habitants, en France ( et seulement 0.9 au Royaume Uni et en Allemagne, mais 4.8 en Italie). Les distributeurs peuvent en outre jouer de cette concentration des points de vente pour bénéficier d'effets d'échelle non négligeables.

### **Les grandes évolutions logistiques.**

Pour s'adapter à la baisse constante du nombre de points de livraisons hors restauration et hors foyer (leur nombre a chuté de plus de 70 000 à moins de 100 entre 1980 et 1998) les entreprises productrices de produits laitiers frais ont dû réduire leur nombre de sites de production et augmenter le nombre de leurs références. Le nombre de sites est tombé de 20 dans les années 1970 à 10 en 1998, tandis que le nombre de références par sites augmentait quant à lui de 9 à près de 60 .

Cette spécialisation industrielle des producteurs de produits laitiers frais a donné lieu à une réorganisation logistique importante.

Jusqu' en 1980, à peu près, la logistique était très décentralisée. Chaque usine possédait ses propres entrepôts, dans lesquels elle entreposait les produits laitiers avant leur acheminement aux différents points de vente.

Puis, cette organisation a commencé à être révisée dans la première moitié des années 1980, sous les effets conjugués de l'emprise croissante des hypermarchés sur le système de distribution, d'une part, et, d'autre part, de la création d'entrepôts spécialisés (" les entrepôts distributeurs "), par les producteurs de produits laitiers frais. De fait, les hypermarchés se sont dotés de leurs propres entrepôts afin de mieux gérer leurs stocks et pouvoir venir s'approvisionner directement au près des usines productrices, tandis que les entreprises de produits laitiers frais essayaient de créer des effets d'échelle par regroupement de leurs stocks. Les stocks effectués au sein des usines productrices n'ont donc progressivement plus servi qu'à approvisionner les points de vente de plus petite taille (indépendants, supermarchés, et supérettes).

La multiplication des entrepôts distributeurs et des hypermarchés a encore accentué, entre 1984 et 1986, cette tendance à la disparition des stocks d'usine.

La centralisation logistique de la seconde moitié des années 1980 n'est, dans ce contexte, que l'aboutissement d'une tendance de fond. De fait, à partir de 1986, les usines regroupent leur production dans une plate-forme régionale, laquelle fournit ensuite les grossistes prestataires, les entrepôts distributeurs, et les livraisons directes.



Enfin, depuis le début des années 1990, on semble progresser vers une situation de cogestion du stockage entre producteurs et distributeurs, puisque, de plus en plus, les sites logistiques régionaux, qui centralisent les produits laitiers frais avant leur répartition entre entrepôts d'hypermarchés, restauration collective, et entrepôts de magasins de proximité, sont gérés en partenariat entre producteurs et distributeurs.

### **L'organisation de la distribution physique et les défis actuels.**

Cette évolution logistique s'accompagne d'une nouvelle organisation des flux. Pour répondre aux exigences des distributeurs, toute la chaîne logistique s'efforce d'écourter au maximum les délais de livraison. Ainsi, aujourd'hui, le transport des marchandises entre l'entrepôt du producteur et le lieu de distribution s'effectue en vingt-deux heures. Une commande passée au jour J à neuf heures du matin est en effet livrée le lendemain à sept heures du matin. L'ordre de livraison du centre distributeur est d'abord envoyé à l'entrepôt du distributeur. Deux cas se présentent : soit les produits laitiers frais demandés existent dans le stock distributeur, auquel cas, ils peuvent être immédiatement envoyés sur le lieu de distribution, soit le distributeur doit se réapprovisionner auprès du producteur. Il crée alors un ordre d'achat qu'il l'envoie dans les deux heures à la base logistique régionale du producteur. Il est alors onze heures du matin. Vers quinze heures, la commande quitte la base logistique du producteur pour l'entrepôt distributeur, où elle est déballée et reballée dans la soirée, avant d'être envoyée, vers minuit, au magasin client, lequel la reçoit vers sept heures le lendemain matin.

Pour garantir ce délai de livraison minimal, le producteur doit organiser une seconde série de flux, entre sa base logistique régionale et son usine. Contrairement aux flux "juste à temps" à direction des entrepôts distributeurs, ces flux reposent sur une anticipation des commandes futures. De fait, les produits livrés au jour J à quinze heures à l'entrepôt distributeur ont été commandés dix jours auparavant, et ne sont stockés dans la base logistique régionale que depuis une journée à peine.

Cette pression sur les flux est d'autant plus forte que ce sont les clients les plus importants (grandes et moyennes surfaces, et supérette) qui se montrent les plus exigeants en termes de délais de livraison. Les tonnages moyens les plus importants sont associés aux délais commandes/livraison les plus courts. Les besoins logistiques sont en outre très concentrés géographiquement, avec des points noirs aux alentours des grandes agglomérations

(Paris, Lyon, Marseille, etc.)

Les producteurs de produits laitiers frais doivent donc concilier l'inconciliable : produire et éviter les ruptures à la livraison de leurs clients, en évitant de multiplier leurs stocks, et en tenant compte des dates limites de consommation. La solution à ce dilemme passe par l'organisation d'une chaîne " Fab'ex ", qui relie intimement fabrication et livraison. Cette chaîne repose sur la planification de la production. Tous les jours, les distributeurs envoient au producteur leurs commandes. Le producteur centralise les commandes de ses différents clients et crée chaque semaine des ordres de production pour ses usines, spécialisées chacune dans une gamme de produits. Créées en une demi-journée, les produits sont ensuite expédiés vers la base logistique, où ils sont stockés de trois à cinq jours, avant d'être livrés chez les distributeurs. Cette nouvelle organisation des flux, fondée sur le " juste à temps ", se répercute indirectement sur les plates-formes logistiques régionales, qui n'ont plus besoin d'être aussi grandes, dans la mesure où les stocks sont réduits. Leur surface peut-être progressivement diminuée, à tonnage par mètre carré constant.

Cette réduction des surfaces de stockage affecte aussi les usines. La surface de stockage des usines et des plates-formes a ainsi chuté de 36 420 mètres carrés en 1997 à 33 810 en 2002 (et 31 510 prévus en 2003). (la question qui se pose tout au long de cet exposé : ces surfaces sont-elles celles des usines Yoplait).

Chez Yoplait nous avons ainsi réduit notre nombre de plate-forme de sept à quatre. Du point de vue organisationnel, nous avons abandonné la gestion au sol des produits pour une gestion multi- niveaux ( de 3 à 5) qui nous permet d'accroître nos zones d'expédition et notre nombre de portes. A terme, nous devrions automatiser la gestion des expéditions.

Nous avons également adapté notre système informatique : progressivement, nous avons mis en place la saisie informatique des commande et des matières premières, la gestion automatisée des emplacements et contraintes produits/clients, la traçabilité, etc. Ceci nous a permis d'optimiser nos techniques de préparation et de stockage et notre traçabilité. Nos salariés se sont eux- aussi adaptés à notre nouvelle organisation : en plus de leur métier de manutention, ils ont été formés aux questions de sécurité et de qualité, aux process de production et de distribution, de façon à devenir autonomes et polyvalents.

## **Etude de sensibilité.**

Yoplait possède quatre usines, à partir desquelles nous devons approvisionner 375 points de vente avec 374 000 tonnes annuels de produits laitiers frais. Dans notre réflexion stratégique, nous avons essayé de tenir compte des différents éléments : besoin en hommes, en surface, coûts de production, etc. Nous avons ainsi abouti à différents scénarii, comprenant plus ou moins de plates-formes logistiques. Notre choix final sera déterminé par la solution que nous apporterons à la question des liens à créer entre centralisation de la production et décentralisation de la production. Irons- nous vers une usine européenne, reliées à des entrepôts nationaux ?

# **Quatrième séance :** **Mobilités et aménagement**

**Marc Wiel,  
Ancien directeur de l'agence d'urbanisme de  
Brest**

**Lier différemment les politiques d'aménagement et  
d'organisation de la mobilité**

**Corriger les effets pervers des politiques volontaristes antérieures est en fait devenu l'élément central du " projet ".**

Nous parlons d'autant plus du projet qu'il n'y en a plus comme autrefois dans les périodes de forte expansion urbaine. Le projet est une incantation effectuée presque toujours en des termes assez flous pour convenir à la fois à ceux qui sont obsédés du remodelage urbain (dans sa dimension formelle et fort souvent pour lui-même ou plutôt pour signer une œuvre), et aux fins stratégiques qui se sont mis au service d'une conception du politique strictement parasitée par la préoccupation de " rassembler par la communication "... Comme toute incantation, elle sert des jeux de pouvoir. Comme nous le verrons plus loin, il en est de même de la reconquête de la ville sur elle-même, nouveau credo depuis que, justement, le jeu marché ne suffit plus à rendre naturel le " réemploi " (on devrait dire la réinsertion dans le marché) des secteurs dévalorisés.

Il arrive que ces deux conceptions, pourtant fort différentes du projet se rejoignent, s'articulent entre elles, mais l'inflation du discours ne peut masquer qu'il s'agit d'un comportement purement théâtral, d'une scène pour des acteurs qui restent dans le discours donc sont plus ou moins réduits à n'être que des " ombres ". Pourtant la force du " désir de projet " explique vraisemblablement que les adeptes du développement durable se soient crus obligés de sacrifier au nouveau rite sémantique. Ainsi a-t-on inventé le " projet de développement durable ", merveilleuse synthèse mais strictement verbale, qui risque fort de laisser " durablement perplexe " beaucoup de monde. Le développement durable en fera justement un " anti- projet ", dont le rôle sera de panser les plaies des héroïques démarches volontaristes des périodes antérieures. L'urbanisme français carbure toujours à l'idéologie,

aussi faut il qu'il s'invente toujours des idoles nouvelles, ce qui nécessite de ne pas oublier de brûler les anciennes. Cet anti- projet engendrera beaucoup de petits projets bien réels et non dénués de fil directeur, mais justement le fil directeur sera celui de corriger les dérives non prévues. Evitons donc d'être inutilement glorieux cela nous rendra plus compréhensible et plus convaincants.

Les pratiques habituelles consistent généralement, maintenant, à se mettre à l'écoute des nouveaux besoins pour " bricoler à la marge " ou, plus souvent encore, à gérer les conséquences des processus de dévalorisation. Modestement émerge la préoccupation d'infléchir les évolutions en cours avec un souci, si cela paraît possible, d'essayer de prendre de vitesse les évolutions récusées.

Il me paraît très symptomatique que presque tous les correctifs apportés, gèrent, sans le reconnaître, les conséquences sur la dynamique d'aménagement des choix effectués en matière d'organisation des conditions de la mobilité. Celles ci ont méconnu le caractère systémique de la ville qui veut qu'on ne peut vouloir durablement gagner du temps sans que les marchés urbains (foncier, immobilier, de l'emploi et des services) ne récupèrent cet avantage et le transforme en consommation d'espace (en fait en aisance spatiale) ou en productivité. C'est dans ces marchés urbains que les équilibres urbains se construisent et se déconstruisent, pas dans celui de la mobilité comme on le croit.

### **Mettre fin aux illusions des gains de vitesse en zone urbaine.**

Le choix central, pour simplement avoir moins d'effets pervers à corriger, avec ses multiples conséquences dans tous les domaines, consiste à accepter de mettre fin à cette illusion collective des vertus de la vitesse au moins dans le champ de l'urbain. Le temps passé hors domicile reste constant, même si ce à quoi il est affecté n'est pas stable. C'est selon moi l'inertie de cette durée passée hors domicile qui est la raison principale de la stabilité du temps consacré en moyenne aux déplacements. En " achetant du temps " par l'usage de moyens de déplacements plus rapides, les localisations se modifient, se dilatent, se spécialisent et les trajets s'allongent, ce qui suffit à expliquer l'accroissement des trafics. La vitesse bouleverse les équilibres urbains et " fait le trafic ".

Les résistances idéologiques à cette remise en cause sont d'autant plus fortes que la sagesse de ne répondre à l'encombrement, par une capacité supérieure certes mais sans majoration de vitesse, est elle-même perçue comme une position purement idéologique. L'acte premier d'une politique d'aménagement est de reconnaître que les conditions de la mobilité n'ont pas pour seule finalité de satisfaire des flux mais d'organiser l'espace de façon à répondre aux demandes d'interactions sociales pour lesquelles les flux ne sont que des moyens. Aussi les réponses sont elles diverses et doivent toujours combiner autrement qu'auparavant aménagement et organisation de la mobilité.

La maîtrise de la vitesse se fait actuellement par la congestion, donc l'imprévisibilité croissante des durées des trajets. Ce n'est pas la bonne solution mais c'est pourtant celle-là qu'évoque toute velléité de maîtrise de la vitesse...et le débat est clos avant d'avoir eu lieu. Or, aller moins vite est précisément la façon de se réconcilier avec la fluidité car la ville s'agence de nouveau " toute seule " pour devenir compatible avec les conditions de la mobilité qui lui est faite.

Nous ne pourrions mettre en place un contrôle d'accès des voiries rapides (avec des priorités) comme cela se généralise, semble t il, dans les grandes métropoles, y compris les plus " libérales ", (pour ainsi garantir la fiabilité de toute prévision de la durée des trajets) que si par ailleurs assez de voiries lentes constituent une alternative à l'usage du réseau rapide. Or tout tend à raréfier un tel réseau (la crainte des nuisances suscite la multiplication des impasses) et ceci surtout dans les parties les plus récentes de la ville. L'antique préoccupation de la régularité de la trame de voirie (le maillage), qui fut longtemps à la base des pratiques urbanistiques, a été perdu dans les décennies durant lesquelles nous avons tout attendu du réseau des voies rapides chargées d'absorber tous les suppléments de trafic... qu'il induisait. Par ailleurs le péage urbain est surtout utile là où la maîtrise des vitesses et le contrôle d'accès aux voiries rapides a épuisé ses vertus et que celles-ci se saturent quand même ; donc sans le récuser, soyons en économe.

La vitesse reste pertinente dans l'interurbain. Malheureusement l'importance croissante des flux urbains et périurbains vient handicaper la satisfaction de ces flux interurbains, d'où l'importance de la non-confusion de ces deux types de flux (et donc de ces deux types de réseau). Comment les différencier ?

## **Des politiques différenciées suivant la taille des agglomérations**

Ces questions dominent toutes les politiques d'aménagement mais concernent surtout les plus grandes villes, car pour les plus petites les choix faits ces dernières décennies ne laissent plus guère de marge de manœuvre. L'agencement urbain y sera celui que les conditions actuelles de la mobilité ont déjà induit. Dans les plus grandes villes il y a encore un choix, dans la mesure où le stock des quartiers denses hérités des périodes anciennes de mobilité lente continuera longtemps à poser la question du contrôle de l'équilibre dans la concurrence entre les tissus urbains issus d'époques différentes des conditions de la mobilité. C'est pour cela qu'il y a marge de manœuvre.

Le slogan de la reconquête de la ville sur elle-même fait partie de la logomachie qui évite de se donner le mal de raisonner. On parle d'autant plus de cette reconquête que le marché n'arrive plus tout seul à la réaliser depuis que l'abondance foncière induite par la mobilité facilitée met hors marché des pans entiers de la ville. Il ne s'agit pas de réorganiser la rareté foncière mais d'avoir des politiques foncières publiques, sans revenir pour autant à des opérations publiques systématiques.

La suprématie idéologique du modèle de la ville compacte a de bonne chance, à coup de mesures réglementaires peu coûteuses, de geler la construction et ainsi de majorer l'éparpillement périurbain donc d'aboutir au contraire du but visé. Nous devons plutôt organiser conjointement tout à la fois la ville agglomérée et sa couronne périurbaine laquelle ne peut actuellement exister que sous une forme strictement "pulvérisée". En fait les collectivités ne voient pas l'intérêt de changer tout cela, car elles ne s'en estiment pas responsables ou en tout cas pas seules responsables. Pour elles, la périurbanisation est finalement, dans ses formes actuelles, une chose normale. Elles n'ont pas par ailleurs en charge les effets de l'effet de serre. Donc pour elles que ceux qui l'ont en charge commencent par balayer devant leur porte.

**Une vraie question sans réponse univoque : Comment organiser la polycentralité d'une autre façon qu'au travers le modèle des villes nouvelles et quelles conditions de la mobilité peuvent servir cet objectif ?**



La grande question est plutôt de penser et d'organiser la polycentralité de façon différente du modèle de la ville nouvelle. Celle-ci en recherchant à fabriquer une centralité à l'ancienne, pourrait-on dire, n'a pas évité de fait à ce que les fonctions antérieurement centrales s'autonomisent de l'habitat. Les moyens pour qu'il en soit autrement n'ont pas été pris à temps. En fait le plus important (mais aussi le compliqué) est plutôt de sauvegarder les synergies entre les diverses fonctions métropolitaines tout en organisant leur déconcentration. L'architecture des réseaux de déplacements doit se mettre au service de cet objectif et ne plus poursuivre la chimère d'une unité du marché de l'emploi qui renforce inutilement les spécialisations sociales. Ce qui explique à mon avis que les Parisiens perdent inutilement deux fois plus de temps dans l'accès aux emplois que les provinciaux.

La réponse à la question de la déconcentration organisée des fonctions métropolitaines pourrait devenir l'ossature d'un "projet". Mais à mon avis et contrairement aux vœux (illusoire) de la loi Voynet, il n'y aura pas de projet autre que celui de l'institution qui le porte et qui l'identifie à elle. C'est pourquoi dans les plus grandes métropoles la question du regroupement à la bonne échelle (le demi temps de déplacement - ou 30 minutes - de façon à ce que le souci de l'unité du marché n'induisse pas mécaniquement une spécialisation sociale excessive) devient nécessaire sans pouvoir être un préalable compte tenu du temps de sa mise en place. Il faudra l'induire et non l'imposer, car l'autonomie ne se décrète pas mais se construit. Alors nous trouverons l'équilibre dynamique entre l'autonomie et la dépendance des parties au tout que nous cherchons depuis toujours sans jamais pouvoir le trouver faute de penser ensemble ville et mobilité. Cette (autre) lenteur est une raison de plus de s'en préoccuper "au plus tôt".

## Questions sur l'intervention de Marc Wiel

**André LAUER :**

La vitesse n'est effectivement pas condamnable en soi, et peut même présenter de nombreux avantages. Mais il est certain que nos villes manquent de voies lentes à fort débit. Peut-être parce que les ingénieurs responsables des projets de voirie considéraient l'autoroute comme un modèle de modernité, et, qu'en conséquence, ils ont essayé, chaque

fois qu'ils le pouvaient, de construire des routes qui ressemblaient à des autoroutes, mais qui ne permettaient pas d'assurer de forts débits devant les lieux d'activités économiques importantes, tels les hypermarchés.

La notion de " projet " n'est peut-être pas seulement inadaptée aux débats relatifs à l'aménagement urbain, mais bien dangereuse, dans la mesure où la ville n'est pas un objet inanimé. Imposer un " projet " à une ville, c'est courir le risque qu'elle réagisse exactement à l'opposé de nos attentes. L'important n'est donc pas de formuler des " projets " urbains mais d'aider les citoyens à évoluer dans quelque chose qui leur donne satisfaction.

### **Michel BONNET :**

Peut-on différencier deux types de vitesse : a une bonne vitesse pour l'interurbain et pour l'économie métropolitaine, et une mauvaise vitesse pour l'intra-urbain ? Comment fait-on la part des choses ? Comment ces deux types de vitesses s'articulent-ils ?

Peut-on en outre raisonner sur la seule hypothèse de la centralité durable de la ville ? De fait, si, historiquement, la ville a joué un rôle de centre économique, politique et social, n'assiste-t-on pas à l'émergence de centralités complémentaires ? La vraie question n'est-elle pas celle de l'articulation des villes et de ces nouvelles centralités ?

Enfin, le devenir urbain constitue avant tout une réalité spatiale. Il ne peut, en conséquence, être analysés en termes exclusivement économiques. De ce fait, est-il pertinent d'axer un raisonnement, de façon unidimensionnelle, sur la seule question de l'emploi?

### **Marc WIEL :**

Comme le notait François Ascher , l'objectif est bien de maximiser les interactions sociales. Or, le système de déplacement et d'aménagement le plus à même de maximiser les interactions sociales n'est pas nécessairement celui, hérité, de l'unité du centre urbain. Il se peut que nous soyons dans une phase de développement urbain dans lequel nous avons plus à gagner à redéployer les activités économiques au niveau de toute la zone urbaine plutôt qu'à continuer à les concentrer en centre ville. Cette déconcentration urbaine a, en vérité, commencé il y a quelques années. Mais, jusqu'à présent, on a essayé de la maîtriser, soit en

la freinant, soit en aiguillant la décentralisation des activités vers les villes nouvelles, lesquelles devaient faire office de nouveaux “ centres ”.

En d’autres termes, longtemps, on n’a pas refusé de tenir compte dans la gestion de la métropole de sa nature de lieu d’expression d’une immense diversité. On n’a adopté les raisonnements d’ensemble qui auraient été nécessaires. Prenons l’exemple du surcroît d’emploi de la ville de Paris. La moitié de ces emplois, au moins, pourraient se déplacer dans le reste de l’Ile- de- France, sans que le potentiel d’interactions sociales global n’en soit diminué. Il y existe donc au niveau de l’emploi et de l’activité économique de véritables possibilités.

Relativement à la thèse de Dupuy sur la dépendance automobile, on peut faire l’hypothèse que la question de la séparation des réseaux ne se pose qu’à un certain niveau de taille d’agglomération. Le système urbain, dont nous avons hérité et qu’il nous faut gérer, n’est pas adapté aux mobilités actuelles. Il nous faut donc trouver des solutions. Dupuy lui-même décrit la vitesse comme l’un des moyens les plus efficaces de remédier à cette inadaptation, et affirme que la question de la distribution de la vitesse doit être considéré comme l’une des clés de la restructuration du réseau routier.

Quant à la congestion, il est bien évident, qu’en définitive, elle ne peut pas aller au-delà d’un certain niveau à partir duquel le système se dégrade. En province l’imprévisibilité des durées de flux remplace la congestion, avec, pour conséquence, des niveaux de service aléatoires.

Sans prôner le retour à la marche à pied, il nous faut comprendre que la solution à la dégradation de notre système urbain ne passe pas toujours par l’absorption par la voirie des surcroît de flux. Il faut aussi fonder une nouvelle hiérarchie des réseaux routiers.

## **André LAUER**

Le mot “ hiérarchie ” des réseaux routiers n’est pas pertinent, dans la mesure où il suppose que la solution est interne à la fonction “ transports ”. Il manque une fonction qui passe ailleurs.

Il n’y a pas deux types de vitesse, une bonne et une mauvaise. Il y a une vitesse adaptée au milieu intra- urbain et une vitesse adaptée à l’interurbain. Car ces deux zones ne fonctionnent pas de la même façon, la principale différence entre elles résidant dans la

fréquence des interactions sociales. Les interactions sociales qui se répètent quotidiennement définissent le champ de l'urbain. Autrement dit, l'urbain est un lieu d'abord caractérisé par la nature fréquente et durable des interactions sociales qui s'y déroulent. L'interurbain se définit quant à lui par des interactions sociales d'autres fréquences, et d'autres durées. Or, il est légitime d'accorder plus de vitesse à des interactions qui ne sont pas fréquentes.

## **Vincent PIRON**

Les modèles de réflexion que nous utilisons, qui datent d'une vingtaine d'années (ils remontent en effet aux premières études réalisées sur ces questions aux Etats-Unis) ne semblent plus correspondre à la situation actuelle. Il faudrait les renouveler, en ne réduisant pas les analyses aux trajets réalisés sur le réseau gratuit de voirie, dans la mesure où les comportements de mobilité se traduisent aussi par des transformations de l'utilisation du réseau payant de voirie. La part des déplacements "domicile- travail", par exemple, ne cesse de diminuer dans l'ensemble des trajets recensés sur les réseaux à péage. Les analyses devraient en outre toujours lier connaissance des origines- destinations et des fréquences.

Il convient par ailleurs de souligner la faible transférabilité des mobilités automobiles sur les transports en commun. Une étude du CERTU récemment, réalisée sur trois villes françaises et trois villes suisses, estimait récemment la part transférable à environ 5 % dans les petites villes.

Enfin, tous ces débats gagneraient en qualité en s'appuyant sur des chiffres. De fait, il paraît difficile d'évaluer le réalisme des mesures proposées, sans une estimation de leurs coûts et des possibilités de financement (impôt, péages, etc.).

## **Daniel SENE :**

Pourriez-vous revenir un peu plus précisément sur la question de la structuration institutionnelle des métropoles comme moyen de maîtrise de l'aménagement et du développement des territoires ?

## **Madame DREYFUSS**

A propos du débat sur la distinction entre les vitesses urbaines et interurbaines, ne faudrait-il pas souligner l'augmentation de la fréquence des déplacements de moyenne et de longue distance ? En région parisienne, par exemple, les fréquences des trajets vers l'Yonne, l'Eure, la Somme et même quelquefois des villes comme Rouen et Lille, ou même Lyon, deviennent de plus en plus importantes.

## **Marc WIEL**

On va trop loin dans le raisonnement, en oubliant que ce qui, en définitive, est fondamental dans la mobilité, c'est la localisation des ménages et des entreprises. La diminution des trajets domicile- travail s'explique par exemple en partie par l'augmentation des trajets interprofessionnels. De toutes façons, il y a des interactions sociales fréquentes qui concernent la localisation du logement et du ménage, et il y en a d'autres qui influent beaucoup moins sur la localisation des ménages et des entreprises et qui sont des déplacements transférables dans le temps, ou ont une certaine souplesse d'organisation. Sur la base de ces constatations, il s'avère évident que nous devons renouveler nos catégories d'analyse, de façon à ne plus rapporter les déplacements actuels à des catégories dépassées. L'une des solutions consisterait à rattacher les déplacements observés aux interactions sociales, à leur nature, à leur fréquence, à leur en nous structurant ou non pour la localisation du domicile et du ménage.

Sur la question de l'autonomie des agglomérations (au regard de l'équilibre emploi-habitat notamment) , force est de constater que les villes nouvelles ont essayé de répondre à ce nouveau défi, sans insister toutefois assez sur l'aspect institutionnel. La structuration des métropoles ne commencera vraiment à devenir naturelle qu'à partir du moment où des morceaux pertinents du territoire défendront leurs positions dans le dialogue avec le reste du pays. Autrement dit, la conquête de l'autonomie par les différentes parties est essentielle, dans la mesure où l'Etat ne peut leur imposer la capacité d'autodétermination. Il faut donc inventer des solutions qui permettent aux grandes métropoles de construire progressivement leur autonomie. Cette autonomie des différentes parties doit être négociée avec toutes les institutions, dans la mesure où elle doit aboutir à une réinvention institutionnelle initiée par les différents acteurs. Je pense qu'on peut très bien interpréter les trois lois qui viennent d'être ressorties dans cette philosophie là. Cela suppose un peu un recodage et que c'est la clé avant le projet, c'est le moyen du projet.

Enfin en ce qui concerne les vitesses, il est bien évident que les gens souhaiteront toujours réduire la durée de leurs trajets. Le jour où l'on mettra un Boeing gratuit à la disposition de ceux qui désirent résider très loin de leur lieu de travail, il est clair que ce Boeing trouvera preneur. C'est-à-dire qu'il n'existe pas de limite à la distance domicile-travail, dès lors que les coûts et les durées des trajets sont tolérables. C'est pour cela qu'il ne faut pas suivre la demande de mobilité, qui tend à exiger toujours plus d'infrastructures, jusqu'à demander des infrastructures qui n'ont aucun intérêt du point de vue des dépenses publiques. Les infrastructures de transport ne sont pas faites pour transporter. Elles sont faites pour organiser l'espace. Il faut systématiquement confronter la demande au coût public induit. Il n'y a pas une vérité de la demande. La demande, vous l'indusez.

### **Jean-Pierre GIBLIN :**

La meilleure régulation est-elle une régulation par le coût ou par le tarif ? On comprend bien que si le TGV est accessible avec la carte orange, il y a des tas de gens qui pourront habiter Lille, Lyon et viendront tous les jours travailler à Paris à la limite.

### **Marc WIEL**

Il faut bien s'arrêter quelque part. On sera toujours dans l'arbitraire.

### **Olivier PIRON**

David MANGIN vient de réaliser un travail sur " la ville franchisée ". Il note que les agglomérations ont de plus en plus tendance à découper dans leurs territoires des morceaux qu'elles concèdent sous forme de franchise à des entreprises commerciales comme CONFORAMA, AUCHAN. Il constate alors que la hiérarchisation de la voirie aux abords de ces zones ne fonctionne plus, dans la mesure où l'on a mélangé des voies rapides et des voies hyper lentes. Il conclut enfin à la nécessité repenser globalement les fonctions de la voirie, notamment en créant un échelon supplémentaire, correspondant à des voiries intermédiaires. Cette idée est très intéressante dans la mesure où les manques de notre système routier tiennent partiellement à la différenciation fonctionnelle que l'on établit à tort entre les voiries (voiries de transport et voiries urbaines). Or, comme la structuration de

l'espace résulte de l'existence de ces deux prétendus types de voiries, cette différenciation ne se révèle pas pertinente. La voirie pourrait ou devrait au contraire être un interface entre les transports et la structuration urbaine de l'espace comme on le verra avec le tramway.

Une autre remarque se rapporte à la question des relations entre villes, habitat et emploi. De fait, la situation locale sur le marché de l'emploi ne peut en aucun cas être considéré comme étant le seul déterminant de la localisation résidentielle. L'environnement (mer, montagne, etc.) entre bien évidemment également en ligne de compte dans la détermination par les ménages de leurs préférences résidentielles. De même, si l'emploi peut être déterminant dans l'augmentation de la taille d'une ville, la formalisation, les modes de déplacement internes dépendent des problèmes d'accès à la nature. Je renverrais là-dessus sur les travaux de Frankhauser (fractales) qui montrent très bien que en gros la ville du zonage est d'ordre 2, la nature près de chez soi est d'ordre 1 et que le résultat débouche sur des compromis de morphologie urbaine nettement plus complexes que ce qu'il y a dans des discours un peu simplistes.

### **Georges MERCADAL :**

Il existe certes de nombreux déterminants de l'organisation des agglomérations. Tous ne possèdent cependant pas la même importance. Emploi et habitat expliquent par exemple près de 80 % du fait urbain. En première approximation, il est donc possible de raisonner sur ces deux seuls éléments.

Peut-on, par contre, affirmer que l'unité du marché de l'emploi, c'est-à-dire que la "tendance à l'élargissement" des marchés de l'emploi, n'est pas importante pour la structuration du territoire ? Rien de moins sûr. Notre marché de l'emploi est déjà réputé pour ne pas être des plus fluides. Les raisons de ce manque de fluidité n'ont rien à voir avec les transports. Dès lors, que va-t-il se passer si le système transport se dégrade, et qu'on essaie de freiner les tendances naturelles des marchés de l'emploi à s'élargir ?

La déconcentration de l'emploi est quant à elle nécessaire. Mais rend-elle nécessaire un ralentissement des rythmes de mobilité ? On peut en douter, dans la mesure où le

ralentissement des déplacements diminuerait les valeurs foncières dans toute l'agglomération. En effet, les valeurs foncières obéissent à deux mécanismes : d'une part, un mécanisme de marché, de confrontation d'une offre et d'une demande quantitative, et, d'autre part, un mécanisme de développement endémique (de proche en proche les prix s'étendent même si la demande n'est pas là). Ainsi, lorsque les prix fonciers du centre ville augmentent, la tendance à la hausse foncière se propage en périphérie, élevant les prix du mètre carré au-dessus du niveau qui résulterait du simple jeu de l'offre et de la demande. (c'est d'ailleurs l'une des raisons qui explique la faiblesse relative de l'immobilier aux Etats-Unis). En outre, il n'est pas avéré que la déconcentration de l'emploi réduisent, à terme, le nombre de déplacements, lesquels servent en vérité essentiellement de variables d'ajustement dans les comportements des individus.

## **Jean-Yves BELOTTE**

Trois questions ou observations :

N'est- il pas paradoxale de souhaiter déconcentrer l'emploi à Paris et développer en même temps les transports collectifs ? En effet, la déconcentration de l'emploi ferait, mécaniquement, baisser le taux d'utilisation des transports collectifs, qui, pour l'instant, reste relativement élevé, notamment par rapport à ceux relevés en province.

Serait-il possible de citer, à titre d'exemple, des agglomérations qui semblent se rapprocher du modèle décrit précédemment, et des agglomérations qui ne correspondent pas à ce modèle ?

Enfin, l'institutionnel a été pointé du doigt en ce qui concerne l'organisation de l'agglomération. Ne devrait-on pas, à ce propos, nous pencher, spécialement au Ministère de l'Equipement et des Transports, sur c'est l'aspect " maîtrise d'ouvrage des voiries " dans le fonctionnement des agglomérations ? Car les institutions ne sont pas les seules maîtres d'ouvrage dans une agglomération. On pourrait peut-être préciser par exemple le rôle que l'Etat devrait jouer, etc. Ne vaudrait-il pas mieux, effectivement, à terme, que les pouvoirs d'agglomération prennent véritablement le pouvoir sur ces maîtrises d'ouvrages ?

## **Marc WIEL**



L'essentiel de mon propos sur les marchés urbains consistait à dire que c'est sur ces marchés-là, et non sur ceux des déplacements, que les régulations et les équilibres se construisent. En conséquence, il ne faut pas essayer de résoudre, dans la sphère de la mobilité, ce qui, en fait, dépend du fonctionnement d'une autre. Paris a fonctionné avec la marche à pied, avec la voiture à cheval, avec l'automobile. Autrement dit, il existe une pluralité de distributions des vitesses et des localisations susceptible d'optimiser l'interaction sociale globale et le vécu des gens. Il convient donc de désenclaver la question du transport, de l'extraire du champ étroit dans lequel elle se construit, et de rappeler que les équilibres urbains ne sont jamais le résultat du fonctionnement du seul marché des déplacements.

La question de la centralité est, quant à elle, très épineuse. Longtemps, on a eu une vision un peu magique – et les aménageurs y sont pour quelque chose – de la centralité. On a cru que l'identité de la ville supposait la conjonction de tout ce qu'il y avait de noble, d'historique en un seul lieu. Indépendamment de la taille de l'agglomération concernée, on acceptait volontiers que l'industrie se délocalise, parce que les activités industrielles comptaient parmi les moins nobles. Fort de cette conviction, on ne s'est pas rendu compte qu'il y avait des alternatives organisationnelles à la centralité. La remise en question actuelle de la centralité ne suppose pas obligatoirement l'exportation d'un morceau de la ville à l'extérieur, comme on l'a fait par les villes nouvelles, mais peut très bien s'effectuer par le biais de la seule "métropolisation", c'est-à-dire du redéploiement des emplois sur une aire plus grande. L'important est de voir que les interactions sociales qui impliquent des déplacements sont de natures diverses, que les interactions sociales qui lient entre elles les fonctions métropolitaines sont spécifiques et ont peut-être besoin de réponses spécifiques. En tous cas la question est là.

Pensons le système de transport sans tout massifier, ce qui est le raisonnement classique. Si on veut savoir à quoi il sert, il faut que l'on ait en permanence le lien avec l'interaction sociale. La synergie entre la Défense, les Ministères, etc. tous ces éléments sont actuellement satisfaits par un même grand système de déplacement qui sert aussi à l'Habitat-Travail, qui sert à tout. On peut très bien raisonner sur la base d'une autre organisation de la ville, car ce qui est fondamental pour l'existence de la métropole c'est que tout ce qui est métropolitain reste métropolitain et en synergie. Il y a pour ça plusieurs schémas. Pour le reste les gens déménageront. A quoi ça sert de vouloir avoir un RER qui aille assez vite pour

aller de la banlieue Ouest jusqu'à l'extrémité de la banlieue Est ? A rien ! A mon avis on favorise le fait ne pas déménager.

De toute façon on n'a pas déjà l'unité du marché des déplacements et on ne l'aura jamais dès lors qu'on dépasse certains seuils de déplacement. Et il est inutile de se donner des objectifs de les réduire systématiquement et globalement, parce que la mobilité résidentielle, cela existe. Chaque fois que vous en donnerez un peu plus, on vous en demandera encore plus. C'est sans fin ! Donc, je pense que c'est l'unité du fonctionnement des fonctions métropolitaines qui est clé, ce n'est pas l'unité du fonctionnement du marché de l'emploi total.

Enfin, la question du taux de remplissage des transports collectifs ne paraît pas pertinente, dans la mesure où le but n'est pas de maximiser les taux d'utilisation de ceux-ci, mais bien les interactions sociales. Les transports collectifs ne sont qu'un moyen, et non une fin en soi.

Je n'ai pas d'exemple de ville qui corresponde au modèle que j'ai développé parce que l'évolution des morphologies est lente.

## **Bernard Reichen, Architecte urbaniste**

### **Projets urbains et architecture**

#### **Quelques mots sur la notion de « projet urbain »**

Le débat précédent sur la pertinence de la notion de “ projet ” semble avoir écarté certains éléments, pourtant essentiels à la compréhension de la gestion urbaine, passée et présente. Le premier, c’est le passage d’un modèle de gestion urbaine à un autre. Autrefois, en effet, les projets urbains étaient traités sur le mode du “ stockage ”, à l’instar des activités industrielles : les responsables politiques commençaient par planifier des évolutions urbaines (urban-planing) puis déléguaient aux architectes le soin de soigner le design des agglomérations. Aujourd’hui, ce modèle très rigide a cessé d’exister, et le visible a gagné en autonomie, du fait de l’accroissement de la demande, populaire et politique, d’image, réelle ou virtuelle. On demande ainsi de plus en plus aux architectes de véhiculer des “ imaginaires ”, et ce, au prix de la délocalisation des contextes.

Le second élément à rappeler dans les questions relatives au “ projet urbain ”, c’est sa dualité temporelle. On peut en effet distinguer deux temps dans un projet : il y a un temps du projet où le débat est le projet, et il y a un temps du projet où le projet est le débat. Le premier temps, le temps du projet, nécessiterait une réinvention de la logique du dessinateur public, qui doit entretenir un débat puis le mettre progressivement en forme. Quant au projet lui-même, il constitue une véritable création. Il donne lieu à un débat collectif qui aboutit à un certain nombre d’éléments de décisions, et qui, à un moment, vient buter sur l’invention, l’imagination, la création de quelques uns. S’instaure alors une seconde logique qui est pour nous quelque chose de très essentiel, en ce qu’elle ramène à la logique du concours. De fait, il n’existe que deux façons d’organiser la créativité. Soit vous passez par le concours et vous opposez différents projets entre eux, soit vous arrivez à organiser le débat et à créer une

inventivité collective, comme lors des études de définition dans le champ urbain. La qualité du débat est dans ce cas essentielle, en ce qu'elle détermine la qualité du projet.

Si l'on ne redonne pas au projet toute sa force, on court le risque de confondre produit et projet. Cette éventuelle confusion concerne d'abord le rapport privé/public, qu'on a commencé à évoquer, et qui devient assez crucial, y compris dans la question des infrastructures. On sait très bien en effet que le produit privé n'a pas les mêmes temporalités ni les mêmes exigences que le projet public. Mais cette confusion relève aussi d'un autre phénomène, qui marque assez fortement l'histoire française, et qu'on pourrait appeler le principe des logiques sectorielles. De fait, la structuration par secteurs, qui a souvent caractérisé les projets d'aménagement français, peut se révéler nuisible à l'intérêt général, dans la mesure où elle exacerbe les logiques particulières. C'est d'ailleurs cette logique sectorielle qui explique peut-être l'absence de voirie lente à haut débit dans nos agglomérations, lesquelles se sont construites sans cet élément important, qui structurait la ville grecque et beaucoup de villes moins structurées et moins organisées dans leur mode de pensée que les nôtres.

### **Projet urbain et architecture**

La réflexion sur l'architecture offre une excellente approche des enjeux liés à la catégorie de projet. En effet, la commande d'architecture urbaine, ou d'architecture du territoire, reflète assez fidèlement les évolutions de la pensée ou des rapports de force entre les différents partenaires concernés. Et ce, d'autant plus qu'historiquement les architectes n'ont jamais eu de prise considérable sur les décisions prises, le rapport entre architectes et gestionnaires d'infrastructures étant historiquement fondé sur la séparation des rôles, pour ne pas dire sur le conflit. Or, depuis quelques années, la demande d'architecture urbaine d'aménagement a littéralement explosé, sous l'effet notamment de la création de tramways. Un véritable marché s'est constitué. Dans ce nouveau marché, l'architecte doit non seulement assurer un rôle de concepteur, mais il doit surtout jouer un rôle de médiateur. Les architectes se sont ainsi trouvés subitement propulsés dans les marchés de l'ingénierie, avec des partenaires que nous ne nous connaissions pas vraiment parce qu'on s'était toujours côtoyés. Pour réaliser l'aménagement du centre ville de Nancy en vue de l'introduction du tramway, par exemple, nous avons dû résoudre des problématiques assez classiques de médiation avec les monuments historiques, puisque nous nous trouvions dans un secteur

sauvegardé. Nous avons été confrontés à cette question absolument essentielle de l'esthétique de la caténaire, ce qui a engendré un projet assez intéressant, mais cela a aussi constitué pour nous un projet qui nous a permis de rentrer dans la pratique de ce type de marché.

Nous avons ensuite travaillé sur la création du tramway de Caen qui s'est avéré être une toute autre situation. De fait, à Caen, nous n'étions plus dans une logique de ville-centre de trois kilomètres carrés de superficie. Nous devions effectivement travailler sur quatorze kilomètres de long. Nous étions donc plongés dans un véritable débat politique sur le rôle que pourrait jouer un tramway dans une ville moyenne de ce type. Comme, en outre, le tramway était le premier acte urbain concrétisant l'existence des aires métropolitaines, nous nous trouvions face à des problèmes relationnels compliqués entre les différentes communes participantes. Les rapports entre les villes d'Hérouville et du centre-ville se sont par exemple posés pour la première fois en termes d'identité commune à cette occasion. A Caen, contrairement à Nancy, la logique historique s'est effacée derrière une logique d'embellissement, et surtout, dans une logique d'urbanisme induit. C'est-à-dire que les investissements importants qui étaient consentis étaient aussi pensés comme devant induire des effets secondaires positifs de toutes sortes. L'urbanisme induit nous est alors apparu comme quelque chose d'absolument essentiel, en ce qu'il joue un peu le rôle de fil conducteur et permet d'introduire la réflexion urbaine dans des territoires d'où elle avait disparu depuis longtemps. Les gens se mettent à penser "urbain" à des endroits où l'on n'y pensait pas. L'intérêt du tramway, au-delà de l'aspect mode de transport, c'est donc aussi de faire prendre conscience aux gens de ce qu'est une aire métropolitaine.

On peut aussi citer l'exemple du trans-Val-de-Marne, sur lequel nous travaillons actuellement, qui doit relier la croix de Berny à Rungis. Ce futur tramway traverse une grande diversité de paysages, et lie des intérêts très différents. Car il est évident que la problématique du M.I.N. de Rungis ne ressemble pas à celle des pavillons de Chevilly la Rue, ou encore, à celles de l'échangeur de l'A-86 ou du parc de Médicis. Le tramway possède donc un second effet d'induction, dans la mesure où il permet de faire discuter ensemble des gens très différents, et qu'il valorise la notion de lieu. Dans ce cadre du trans-Val de Marne, le tramway révèle l'un à l'autre des secteurs qui s'ignoraient mutuellement. La découverte qui se produit entre des secteurs d'un même département est cependant différente de celle qui se produit entre une ville et sa périphérie.

Enfin, on peut aussi citer le cas de la ligne 3 Sud à Nantes, dont nous avons fait toutes les études préliminaires, mais, cette fois, en tant que maîtres d'œuvre. C'était un projet très ambigu, car il comprenait une assistance à maîtrise d'ouvrage avec dessin. En fait on n'a utilisé que le dessin qui était toléré comme un langage parmi d'autres, le but étant après de faire un concours de maîtrise d'œuvre. L'histoire était un peu étonnante. On est une petite confrérie, c'est plutôt sympathique d'accueillir les amis dans un concours où l'on fait partie du jury alors qu'on a tout dessiné avant !

L'enjeu passait par le dessin, puisqu'il était prévu de démolir une voie radiale pénétrante, en provenance de Vendée, de presque trois kilomètres de large, construite il y a seulement quinze ans. Nous remettions donc en question une voie récente, mais mal acceptée par la ville, qui souhaitait remplacer l'autoroute par un tramway. Or, de part et d'autre de cette autoroute, on avait des quartiers HLM, des quartiers commerciaux. Comme il fallait relier ces quartiers entre eux, la politique urbaine a évidemment pris le pas sur le tramway. Tout était prêts pour le concours, lorsqu'à huit jours de sa clôture officielle, celui-ci a été annulé. De fait, les gens s'étaient aperçus d'un phénomène tout simple : les taux de fréquentation de ces trois lignes de tramway n'était pas aussi glorieux qu'on pouvait l'imaginer, autrement dit, le rapport qualité- prix devenait un peu limite au vu d'un investissement important, qui devait requalifier la ville et redistribuer les quartiers. Les responsables du projet ont alors compris qu'ils pouvaient très bien utiliser un système filoguidé, ou un système de ce type, moins ambitieux, et surtout moins cher que le tramway.

Pourquoi parle-t-on de projet urbain dans ces différents cas ? Parce que, tout d'un coup, c'est la communauté de l'agglomération qui devient maître d'ouvrage d'un projet, et non plus un organisme de transport. Car, dans pour ce genre de projet de très grande ampleur, les organismes de transport touchent à leurs limites, et ne peuvent plus assumer leur rôle d'opérateur.

Je cite encore le cas des boulevards de Chartres, où une étude de définition est en cours. J'ai félicité le Maire, car c'est le premier grand projet d'espace public qui est lancé, dans lequel la problématique de tramway est absente. Il n'y a effectivement vraiment raison de créer un tramway dans une agglomération comme Chartres. Par contre, le fait de créer un parking de mille cinq cents places, de faire de l'espace public, avec un véritable équipement

public, d'intégrer à ce projet de boulevard urbain une politique de stationnement, une politique de service, et de traiter simultanément le problème de la vie sociale, de l'accueil touristique, constitue réellement un véritable enjeu de politique urbaine pour l'agglomération.

Les exemples de projets urbains ne manquent pas. Outre les différents projets préalablement cités, nous travaillons également sur un immense projet de réhabilitation d'un quartier HLM, à Metz – Borny, qui inclue la destruction de huit cents logements, et la création d'un échangeur d'autoroute. La solution paraît antidatée, mais c'est le seul moyen de désenclaver durablement le quartier en question.

Nous travaillons par ailleurs sur le quartier d'Austerlitz, où nous couvrons cinq hectares de chemin de fer. C'est un projet phare, un projet de luxe, dans un quartier où la valeur de la localisation a atteint des sommets. Mais c'est peut-être aussi un projet d'avenir, dans la mesure où la couverture des réseaux ferroviaires se généralisera peut-être dans vingt ans. C'est un sujet que nous ne sommes pas encore capables de traiter à Rennes ou dans La Plaine – Saint-Denis, mais que nous pouvons traiter à Austerlitz, en en faisant un prototype de quelque chose qui deviendra dans un certain nombre d'années sans doute un des projets urbains de cette vaste opération puisque c'est là où seront les grandes réserves foncières.

A Athènes enfin, nous créons cent hectares d'espaces publics, en essayant de créer une réouverture de la ville sur la mer, sur un morceau de côte coupé dans les années 1970 par une autoroute. Qu'est ce qui fait qu'après une trentaine d'années ce projet peut devenir réel ? Simplement, c'est que nous sommes rentrés dans "l'événementiel" qui pour nous est un moteur tout à fait extraordinaire de développement. Les Jeux Olympiques sont dans ce cas le premier de ces types d'événements qui créent des conditions nouvelles propices au projet, mais je pense que cette logique événementielle va devenir pour l'urbanisme quelque chose de plus en plus décisif.

Différents éléments relient ces projets. Le premier, et le plus évident, c'est qu'il y a dix ans, ces commandes d'architecture urbaine liées à la mobilité, qui se multiplient aujourd'hui dans les annonces du Moniteur, n'existaient pas. Le second, c'est que tous ces projets pointent une évolution de l'action urbaine, qui tendra à l'avenir à accroître toujours davantage la mobilité. Sans entrer dans les problématiques de vitesses, de régulation, etc.

précédemment évoquées, on peut dire que le thème commun à tous ces projets est le droit à la mobilité. C'est-à-dire que la mobilité ne cesse d'augmenter. Ceux qui ne l'ont pas encore vont l'acquérir, alors même qu'une autre tendance actuelle vise à réduire les infrastructures. Sans prise de conscience de la croissance de la mobilité, il est impossible d'intervenir et d'agir vraiment. Le droit à la mobilité et l'aspiration à la nature dans la ville sont objectivement des facteurs de fractionnement urbain. On semble donc s'acheminer vers la polycentralité, vers tout un tas d'actions, et ces facteurs d'évolution croisent pour moi un grand principe que j'ai découvert avec la reconversion des sites industriels il y a vingt ans qui est le principe d'opportunité.

### **Comprendre le projet urbain actuel**

Le projet urbain actuel se développe sur trois axes. C'est une équation inédite et une chance formidable pour le développement urbain. Le premier axe correspond à la réparation. C'est à dire que manifestement on a fait des "grands ensembles" un particularisme français, en refusant l'héritage des années 1960 pour des tas de raisons, que je considère de façon objectives, c'est-à-dire sans passion particulière. Une de ces raisons c'est que l'obsolescence des grands ensembles a croisé à un moment la régionalisation et que cela a occasionné une sorte de refus de cet héritage issu du central. Nous avons eu un réflexe qui a retardé notre prise de conscience d'un certain nombre d'années. A présent, cette prise de conscience a eu lieu. Nous avons compris que la démolition est un acte de projet. On sait aujourd'hui qu'il faut "patrimonialiser", et que les grands ensembles correspondent à un moment essentiel dans l'histoire des villes. Ces marchés de la réparation sont donc pour nous un élément absolument prioritaire. Ils offrent aussi de nombreuses possibilités de faire découvrir les aires métropolitaines sous un nouveau jour. Ils représentent ainsi une urgence absolue.

Le deuxième marché est évidemment le marché de la diffusion. C'est à dire que par le biais des tramways, et de l'acceptation des aires métropolitaines, on peut réfléchir sur la ville compacte à l'échelle de la ville entière. Ces nouveaux projets urbains favorisent de ce fait aussi l'idée de lieu, ou l'émergence de nouveaux lieux et de nouvelles façons d'habiter.

Enfin, il existe un troisième phénomène lié à ces projets, auquel il faudrait faire un peu plus attention, et que l'on pourrait appeler "l'extension interne", dans la mesure où tous les projets phare, tous les grands projets, sont liés à l'obsolescence des établissements humains



du dix-neuvième et du vingtième siècle, comme tend à le prouver la localisation des emblèmes de l'urbanisme (l'île de Nantes, les terrains Renault, la Seine rive gauche, Euro-Méditerranée, Euro- Lille, Neptune à Dunkerque, etc.). On a là une capacité d'extension interne, avec des valeurs de localisation fortes, et cela permet de réintroduire de la densité et surtout de la modernité au cœur des villes.

Tous ces projets correspondent à des moments particuliers de notre histoire. C'est autour d'eux que se focalise l'essentiel des valeurs marchandes et des valeurs foncières. Je crois que qu'il faut prendre conscience que la façon dont les villes gèrent actuellement ce fond de commerce, est une denrée limitée en quantité. Quand ces "trous" auront été comblés (soit par l'effet Bilbao ou l'effet fondation Pinaud et par des symboles de la modernité de ce type, soit par d'autres formes néo-haussmannienne), il faudra admettre que ces trois mouvements conjugués (réparation, diffusion, extension interne) constituent le paysage d'intervention des quinze prochaines années pour le monde de l'architecture.. Il faudrait théoriser plus sur ces trois actions, les relier plus entre elles. En l'état actuel de la réflexion, ce qu'on peut dire, c'est que la meilleure attitude à adopter face à tous ces projets, c'est une réaction anti- idéologique. Il faut vraiment prendre les choses au stade où elles en sont, et les traiter dans cet ordre là.

## **Questions sur l'intervention de Bernard Reichen**

### **Jean-Pierre GIBLIN**

Comment vous situez-vous par rapport à la notion de développement durable? Au-delà des trois axes que vous avez évoqués, distinguez-vous une tendance vers un développement plus "durable", au sens économique, social et environnemental, que celui des trente dernières années ?

### **Bernard REICHEN**

Le thème du développement durable paraît effectivement absolument central. Or, force est de constater qu'on l'a abandonné aux pays nordiques. C'est un débat qu'on a eu récemment. Je crois qu'on peut traiter la durabilité sur un plan réglementaire et sur un plan

moral, et l'expérience que j'ai faite avec l'IBA Ruhr m'a donné une vision assez intéressante de la façon de croiser des données par rapport à ce concept durable. Il faut croiser des thèmes avec des projets, des logiques de territoire avec des logiques plus transversales, il faut travailler dans l'action locale et thématique. Le plus notable, c'est que la politique à mener est finalement toute simple. Il y avait quatre-vingt-dix projets qui avaient tous des règles d'interdiction très basiques sur la durabilité au sens réglementaire et moral, c'est à dire vraiment interdiction des bois tropicaux, etc. Les critères étaient très hétérogènes, mais tout était tout de même basé sur le principe de l'interdiction. Il y avait ensuite le croisement du projet, c'est à dire la notion de lieu avec des thématiques beaucoup plus générales telles la reconquête de l'hydrologie, la dépollution des sols, la conservation du patrimoine historique, etc. Autrement dit, il faut créer une notion de durabilité qui soit plus accessible aux pays du Sud et ce, à partir d'idées assez simples.

Sur le thème de la diffusion, il faut par exemple insister sur le fait que la pluri-centralité, en tant qu'elle représente une meilleure répartition territoriale des lieux de sociabilité, et un meilleur rapport à la nature, est l'un des éléments de la durabilité. Sur le plan de la réparation, le thème est assez évident : il faut commencer par cela, et rendre durable les années 1960, c'est à dire qu'il faut les réinscrire dans le réseau urbain. C'est quand même quelque chose de très important, cela ne passe par une très grande démolition mais par une démolition raisonnée. Sur le thème de l'extension interne, il faudrait réfléchir dans ces situations à l'égalité entre générations, de façon à ne pas saturer le territoire, parce que c'est la manière la plus simple d'aménager que de combler les vides.

## **Jean FREBAULT**

N'est- il pas problématique de recourir, dans notre débat, à des mots qui n'ont pas le même sens tous pour les gens autour de la table et qui parfois sont porteurs de grands malentendus ? Prenons le mot " projet " par exemple. Il peut désigner tour à tour des projets de territoire, des visions stratégiques, des projets urbains, des projets spatiaux, des projets images, des projets opérationnels comme un tramway. Or, tous ces " projets " ont des échelles différentes, des échéances temporelles différentes, et des contenus différents.

Quant au terme " lenteur ", il se révèle également polysémique. En effet, certains comprennent " augmentation massive des temps de parcours ", tandis que d'autres

interprètent plutôt le terme comme synonyme “ d’éloge d’une voirie lente ”, à même d’être plus fluide et de garantir une plus grande fiabilité des temps de parcours. N’y- a- t’ il donc pas un déficit d’explications sur la signification de la “ lenteur ” ?

Par ailleurs, ne devrait-on pas souligner plus fortement qu’un projet d’infrastructure qui induit de l’urbanité n’a pas les mêmes caractéristiques qu’un projet qui ne tendrait qu’à optimiser une politique de déplacement ? C’est une question fondamentale qui se pose à nous tous : architectes, ingénieurs, urbanistes qui sommes autour de la table.

De façon un peu provocante, on pourrait faire l’éloge d’une mobilité plaisir, d’une mobilité dont la vitesse ne soit pas le seul facteur d’optimisation. Par exemple, si évidemment on sait maîtriser le rapport entre l’infrastructure et la ville, ce que je dis vaut autant pour les tramways que pour les projets routiers, on peut imaginer que par exemple, si on maîtrise bien les notions de confort, de découverte du paysage de plaisir de la ville, on ne voit pas le temps passer. Cela dépend bien sûr du type de déplacement. Comme le disait Vincent PIRON, certains déplacements sont liés à d’autres notions de valeur du temps. Ne vous est-il par exemple jamais arrivé de souhaiter la présence d’un feu rouge, afin de profiter du panorama que vous offrait une voirie ?

## **Michel BONNET**

La durabilité considérée du point de vue des transports et de la mobilité est-elle la même que la durabilité considérée sous l’angle du projet urbain, de l’aménagement et de l’urbanisme ? N’y- a- t’ il pas des niveaux, des hiérarchies et des contradictions ?

## **André LAUER**

Je suis ingénieur et j’adore faire les projets. Mon propos est donc aussi une forme d’autocritique. Mais je pense qu’il y a parfois de l’excès, qu’on va trop loin dans la sacralisation de l’approche par projets.

Vous avez cité des exemples de vos travaux à Nancy, Caen, Nantes. Je n’ai pas de raison particulière de critiquer ce que vous avez fait dans une logique de projets. Je vais simplement expliquer ma pensée en donnant un autre exemple : j’ai visité il y a quelques années l’exposition publique qui était faite à LYON pour le débat sur le plan de déplacement

urbain. Dans cette exposition on présentait le choix entre trois scénarios ou trois projets. Chacun était illustré par du dessin. Le public a unanimement préféré le scénario B mais tout avait été fait pour ! En fait, on peut supposer que la réalité qui surgira après l'adoption de ce scénario, ne ressemblera pas à l'idée que les gens s'en faisaient en visitant l'exposition. ce n'est pas pour autant qu'il aura si on adopte ce scénario, ce qui a été montré. Car l'adoption d'un scénario urbain ne saurait être comprise comme un engagement à la construction d'une opération identique à un dessin. Adopter un scénario urbain, c'est bien plutôt valider un certain nombre de mesures très concrètes (sur la façon de faire la voirie, le tramway, etc.) , autrement dit un certain nombre d'éléments politique. En bref, je ne suis pas du tout sûr que la mise en œuvre de ces mesures concrètes aboutira, dans vingt ans, au résultat supposé par le dessin qui avait été montré. J'ai même le sentiment : que quel soit le scénario qu'on aurait choisi, on aboutira, dans vingt ans, aux mêmes résultats. Voilà mon interrogation, et je pense qu'on n'est pas très professionnel, on ne fait pas les choses comme il faut si on reste prisonnier du dessin dans ce genre de démarches !

## **Bernard REICHEN**

C'est une question centrale qui rejoint un peu la question de la commande pour nous autres, architectes. A la vérité, c'est lié à un grand principe : on gagne d'abord, on discute ensuite. C'est le principe du concours, la façon dont les débats sont organisés, qui nous poussent vers le projet. C'est beaucoup plus confortable, dans certaines situations, pour des élus, de choisir entre trois projets que de dire quel est leur projet à eux, c'est à dire de sortir du dessin. On est toujours en balance dans des situations qui, à mon avis, changent assez vite. La tendance actuelle à professionnalisation de ces métiers et la façon d'organiser les débats évoluent. Les études de définition sont quelque chose de tout à fait extraordinaire. Elles ont été promues en réaction au concours anonyme tel qu'il est organisé par les lois européennes. Il faut que ces études de définition conservent leurs particularités, qu'elles deviennent à leur tour un véritable projet, qu'on en améliore les règles. En effet, les concertations initiales ont été faites n'importe comment. On a souvent organisé, par exemple, des référendums, en pensant qu'ils permettraient d'officialiser, de légitimer, une décision souhaitée par les autorités. C'était le cas à Lyon, ce fut aussi le cas à Caen, où les responsables de l'agglomération avaient tout organisé pour que le tramway ne voit jamais le jour. L'évolution du projet est intéressante, derrière l'évolution des méthodes. Je prends l'exemple de Nantes. Les gens qui travaillent sur ces questions disent : la ligne 1 c'est un

train dans la ville, la ligne 2 c'est une réflexion sur l'espace public, la ligne 3 c'est un travail urbain. Cela valide la notion "d'urbanisme induit" qui peut greffer toutes sortes de logiques sur un projet d'infrastructure ; ce sont des logiques qui évoluent dans le temps, et on est actuellement très content, on va vraiment vers quelque chose qui est de mieux en mieux au niveau du dialogue et de l'organisation du débat ! Il faut dire aussi qu'on est, en France, dans un système qui a toujours vécu sur la notion d'utilité publique, une utilité publique qui se décrète, qui se délègue, j'allais dire qui se détourne aussi. Dans ces procédures, on ne sait plus quelle était la fonction d'utilité publique, et quand on travaille en Allemagne, on comprend avec douleur au départ et avec un certain plaisir ensuite ce qu'est un projet négocié, puisqu'on assiste là-bas à une négociation permanente. Il y a le cas extrême de la démocratie directe suisse où il faut avoir le temps pour survivre, mais je crois que nous devons arriver à trouver de nouvelles règles et conditions pour ces concertations, afin de pouvoir vraiment réfléchir à la notion de durabilité, à la notion de participation. Il ne s'agit pas tant d'induire un choix, que d'organiser un véritable débat. Je pense qu'on se dirige vers cette amélioration des concertations publiques, mais que l'on butte sur certaines difficultés pour la mettre en œuvre.

J'ai volontairement évité de traiter de la question de l'intermodalité. C'est un point absolument central, mais avec le risque que justement l'on arrive à transformer cette intermodalité en produit d'inter modalité : il y a là une réflexion, qui pour le moment, est posée par tous les bouts, par tous les axes et qui n'est pas complètement traitée. Nous essayons de l'aborder de la façon la plus pragmatique qui soit. Nous avons ainsi gagné le concours d'Austerlitz sur le thème du "jardin à quai" en considérant que les gens qui arrivent en train le faisaient comme des interlocuteurs de la ville et: nous avons donc fondé notre projet sur le thème du train dans la ville.

Il y a aussi un travail que nous avons fait sur Tokyo, une pré-étude sur la gare TGV de Chinagawa. Nous devions construire un parking pour six cents vélos sur un espace de moins d'un hectare, à la sortie de la gare. Or, je me suis aperçu que je ne savais pas dessiner un parking à vélo. Il a fallu que j'aille dans la rue pour mesurer un vélo, pour savoir comment six cents vélos pouvaient se garer. Et puis, lorsque j'ai vu qu'il y avait un passage clouté qui possédait une fréquentation de 130.000 personnes par jour, je me suis dit que je devais "me mettre l'échelle dans l'œil", et qu'il fallait ajouter un niveau à une gare, qui mélangeait elle-même tous les niveaux de circulation (du RER local au TGV), des taxis, une

petite route nationale, une desserte locale à vitesse réduite. L'intermodalité est donc un sujet tout à fait passionnant, qui va effectivement créer des nouveaux lieux, mais je ne connais pas pour le moment la façon exacte de l'aborder.

## **George MERCADAL**

Il est difficile de trouver un sujet sur lequel on ne soit pas d'accord ! On discute dans beaucoup d'endroits ensemble. Néanmoins, vous dites l'équation urbaine c'est de croiser " droit à la mobilité " et " réduction des infrastructures ".

Je ne sais pas s'il faut parler de " réduction des infrastructures " parce qu'en fait, ce à quoi vous travaillez, et avec succès, c'est à donner une nouvelle image des infrastructures et, comme vous le dites très justement, il y a une demande d'images considérable, on pourrait se référer à un conférencier précédent : « une demande d'ambiance considérable », je pense que vous ne récusez pas le lien qu'il y avait entre image et ambiance. En réalité, si les architectes envahissent le domaine des infrastructures, on va peut-être réussir à créer des images intéressantes, agréables des lieux comme vous dites à partir des infrastructures. A ce moment là ce n'est pas tellement un problème de réduction des infrastructures, mais de leur insertion dans la ville, dans le projet urbain et dans tous les mots que nous prononçons tous.

## **Bernard REICHEN**

Dans le contexte actuel de révolution urbaine, la répartition du sol public des villes devient problématique. Pour le moment, on assiste à une sorte de guerre de tranchées entre les piétons, les vélos, les taxis, les bus, les sites propres etc. La tentation des autorités est d'augmenter à la fin les infrastructures ou du moins de les saturer par un principe de mise en lanières de l'espace. Ce principe consiste à créer des voies pour chacune des mobilités, et à inventer après des frontières grâce à des bordures arrondies, des bacs à fleurs avec des bambous, etc. Ceci est donc une maladie de jeunesse, mais il ne faudrait pas créer des nouveaux droits autour de cela.

Concernant le poids des infrastructures, il faut trouver dans le partage des rôles, des logiques de sites propres, de nouveaux parcours, de nouveaux espaces. Notre action autour de la gare d'Austerlitz se veut, par exemple, être un maillon d'un nouvel espace qu'on pourrait appeler : jardin, jardin linéaire, trame verte, coulée verte... Il n'empêche que si l'on

arrive à aller du tramway de Masséna jusqu'au Quartier Latin en reliant tous les pôles universitaires qui sont là, on aura fait un acte intelligent.

Pour illustrer le débat sur les mobilités, on peut revenir à des comparaisons avec des pays étrangers. Dans la Ruhr, nous avons construit un "Radweg", une route à vélo déclassée de deux cents kilomètres, formant une boucle autour des parcs et reliant symboliquement nos quatre-vingt projets. Autour de cette route, nous avons organisé la circulation des vélos en trois degrés de circulation : l'autoroute, la route et la piste cyclable, avec des systèmes de continuité et des logiques de pratique. L'objectif n'était pas de vouloir donner sa place à tout le monde partout, mais de créer une autre hiérarchie des tissus urbains. Je crois que les rues piétonnes ont été le dernier avatar d'un monde lié à la voiture dans les années 1970, sur le mode de l'inversion. On voit ce que cela a donné en termes d'espace, et une "ambiance" assez calamiteuse.

On pourrait enfin citer l'exemple de l'Italie, qui possède une répartition du sol bien meilleure que la nôtre, dans la mesure où les droits du sol sont des droits d'usage dans le temps et dans l'espace. Les Italiens mènent une réflexion essentielle sur les nouveaux lieux urbains, en essayant de créer une offre de transport globale et concurrentielle. Il est vraiment important de laisser aux gens le choix de leur mode de déplacements. Pour pouvoir maintenir cette liberté de choix, il faudrait internaliser les externalités de chacun de ces modes, en commençant par donner à la voiture son coût véritable, en termes de pollution, etc. Progressivement, chaque mode de transport se modernisera pour lui-même. Le droit à la mobilité est aussi le droit au choix de son mode de transport par rapport à ce que l'on vit au cours d'une journée.

## **Marc WIEL**

En écoutant les différents intervenants, je me faisais simplement la remarque qu'il y avait un livre de Jean-Louis GOURDON sur la rue qui montre bien qu'il y ait bien un triptyque où l'on mêle lenteur, densité et diversité urbaine, ce qui est le contraire de la manière en ce qui concerne les modes.

Cette construction de l'équilibre entre ces trois éléments est fondamentale. Généralement, en voulant satisfaire de la mobilité, on ne satisfait que du changement de

localisation. On sépare les gens. On abandonne et on perd la diversité urbaine. Cela n'implique pas pour autant qu'il faille en revenir à la période de Cromagnon avec, comme seule mode de transport, la marche à pied. Mais il y a de nouveaux équilibres à trouver. Et cela ne passe pas nécessairement par une accélération généralisée.

## **Georges AMAR**

Au sujet des vitesses commerciales des transports collectifs, il convient peut-être de rappeler que les tramways les plus récents roulent à 21, 22, 25 kilomètres heures. Or, tout est fait pour les déguiser en TGV : on leur donne des nez allongés, vitrés etc. ... On crée ainsi des confusions de sens assez étonnantes, au vu de l'argumentaire utilisé en faveur des tramways.



<p style="text-align: center;"><b>Monsieur Jobbe Duval, Directeur de la société Nexity</b></p>
--

## **Promotion immobilière et évolution des mobilités**

Le métier d'opérateur immobilier se caractérise par son éclatement et par son fort turn over. De fait, c'est un secteur dans lequel de plus en plus d'acteurs, et, qui plus est, de plus en plus d'acteurs privés, réalisent des " grands projets " d'aménagement.

Notre société est l'une des rares à se maintenir sur la durée. Elle travaille actuellement sur les grands projets de Boulogne, d'Euro- Méditerranée, de Marseille et de Lyon. Autrement dit, elle est présente là où les logiques du privé ont tendance à avancer par rapport aux logiques du public. C'est sur la base de cette expérience professionnelle que le présent exposé essaiera de préciser les liens entre mobilité et marché immobilier.

### **Un marché immobilier partiellement déterminé par les conditions financières en vigueur sur les marchés financiers**

Commençons par préciser les liens entre les conditions financières (taux réels annuels des prêts bancaires, inflation) d'accès à la propriété et le marché de l'immobilier. L'inflation, et, en conséquence, les taux, ont largement baissé depuis le milieu des années 1980. Or, ce qui est intéressant dans cette baisse, c'est qu'il y a un rapprochement des taux dits " aidés " des " prêts conventionnés ", et des taux dits " libres ". Cela n'a pas toujours été le cas : il y a eu une période, dans les années 1960, 1970 et au début des années 1980, où l'on observait une déconnexion entre ces différents taux. De fait, le rapprochement des différents taux est lié à la baisse de l'inflation baisse, en 1981-82, et à la chute en 1982-83-84, du secteur de l'immobilier de " loisirs ", et, en particulier des grands opérateurs de l'immobilier de loisirs (RIBOUREL, FERINEL, MERLIN et autres). Ce retournement du marché de l'immobilier de loisirs tient à l'identité des acheteurs de ce genre de biens. De

fait, les acheteurs étaient majoritairement des jeunes ménages (la moyenne d'âge des acheteurs était de l'ordre de trente ans) qui achetaient parce que l'opération se révélait extrêmement intéressante du fait du jeu de l'inflation et des taux d'intérêt, du coût. Du moins les vendeurs réussissaient-ils à leur faire croire que c'était "quasiment moins cher qu'une caravane". 80 % de la clientèle était en effet constituée d'anciens propriétaires de caravanes qui décidaient de s'installer sur place plutôt que d'avoir à transporter chaque année leur caravane. Les jeunes ménages se laissaient d'autant plus facilement convaincre que le système des financements longs à vingt ans et l'importance de l'inflation leur donnaient l'illusion que leurs dettes seraient éteintes assez rapidement. Autrement dit, les montages à la base de la bonne tenue de l'immobilier de loisirs étaient autant psychologiques que financiers. Effectivement, architecturalement parlant, on assistait à la construction de centaines de caravanes en béton.

La baisse des taux et de l'inflation a aussi miné le marché des villes nouvelles, lesquelles ont cessé d'attirer acheteurs, et promoteurs, dès 1985-86. Aucun lien entre l'effondrement de ces deux segments de marché n'a pu être mis en évidence. L'offre immobilière s'est alors transférée vers d'autres sites, plus périphériques. En effet, c'est à ce moment là (entre 1980 et 1987-1986) également que les grandes opérations de lotissement privé ont commencé à disparaître, au profit des constructions de groupements de maisons individuelles, des fameux "villages".

Le paradoxe, c'est qu'au moment où le coût de l'accession à la propriété devient onéreux, (l'inflation ne gommant plus les intérêts), l'offre de maison à destination des jeunes ménages (c'est-à-dire l'offre de maisons en lotissements, près des villes nouvelles) se réduit fortement, tandis que la taille moyenne des logements offerts augmente, passant de 68 m<sup>2</sup> en 1970 à 89 m<sup>2</sup> actuellement. L'identité des acheteurs change en conséquence, les jeunes ménages (âgés de moins de trente-cinq ans) disparaissant du marché de l'accession. Autrement dit, c'était comme si la baisse de l'inflation redonnait sens à la durée.

La durabilité, pour nous, c'est précisément la prise de conscience par l'acquéreur que son logement est un coût, et non plus de "la consommation", et qu'en conséquence, il doit

être attentif à sa structure. Or, depuis 1990, on peut dire que pour les acteurs économiques, le logement est devenu un coût.

### **Mobilité et durée des prêts d'accession au logement**

Les taux d'intérêts peuvent aussi être étudiés en relation avec la durée des emprunts auxquels ils correspondent. Or, depuis quatre ou cinq ans, et de manière plus marquée encore depuis un ou deux ans, on assiste à un très fort allongement de la durée des prêts, allongement qui apparaît paradoxal. En effet, dans les années 1980, les gens empruntaient à long terme, mais leurs emprunts étaient majoritairement financés en PAP, c'est à dire avec une aide plus ou moins directe du système bancaire, notamment du Crédit Foncier et du Comptoir Entrepreneurs, qui étaient des distributeurs d'argent plutôt que des banquiers. C'était donc un peu le secteur social qui s'endettait sur le long terme. Dans les années 1980 et dans la première moitié des années 1990, les banquiers ne prêtaient plus de manière longue, du fait des incertitudes liées à la conjoncture économique. Depuis un ou deux ans, en relation avec les évolutions des cours boursiers et à la baisse des taux, les banquiers recommencent à prêter à long terme, et de façon beaucoup plus prononcée qu'autrefois. Le deuxième élément qui explique l'allongement des durées d'emprunts, c'est la tension qui s'exerce sur les loyers. De fait, les loyers augmentent aujourd'hui beaucoup plus fortement que les mensualités de remboursement des emprunts, contrairement à ce qui se passait auparavant. Emprunter long aujourd'hui, c'est, d'une manière très schématique, payer des intérêts pendant dix ans, et amortir pendant vingt ans son capital. La faiblesse des taux d'intérêt accroît donc les pratiques implicites de location-vente. La location vente, qui repose sur une location aboutissant, à terme, à une option d'achat, augmente la mobilité. En effet, si dans dix ans, je décide de changer de résidence, j'aurais certes payé un loyer, j'aurais certes peu amorti mon capital, mais ce capital que j'aurai acheté étant presque par nature moins cher puisque je l'aurai acheté à valeur dix ans avant, je ferais une bonne affaire. La situation actuelle offre donc des opportunités de bonnes affaires immobilières à terme, lesquelles sont réalisables dix ans après l'acquisition du logement, dix ans pendant lesquels les propriétaires potentiels sont logés.

Ainsi, finalement, grâce au prêt long, nous sommes en train de fluidifier, d'accentuer, les potentialités de mobilité des acquéreurs. Tandis que la baisse des taux dynamise l'investissement : autrefois, avec un taux de 12%, on pouvait emprunter 400.000 F., pour 5000 F. de mensualité sur une durée de 25 ans ; aujourd'hui, avec un taux de 5%, on peut emprunter 800.000 F avec les mêmes mensualités. Cette amélioration du coût de l'investissement est d'ailleurs l'une des raisons de l'accroissement de la surface moyenne (aujourd'hui 89 m<sup>2</sup> moyens). Comme la demande du grand logement est en train d'exploser, la production immobilière, notamment en collectif, ne sait pas comment freiner cette tendance à l'augmentation de la taille des logements.

### **Retour sur l'identité des candidats à la propriété**

Etudier le fonctionnement et les transformations du marché immobilier, c'est aussi s'intéresser à l'identité des occupants des logements. Le fait le plus remarquable à ce sujet tient peut-être à la diminution du nombre moyen d'occupants d'un logement. La "décohabitation" se produit par exemple de plus en plus précocement, en particulier pour les femmes. De fait, aujourd'hui, à 23 ans, 70 % des femmes ont déjà le logement parental, alors qu'elles n'étaient que 50% il y a dix ans.

Cette pression très forte qu'exerce la demande résidentielle des jeunes ménages, qui partent plus tôt de chez leurs parents, et qui n'achètent plus parce que la réduction de l'inflation a renchérit le coût réel du crédit, provoque une hausse des loyers.

Pour compléter la description du marché immobilier français, il convient aussi de revenir sur les raisons de la mobilité, c'est-à-dire sur les motifs de déménagement exprimés par les ménages. Sur la base des de l'INSEE, on note que la première cause de mobilité, des propriétaires mais aussi des locataires, c'est le souhait de s'agrandir. L'accession à la propriété des individus déjà propriétaires s'explique de fait par cette volonté de disposer d'un logement plus grand, tandis que les locataires qui se portent candidat à l'accession à la propriété cherchent à changer d'environnement. Ce qui est intéressant, en outre, c'est que les raisons professionnelles ne sont pas un moteur de la mobilité. De fait, elles sont beaucoup

moins déterminantes que la taille de l'appartement, que le souhait de devenir propriétaire, et que la volonté de changer d'environnement.

C'est pourquoi, dans notre agence, nous ne formons pas les vendeurs à argumenter sur cette thématique des déplacements domicile- travail. A titre d'expérience, il y a une quinzaine d'années, nous proposons aux clients un programme informatique simple qui leur permettaient de déterminer les nouveaux trajets (modes de transports et durée du trajet) qu'ils devraient réaliser pour se rendre sur leur lieu de travail s'ils changeaient de logement. Nous avons retiré le programme au bout de trois mois car les clients ne l'utilisaient pas. Peut-être les questions de mobilité sont-elles abordées au creux du lit, mais en tout cas, elles ne sont pas traitées en présence de l'agent immobilier.

Sur la base de ces constatations très générales, il est possible de préciser l'identité du vulgum pecus qui s'adresse aux entrepreneurs de grandes opérations, et les problèmes, notamment les problèmes de mobilité, qu'il rencontre.

Les premières grandes opérations créaient des lotissements, pour des individus qui cherchaient le confort et la sécurité. Les publicités (Phénix, Koffmann and Broad et autres Cogedim) mettaient ainsi en avant le caractère confortable et " policé " des lotissements. L'achat d'un logement " loti " est en effet un achat patriarcal, raisonné, et domestique, dans la mesure où les clients des opérations en lotissements attachent plus d'intérêt au confort de la maison individuelle qu'à sa localisation. A l'époque, les gens se portaient acquéreurs de telles résidences sans même se poser la question des conséquences de cet achat sur leurs trajets domicile- travail. On assistait de ce fait à des transferts de population invraisemblables, certains individus n'hésitant pas à s'éloigner de trente ou quarante kilomètres de leur lieu de travail. Les agences immobilières vendaient donc de la prestation plus que de la localisation. Et plus précisément, de la prestation future, un " cahier des charges ", puisque les opérations n'étaient souvent pas achevées au moment de la transaction. Le paradoxe de cette situation, c'est que les mêmes individus qui étaient prêts à s'éloigner notablement de leur lieu de travail pour devenir propriétaires d'une maison individuelle, une fois installés, ne quittaient plus leur lotissement. Autrement dit, on assistait, après une forte mobilité initiale, à une certaine inertie résidentielle. Cette inertie se

traduisait par les comportements de mobilité de ces propriétaires lesquels évaluaient la pertinence de leur lieu de vacances ou des magasins à fréquenter en fonction de leur facilité d'accès à partir du lotissement, et ne choisissaient pas leur résidence en fonction de ces questions. On pourrait schématiser en disant que les gens se faisaient construire une cabane, indépendamment des problèmes de liaison avec l'extérieur, lesquels se révélaient secondaires.

La deuxième vague de grandes opérations est liée à l'émergence du "rurbain", qui a coïncidé avec la baisse des taux d'intérêts. Un marketing "de la protection" a succédé au marketing de confort, dans la mesure où, pour séduire le futur "rurbain", il fallait mettre en avant les services de proximité, en particulier les services scolaires, offerts à proximité, car les individus cherchaient surtout, dans une logique sécuritaire, à minimiser leur utilisation des transports collectifs, souvent perçus comme inconfortables et dangereux. Cet achat "rurbain" était un achat de couple, en conséquence, il fallait s'adresser aux deux personnes, au mari, animé de considérations "patriarcales", et à la femme, véritable intendante du couple. Ces clients d'opérations "rurbaines" étaient des explorateurs : un peu moins délocalisables que les premiers "lotis", ils hésitaient encore souvent sur la localisation résidentielle souhaitée. Cette seconde période de grandes opérations immobilières se caractérisait ainsi par une mobilité, un peu moins forte que celle observée lors de la période précédente, mais encore relativement importante, surtout que le nombre de déplacements externes au lotissement, en particulier de déplacements de consommation de services de proximité, augmente.

Sur le plan urbanistique, on est alors dans un entre-deux. En effet, ces lotissements de seconde génération regroupent à la fois des maisons individuelles et des systèmes d'émergence en collectif qui viennent recréer de la maison individuelle un peu urbanisée, tandis que le quartier alentour remédie à l'isolement du lotissement. La caractéristique essentielle des comportements de mobilité des "rurbains", c'est que les problèmes de déplacements restent encore secondaires. Les rurbains ne négociaient par exemple pas le nombre de place de parking attribuées au logement. De fait, le parking n'était pas considéré, par les aménageurs ou les ménages, comme quelque chose de difficile à gérer. Le choix de la localisation résidentielle des "rurbains" correspondait lui aussi à une transition. Il existait effectivement une certaine ambivalence dans les préférences des ménages, qui, tout en

appréciant la “ vie à la campagne ”, apprécient les éléments urbains de leur lotissement, lequel tend à acquérir des dimensions de plus en plus importantes, à la fois en nombre de logements offerts, et en hauteur bâtie. A Vilparisis par exemple, on avait introduit une place, des commerces, etc. dans l’opération de mille deux cents logements en cours. Ce qui est remarquable, c’est que les futurs clients, face à nos petits immeubles de R+2, R+3, évoquaient des ressemblances avec Paris. Peut-être donc le caractère “ urbain ” réside-t-il plus dans la forme des logements que dans la centralité ? On introduit là la notion de rue et de place comme espace dans un entre-deux : est-ce privé ? Est-ce public ?

La troisième vague de grandes opérations, qui correspond à “ l’urbain raisonné ”, a été marqué par le marketing de la relation. L’urbain raisonné apparaît dans les années 1990, lorsque l’on commence à se dire que la ville, c’est un lieu du service gratuit, un lieu, en tout cas, où la consommation de services ne nécessite pas une débauche d’énergie importante, que ce soit en termes de transports, de qualité ou de temporalité. Cet achat-ci est clairement matriarcal, les femmes semblant détenir seules le pouvoir de décision. Il est assez frappant de voir que, si c’est l’homme qui se montre sensible à la publicité de marketing immédiat, c’est la femme qui conclue la transaction, après s’être renseignée sur les écoles, des transports pour aller à l’école, des services municipaux. (la mairie devient en effet progressivement un élément d’une très grande puissance attractive).

A titre de conclusion, et sur la base de ces expériences, peut-être est-il possible d’affirmer que la ville existe partout où il y a des services et une fluidité des transports ? Ou partout où il y a des services, plutôt que partout où il y a une fluidité des transports ?

## *Questions sur l’exposé de Monsieur Jobbe Duval*

**André LAUER :**

L’un des grands problèmes des villes, aujourd’hui, tient au phénomène ségrégatif, lié notamment à la fuite des quartiers HLM par les classes moyennes. Ne devrait-on pas revenir sur cette question ?

## **Monsieur JOBBE DUVAL**

La question de la ségrégation sociale se pose en vérité beaucoup moins fortement que l'on ne pourrait le croire. Nous avons par exemple réalisé avec succès une opération de six cent cinquante logements à Villeneuve la Garenne, c'est-à-dire dans une zone constituée à 75% de logements sociaux. Autrement dit, il semble que ce que nous appelons "l'ascenseur social" dans notre métier fonctionne parfaitement, en ce que le mélange social se réalise sans difficulté dans le logement neuf péri-urbain, D'une part parce que la cohabitation est en face de vous, entre le mari et la femme il y a déjà une cohabitation de fait, vous avez des mélanges invraisemblables sociologiques, culturels... D'autre part, ils habitent déjà là et la réalité de l'habitat a Bondy à Villeneuve la Garenne ou dans le secteur IV de Marne-la-Vallée, c'est une réalité qui n'a rien à voir avec les discours que nous pouvons avoir de l'esthétisme ou je ne sais quoi. C'est qu'effectivement les gens, en règle générale, sont heureux là où ils sont. Parce qu'ils ont les services tout simplement ! Ils cherchent plus grand, ils cherchent plus beau, ils cherchent autre chose, mais ils sont heureux dans le service qu'ils ont sur place !

Nous ne connaissons donc pas de problème de mixité. L'une des clés de ce succès tient à la grande taille des opérations. Car, plus le projet est grand, c'est-à-dire, plus l'entrepreneur prend ouvertement des risques, plus les éventuels acquéreurs créditent l'opération de sérieux et sont prêts à acheter. C'est d'ailleurs l'une des différences entre les petites opérations et les grandes opérations. Les petites opérations n'inspirent pas confiance, dans la mesure où les gens ont l'impression que les entrepreneurs cherchent surtout, à cette occasion, à gagner de l'argent. Les grandes opérations de six cents logements, en particulier lorsqu'elles incluent une école, donne une toute autre impression des motivations de l'entrepreneur, qui semble réaliser une véritable opération d'aménagement.

L'autre explication du succès est due à la qualité de notre communication, qui repose partiellement sur l'organisation d'événements importants, comme les "one shop". Ces opérations flash consistent à réunir mille futurs acheteurs en me temps autour d'une maquette présentant l'ensemble du projet. L'entraînement du groupe et l'émulation que nous introduisons entre les ménages en proposant des réductions aux premiers acheteurs incitent



les gens à acheter, sans se soucier du problème de la mixité sociale. Quand on les fait tous venir, que les regards s'échangent, que les uns et les autres se disent à l'un et à l'autre ou entre eux qu'effectivement c'est beau, là on est dans une co- création du projet qui fait que le soir, lorsqu'on dit aux gens qu'on met en vente, les mille personnes sont venues, toutes mélangées : les cadres supérieurs avec des gens de nationalité extrêmement différente (c'est le cas de Villeneuve la Garenne, 60 % d'étrangers d'origine), lorsqu'ils viennent là, qu'on leur dit que demain matin on va vendre et que forcément il y a des systèmes marketing de prix pour que cela soit moins cher pour les premiers qui achètent et ainsi de suite, et il y a ceux qui font la queue toute la nuit et qui couchent là à vingt ou trente et que l'on constate que pendant la nuit, il y a un cadre du Conseil Général des Hauts de Seine qui couche dans la même maison, car il faut bien attendre pour faire la queue, à côté d'une personne d'origine maghrébine avec son voile. On assiste à un mélange extraordinaire, à un mélange tel qu'on croit qu'il ne durera pas, qu'au matin, le pauvre se sera fait bousculer, ou que les riches seront partis, pour ne pas courir le risque d'avoir des voisins différents. Or, tous, ils achètent quand même.

Le problème des concertations réside dans le choix de ce que l'on montre. Nous avons quant à nous fait le choix de tout montrer. Mais, attention : si nous montrons l'architecture de nos opérations dans le détail, nous ne nous engageons pas à ce que les futurs logements s'alignent sur les modèles exposés, inspirés de nos opérations en cours.

Notons cependant que les entrepreneurs, aujourd'hui, ne prennent plus de risques. Le risque est donc reporté sur le client. Et bien quand on fait de grands ensembles, et qu'on fait la démonstration qu'on se met au risque de l'œuvre, et bien il y a toujours des gens qui sont dans le secteur, qui connaissent parfaitement les liens sociaux, les problèmes de vie de tous les jours, les problèmes de transport, d'école... Ils connaissent parfaitement ces problèmes, ils sont de là ; je vous assure, si on fait correctement les choses, il y a comme une envie nouvelle d'habiter ensemble qui se dégage. Sur cette opération de Villeneuve la Garenne, en trois ans, on a vendu six cent cinquante logements !

A titre de conclusion, je dirais donc que je ne suis pas partisan du projet mais du grand projet !

**Olivier Frerot,  
DDE du Territoire de Belfort et acteur de  
[www.developpementdurable.net](http://www.developpementdurable.net)**

## **Réintégrer la sédentarité et la citoyenneté dans les réflexions sur la mobilité**

Cet exposé abordera successivement la question de l'importance et du rôle " des sédentaires au cœur de la mobilité ", puis celle de la centralité des citoyens dans les débats.

### **Les sédentaires au cœur de la mobilité**

Lorsque l'on aborde la question des sédentaires, il convient tout d'abord de noter l'importance des jeux d'échelle dans la compréhension de la sédentarité. De fait, les comportements sédentaires diffèrent fortement selon la taille des agglomérations considérées.

Il faut ensuite s'intéresser aux mobilités de proximité, qu'on appelle micro-mobilités, dans la mesure où elles paraissent être le lieu essentiel du travail sur l'aménagement durable. Enfin, il s'avère nécessaire de renouveler notre regard, notamment sur le thème des " réseaux ", puisqu'aujourd'hui, non seulement les réseaux d'infrastructure servent aussi à transporter des idées et des informations, mais les info-structures tendent à devenir plus importantes que les infrastructures. Autrement dit, il nous faut travailler davantage sur les contenus des trafics, il nous faut qualifier les flux, et ne plus nous contenter d'essayer de les quantifier. Cette approche qualitative se révèle particulièrement intéressante pour l'étude et l'analyse des changements en cours, tels l'implantation logistique des grandes surfaces, le juste à temps qui envahit le monde économique et qui nous pose beaucoup de problèmes en termes d'infrastructures, la question des centres villes, le retour à la ruralité via le délai de travail, la circulation immatérielle de contenus informationnels, etc. Cette approche qualitative s'avère, en outre, d'autant plus fondamentale que l'actuelle virtualisation des activités ne diminue pas les flux matériels, mais en modifie fortement les caractéristiques. De fait, les bouleversements de nos systèmes d'échanges liés au développement d'Internet

sont au moins aussi importants que ceux liés à l'introduction du train et du tramway, au début du vingtième siècle. Ceci explique les difficultés que nous rencontrons dans l'exercice de prospective.

Nous devons nous montrer très attentifs aux évolutions en cours, car celles-ci vont, à terme, influencer l'organisation urbaine, à l'instar de la question de l'Internet du dernier kilomètre. L'adoption d'une transmission hertzienne à haut débit risque en effet d'introduire de l'hétérogénéité au sein de la "toile", puisque dans certains lieux denses, comme les gares, les aéroports, les grands magasins, mais aussi les villes, les gens pourront, grâce à la technologie hertzienne à haut débit, "sortir de l'embouteillage de l'Internet", et accéder beaucoup plus rapidement à des informations plus denses que les utilisateurs du réseaux résidents en d'autres lieux.

Les conséquences des nouvelles technologies pourraient aussi, à terme, influencer le sens des comportements de mobilité. D'où l'intérêt de concepts tels celui de géopoétique, qui fait référence aux propos de Jean FREBAULT. En effet, lorsque tous les déplacements auront été phagocytés par les e-pratiques, quels motifs à la mobilité restera-t-il, sinon justement l'aspect "plaisir" du déplacement, la relation personnelle avec le territoire ? Il se pourrait ainsi que les critères de qualité, de beauté, d'émotion gagnent en importance dans la détermination des comportements de mobilité. Ne faudrait-il pas, en conséquence, approfondir, dans le cadre de notre réflexion sur le développement durable, l'étude de ces thèmes esthétiques et émotifs ? Au-delà des hypothèses sur leur importance future dans la détermination des comportements de mobilité, ces thèmes ne sont-ils pas plus à mêmes d'intéresser et de mobiliser nos concitoyens aux débats développement durable que les traditionnelles questions sociales, environnementales et économiques ? Ne faudrait-il pas, par exemple, introduire la notion de design dans nos activités d'aménagement ? Afin, notamment de rapprocher l'offre de mobilité des véritables usages des individus, et d'améliorer la satisfactions des besoins et des attentes de nos concitoyens relatifs aux outils de transports ? On insistait précédemment sur la nécessité d'effacer le sentiment de dépendance vis-à-vis de la mobilité ressenti par les individus. Or, réintroduire la notion de plaisir dans les déplacements, ne serait-ce pas leur redonner une sensation de liberté ?

## **Aménagement du territoire et citoyenneté**

Quant à la question de la place et du rôle des citoyens dans les débats relatifs à l'aménagement des territoires, force est de constater que lorsqu'un projet urbain vient au débat, il est souvent très pré-structuré. Autrement dit, il existe peu de débats en amont, susceptibles d'entraîner une véritable concertation. Or, aujourd'hui, une partie du public a vraiment soif d'un débat sur les idées, sur les résultats qu'un projet induit en développement territorial, et souhaiterait, en conséquence intervenir dans le débat beaucoup plus en amont que ce qui est souvent pratiqué. Il importe donc de modifier nos mentalités d'usage du temps du débat, et d'inverser l'ordre des phases successives du débats. En effet, les comportements de mobilité dépendent non seulement du rapport des individus au territoire, mais aussi, et surtout, de leur rapport au temps. Force est toutefois de souligner que les structures administratives et les élus en charge de l'aménagements du territoire ne sont pas capables d'évaluer correctement ces rapports au temps et à l'espace, sans consultation des citoyens. Il nous faut donc créer de nouveaux systèmes de consultations, un peu sur le modèle des bureaux du temps qui travaillent, depuis une bonne dizaine d'années, sur ces questions, en Italie du Nord. Les autorités publiques ne semblent actuellement pas consciente de l'urgence de ces créations institutionnelles : en effet, s'il existe à Belfort une maison du temps et de la mobilité, le Ministère de l'équipement est toujours totalement absent des réflexions sur les pratiques temporelles, comme on l'a constaté pour le rapport Hervieu, dont tout le mérite revient à la DATAR et au Ministère de la Ville.

Notre DDE est fortement impliquée dans les réflexions sur les rapports entre temps et mobilités menées à Belfort. La première chose que nous avons remarqué lors de ces réflexions, c'est qu'il est beaucoup plus facile de créer un débat sur la mobilité en passant par le prisme du temps, qu'en abordant le sujet de façon abrupte. Les gens débattent effectivement plus facilement de ces questions là, dans la mesure où elles touchent véritablement à leur quotidien.

La complexité des problématiques liées à la mobilité complexifie la réalisation d'études prospectives et la prise de décision, particulièrement en ce qui concerne le calcul des coûts économiques comparés de l'étalement urbain et du renouvellement urbain.

La principale difficulté réside en ce que les mentalités gestionnaires de notre Ministère ne lui donnent pas la capacité de se lancer vers l'avant, et de renouveler, comme il se devrait, nos lectures de la mobilité.

Prisonniers de nos modèles simplifiés de la ville, lesquels ne prennent pas en compte les modes de transports autres que les transports collectifs ou la voiture, tels le vélo ou la marche à pied, nous nous montrons mal équipés pour penser des notions comme la mobilité subie, la mobilité volontaire, ou encore l'immobilité volontaire, c'est à dire la lenteur volontaire. Pour pouvoir penser cela, peut-être faudrait-il désaisir les maires, les techniciens, et les ingénieurs, lesquels ne se montrent pas suffisamment à l'écoute des attentes émergentes de la société, des questions de mobilité, et confier celles-ci aux poètes et aux artistes.

## **Questions sur l'exposé d'Olivier Frerot**

### **Olivier GOUTENAILLE :**

Une question relative au couple " mobilité – mixité " : si la mobilité est parfaite dans une ville, à quoi cela sert-il de parler de mixité ? Est-ce que le sens de la mixité ne tient pas précisément à l'existence de limites à la mobilité, ou s'il s'agit de segmenter service après service ?

### **François ASCHER**

Si l'appartenance à l'un des quatre socio-styles évoqués par Hervé Jobbé-Duval n'est pas déterminée par des critères de différenciation socioprofessionnelle ou ethnique classiques, comment expliquer la constitution de populations ayant des comportements identiques ? Qu'est-ce qui est à l'origine de cette structuration des groupes d'accédants à la propriété ? Et qui sont ces "nouveaux urbains recréés" ?

## **Hervé JOBBE DUVAL**

C'est l'histoire qui influence le socio- style d'accession à la propriété des individus.

Dans l'ambiance générale de mobilité qui caractérise nos société, les individus se montrent totalement autonomes dans leurs choix résidentiels. Ils ne s'interdisent à priori aucun choix particulier. Dans ces conditions, les stratégies de marketing retenues s'avèrent particulièrement déterminantes. La technique du marketing du scénario, qui lie, dans un même projet, les futurs propriétaires et les entrepreneurs, semblent capable de réaliser sans limite de l'encastrement social. Dès lors que l'entrepreneur montre qu'il est prêt à prendre des risques relatifs à la réussite d'un projet de lotissement, les gens acceptent la mobilité, le changement de statut. Le loti, celui qui cherche sa maison et veut passer dans l'urbain complètement redécouvert, nous donne l'impression qu'il doit passer par des espaces médiateurs. Mais ce qui se passe c'est que l'urbain est un lieu de transports, et qu'il n'est plus perçu comme un toit, mais comme un fluide ! A partir de ce moment, il nous est possible de le loger là où nous avons construit des logements. L'immeuble qu'on imagine pour demain, c'est effectivement un lotissement vertical qui propose à des lotis l'argumentation suivante : " tu étais loti, il te manquait des services, de la sécurité, viens chez moi dans un lieu qui n'est pas le lieu le plus beau, mais c'est un lieu où on va te proposer un ensemble de services, pas sous une forme commerciale mais sous une forme urbaine, pas par un acte marchand mais par des impôts locaux. C'est pour cela qu'on est prêt à aller dans tous les lieux, à condition que ce lieu soit déjà un lieu de fluidité du transport.

Un exemple suffira à prouver la force du marketing dans la détermination des choix résidentiels des ménages. Le premier réside dans le succès des lotissements situés en bordure de nationale ou de voie ferrée. Les externalités négatives de ces environnements semblent disparaître derrière l'imaginaire des futurs propriétaires, qui tend à assimiler la nationale ou la voie ferrée à l'idée de la circulation, de l'irrigation, de la vie. La question est donc de réussir à créer une mise en scène du lotissement proposé susceptible d'évoquer en eux ces images. De façon identique, construire à proximité du périphérique n'est pas risqué pour un entrepreneur.

## **Bernard REICHEN**

Votre système de vente est donc fondé sur l'appel à l'instinct de pénurie et un imaginaire. Il est d'ailleurs assez amusant de vendre un lieu fixe sous le prétexte de la série limitée. Mais l'idée semble efficace puisque vous réussissez, au travers de cet instinct de pénurie, à créer, en une nuit, un lien durable entre les futurs propriétaires. L'imaginaire que vous produisez est identique à celui des compagnies aériennes, en ce qu'il repose sur une sorte de régionalisme international, au sens où vous vendez une image mentale à même d'incarner tous les styles, mais basée sur l'accroche, la sécurité, l'encrage au sol. Il est évident que tout cela constitue, comme le soulignait Baudrillard, un immense simulacre. Il n'est pas impossible qu'un simulacre devienne un standard et un lieu de vie, à l'instar de Port Grimaud, mais cela ébranle la poésie...

## **Georges Amar, RATP. Mission Innovation et nouveaux services.**

La présentation du projet “bouquet de services” qui suit, insistera autant sur la philosophie, sur la stratégie d’innovation, qui sous-tend ce projet, que sur la conception de l’évolution de la mobilité et des besoins nouveaux des utilisateurs.

### **De nouveaux services pour des mobilités renouvelées**

Deux choses sont nécessaires à une stratégie d’innovation, particulièrement dans le domaine des services : d’une part, une redéfinition du produit offert (ici, du service offert) et du besoin qui lui correspond, et, d’autre part, une véritable stratégie commerciale, cohérente et ciblée. En tant que fournisseurs de transport, notre stratégie d’innovation devait inclure à la fois une analyse de la mobilité qui incluse toutes ses dimensions (technologiques, sociologiques et autres), et sur une définition de notre métier, qui prenne en compte la notion de service émergente et permette à la RATP de se repositionner comme entreprise de service.

Notre analyse de la mobilité a pointé quelques grandes lignes de réflexion. La première tient à la complexification de la mobilité, perceptible à la variété des motifs, des modes de déplacements, et aussi avec cette dimension du multiservice. En effet, la mobilité se transforme dans sa structure, sa forme et sa signification, dans la mesure où elle est vécue différemment par les gens aujourd’hui qu’il y a quelques années.

La question du temps doit aujourd’hui être abordée quantitativement et qualitativement, puisque l’objectif du transporteur n’est plus seulement d’aller toujours plus vite, de façon à faire économiser aux gens du temps de transport, mais également de réussir à faire passer le temps du trajet agréablement pour les usagers. Le métier des transporteurs est donc devenu un peu plus complexe puisqu’en plus de fournir du transport, ceux-ci



doivent agir quasiment comme des professionnels du loisirs. Cette double compétence est d'autant plus difficile à atteindre que la conception du temps que possède un transporteur diffère profondément de celle du professionnel de loisir.

Le rapport à l'espace s'avère lui- aussi être une notion importante, au sens où l'enjeu, aujourd'hui, est de sortir du raisonnement classique, lequel réduit l'espace à un ensemble d'origines et de destinations, le transport jouant précisément le rôle d'intermède entre l'origine et la destination.

De façon très schématique, le transport a longtemps constitué, tant au niveau spatial qu'au niveau temporel, une espèce de " non-lieu ". L'idée de non-lieu est sans doute excessive, néanmoins, elle est très herméneutique, puisqu'elle souligne bien que le transport n'était alors considéré que comme un lien entre les " vrais lieux ", c'est-à-dire entre les origines et les destinations (le lieu de travail, le domicile, les autres lieux de vie, etc.). Le transport a donc, d'une certaine manière, hérité de la vision de la ville comme ensemble de lieux. Aujourd'hui, la figure de l'étape permet de qualifier le lieu du transport de lieu de vie. L'étape marque la primauté du mouvement dans notre société. Le mouvement étant la condition évidente, normale de la vie urbaine, les lieux ne se définissent plus que comme des étapes sur un trajet. Il s'est donc produit une inversion du raisonnement traditionnel, lequel plaçait la vie urbaine dans les lieux, et réduisait le déplacement à un moyen. C'est cette inversion que désignent les concepts de " nomadisme ", de " nomade urbain ". La normalité du mouvement dans la vie urbaine moderne constitue ainsi l'arrière-plan d'une vision de la mobilité qui ferait à la fois des espaces et des temps.

Dans ces conditions, l'évolution du métier, ou du rôle, du transporteur peut être résumée par la formule suivante : " passer du déplacement à cette idée de service mobilité ". Le mot de déplacement n'est plus adapté, en effet, à la réalité actuelle, dans la mesure où il incarne parfaitement la représentation du transport comme ce qui va de place en place, et de la mobilité comme saut de place en place.

Le service mobilité consiste, quant à lui, à partir de la mobilité des personnes pour l'enrichir et la faciliter. Il est effectivement essentiel, désormais, de considérer la personne comme fondamentalement mobile . Dans cette perspective, l'expression " mobilité " des personnes se révèle être une formule intéressante, puisqu'elle érige la mobilité en un attribut de la personne, bien différente de mobilité des marchandises ou des objets.

Si on considère que la mobilité des personnes est l'attribut principal de la personne urbaine contemporaine, le rôle du transporteur est à la fois d'aider la mobilité aux niveaux matériels (ascenseurs, escaliers mécaniques, trains...) et cognitifs (plans, panneaux, etc.); et de l'enrichir, c'est à dire de faire en sorte que le temps et les lieux de trajet ne soient ni un temps ni des espaces perdus.

### **Un concept innovateur: le point étape service**

De ce type d'orientation découlent de nombreux concepts opérationnels, susceptibles de servir de socles à des politiques d'innovation. L'un de ces concepts - socles est la notion de point d'étape service.

Le point d'étape service peut paraître anti- intuitif puisqu'on entend régulièrement dire que tout est portable, que la modernité réside dans les équipements nomades. Rappelons à ce propos que le mot " nomadisme " a surtout été introduit par le biais de l'expression " objets nomades ". Lorsqu'on parle des " sujets nomades " , la question du point fixe semble également contre- intuitive. Néanmoins, elle peut reprendre toute son importance. Les points sont des points de repère à la fois dans l'espace et des points de rendez-vous dans le temps. Ils font référence à toute une dimension spatio-temporelle parfaitement adaptée à notre univers de nomadisme et de désynchronisation, en même temps qu'ils possèdent de nombreuses significations : points de repère, points d'escale, mais aussi points de contact avec l'entreprise. La notion " point de la mobilité " peut donc créer de multiples résonances, à la fois sur les plans spatiaux et temporels.

A partir de ce concept, nous avons lancé, à la RATP, une phase expérimentale qui a consisté à réaliser sept bouquets de services différents (village- service, bornes Internet, etc.) dans sept stations de métro. Le bouquet de service recouvre la notion de multiservice (rassembler au même endroit et au même moment une gamme de services), et l'idée de créer des lieux remarquables, des lieux repérables, lisibles, attractifs...

Le multiservice est d'abord un facteur possible d'optimisation du point étape service, qui est à la fois un point où l'on peut s'arrêter, passer ou perdre du temps, en tous cas prendre du temps, et un point qui rend possible l'optimisation du temps. Il s'agit toujours finalement d'articuler les deux vocations nouvelles (réduire mais également rendre utile et agréable le temps de transport) du service transport.

Mais le multiservice est aussi un facteur de " mixité ", qui s'oppose à la partialisation habituelle. De fait, on a l'habitude de séparer les différentes fonctions. A la RATP par exemple, on sépare les services rendus par l'agent, qui fait de l'information, de la vente des billets ou du service après vente, et les autres choses, comme par exemple les commerce. Le bouquet de services a au contraire aussi vocation à faire un peu tomber cette barrière de la partialisation, puisqu'il essaye, dans un même endroit, sous la même identité, avec un même mode de gestion, d'offrir à la fois du service annexe et du service dit " central " aux transports, de mélanger l'automate et l'humain, le gratuit et le payant, etc.... Le bouquet de services se veut formule de regroupements et de synergies entre différentes logiques de service. Il repose sur de nombreux partenariats, puisqu'il fait intervenir plusieurs acteurs, plusieurs opérateurs.

La réalisation de ces bouquets de services s'est déroulée en plusieurs étapes. La phase prototype avait pour but de préciser et d'améliorer notre concept initial, à partir de l'observation de la pratique. Force est en effet de souligner que, dans une stratégie d'innovation, le recours à la pratique est essentiel, puisque souvent- ce fut d'ailleurs le cas pour nous- les éléments les plus importants retenus au final sont absents de la réflexion initiale. C'est au vu de cette continuité de la création, de l'innovation, que nous avons décidé de ne pas fermer la réflexion autour du bouquet, qui est amené à évoluer encore.

La phase expérimentale devait esquisser les premières images du bouquet de services. Le principe consistait à construire un assemblage modulaire avec plusieurs éléments, certains fixes, d'autres variables. Parmi les éléments fixes, il y a l'arbre à informations, qui sert aussi de signal, puisque nous voulions créer un réseau de points repérables, à l'instar des stations service sur autoroute : les gens savent à quoi cela ressemble, où en trouver, et ce qu'il y a dedans. Cette prédictibilité est un élément très important de la transformation du métro en un réseau de transport qui soit aussi réseau de services, parce que celle-ci ne sera possible que si les utilisateurs du métro prédisent leurs usages, qu'ils savent par exemple qu'en prenant le métro, ils peuvent s'arrêter, poster leur lettre et boire un verre à tel endroit. Dans cette perspective, l'existence d'un réseau de bouquets de services repérable, identifiable se révèle cruciale.

Ces bouquets de services visent d'abord à offrir aux utilisateurs de l'information, puisque l'information est la clé de notre univers de mobilité généralisée et variable, qui tend à faire disparaître les routines. L'arbre à informations regroupe un certain nombre de renseignements, comme les temps d'attente, lesquels permettent aux utilisateurs d'optimiser leur temps de trajets, de coupler les opportunités. En effet, c'est parce qu'ils savent précisément quand part le prochain métro, qu'ils peuvent boire leur café tranquillement. Autrement dit, sans information, il est très difficile de pouvoir gagner du temps en s'arrêtant, en tout cas de ne pas perdre de temps tout en le prenant. Il faut donc offrir de l'information dans les lieux de service pour que le temps passé au service soit un temps maîtrisé, bordé et non perdu. En plus du système "ciel", qui donnait les temps d'attente, les bouquets incluaient des horloges, des "métronauts", qui étaient des bornes Internet qui s'ouvraient sur les portails de la RATP en premier accès, de façon à offrir le plus rapidement possible toutes les informations sur les conditions de transports et l'état de nos réseaux, et enfin, des visiophones permettant d'entrer en contact avec la RATP à tout moment. Le visiophone était l'un des éléments fondamentaux de nos bouquets, puisqu'il devait permettre de remédier à l'absence éventuelle des agents RATP (lesquels sont toutefois de plus en plus présents sur les lieux de ces bouquets de service). De fait, le réseau de bouquets de service devait devenir un lieu de "rassurance", où les gens peuvent non seulement trouver des services, mais aussi se sentir accueillis, protégés. L'arbre à informations incluait aussi les plans de réseau et de quartier, et un écran vidéo ("la fenêtre sur la ville") montrant des images du quartier et de la publicité.

Nous avons depuis décidé de systématiser le “comptoir”, c'est-à-dire la présence d'un agent de la RATP, qui, au-delà de la traditionnelle fonction d'information, joue également le rôle d'un gestionnaire de l'espace multiservice (boîtes aux lettres, bornes Internet, distributeurs de café et autres), ce qui n'a en soi pas grand chose à voir avec le métier de base de la RATP. Ces nouveaux agents disposent eux aussi d'un équipement particulier constitué d'un ordinateur relié à Internet, d'une imprimante pour imprimer les plans de quartier. Ce sont donc des “agents de service” au sens fort. Le succès des bouquets est d'ailleurs très lié à ce comptoir qui crée une relation tout à fait nouvelle entre le public et les agents de la RATP, et qui satisfait à la fois le public et l'agent.

Les services offerts par les bouquets (la boîte aux lettres, téléphone, publifax, le distributeur de billets- qui réapparaîtra dès que le problème de convoyage aura été résolu, etc.) sont assez classiques, mais c'est leur rassemblement dans un même endroit qui donne une pertinence au lieu. L'innovation réside ainsi au moins autant dans le fait de créer un lieu particulier de rassemblement de services, que dans l'introduction de ces services eux-mêmes à l'intérieur des stations de métro.

L'une des surprises a tenu au succès de “l'espace web”, une petite salle avec trois postes d'ordinateurs connectés à Internet, une table de café avec des tabourets, des distributeurs de journaux, et, depuis peu, des consoles de jeux vidéo, qui créent cette atmosphère de fonctionnalité et de petit temps passé agréable. Le tout est géré par un employé jeune. De fait, cette salle est toujours remplie, et crée, non seulement une relation nouvelle entre les agents de la RATP et le public, mais aussi et surtout, une nouvelle ambiance, une ère de sociabilité. En effet, nous avons constaté que, contrairement à l'idée que nous nous en faisons initialement, cet espace web attire moins des utilisateurs nomades, que des habitués, qui n'hésitent pas à prendre rendez-vous. Une étude sociologique nous a montré qu'en vérité, l'agent qui gère l'espace web et le bouquet de service a un public de gens qu'il connaît et qui le connaissent, qui viennent régulièrement, même s'ils ne viennent pas consommer de l'espace web, pour le saluer, lui dire bonjour. Il se passe donc un phénomène tout à fait spécial : l'agent dispose d'une sorte de “bistrot”, fréquenté, comme tous les bistrotts, par des “piliers de bar”, des habitués qui maîtrisent l'espace. Le sociologue qui

avait réalisé cette étude avait parlé à ce propos de “ maîtrise douce du territoire ”. En effet en général, l’idée de maîtrise du territoire exprime plutôt une inquiétude, une nécessité d’ordre. Or, avec ce type de services s’instaure une maîtrise “ douce ” du territoire, fondée sur des relations très agréables, très cordiales, très civiles, les gens viennent, prennent rendez-vous, disent bonjour, au revoir, merci... Ce qui révèle, au-delà d’un phénomène assez simple de politesse, un véritable plaisir à être là. Les gens sont là et travaillent de manière très studieuse et paisible, avec, en plus, le fait que l’agent RATP n’est plus, au moins pour les habitués, un anonyme parmi les anonymes. Ce tout petit phénomène illustre bien le processus de création de lieu de vie et d’échange dans un espace plus global de flux et d’anonymat. On a ainsi réussi à lier modernité, technologie et convivialité.

Le premier bilan du fonctionnement dans six premiers prototypes se révèle, dans l’ensemble, très satisfaisant, à la fois en termes de satisfaction du public et en termes d’adhésion de la RATP, de ses agents et de ses exploitants. Les deux aspects sont importants, car s’il est évident que le public souhaite être bien accueilli, ne pas perdre son temps, encore fallait-il avoir les capacités, non seulement techniques, matérielles, mais aussi humaines et sociales de répondre à ces attentes. Nous avons de ce fait dû procéder à un réel élargissement du métier d’agent de service, en articulant les deux aspects du temps du transport : le temps à raccourcir et le temps à allonger ou à prendre.

## **Questions sur l’exposé de Georges Amar**

**Jean-Pierre GIBLIN**

Au-delà de l’aspect “ service ” proprement dit, les espaces d’échange, les gares, les grandes stations de transport, se transforment aussi, et peut-être de façon plus visible, depuis quelques années, grâce à l’apparition de commerces. Est-ce que cette autre transformation est liée à la même évolution, c’est-à-dire au même désir de perdre du temps en en gagnant?

## **Monsieur AMARD**

Les lieux d'étape sont devenus des lieux importants de la vie urbaine, ce qui a entraîné un réinvestissement des lieux par d'autres acteurs sociaux, et une évolution du métier de transporteurs. Nous avons, quant à nous, essayé d'imbriquer les fonctions de transport et les autres fonctions sociales. Ce qui, en soi, n'était pas nouveau : les librairies Hachette existent dans les stations de métro depuis pratiquement 1900. Mais, jusqu'à présent, on vivait sur une séparation des rôles qui était une espèce de "tolérance". On a ainsi toléré, à la RATP, les musiciens, les vendeurs de toute sorte, en pensant que la seule fonction noble, importante, structurée, organisée, était la fonction de transport, et que le reste était secondaire. L'innovation a donc consisté à inclure les autres fonctions de service dans le métier de transporteur, au sein d'un méta- métier lié aux lieux de la mobilité, la gestion des lieux publics, des lieux de vie, des lieux d'étape devenant progressivement l'un des éléments central de nos compétence.

## **Jacques THEYS**

Où s'arrête alors le métier du transporteur ? Et où commence celui de l'autorité organisatrice ?

## **Jean FREBAUT**

L'idée que le transport n'assure pas simplement une fonctionnalité entre une origine et une destination est forte à Paris, où la RATP nous a accoutumés à l'idée que la ville était aussi en dessous du niveau du sol, ce que n'ont pas fait d'autres réseaux de transports, en France ou dans le monde. Néanmoins, le rapport à la ville est plus directe avec le tramway qu'avec le métro. Or, la RATP est aussi maître d'ouvrage de projets de tramway. Avez-vous donc engagé le même type de réflexion sur les lieux étapes du tramway ?

## **Jacques THEYS**

Avez-vous fait des études de marché avant de lancer les bouquets de services ? Ou vous êtes-vous lancés sur une simple idée ? Par ailleurs, avez-vous une idée de l'identité

sociologique des gens qui s'arrêtent et de ce qui les différencie de ceux qui ne s'arrêtent pas ?

## **Monsieur AUGELLO**

Les points de bouquet de services permettront-ils de réintroduire dans le métro les “ fondamentaux ”, c'est à dire les aménités et les toilettes ?

## **Monsieur AMAR**

Je suis un chaud partisan de l'introduction des toilettes dans les stations de métro.

Nous n'avons pas effectué d'importantes études de marché. Nous nous sommes simplement basés sur ce que nous savions, c'est-à-dire que les utilisateurs du métro souhaitaient s'arrêter, la preuve en étant le succès des commerces présents dans les stations. (Le loyer des commerces du métro est d'ailleurs l'un des plus élevés de Paris). Et puis, nous n'avons cessé de modifier, de recommencer, dans un processus itératif d'innovation et d'observation. La variété des bouquets- chacun des six bouquets est unique- nous permettait de distinguer les services qui marchaient et ceux qui ne marchaient pas. Les distributeurs de journaux, les automates, ne marchent pas très bien, contrairement aux services qui reposent sur les communications (Internet, boîte à lettres, etc.) ou sur des contacts humains. L'étude sociologique que nous avons réalisée s'intéressait donc moins à la question de l'identité des usagers qui s'arrêtaient qu'aux nouvelles relations qui s'instauraient entre les agents RATP et les utilisateurs, entre les utilisateurs (certains y ont même rencontré leur futur conjoint), etc. La démarche expérimentale a prouvé que dès qu'on offre des possibilités d'échanges, de contacts, dans un lieu sûr, agréable, chaud, protégé, il y a de la vie !

Quant à la question de savoir où commencent et où finissent les rôles des transporteurs et des autorités régulatrices, peut-être est-elle mal posée, au sens où, plutôt que de “ rôles”, il conviendrait de parler de “ compétences”, de “ savoir-faire ” évolutifs. Car les compétences et les savoir-faire ne sont pas donnés, mais résultent de processus d'apprentissage.



Nous découvrons avec ce projet là que la régulation de l'espace, la régulation sociale des lieux pourrait peut-être fort bien passer par une offre de services riche, bien travaillée, en terme de design, d'éclairage, de matériaux, et non par le recours à la police. Il nous faut encore acquérir du métier dans le domaine de la gestion des lieux de services publics.

Nous n'avons pas réfléchi à la question du tramway. Il est cependant évident que ce type de concept, de lieu multiservice et multifonction, devrait prendre une dimension plus ouverte sur l'extérieur de la ville. Nous avons commencé par le métro parce que c'était un peu plus facile pour nous, et que c'est déjà assez complexe. En vérité la question de faire des points de services urbains semble très importante. Personnellement, je pense qu'on essaiera de le faire mais il faudra sans doute les ouvrir à des partenariats plus larges, avec d'autres transporteurs, et, éventuellement, avec les communes.

### **Jean-Pierre GIBLIN**

Quels impacts ont-ils ces bouquets de services sur la mobilité ? Sont-ils des éléments d'attractivité de votre réseau ? Le fait de pouvoir faire autre chose pendant le déplacement est-il de nature à recréer une sorte de concurrence entre les différents modes de transports ?

### **Monsieur AMAR**

Il est évident que le but de nos travaux était l'accroissement de l'attractivité de la RATP. Nous voulions offrir " un réseau à vivre " comme d'autres, avant, avaient proposé " la voiture à vivre ". Au-delà des nouveaux services offerts, nous redonnions un sens aux stations, aux trajets, en ponctuant notre réseau de lieux visibles. Les bouquets de services devaient être les " bistrots " du métro, jouer le même rôle que les bistrots dans la ville...

### **André LAUER**

Les loyers des magasins du métro comptent parmi les plus élevés de la capitale. Comment gérez-vous cette très forte attractivité ? Les donnez-vous simplement aux plus offrants, ou essayez-vous, au contraire, de créer une forme de synergie entre ces commerces et le service de transport ? De fait, l'utilisateur est parfois surpris par la nature de ces magasins.

On observe, par exemple, une sur-représentations des magasins de montres, alors même que l'achat de montre n'est pas fréquent, tandis que, paradoxalement, certains services plus " attractifs ", offerts autrefois sur le réseau (tel le retrait des paquets de la Redoute), ont disparu...

## **Monsieur AMAR**

Notre gestion des locaux commerciaux est soumise à de nombreuses contraintes : les prix sont élevés, les locaux sont de petite taille, etc. On ne peut donc y vendre que des petites choses... Quant aux synergies, elles sont affaire de lecture... Peut-être, en effet, les montres sont-elles aussi essentielles au nomadisme, comme tout ce qui relève de l'ordre de l'informationnel ?

Quant à la cessation des livraisons de paquets de la Redoute, elle est essentiellement liée à la mise en œuvre de Vigipirate.

Enfin, nous allons essayer, avec nos partenaires, d'offrir de nouveaux services, comme une billetterie FNAC, laquelle ne nécessite pas de stockage.

Autrement dit, nos choix de partenaires reste déterminés par la question de la mobilité. Que peut-on faire dans la mobilité ? Comment articuler services et mobilité ? Les services doivent être redéfinis en fonction des exigences de la mobilité, à l'instar de nos cafés pour gens pressés, dotés de tabourets. Pour résoudre ce problème d'articulation entre services et mobilité, nous nous intéressons aux comportements, aux premiers rangs desquels les comportements temporels, des usagers, plutôt qu'à leur identité. Nous avons ainsi remarqué deux types d'usages sur les bouquets : les usages inférieurs à deux minutes, et les usages supérieurs à quinze minutes (dans l'espace web, ou aux photomatons). On a donc une répartition des temps de consommation des services bimodale. Nous nous penchons en outre sur les questions de fréquence d'utilisation de ces services.

**Yves Crozet,**  
Directeur du Laboratoire des Economies et Transports de  
Lyon

## **Les lignes brisées des sociétés modernes**

Notre société se différencie des sociétés traditionnelle, en ce qu'elle n'est plus dominée par la ligne droite, mais par la ligne brisée. Il est donc possible d'interroger les politiques de mobilité en considérant qu'elles sont à l'épreuve de ce que nous appellerons les « lignes brisées des sociétés modernes ». Après avoir montré que nous sommes bien dans une logique de ligne brisée, par le biais du récit du “ fabuleux destin de la mobilité ”, nous reviendrons sur la double ambiguïté des politiques de gestion de la mobilité, avant de conclure sur quelques idées paradoxales.

### **« Le fabuleux destin de la mobilité »**

Pourquoi le fabuleux destin de la mobilité ? Si la mobilité sert, conformément à ce qui a été dit précédemment, à résoudre des problèmes de rang supérieur, il faut rappeler que l'un des principaux problèmes auxquels la mobilité tente de répondre réside dans la dynamique des besoins, laquelle est de plus en plus centrée sur les besoins de mobilité. De fait, nos modes de vies ont fait émerger une nouvelle ligne de force (“ vivre c'est bouger “) qui modifie la hiérarchisation de nos besoins. Il ne s'agit pas seulement de s'intéresser à la satisfaction des besoins, mais à la “ capacité ” c'est-à-dire à la capacité des personnes à satisfaire ces besoins. Or, la capacité de mobilité, ou l'aptitude à la mobilité, est fondamentale pour l'accès à une situation la plus équitable possible.

La mobilité, qui permet de transgresser les frontières, d'aller plus vite, plus loin, en mélangeant le temps et l'espace, éventuellement au moyen des nouvelles technologies d'information et de communication, constitue une première façon de briser les lignes.

Au-delà du débat sur la pertinence de la différenciation des déplacements selon qu'ils relient le domicile au lieu de travail ou non, qui n'a pas lieu d'être puisque les questions de

localisation des lieux de travail, des lieux de résidence, et des mobilités renvoient toutes trois à d'autres éléments communs, on peut considérer la mobilité comme une liaison entre trois systèmes: le système de transport, le programme d'activité et les questions de localisation.

La tendance actuelle à la complexification des programmes de mobilité, liée à l'individualisation de notre société, encore accentuée par les trente cinq heures, rend difficile tout exercice de prévision. La SNCF, mais aussi Bison Futé se trompent ainsi désormais souvent sur les creux ou sur les pointes de trafic.

L'immense succès d'Amélie Poulain se révèle intéressant, dans notre étude de la mobilité, parce que le cœur du message d'Amélie Poulain, c'est qu'elle va sauver son père de l'immobilisme, grâce à un nain de jardin qui va se déplacer de Moscou à New York, en passant par d'autres endroits. C'est pour cela que le film est un succès. Car, un film à succès, c'est d'abord et avant tout un film qui nous renvoie une image qui nous intéresse, qui nous ressemble un peu, qui nous stimule. Or, il convient de constater que le film avait fortement déplu à la critique, certains journalistes allant jusqu'à le qualifier de " réactionnaire ", de propagande pour le FN. De fait, le film comportait de nombreuses ambiguïtés, liées à la notion de mobilité. En effet, la logique de la mobilité s'appuie sur un besoin de frontières, fussent-elles très étanches. Dans les nouvelles voitures Renault, par exemple, les portes se ferment automatiquement après quelques secondes de route. Autrement dit, la mobilité trace des lignes de démarcation entre ceux qui ont le droit à la mobilité et ceux qui ne l'ont pas. Comme le disait Vincent PIRON, les individus qui souffrent le plus dans notre société mobile sont ceux qui sont captifs de la voiture, qui sont d'ailleurs souvent aussi les plus pauvres, c'est-à-dire ceux qui sont contraints d'habiter dans des lieux mal desservis par les transports en commun.

Pour résoudre les problèmes liés à l'augmentation des mobilités (augmentation du trafic, pollution, congestion, etc.), on dispose de différents leviers. Une première solution consiste à utiliser des incitations économiques, en réformant les tarifications en vigueur, conformément aux théories de Milton FREEDMAN. On pourrait par exemple faire payer aux individus le vrai prix d'un ticket de métro, d'un ticket de bus, ou d'une circulation urbaine. Du moins, théoriquement, car on sait que l'on se heurte dans les faits, à la résistance

des individus, qui ne veulent ni ne peuvent s'acquitter de paiements élevés pour leurs déplacements fréquents et urbains. La logique du péage, qui facture l'opportunité d'une vitesse plus élevée, ne peut donc fonctionner que pour la régulation des mobilités intra-urbaines, comme tend à le prouver l'expérience lyonnaise du tunnel nord- périphérique, lourde en investissements (six milliards de francs) mais peu rentable. Les solutions économiques butent ainsi sur un problème d'acceptabilité. De ce fait, la création d'infrastructures de transports, et particulièrement d'infrastructures de transports en commun, ne peut être réalisée sans subventions. Or, les subventions ont un effet pervers : leur montant est positivement corrélé au nombre d'usagers. Dans ces conditions, la loi SRU, qui a transféré la gestion des transports ferroviaires aux régions, va coûter extrêmement cher à celles-ci.

Face à l'inefficacité des mesures économiques, force est de revenir à une régulation politique de la mobilité. Le problème, c'est que l'on se heurte alors à l'opportunisme des hommes politiques, qui abandonnent leurs engagements relatifs à l'augmentation du prix du gasoil lorsque le prix de l'essence augmente. En d'autres termes, il n'existe pas de dictateur bienveillant. C'est pourquoi on pourrait opposer à Marc WIEL que la solution au trafic urbain ne réside pas dans la création de péages à l'entrée des voies rapides, mais bien plutôt dans la mise en place d'un péage sous forme de coût généralisé, qui augmente avec la vitesse. Car la première des régulations à établir, dans le domaine de la mobilité, c'est de créer des ralentissements. Comme cette mesure n'est pas populaire, il faut l'appuyer- pour ne pas dire la dissimuler derrière – sur d'autres projets (tramway, réaménagement urbain, etc.), comme l'a fait Mme Trautmann, à Strasbourg, en 1989. Comme ces modes de gestion de la mobilité urbaine ne sont pas spontanés, et ne ressortent pas de l'expression collective des quartiers ou des habitants, les élus sont confrontés à la nécessité de parier sur le succès futur de ces mesures. On redécouvre alors à la fois la grandeur et la faiblesse des hommes politiques, qui hésitent parfois à faire de tels paris, et préfèrent gérer leur popularité au jour le jour.

Il est donc nécessaire d'abandonner la vision naïve du politique qui assimile les hommes politiques à des défenseurs du bien commun. Pour “ rebâtir la ville sur elle-même ”, il faut être capable de prendre des décisions comme l'arrêt de la construction d'un nouveau RER Est- Ouest, etc., il faut identifier les groupes sociaux qui vont être porteurs des

différents intérêts, et entrer dans les détails de la négociation politique. Prenons l'exemple du maire de l'île de Montréal. Il a voulu créer, à tout prix, un grand Montréal, une grande agglomération, dont le maire serait élu par l'ensemble de l'agglomération, plutôt que de garder une grande agglomération scindée en plusieurs communes. Par la suite, il a été battu aux élections, le pouvoir ayant été pris par la périphérie. De même, s'il y avait eu, à Nantes une seule agglomération, le maire actuel aurait-il pu mettre en place les systèmes de réduction de voirie, qui congestionnent l'accès à la ville de Nantes le matin pour les habitants des communes riveraines ?

Ces quelques remarques nous incitent à revenir sur les issues paradoxales liées à la mobilité. On peut établir un parallèle entre la ville et l'individu moderne, qui souhaite transgresser les frontières du temps et de l'espace mais qui recherche aussi des frontières (cocons familiaux ou tribaux) pour se protéger. La ville est elle aussi tiraillée entre ses ambitions et sa recherche d'identité, entre son désir de se resserrer sur elle-même, de redevenir une ville piétonne et son désir de devenir une ville internationale. Le ralentissement des vitesses par exemple sera ambivalent : la logique de ralentissement des flux (par la création de tramways, d'obstacles à la circulation, etc.) ne sera pas étendue aux moyens de transports interurbains (les TGV continueront d'arriver dans le centre-ville, le développement de l'aéroport sera encouragé, voire, si vous êtes de la région Rhône-Alpes et que vous raisonnez à l'échelle de la région et non de la ville, vous allez développer les TER à grande vitesse qui permettront à Monsieur de travailler à Grenoble en habitant Lyon, et à Madame, d'habiter Lyon et de travailler à Saint-Etienne ou à Chambéry). C'est-à-dire que la lenteur ne pourra jamais exister que dans une partie de la ville, et qu'il sera d'autant plus facile d'être lent en ville que l'on pourra en sortir très vite avec des systèmes type RER ou TER à grande vitesse.

Il existe donc des contradictions entre les ambitions urbaines et la délicate définition des frontières : où s'arrête et où commence ma frontière, quelle est la limite optimale du SCOT, dois-je y mettre les communes périurbaines qui font des lotissements, ou au contraire dois-je les en exclure pour pouvoir décider plus facilement en matière de circulation par exemple ?

A titre de conclusion, on notera qu'encore une fois, les solutions seront ambivalentes et relèveront d'un urbanisme recentré, à l'instar de celles qui sont mises en œuvre dans les opérations de reconquête des premières couronnes urbaines et des friches industrielles. De fait, nous nous sommes aperçu, par comparaison avec la Suisse ou l'Allemagne, qu'il était possible de créer des zones pavillonnaires relativement denses, riches en services de proximité, et que nous n'étions donc pas condamnés au "mitage du territoire" à la française.

S'il est possible de mener de telles politiques urbaines qui concentrent la ville, force est de souligner que celles-ci seront sûrement accompagnées de mesures d'extension de la ville, qui répondront à d'autres demandes sociales. On continuera donc à investir dans les transports en commun rapides, rendus plus fonctionnels grâce aux bouquets de services déjà évoqués. Mais on continuera aussi, dans le même temps, à investir dans les autoroutes. Peut-être pas dans des "pénétrantes", mais dans des autoroutes de contournement des grandes agglomérations. Lyon et Grenoble ont déjà de tels projets. Lyon envisage même de faire financer le sien par l'Etat, arguant du fait que cette nouvelle autoroute serait réservée aux poids lourds. Autrement dit, dans les nouveaux projets urbains, on essaiera de retrouver un peu de densité urbaine et une définition de la ville plus proche de ce qu'était la ville piétonne, mais on conservera, dans le même temps, un goût certain pour la vitesse, lequel donnera lieu à d'importants investissements en infrastructures de transport.

Cette ambivalence des futurs projets urbains renforcera les incertitudes institutionnelles et les débats sur l'échelle spatiale la plus adaptée à cette ville redensifiée et re-compactée. Il n'est effectivement pas sûr que les grandes communautés d'agglomérations constituent la meilleure échelle spatiale. Nous serons également amenés à revoir nos institutions, dans la mesure où les élus ne pourront pas s'occuper de ces questions seuls. Il faudra donc que les citoyens jouent un rôle accru, que ce soit au sein des syndicats ou des agences de mobilité.

## Questions sur l'exposé d'Yves Crozet

### Jean-Pierre GIBLIN

Le contournement autoroutier de Lyon aura-t-il pour fonction de contourner ou de desservir ? S'il a vocation à contourner, comme le laissait entendre le débat public, il n'y aura pas d'échangeur. On retombe ainsi sur le problème, déjà évoqué, de la conception des systèmes de voirie. Le débat a-t-il été bien mené ? Comment a-t-il été vécu localement ? Probablement avec beaucoup d'ambiguïtés parce qu'on veut à la fois être desservi, mais aussi ne pas être envahi, être éloigné du transit, mais ne pas être gêné par lui, etc....

### Yves CROZET

Le propre du politique, c'est d'être ambigu. Il s'agit donc bien évidemment de tenter de sortir de l'ambiguïté par le haut. Dans le cas de Lyon, il manque un périphérique ouest . Or, une ville a besoin d'avoir un périphérique bouclé. Mais la ville échoue à trouver un financement pour achever le boulevard périphérique, car le chantier sera lourd, et que les citoyens ne veulent pas parler de péage. La logique économique se heurte ainsi encore une fois à l'acceptabilité, et la logique politique n'arrive pas à faire imposer l'infrastructure, sous quelque forme que ce soit (impôts, vignette, ou péage).

Pour lancer l'opération sans effaroucher la population, la mairie affirme pour l'instant que le périphérique n'aura vocation qu'à permettre aux poids lourds de contourner la ville. Il est cependant à parier que le jour où le périphérique sera achevé, s'il est achevé un jour, on créera une ou deux ou trois entrées. Et ce, parce que le projet est surdimensionné pour ne servir qu'au trafic de transit. A l'évidence, on finira par aboutir à une opération qui servira à la fois aux poids lourds et au trafic local, comme la rocade Est de Lyon ou le périphérique parisien. Les trafics se mélangent sur les routes, et c'est normal. Le Ministre doit d'ailleurs conserver une monnaie d'échange avec les riverains, celle-ci consistera à ouvrir l'autoroute aux Lyonnais.



## **Jean FREBAUT**

L'ouverture de ce contournement allégera-t-elle sensiblement les trafics à l'intérieur de Lyon ?

Vous parliez, par ailleurs, des issues paradoxales des politiques urbaines, mais les experts eux-mêmes ne contribuent-ils pas à brouiller l'argumentaire, en introduisant dans le débat des arguments sans lien réel avec l'utilité objective des infrastructures ?

Il y a actuellement beaucoup d'opposants à ce contournement. En vérité, seule l'agglomération lyonnaise en semble partisane, arguant du fait que ce contournement permettrait de reconquérir de la voirie urbaine et de déclasser l'autoroute qui traverse actuellement la ville, grâce à la réduction du de trafic sur le confluent. Mais cet argument est-il tenable ?

## **Yves CROZET**

Cent mille véhicules passent chaque jour dans le tunnel de Fourvières, ce qui représente moins de 10 % du transit local. Le contournement n'aura donc que peu d'influence sur le transit. Celui-ci ne connaîtra une baisse sensible que grâce à un tunnel périphérique, mais la construction d'un tel tunnel bute actuellement sur un manque de financement. Or, une fois achevé le périphérique, il serait possible de requalifier le tunnel de Fourvières.

Il y a deux types de trafic dans une agglomération. Il y a, d'une part, les trafics à destination de la partie centrale du périphérique, et d'autre part, les trafics liés au grand trafic local, qui ne rentrent pas dans l'agglomération, mais qui sont liés à son activité. Il faudrait donc, dans une logique d'optimisation, créer deux "rings" sur le périphérique : le premier pour le trafic originel, à destination de la partie centrale, et le second pour le reste du trafic. On pourrait objecter, en appliquant la logique de Marc WIEL, qu'entrer dans cette logique de démultiplication des voiries aboutirait, à terme, à la création d'un troisième ring,

puis d'un quatrième, etc. La question pourrait être retournée : jusqu'où acceptera-t-on de réduire les vitesses ?

### **Monsieur AUGELLO**

Par “ baisse des vitesses ”, on désigne la baisse des vitesses moyennes de déplacement, et non celle des vitesses instantanées. Or, cette baisse des vitesses moyennes, présentée comme une régulation par la congestion, risque de se révéler très dangereuse, en aboutissant à l'inverse du but visé. Car, si le transfert modal lié à ces mesures, dites de requalification, ou de baisse des vitesses, ne se réalise pas entièrement, nous assisterons, au final, à une augmentation des émissions de CO2 et de la pollution. Il existe d'ores et déjà un certain nombre d'exemples de ces effets pervers. Dans ces conditions, les mesures proposées de régulation par la congestion sont-elles raisonnables ?

### **Marc WIEL**

L'introduction de lenteur dans certaines zones urbaines doit être compatible avec l'augmentation des vitesses sur d'autres segments de voirie. Tout le problème est de trouver la frontière à partir de laquelle on borne les aires de vitesses.

La région Rhône-Alpes possédera, à terme, des métropoles régionales, sans souffrir de la massification qu'a connue la région parisienne. De fait, la massification autour de la capitale est liée au fait que les vitesses de transports de l'époque ne permettaient pas la déconcentration. Le développement de la région Rhône-Alpes qui s'esquisse bénéficiera quant à lui des progrès réalisés par les différents modes de transports. Lyon, qui va jouer la carte du partage des fonctions métropolitaines sur plusieurs villes, a beaucoup à gager à cette évolution régionale, dans la mesure où elle possédera autant de bassins de vie qu'il y a de villes, le nombre n'étant pas incompatible avec le potentiel d'interaction sociale. Les autres métropoles régionales, qui ont certes un véritable potentiel d'interaction sociale, risquent quant à elles de rencontrer de nombreuses difficultés. En effet, elles ont eu tendance à croître

trop rapidement, et pourraient connaître, dans les prochaines années, de profonds problèmes d'encombrement, insolubles par les mesures proposées de congestion, lesquelles ne régulent qu'aux détriments de la régularité, de la prévisibilité. Autrement dit, la régulation par la congestion complexifie les processus de répartition des fonctions métropolitaines.

Ce sont les espaces temps, plus que les vitesses, qui définissent les bassins de vie. Grossièrement, un bassin de vie est constitué d'un ensemble de points reliables deux à deux en une demi-heure au plus. Il faudrait donc qu'on tende à organiser la région parisienne en bassins de vie d'une demi-heure. Cette réorganisation de la région parisienne nécessitera une nouvelle architecture relationnelle, d'une qualité équivalente à celle de la région Lyonnaise, entre les fonctions métropolitaines qui lieront les différents bassins de ville. Il faut donc cesser de penser le déplacement en confondant la satisfaction des différents types de relations, et initier au contraire, une réflexion qui différencie les déplacements en fonction de leur nécessité.

Concernant la vitesse, il faut dénoncer le mythe de la vitesse en restant réaliste. Commençons par exemple par créer des priorités sur le périphérique, afin qu'il ne se congestionne pas tout seul, afin qu'une seule voiture supplémentaire ne fasse perdre du temps à tout le monde. Il y a un arbitrage à trouver. On ne pourra détourner vers de la voirie lente qu'à condition qu'on en ait suffisamment. C'est pourquoi, la création de voirie lente, qui représente moins un problème de transports, qu'un problème d'urbanisme, de recomposition de la banlieue, doit être la priorité des priorités. Car, si l'on recompose la banlieue en construisant de la voirie lente, on pourra créer des priorités sur les voies rapides, et ré-articuler en conséquence les fonctions métropolitaines.

La limite des aires urbaines est fixée à une demi-heure du centre, c'est-à-dire à la moitié du budget " temps-déplacement ". De fait les individus commencent à s'interroger sur la pertinence de leur localisation résidentielle, dès lors qu'ils passent plus de temps, en moyenne, en déplacements à direction de leur lieu de travail.

Quant au budget temps hors domicile, il ne varie pas. Sa constance s'explique moins par les comportements individuels que par le fonctionnement du marché. Tout est toujours en interaction. Tout le monde se réajuste. La ville se ré-agence en fonction d'une contrainte temporelle, car il n'y a que vingt-quatre heures à nos journées.

### **Jean-Pierre ORFEUIL**

Relativement à la question des coûts : au vu des problèmes d'acceptabilité évoqués, doit-on abandonner l'idée d'un véritable marché des déplacements, et se résigner à la sous-tarifcation actuelle de la mobilité urbaine? La gestion des infrastructures de transports sera-t-elle toujours aussi étatisée, à l'avenir ?

### **Yves CROZET**

La question des coûts semble d'autant plus pertinente qu'elle est peu rationnelle, en France. Le prix du gasoil devrait par exemple être ramené au niveau du prix de l'essence, à l'instar de ce qui est pratiqué en Suisse, par exemple, où le prix du gasoil est même légèrement supérieur. Même la tarification différenciée du TGV, qui comprend quatre niveaux, n'est pas lisible. La SNCF est donc revenue sur le TGV Paris- Lyon, à une tarification unique en première, et à une tarification duale en seconde classe. La nécessité d'introduire de nouvelles logiques de tarification paraît ainsi évidente. Le problème, c'est que les outils tarifaires extrêmement perfectionnés développés par la théorie économique, ne sont pas adaptés aux mobilités urbaines. Pour réguler ces mobilités, il faut certes faire sentir le poids du coût de déplacement. Le principe du péage urbain, inspiré du modèle norvégien plutôt que des modèles de tarification de la congestion, est donc appelé à se développer, dans la mesure où les péages de zones semblent plus pertinents que les péages de congestion. Ces péages se heurteront à l'acceptabilité des citoyens. De ce fait, il sera impossible de réguler la circulation par une tarification au coût exact, comme le souhaiterait Bruxelles. C'est pourquoi, contrairement à ce que pensent les économistes, les droits de péages seront des taxes et non pas des prix. De fait, créer un péage de zone, ce n'est pas faire payer le prix du déplacement en internalisant entièrement son coût. Cela consiste plutôt à demander une participation à la gestion des infrastructures aux automobilistes utilisateurs (à

Lyon, par exemple, le péage de zone pourrait financer la construction d'un contournement gratuit). Il est bien évident que l'on restera dans une logique de subventions et d'interventions publiques, puisque les investissements absolument nécessaires en infrastructures de transports collectifs ou de transports routiers, coûteront globalement beaucoup plus cher qu'ils ne rapporteront en taxes. Cette impossibilité de sortir de la logique d'interventions publiques ne doit pas nous inciter à négliger l'aspect coût des problématiques liées à la mobilité. Il nous faut en effet rester raisonnables, et ne pas lancer des chantiers trop lourds. Mais comme " l'économie est trop importante pour la laisser aux économistes ", nous devons donc trouver un équilibre entre théorie économique et volonté politique. !

### **Jean-Pierre GIBLIN**

Il y a des choses qui semblent tout de même un peu paradoxales. Ne devrait-on pas tenir compte du fait que l'acceptabilité de la tarification des déplacements est fonction de la fréquence de ceux-ci ? Dans le cas de Lyon, par exemple, ouvrir le contournement ouest, par le deuxième ring, à l'ensemble des déplacements, notamment aux déplacements urbains, qui sont des déplacements relativement fréquents, voire quotidiens, signifierait concrètement que le péage ne pourrait y être que très faible. A l'inverse, limiter ce contournement aux trajets de longue distance permettrait de fixer des niveaux de péage relativement élevés, dès lors que le reste du réseau d'agglomérations offre une qualité de service et des opportunités de vitesses beaucoup plus faibles.

C'est d'ailleurs le cas de figure que l'on observera prochainement à Millau. Millau est une petite agglomération, qui va être contournée par un viaduc dont la tarification future, très élevée, sera incompatible avec des déplacements " domicile - travail " quotidiens. Malgré le prix de l'ouvrage et le prix élevé du droit de passage, l'équilibre économique est à peu près assuré .

Enfin, l'idée de créer des péages urbains taxant la pénétration et la circulation en centre ville, et d'offrir, dans le même temps, des possibilités de contournement gratuites, risque d'entraîner une importante dynamique urbaine de déconcentration. En effet, les

activités économiques comme les résidences localisées situées en périphérie bénéficieront à la fois de limitations des vitesses moins sévères et de la gratuité des voiries.

Autrement dit, les solutions proposées sont-elles véritablement à même d'assurer une véritable régulation ?

## **Vincent PIRON**

Il serait intéressant de revenir plus précisément sur les exemples mis en avant, la Norvège d'un côté et Lyon de l'autre.

En Norvège, il ne faut pas oublier que le cordon de péages limitant l'accès au centre ville n'a été installé qu'après sept ans de discussions avec la population locale, et qu'il a été accompagné de fortes subventions étatiques. En outre, et là réside peut-être la clé de l'acceptabilité sociale des habitants d'Oslo, la répartition de la population particulière (les classes sociales les plus aisées résident à l'extérieur de la ville, tandis que les moins aisées vivent en centre ville) a permis d'éviter des drames sociaux. Enfin, le contrat conclu entre le Maire Adjoint, lors de sa réélection, et la population stipulait que le niveau de péage ne devait absolument pas dissuader les déplacements. Oslo ne peut donc être donnée en exemple d'une régulation par le péage de zone, Singapour le pourrait peut-être.

Quant au contournement de Lyon, sur lequel j'ai travaillé dans les années 1980-1982 à la DDE, je l'avais bien dessiné pour qu'il joue ce double rôle, à la fois de voirie de transit et de voirie urbaine. J'étais persuadé qu'au départ, il servirait plutôt de voirie de transit et que, progressivement, il évoluerait de plus en plus vers la voirie urbaine. C'est d'ailleurs ce qui s'est passé, puisque sur les soixante mille véhicules qui y circulent chaque jour, quinze mille au maximum, l'empruntent pour le seul transit. C'est bien le maximum, et il faut dire qu'il est clair qu'il doit y avoir moins de 10 % de transit.

A l'époque, j'avais aussi dessiné le contournement nord. Le but était d'éviter le tunnel de Fourvières, constamment congestionné, en créant un troisième tube. Au vu de

l'évolution de la ville, j'avais suggéré que la troisième voie passe plutôt par le nord, sous la Croix Rousse. La localisation actuelle respecte ce principe. Néanmoins, le contournement, prévu initialement pour être gratuit, a été doté d'un péage, afin de remédier aux problèmes de financement. On a constaté que la création du péage n'avait pas dissuadé les automobilistes qui souhaitaient éviter Fourvières d'emprunter le nouvel ouvrage, puisque le trafic s'est instauré tout de suite sur la portion de la Croix-Rousse. Et ce, alors que dans le même temps, les automobilistes délaissaient les deux extrémités du Tunnel de La Duchère et du Pont de Vaux-en-Velun, lesquelles ne correspondaient absolument pas au même service urbain. Ceci prouve donc que le consentement à payer est d'autant plus important que la distance à parcourir est grande.

Le modèle prospectif utilisé aujourd'hui par la DDE, qui ne pondère pas le consentement à payer par la distance à parcourir, n'est de ce fait absolument pas pertinent. Le débat relatif au contournement ouest dure quant à lui depuis 1981, sans que la ville de Lyon ne semble pâtir de l'absence de décision. En l'occurrence, peut-être la question de la nature de la circulation à autoriser sur une route (circulation de transit ou locale) est-elle vide de sens. Il y a toujours un peu de transit et énormément d'urbain autour d'une agglomération.

## **André LAUER**

A plusieurs reprises, l'incompatibilité entre les déplacements fréquents et les droits de péage élevés a été soulignée. Faut-il pour autant renoncer à toute politique de péage en zone urbaine ? Ne devrait-on pas raisonner en distinguant court terme et long terme ? En effet, la forte réactivité à la création d'un péage urbain élevé est peut-être simplement liée au fait que la création d'un péage modifie les règles du jeu social. Nous vivons dans un pays qui ne possède actuellement pas de péage urbain. Les gens élaborent leurs stratégies personnelles dans le contexte de cette absence de péage. Comme les déplacements à direction du centre de l'agglomération ne sont pas taxés, les gens n'hésitent pas à résider en périphérie, et rayonnent à partir de la maison qu'ils se sont choisie. Autrement dit, en l'absence de péage urbain, les gens optent pour un mode de vie à faible mobilité résidentielle. Si la résistance à la création de péage urbain aux tarifs élevés est aujourd'hui aussi notable, c'est justement parce qu'elle viendrait remettre en question le mode de vie

actuel de nos concitoyens, en dénonçant brutalement le “contrat” préexistant. En conséquence, toute politique visant à instaurer des péages urbains se doit d’être très lente. Fruit d’une longue maturation, elle ne pourra être l’œuvre d’un seul homme politique.

## **Yves CROZET**

Je suis tout à fait d’accord. Nous disposons d’ailleurs d’ores et déjà des composantes essentielles à une telle politique de péage urbain : le péage, les taxes fixes comme la “ vignette ”- qui malheureusement a disparu –mais qui pourrait renaître sous une forme plus environnementale -, les cartes grises et les taxes sur les carburants. Progressivement, on pourrait faire évoluer ces composantes, pour se rapprocher de la situation espérée. Il faudrait par exemple augmenter graduellement la TIPP. La logique anglaise de l’escalator, qui fut sans doute trop brutale, est sans doute quelque chose qu’il faudra réintroduire, en l’accompagnant peut-être de systèmes d’amortissement des fortes hausses des prix du pétrole. Il faudra néanmoins se résigner, à terme, à la hausse durable et marquée du prix des carburants, liée à la raréfaction des ressources pétrolières.

Les péages urbains seront quant à eux bien évidemment nécessaires. Ils ne pourront toutefois représenter le simple décalque des infrastructures dans la mesure où ils fonctionneront plutôt comme une taxe . Or, comme le dit très bien Jules DUPUY, pour qu’une taxe soit rentable, c’est-à-dire pour qu’elle rapporte beaucoup, il faut que l’assiette soit très large et le taux très faible.

Si on lance la construction des deux morceaux du contournement lyonnais, il sera possible de le financer avec un péage urbain, à condition que celui-ci soit de faible niveau. En effet, s’il convient de changer la logique des automobilistes, il convient de ne “ pas tuer la poule aux œufs d’or ”.



La ville- centre continuera à vivre, grâce aux grands magasins, aux rues piétonnes, aux arrivées des TGV, des trams et des trains. Grâce à ces activités, on pourra dégager des ressources susceptibles de financer, au moins partiellement, le périphérique. Partisan d'une amélioration de l'ambiance des centre villes, les usagers seront prêts à a accepter la réduction des vitesses en centre ville. Pour que l'opération réussisse, il faut, au minimum, que la réduction des vitesses aboutisse à la réduction de la circulation. Les mêmes usagers désireront circuler à plus grande vitesse pour leurs départs en vacances, et leurs trajets de longue distance. Ce désir de rapidité les incitera peut-être à s'acquitter des taxes mensuelles ou quotidiennes, lesquelles financeront la gratuité d'une partie d'autoroute en zone périphérique urbaine. L'arbitrage entre vitesse et coût de déplacement relèvera de ce fait d'un contrat politique. Si les questions de coût pour les autoroutes se posent surtout en termes économiques, en milieu urbain, les questions de coût sont éminent politiques.

### **Jean-Pierre ORFEUIL**

Le raisonnement sur les coûts ne devrait-il pas inclure les questions de tarification des transports publics, au lieu de se concentrer uniquement sur la tarification de la voiture.

La tendance observée à l'accroissement des subventions destinées aux transports publics régionaux, lesquels bénéficieront, à terme, d'autant de subventions que les transports publics urbains, n'est-elle pas inquiétante ?

### **Georges MERCADAL :**

Comment évolueraient les valeurs foncières et les localisations dans les divers scénarii évoqués de péages de zones, de villes- centres lentes avec une ambiance agréable, etc. ?

### **Yves CROZET**

Le but du jeu n'est pas de modifier entièrement les localisations. L'évolution de celles-ci dépendra de ce qui se passera du côté de l'offre. Si l'on mène une politique volontariste, pour préempter un certain nombre de terrains, on pourra créer les conditions

foncières d'un nouvel habitat dans les premières couronnes, susceptible de peser réellement sur les valeurs foncières, comme cela s'est fait, par exemple à Lyon.

De fait, les politiques de péage, qui ne doivent pas "tuer la poule aux œufs d'or", n'ont pas vocation à modifier les valeurs foncières. Elles peuvent éventuellement rehausser un peu la valeur du centre, puisque les nouvelles aménités du centre augmenteront la demande de logements en centre ville. C'est pourquoi, pour ne pas exclure les plus démunis en périphérie, il faudra, dans le même temps, moduler les politiques d'offre foncière en première couronne. Comme le disait justement Marc précédemment, la ville lente n'est réalisable qu'à la condition d'accompagner la politique de transport d'une véritable politique foncière. Il s'agit donc bien de reconquérir des espaces, à l'instar de ce qui s'est fait outre-Rhin, où, selon Patricia GOUT, dans une note de la DRAST ("l'Allemagne choisie les courtes distances") les villes sont désormais propriétaires de la moitié des espaces fonciers. Autrement dit, il est possible de mener des politiques volontaristes pour éviter les effets pervers induits par les choix de villes lentes.

## **Georges MERCADAL**

Est-il réellement possible d'éviter la constitution de "zones résidentielles" ? Toutes les politiques foncières menées jusqu'à présent n'ont-elles pas échoué dans cette lutte contre la ségrégation sociale ?

## **Yves Crozet.**

Pour reprendre l'exemple cité plus haut, il est vrai que l'acceptabilité à l'égard de la création d'un péage urbain sur le périphérique du nord de Lyon a été très faible. Néanmoins, il convient de souligner que la façon dont ce péage a été imposé a joué un grand rôle dans la protestation des habitants de l'agglomération. De fait, l'infrastructure existante a été délibérément sabotée aux extrémités, de façon à créer des goulots d'étranglements, pour inciter les automobilistes à emprunter le périphérique devenu payant. A contrario, le tronçon à grande vitesse, qui assurait le transit entre les autoroutes situées à l'est de Lyon et l'autoroute Paris-Lyon, a toujours été payant, sans que cela ne soulève de mécontentement chez les automobilistes.

Autrement dit, les péages urbains semblent être assez bien acceptés quand ils sont situés sur des infrastructures nouvelles qui offrent effectivement un certain nombre d'avantages, en termes de débit ou de faible limitation de vitesse, tels le tunnel Prado-Carenage ou l'autoroute Paris-Orgeval. En effet, si les automobilistes réduisent, grâce à ces nouvelles infrastructures, leur temps de transport quotidien d'un quart d'heure, peut-être accepteront-ils de s'acquitter d'un droit de péage. Au contraire, s'ils sont contraints d'utiliser un bout d'itinéraire payant sous prétexte qu'il a été construit, alors qu'autrefois, ils pouvaient emprunter ce même trajet gratuitement, il est évident qu'ils seront mécontents.

### **François ASCHER**

Les remarques de Vincent Piron sont fondamentales pour la réflexion relative aux péages et à leurs conséquences éventuelles sur les villes. Car les conséquences de la création d'un péage ne seront pas les mêmes selon l'agglomération concernée. Elles varieront en fonction de la structure du centre ville (combien d'habitants, combien d'emplois, combien de commerces ces agglomérations hébergent-elles en centre ville ?). Comme la plupart des agglomérations françaises ne connaissent pas la même situation que Lyon, il paraît abusif de vouloir généraliser les conclusions tirées des tentatives lyonnaises d'aménagement. Il est en effet fort peu probable que les politiques de péage se heurtent partout aux mêmes effets pervers.

Par ailleurs, on constate à la fois une augmentation des distances parcourues et une relative constance de la congestion. Qu'en est-il donc de la mesure de la congestion ? Est-elle fiable ? Cette question de la qualité de la mesure de la congestion est cruciale. On parle beaucoup de régulation par la congestion comme si les villes étaient en crise de congestion. Est-on seulement certain de l'importance de la congestion aujourd'hui sur les comportements et les mobilités ? Disposez-vous d'indicateurs un peu plus précis sur la congestion urbaine française ?

Autre élément : les horaires ne se révèlent-ils pas être de très puissants mécanismes de régulation de la congestion ? Grâce à la réduction du temps de travail, les gens partent

plus tôt, rentrent plus tard, font des semaines de quatre jours... Ceci prouve, d'une part, qu'il existe encore une marge importante d'optimisation de l'utilisation des infrastructures, et, d'autre part, que les prix ne sont pas les seuls éléments susceptibles d'appuyer une politique de régulation.

Enfin, peut-on considérer les transports comme une variable entièrement dépendante, comme vous avez semblé le faire dans vos cinq scénarios ? Car les transports sont aussi des facteurs de production. Dans ces conditions, peut-on maintenir que la relation entre taux de croissance et transport est à sens unique ? La qualité des transports n'est-elle pas susceptible d'influencer à son tour l'évolution du taux de croissance ? Sans aller jusqu'au modèle d'accessibilité généralisé de M. Poulit, peut-on parler des phénomènes de productivité urbaine, ou d'interactions sociales, sans évoquer le rôle des transports dans les dynamiques économiques ?

## **Yves CROZET**

Effectivement, la France ne se caractérise pas par des degrés de congestion élevés, en comparaison notamment avec les autoroutes allemandes ou la périphérie de Londres. Même si localement, il existe des points de congestion, comme le tunnel de Fourvière ou le périphérique...

Force est cependant de souligner que la congestion, par définition, est un mécanisme de régulation. Elle constitue donc un phénomène tout à fait normal. L'autorisation de vitesses élevées sur autoroute est, quant à elle, anormale, puisque la courbe des vitesses nous enseigne que, sur ce type de voirie, le débit maximal est atteint avec une vitesse moyenne de 60-70 km/h et non de 130 km/h.

Dans tous ces débats, il convient aussi rappeler le caractère relatif de la perception de la congestion par les gens. Lors d'un repas en famille le dimanche, il y aura toujours un convive qui va vous dire : "j'ai perdu une heure pour passer de tel à tel endroit, c'est insupportable, que fait la police, que fait l'équipement..." et ainsi de suite...

La tendance à l'augmentation des vitesses moyennes, que l'on observe partout, sauf peut-être dans Paris intra-muros, confirme aussi l'inexistence d'un véritable problème de congestion. Autrement dit, s'il existe, localement, des points de congestion, globalement, la congestion relève plutôt d'un phénomène normal de régulation. Elle ne devient anormale que lorsqu'elle est liée à un incident inhabituel, comme par exemple un accident.

C'est sur cette constatation qu'on en est arrivé à affirmer, du point de vue économique, qu'il existait, en France, des marges de régulation par la congestion, notamment par le biais de la vitesse de circulation des poids lourds, puisque les chauffeurs routiers réalisent de véritables arbitrages entre les différents itinéraires possibles, en fonction de la congestion constatée. Regardez les poids lourds qui arrivent au nord de Lyon! Comment font-ils ? Ils ont la CB et ils savent très bien où en est le bouchon de Fourvière. Si le bouchon fait moins d'un quart d'heure, ils passent par la ville! A moins d'un quart d'heure de bouchons, ils passent par la ville parce qu'il y a moins de kilomètres. Donc de toutes façons : moins de carburant, et vingt minutes de gagnées ! A partir du moment où le bouchon dure de plus d'un quart d'heure, les camions basculent immédiatement sur le périphérique. La congestion est donc un phénomène naturel de régulation.

Ne tombons pas dans le sens commun qui consiste à dire que la vitesse normale en ville est celle à laquelle on peut rouler à deux heures du matin. Ne tombons pas dans ce sens commun et considérons que l'embouteillage est quelque chose de relativement normal en ville. Ce qui compte ce n'est pas la vitesse de pointe ni la vitesse minimale, c'est la vitesse moyenne du trajet. A titre de conclusion, on pourrait citer une chanson des Frères Jacques, qui décrit le changement d'humeur d'un automobiliste, initialement horripilé par les embouteillages, qui reconnaît ensuite l'avantage de pouvoir circuler en voiture. La vérité, c'est que si la congestion n'est pas agréable pour l'automobiliste, elle ne constitue en aucun cas un véritable problème en France. En conséquence, on pourrait s'en servir pour réguler.

***Marie-Hélène Massot,***  
Directrice de recherches à l'INRETS (Responsable de la  
recherche "Paris 21")

## **Les déterminants du choix du mode de transport**

Les questions relatives aux mobilités sont porteuses de nombreux paradoxes. En effet, ces thématiques, plus que d'autres encore, semblent susciter chez les individus des discours et des comportements contradictoires. On constate ainsi des contradictions entre les opinions de plus en plus favorables aux alternatives à la voiture exprimées par les individus et leur utilisation croissante de l'automobile pour leurs déplacements. Ces contradictions se retrouvent aussi au niveau politique, puisque les mesures qui accompagnent les " fameux plans de déplacement urbain " remis au goût du jour par les lois SRU- Gayssot, Voynet et Chevènement, se révèlent timides, en poursuivant des objectifs de réduction de la circulation automobile en agglomération limités à un ou deux pour cent. Cette préférence factuelle pour la voiture prouve-t-elle que ce mode de déplacement est le mieux adapté à notre système d'activités actuel, c'est-à-dire à la nature et à la localisation de nos activités ? Par ailleurs, existe-t-il réellement des réservoirs de report modal, comme le suggère la politique des PDU ou certains lobbies ? Le cas échéant, quelle est l'importance de ces réservoirs de reports modaux sur le vélo, la marche ou le transport collectif ? Est-on capable, enfin, d'imaginer un nouveau système de transport, qui reposerait prioritairement sur un autre mode de transport que la voiture, et qui satisferait les usagers, en respectant leur budget temps et leur programme d'activité ?

Pour répondre à ces questions, nous avons développé une méthode un peu originale, qui utilise à la fois une simulation de report modal particulière, différents scénarios de politiques de transport, et une évaluation des marchés potentiels des alternatives à la voiture.

La recherche et les résultats présentés ici concernent la ville- centre, les zones denses des agglomérations, et notamment celles de Paris, puisque c'est sûrement dans ces

couronnes périurbaines, formées à l'ère de la motorisation de masse, que les avantages économiques ou sociaux de la voiture apparaissent le plus clairement . Les travaux relatifs à Lyon n'étant pas achevés, les résultats présentés ici concerneront Paris et sa petite couronne.

Avant toutes choses, il convient de revenir sur la méthode de calcul de transfert qui a servi à cette étude. De façon générale, dans la littérature courante, les procédures, qualitatives ou quantitatives, de calcul du transfert modal de la voiture vers d'autres modes de transport reposent sur une analyse de chaque déplacement. Or, notre entité d'analyse à nous n'est pas le déplacement, mais bien l'ensemble des déplacements réalisés par les individus au cours de la journée. Il nous semblait en effet essentiel de tenir compte du programme d'activités quotidien des individus, dans la mesure où le choix modal qu'ils effectuent le matin est fonction des différents déplacements qu'ils ont prévu d'effectuer, et inversement. De cette façon, nous respectons tous les critères de transférabilité applicables à " la boucle ", c'est à dire à une sortie du domicile en voiture.

La procédure d'analyse retenue fut en outre séquentielle, dans la mesure où si un individu effectuait plusieurs boucles dans la journée, elle comptabilisait chacune de ces boucles, afin, toujours, de respecter véritablement le programme d'activité des individus. De fait, la simulation n'est souhaitable et herméneutique que lorsqu'elle est réaliste.

La première contrainte dont nous devons tenir compte dans ces études de transfert modal était liée aux budgets temps des individus. Nous avons considéré en conséquence dans un premier temps que le seuil de croissance tolérée de ces budgets temporels était nul. Dans un second temps, nous avons fait varier ces budgets temps, en admettant que les individus étaient prêts, dans certaines conditions, à les modifier. Cette double hypothèse a aussi motivé notre simulation des impacts sur les comportements individuels d'une réduction de la vitesse automobile autorisée.

Le second principe de réalité auquel nous nous sommes tenus, c'était de ne pas passer les boucles au transfert, dès lors qu'elles avaient des accompagnements ou des

affaires dans leurs motifs, c'est de dire que nous avons considéré qu'a priori, la voiture était irremplaçable quand il s'agissait d'accompagner des enfants ou de faire des achats.

Le troisième principe de réalité consistait à travailler relativement à des seuils de distance, de façon à considérer la compétitivité potentielle de chaque mode à la fois en termes de distances et de temps. Sur un trajet de moins de deux kilomètres, nous ne testions par exemple la compétitivité de la voiture que par rapport à la marche. Sur des trajets de deux à onze kilomètres, nous testions par contre cette compétitivité par rapport au vélo. Enfin, pour des trajets supérieurs à douze kilomètres, le report modal de la voiture n'était calculé que vers des moyens de transports en commun. Le calcul du report modal s'est aussi appuyé sur la disponibilité de l'offre de transports en commun. On a donc travaillé sur des phénomènes très fins, à partir de graphes de la RATP, réels ou virtuels, qui reconstituaient, pour chaque déplacement en voiture, l'alternative en transport en commun la plus performante en temps, grâce au modèle " impact ".

Pour revenir un peu sur la procédure employée, nous commençons par nous demander si le trajet envisagé rentrait ou non dans la catégorie des déplacements transférables. Nous classions de ce fait les déplacements en deux catégories : sans accompagnement, et avec accompagnement. Le cas échéant, nous interrogeons ensuite la validité du motif " accompagnement " . S'il se révélait valide, nous considérons le déplacement comme non susceptible de transfert modal. Sinon, nous l'incluons dans la catégorie précédente et nous le soumettions alors aux tests. Par exemple, sur un trajet de deux kilomètres, nous testions la transférabilité sur la marche, si, et seulement si, le temps nécessaire à la réalisation de ce déplacement à pied permettait de respecter le budget- temps des individus. Si tel n'était pas le cas, nous testions un mode de transports plus rapide. Lorsqu'aucun mode de transport alternatif à la voiture ne permettait de respecter la contrainte du budget- temps, nous considérons la transférabilité comme nulle. Sur la base de cette procédure, nous avons calculé la transférabilité des déplacements automobiles dans plusieurs scénarii de réduction du trafic automobile.

Nous avons actionné trois leviers pour augmenter ces potentiels de report modal par rapport à la situation de référence. Dans un premier temps, nous avons fait varier le budget " temps de transport ", ce qui correspondait à des hypothèses de vitesses de circulation



différentes. Dans un second temps, nous avons modifié l'offre de transports collectifs, en augmentant les fréquences, les vitesses, en prolongeant les créations des lignes en sites propres, etc. Enfin, nous avons modifié les itinéraires possibles, sur la base des douzième et treizième contrats de plan, et du PDU, en généralisant les vitesses du réseau routier, et en alignant toutes les fréquences de transport collectif sur l'offre des heures de pointe. L'idée était en effet de pousser au maximum les logiques dont tout le monde parle, afin de donner de nouveaux arguments au débat.

Nous avons aussi défini des mesures d'accompagnement de l'offre de transports collectifs, en simulant des stratégies de rabattement de la voiture particulière ou du vélo sur les moyens de transports collectifs. Nous avons aussi cassé la contrainte liée aux motifs achat et d'accompagnement, afin d'évaluer l'importance de ces accompagnements et de ces achats sur les potentiels de régulation. De fait, ce sont ces déplacements avec motifs d'accompagnement qui engendrent la plus grande partie de la croissance de l'usage de la voiture chez les plus jeunes. L'importance de ces contraintes d'accompagnement est d'autant plus essentielle au débat que les trajets auxquelles elles donnent lieu sont majoritairement des trajets de petite distance.

Au final, nous avons obtenu un certain nombre de kilomètres en voiture, de déplacements, de boucles, etc. , que nous avons analysés selon différents critères (temporels avec les budgets temps, matériels avec la modification de l'offre de transports collectifs, et spatiaux avec la modification des itinéraires), avec des hypothèses relatives aux mesures possibles d'accompagnement de l'offre, et cela nous a permis d'étudier de façon dynamique les évolutions

Après ces quelques précisions méthodologiques, il nous est possible de présenter l'évaluation de l'évolution de l'offre.

Nous sommes partis d'une enquête globale " transports " de 1990. L'offre de transports collectifs de 1990, qui nous a servi de référence, s'élevait à cent six milliards annuels de places- kilomètres.

L'offre de transports collectifs la plus forte que nous ayons retenu dans nos scénarii se monte à cent cinquante-quatre milliards de kilomètres. Autrement dit, nous n'avons pas hésité à nous écarter de près de quarante pour cent de la situation observée en 1990.

Au terme de notre étude, nous avons constaté que c'est la généralisation du service "heure de pointe" qui explique la plus grande partie (30%) de l'augmentation des reports modaux.

Si l'on maintient constants par rapport à la situation de 1990 à la fois l'offre de transport collectif, la répartition des fréquences temporelles (distinction entre heures de pointe et heures creuse), les budgets-temps et les programmes d'activités des individus, et qu'on ne prend pas de mesure d'accompagnement de l'offre, c'est à dire sans mettre en place de stratégie de rabattement susceptible de modifier les motifs des déplacements, bref, sans rien changer, on note que 8 % des individus auraient pu se déplacer autrement qu'en voiture pour réaliser leur programme d'activité dans le temps imparti. Ces 8 % de conducteurs ont choisi la voiture pour d'autres raisons que le gain de temps, puisqu'en moyenne, la voiture ne leur faisait gagner que vingt minutes. Ce ne sont pas non plus des questions de coûts qui les ont incités à prendre leur automobile, puisque le report modal sur d'autres moyens de transport leur aurait fait épargner vingt-quatre Francs en moyenne. Ces 8% de conducteurs, qui utilisent donc leur voiture pour des raisons autres que temporelles ou financières, portent 4% du trafic VP. Le potentiel à offre de transport collectif donnée, à budget temps constant, c'est une réduction potentielle de 4 % des circulations automobiles.

Notre analyse nous a aussi permis de nous intéresser aux alternatives à la voiture les plus courantes. En effet, nous pouvons observer sur quels modes de transport s'effectueraient les reports. Les reports modaux se portent essentiellement vers les transports collectifs (qui représentent 66 % des reports en termes de déplacements et 95 % en termes de trafic).

En Ile-de-France, la majorité des reports concerne des trajets supérieurs à douze kilomètres. Autrement dit, les reports modaux franciliens ne sont pas des reports de petite

proximité. On n'est pas sur la chasse au petit déplacement d'une façon générale. L'autre constatation, c'est que 92 % des conducteurs qui prennent leur voiture aujourd'hui n'ont pas d'alternatives réelles, dans la mesure où ils ont complètement internalisé la vitesse pour construire leur programme d'activité. La transférabilité des déplacements n'est pas constante. Elle varie en fonction des régions, et des agglomérations. Ainsi, alors que seuls 8% des automobilistes parisiens pourraient abandonner aisément leur véhicule pour les transports collectifs, (c'est-à-dire en faisant varier leur budget- temps seulement de vingt minutes au maximum, et leur budget monétaire de vingt-quatre Francs), à Lyon, ce sont 18% des individus qui pourraient effectuer ce transfert . Avec un budget temps inférieur de dix-sept minutes. En conclusion, plus l'usage de la voiture est difficile, plus les performances du système sont déjà utilisées et intégrées et donc les marges de transferts faibles.

Les différences entre agglomérations ne s'observent pas seulement en termes d'intensité. De fait, la nature des reports modaux effectués est aussi susceptible de varier. Les modes de report sont même complètement différents : en effet, alors que le report automobile se réalise, dans la zone parisienne dense, essentiellement à destination des transports collectifs, en région lyonnaise, c'est surtout le vélo et la marche qui ont tendance à remplacer la voiture (66 % des déplacements en région lyonnaise auraient pu se faire en vélo, tandis que seuls 28 % auraient pu être effectués en transports collectifs, en respectant les contraintes du budget temps, des vitesses et des programmes d'activité). Autrement dit, en région lyonnaise, la transférabilité est majoritairement une transférabilité de courte distance, contrairement à la transférabilité parisienne, qui, elle, est plutôt une transférabilité de grande distance.

Il convient de souligner que les résultats évoqués ci-dessus ne caractérisent que le scénario prospectif le plus proche de la situation actuelle. De fait, les autres scénarios aboutissent à d'autres résultats. Ainsi, si seuls 8 % des conducteurs et 4 % des véhicules-kilomètres du réservoir de base parisien sont transférables, à offre de transports collectifs, à budget- temps et programmes d'activités constants, des taux de transférabilité plus importants sont envisageables avec d'autres hypothèses. Par exemple, dans le scénario complet, qui intègre des modifications de l'offre de transports collectifs (généralisation des heures de pointe), des vitesses automobiles (15 Km/h dans Paris sur le réseau routier, 20 Km/h sur tout le réseau de petite banlieue et de 25 sur la grande couronne), des budgets-

temps (avec une tolérance à une augmentation de 25% du temps de transport), et des itinéraires (sur la base des douzième et treizième plans, avec intégration du "Mobilien"), nous arrivons à des taux de transférabilité, avec une baisse de la part modale de onze points de la voiture.

Tout l'intérêt de cette étude réside dans les écarts observés entre les résultats des différents scénarii. Passer de 4 % de déplacements transférables à 23% en faisant varier les hypothèses de prospective prouve en effet que nous disposons d'une certaine marge de manœuvre possible en ce domaine. Il serait par exemple possible de doubler les objectifs du PDU, mais cela coûterait très cher en termes d'offre de transports collectifs, et engendrerait à la fois des gagnants et des perdants.

Au final, ce qui importe, c'est de voir comment se forment ces potentiels de report modal, afin de pouvoir mettre en rapport les taux de transférabilité obtenus et les coûts de la réalisation de ces taux. Nous pourrions en effet transférer 4% des déplacements automobiles parisiens sur les transports collectifs, sans accroître l'offre de transport ou le coût temporel ou financier de ces déplacements pour les individus. En tolérant une marge de croissance du budget temps de transport par rapport aux chiffres de 1990, nous pourrions doubler ce potentiel de transférabilité (lequel passerait de 4 à 9 %), sans stratégie d'accompagnement. Le taux de report modal atteindrait même 16% avec une marge de croissance de 25 % du budget temps et des stratégies d'accompagnement.

Notre étude a par ailleurs souligné l'importance du choix des stratégies d'accompagnement dans les politiques de régulation. Le taux de transférabilité de 16% obtenu par croissance de l'offre de transports collectifs, par l'augmentation de 25% du budget-temps, et par la régulation des stratégies d'accompagnement (notamment par la régulation du stationnement) tombe effectivement à 13% dès lors que l'on ôte les stratégies d'accompagnement. En d'autres termes, dans ce scénario-là, les stratégies d'accompagnement portent 40 % du potentiel de transférabilité. Dans une stratégie de rabattement, il faudrait pouvoir "casser" les motifs "accompagnements et achats" car ils représentent un potentiel aussi important que l'action sur l'offre de transport elle-même.

Il faut également noter qu'il existe une réelle supériorité de la voiture sur les autres moyens de transports. En effet, même en augmentant l'offre de transport et en poussant la tolérance des individus jusqu'à une croissance de 50% de leur budget-temps, le taux de report modal de l'automobile sur les autres moyens de transport plafonne à 37%. Cette supériorité de la voiture est liée aux vitesses de circulation qu'elle offre, et là réside un des problèmes majeurs des politiques de régulation.

Les conséquences des variations de l'offre de transports collectifs sont finalement très limitées, puisqu'une augmentation de l'offre de transports collectifs de 44% (qui correspond à notre scénario le plus ambitieux) ne donne lieu qu'à une augmentation du trafic enregistré sur les transports collectifs de 5.7%. De façon identique, la généralisation des fréquences de pointe sur l'ensemble des réseaux de transports collectifs n'aboutit qu'à une augmentation de 0,8% de voyageurs- kilomètre. La formation des potentiels de report modal est donc déconnectée de l'offre de transport. Or, pendant dix ans, de 1990 à 1999, toutes les politiques de régulation se sont basées sur des modifications de l'offre de transports collectifs : il y a eu 3,6 % de plus de PKO (Passagers-Kilomètres), alors que l'offre augmentait de 6 % avec Météor, EOLE, le tramway Saint-Denis, le trans-Val-de-Marne, le tramway d'Issy les Moulineaux et trois prolongements de lignes de métro.

Le Mobilien, lancé avec le PDU de l'Île de France, qui crée soixante-six lignes de transports collectifs routiers rapides (c'est-à-dire circulant entre 15, 20, et 25 Kilomètres/heure) et fréquents (un toutes les quatre minutes) reste encore la meilleure solution. Ce succès démontre encore une fois que les leviers de la transférabilité automobile résident non dans la seule vitesse, mais dans le couple vitesse de circulation / fréquence des modes de transports alternatifs.

Mais l'offre de transport nouvelle telle qu'elle s'est exprimée dans les derniers plans ne semble plus modifier grand chose du point de vue des reports modaux. L'efficacité décroissante de l'augmentation de l'offre de transport sur la transférabilité automobile prouve en outre le manque de pertinence d'un réseau de transports collectifs très radiocentrique. Pensé pour aller chercher des gens de plus en plus loin en périphérie des agglomérations, celui-ci échoue en effet à résoudre le problème de la zone peu dense.

Au terme de cette étude, nous avons beaucoup appris sur les comportements de mobilité des individus. Nous avons notamment prouvé que les effets de vitesse étaient complètement intégrés dans les comportements des individus (puisque 92 % des conducteurs n'auraient pas pu faire autrement), et qu'ils l'étaient d'ailleurs d'autant plus que les conditions d'usages de la voiture étaient difficiles (cf. la comparaison Lyon-Paris) et que la mobilité était contrainte. Comme l'une des sources de contrainte la plus forte tient aux activités éléments professionnelles, la transférabilité potentielle des actifs et des inactifs est susceptible de varier. Dans ces conditions, les vrais gagnants des politiques de report modal musclées seraient plutôt des individus inactifs. Or, les inactifs résident plus souvent au sein des agglomérations que les actifs. Autrement dit, les politiques d'incitation forte au report modal désavantageraient les banlieusards actifs. Les grands perdants, seraient les habitants de la petite couronne, et les grands gagnants, quelle que soit leur condition, seraient les Parisiens. Nous ne sommes donc pas dans un jeu à somme nulle. L'inégale répartition de la mobilité au sein des populations (l'essentiel des trajets effectués en voiture sont réalisés par une minorité d'individus qui n'ont pas d'autres possibilités de déplacement) complexifie encore les politiques de la régulation de la circulation. En effet, celles-ci risquent de buter sur des problème d'acceptabilité, puisque 20 % des automobilistes subiraient 75 % de la réduction du kilométrage. Ainsi, les schémas du douzième et du treizième plan étaient très bien pour renforcer l'attractivité de Paris, pour développer encore Paris capitale, pour asseoir la mobilité des générations futures, mais certainement pas pour réduire la part occupée par la voiture aujourd'hui en zone dense d'Ile-de-france.

## Questions sur l'exposé de Marie-Hélène Massot

### Monsieur AUGELLO

Avez-vous tenu compte des capacités physiques des personnes pour le calcul du transfert des déplacements automobiles vers le vélo ? Tout le monde ne peut pas en effet faire du vélo sur dix kilomètres. Par ailleurs, la transférabilité sur le vélo peut aussi dépendre de la topographie du lieu : dix kilomètres de plat n'étant pas équivalents à dix kilomètres de côte.

En outre, avez-vous effectué un bilan environnemental des transferts vers les transports en commun, et ,en particulier vers le réseau Mobilien, essentiellement composé de bus ? L'augmentation de la fréquence des bus n'entraîne-t-elle pas une augmentation des rejets de dioxyde de carbone ? En termes de pollution, a-t-on vraiment avantage à un tel report modal?

### **Jean-Pierre GIBLIN**

Et qu'en est-il du bilan économique d'un tel report ?

### **Jacques THEYS**

Le seuil théorique de transférabilité des déplacements automobiles sur les transports collectifs a été fixé à douze kilomètres. Que se passerait-il si on abaissait ce seuil ?

### **Marie-Hélène MASSOT**

Je répondrai peut-être aux deux questions de conditions de transfert.

En ce qui concerne la transférabilité des déplacements en voiture sur le vélo, il est vrai que nous avons admis cette transférabilité sans contrainte géographique. Toutefois, au-delà de soixante ans, ce transfert était considéré comme interdit. Nous avons en effet internalisé les contraintes d'âge. La transférabilité sur le vélo pouvait par exemple atteindre dix-huit kilomètres pour les jeunes actifs, alors que pour les courses- achats, pour les loisirs, urbains ou non, nous avons réduit les distances des boucles susceptibles d'un tel transfert. Quant au transfert sur les transports collectifs, il était envisageable à partir de douze kilomètres, si et seulement si aucun des deux autres modes ne se montrait temporellement plus pertinent.

Nous avons tenu à segmenter autant que possible cette approche du report car j'avais fortement en tête les histoires d'induction apportée par la carte orange, qui a finalement amené beaucoup de piétons dans les bus (la plupart des voyageurs supplémentaires étaient non des automobilistes, mais des piétons). L'amélioration des transports collectifs peut induire plus d'usage de celui-ci par ceux qui l'utilisent déjà et non des reports.

L'intérêt de cette étude, c'est qu'elle nous a apporté une vision claire de la portée des déplacements et du rôle de chaque type de marché de moyen de transport. Elle nous a ainsi permis de modifier notre vision des choses. De fait, la transférabilité des déplacements automobiles s'effectue différemment en petite couronne et dans le reste de l'agglomération parisienne. En petite couronne, les transferts s'effectuent surtout à destination de la marche à pieds, comme dans l'agglomération lyonnaise. Dans le reste de l'agglomération, au contraire, les reports se portent majoritairement sur les transports collectifs.

### **Patrick GANDIL**

Lorsque vous montrez que les mesures d'accompagnement jouent un rôle essentiel (à hauteur de 40 %) dans la nature et l'intensité des reports, qu'entendez-vous par " mesures d'accompagnement " ?

### **Marie-Hélène MASSOT**

Ces fameuses stratégies d'accompagnement recouvrent trois éléments, qui ne sont pas de nature réelle : les stratégies non simulées du rabattement, du vélo et de la voiture sur le transport collectif. Car nous nous sommes aperçus - et c'est pour cela que nous avons simulé ces stratégies de rabattement – que les temps d'accès aux réseaux de transports collectifs étaient une des principales causes d'échec des reports en terme de temps. Nous avons donc simulé du rabattement en vélo pour évaluer la portée de ces difficultés.

Je vous avais dit 40 % de ces stratégies d'accompagnement et dans ces 40 % il y a 22 % pour les motifs achats et accompagnement, 11 % pour ces fameuses stratégies de rabattement en vélo et en voiture et 7 % pour la régularité des réseaux de transport collectif. Ces 40 % sont divisés grossièrement en 22 + 10 + 7.

### **Jean Pierre GIBLIN**

" L'accompagnement des enfants " est l'un des motifs de non- transférabilité des déplacements en voiture sur d'autres modes de transports. Comment inciter les parents à utiliser des moyens de transport alternatifs ?



## **Marie-Hélène MASSOT**

Nous n'avons pas de réponse à cette question. La seule chose que nous savons, sur la base de nos simulations, c'est que le choix du mode de transport retenu pour l'accompagnement des enfants n'est pas fonction du budget- temps et du programme d'activité des individus. Certains déplacements d'accompagnement des enfants seraient transférables sur d'autres modes de transport.

## **Yves GEFFRIN**

Sur des réseaux de transports collectifs très constitués, où le stock est important, comme en Ile de France, n'est-il pas plus efficace d'agir sur l'exploitation de l'ensemble du réseau que sur quelques points? Le PDU ne serait-il pas plus pertinent en proposant des mesure relatives à l'ensemble du réseau ? Nous sommes en train de faire quelques simulations dans le cadre du PDU à la DRE. En termes de transfert modal, un franc investi dans l'exploitation de l'ensemble du réseau se révèle cinq fois plus efficace qu'un franc investi en "investissement contrat de plan". Cela rejoint les constatations relatives au Mobilien, qui montraient que l'amélioration de la gestion du réseau était préférable à toute action limitée à quelques lignes de métro.

Sur le plan méthodologique, est-il possible de parler de transfert modal de la voiture vers les transports collectifs à offre transports collectifs dite constante ? De fait, à partir du moment où ce transfert peut atteindre des proportions non négligeables (4 à 8% selon vos chiffres), peut-on raisonnablement penser que les transports collectifs sont capables d'absorber ce surcroît d'usagers ?

## **Marie-Hélène MASSOT**

La capacité d'absorption n'a effectivement pas été travaillée ligne par ligne. Ceci car nous manquons de moyens. Le partenariat avec la RATP, qui s'est révélé très fructueux, n'a néanmoins pas apporté de réponses à ces questions.

## **Jean-Pierre GIBLIN**

Quatre à huit pour cents des automobilistes auraient avantage à utiliser les transports collectifs plutôt que leur voiture ? Pourquoi ne le font-ils pas ? Sont-ils irrationnels ? Ou existe-t-il de différences dans la qualité du service offert ? Si tel est le cas, la qualité du service de transports collectifs n'est- il pas un obstacle à la transférabilité des déplacements automobiles ? Pour transférer ces gens là, ne faudrait-il pas augmenter l'offre de transport ?

## **Patrick GANDIL**

N'y a-t-il pas aussi quelque chose de rationnel dans leur comportement, lié à la nature de leurs activités ? Peut-être ont-ils des papiers à transporter, un cartable, les courses, etc. ? Quand le poids des affaires à transporter dépasse dix ou quinze kilogrammes, la marche à pied dans les réseaux de transports collectifs devient difficilement admissible.

## **Marie-Hélène MASSOT**

Toutes ces raisons expliquent effectivement pourquoi il est parfois rationnel de préférer l'usage de sa voiture. Le manque de flexibilité et de souplesse, mais aussi l'irrégularité des transports en commun contribuent aussi à créer cette préférence pour la voiture. Ces questions ne faisaient néanmoins pas partie de notre travail, qui portait quant à lui sur la question des taux maximaux de transférabilité. Je vous dis qu'au-delà de 25 % de trafic, de réduction de trafic, ce qui est en jeu, c'est autre chose que du système de transport. Probablement même avant, mais après 25 %, si ce sont de tels objectifs qu'on se donne – par exemple pour des raisons d'environnement mondial - c'est vraiment une réorganisation de l'ensemble du système qu'il faudrait effectuer. Avant, on a des marges de manœuvre au niveau des individus, qui ne sont pas nulles. C'est comme ça que nous devons lire les résultats ! Sur la façon dont les gens intègrent la vitesse, les performances des réseaux – c'est incontestable ! – et les marges de manœuvre qu'on a pour construire des politiques et surtout pour en débattre en termes de faisabilité.

## **Jean-Pierre GIBLIN**

On peut reformuler ce que vous venez de dire : à moins d'accepter collectivement une révision assez profonde des programmes d'activités, c'est-à-dire de nos modes de vie, on

ne peut pas aller au-delà des chiffres que vous nous avez donnés ! C'est déjà joué dans les localisations et dans d'autres choses aussi peut-être !

### **Georges MERCADAL**

Avec une tolérance à l'augmentation de 25 % du temps de transport, nous aboutirions à une réduction de 5 % du nombre de véhicules-kilomètres. Cette réduction annuelle de 5 % de véhicules-kilomètres permet aux individus de réaliser des économies puisqu'ils ont remplacé le déplacement automobile par de la marche à pied, du vélo ou du transport en commun meilleur marché.

### **Marie-Hélène MASSOT**

Effectivement, les reports modaux peuvent permettre aux individus de réaliser des économies importantes. Certains individus, notamment les inactifs, économisent beaucoup en préférant la marche à pied ou le vélo aux transports collectifs ou à la voiture. Néanmoins, les actifs sont plus attentifs aux contraintes de temps qu'aux contraintes de coûts des déplacements. La sous-tarification du transport public à Paris joue d'une façon très importante sur le gain monétaire et sur les potentialités de négociation entre le temps et les coûts de la mobilité journalière des individus.

### **Georges MERCADAL**

Si ces 5 % de véhicules/kilomètres permettent à la collectivité de faire des économies, ne faudrait-il pas essayer d'élaborer une mesure collective du temps : que représentent 25 % de temps en plus pour un certain nombre d'individus ? De fait, on attribue une valeur au temps dans les calculs économiques et c'est ce qui permet de justifier socialement la rentabilité des investissements de transport, alors qu'on constate par ailleurs que les budgets-temps individuels sont toujours les mêmes.

On a là une manière de voir effectivement que le budget-temps – qui reste relativement constant – constitue en réalité une contrainte pour les individus. La modification de cette contrainte a un coût. Elle ne peut donc s'effectuer sans contrepartie. Ne serait-il pas intéressant de rapporter cela à la valeur individuelle du temps calculé, comme dans les calculs ordinaires d'arbitrages ?

## **Jean-Pierre GIBLIN**

Est-ce à dire que pour les calculs de report, on admet simplement que, parmi les gens qui vont se transférer sur d'autres modes de transport que la voiture, le dernier transféré acceptera un budget-temps majoré de 25 % ? Qu'autrement dit, l'augmentation du temps de transport ne concernera pas tous les individus ?

## **Marie-Hélène MASSOT**

Non, car dans toutes ces affaires-là, il y a des gagnants et des perdants. Et on a toujours 40 % de gagnants ! Il est pratiquement invariable. Au départ, on a que des gagnants à offre donnée parce qu'on ne touche pas la contrainte, mais dès qu'on met une contrainte de temps de 25 % - ce qui ne veut pas dire qu'on l'applique à tout le monde. On l'applique à tous ceux qui ne respectent pas le transfert quand on est à zéro effet sur le temps. Donc on a toujours cent quatre-vingt à deux cents mille individus dont le budget temps reste constant ou diminue d'une façon générale. On a donc toujours un pourcentage qui n'est pas négligeable de gagnants !

## **PARTIE II :**

# **CONTRIBUTIONS THEMATIQUES**

Après le compte rendu du séminaire (partie I), la seconde partie de cette recherche est consacrée à des consultations thématiques. Celles-ci sont structurées autour de *cinq axes* :

- les relations temps vitesse (A) ;
- les coûts de la mobilité (B) ;
- l'intégration ville-mobilité urbaine (C) ;
- le découplage entre croissance et mobilité des marchandises (D) ;
- et enfin, l'impact des nouvelles technologies (E).

## **A. Temps et vitesse**

Historiquement, le développement de la mobilité « kilométrique » est étroitement liée aux performances des modes de transports. C'est la vitesse moyenne des déplacements qui s'est accrue et avec elle leur longueur plus que leur nombre.

Par ailleurs, la stabilité des budgets-temps peut s'expliquer par une invariance dans le rapport entre temps d'activités et temps de transport nécessaire à leur exercice. En conséquence, l'échange entre temps de transport et satisfaction résidentielle n'est pas totalement ouvert.

Une nouvelle « cartographie de la vitesse » est apparue dans les agglomérations avec la diffusion de l'automobile et la réalisation de nouvelles infrastructures routières et tout particulièrement les rocade urbaines : accroissement des vitesses en périphérie, amélioration de l'accessibilité de nouveaux territoires, impact sur l'étalement urbain et la mobilité.

Concernant les déplacements à courte et moyenne distance, y compris à l'intérieur des agglomérations, leurs temps de parcours de porte à porte, sauf exception, sont plus courts en voiture qu'en transport collectif. Mais pour des raisons de confort ou de sécurité, beaucoup préfèrent l'automobile même lorsqu'elle est moins rapide. D'où

l'idée d'agir sur la vitesse pour réguler le phénomène et ralentir ainsi la croissance de la mobilité kilométrique tout en ayant l'objectif d'améliorer l'accessibilité.

Faut-il revenir sur certaines conceptions de la voirie urbaine : dissocier les fonctions de transit et d'échanges internes là où c'est encore possible, préférer des maillages de boulevards urbains à des réseaux de voirie rapide, mettre en place des politiques d'exploitation visant à modérer la vitesse ?

Doit-on accepter un certain niveau de congestion avec un renforcement des mesures de « discrimination positive » pour les transports publics de surface ? Si ces politiques concernent de préférence les zones denses (centrales), comment éviter qu'elles ne stimulent encore plus les localisations périurbaines et la mobilité périphérique ?

Une offre nouvelle de transports collectifs rapide (TER, tram-train) à l'échelle des « régions urbaines » peut-elle constituer une réponse aux nouvelles relations au territoire et une alternative sérieuse au transport individuel ?

Faut-il enfin revoir la place accordée aux gains de temps dans les évaluations des projets et des politiques de transport compte tenu de l'évolution de notre rapport au temps, de la stabilité des budgets-temps de transport et du développement du temps libre ?

### **1) Vitesse et régulation de l'usage de la voiture en zone urbaine**

Au cours des trente dernières années, les politiques de transport se sont focalisées en priorité sur le dimensionnement d'infrastructures routières rapides, suburbaines et radiales et sur celui de transports ferrés (métro, RER, tramway). La vitesse de déplacement, qui participe ~~aux de ce qu'il est convenu désormais de nommer les~~ conditions de la mobilité facilitée, a été placée plus ou moins explicitement au cœur des politiques de transport. Il est admis aujourd'hui qu'elles ont favorisé l'étalement urbain des hommes et des activités.

### **Vitesse et temps : des atouts puissants d'organisation de la mobilité**

Les conditions de la mobilité ont dédensifié l'agencement urbain avec pour résultat des transformations profondes dans l'usage des modes : celui de la marche et des deux-roues régresse fortement, celui des transports publics est globalement stable et celui de l'automobile progresse. L'usage de la voiture est aujourd'hui dominant et croissant. Sous l'effet direct de l'évolution du partage modal et celui plus indirect de l'augmentation de liaisons suburbaines réalisées en voiture, la vitesse moyenne de la mobilité locale individuelle a augmenté (+ 35% entre 1982 et 1994).

Ces faits ~~qui ne sont pas in~~discutables montrent que les progrès de vitesse offerts ont été intégrés par les citoyens dans leurs stratégies de localisation et dans leurs pratiques de mobilité. La vitesse de déplacement régit et organise les pratiques sociales d'une grande majorité d'individus ; ~~elle et~~ légitime le mode le plus rapide, au moins pour ceux qui ~~ont le sont en situation de~~ choix, ~~celui du mode le plus rapide. t~~ nt à leur mobilité augmenter, c'est à dire et d'accepter une baisse de la vitesse de leurs déplacements. Si nous cernons encore mal comment la gestion des programmes d'activités individuels, construite sur des arbitrages préalables réalisés en termes de mobilité et de localisation résidentielle, dépend de la vitesse de déplacement (suivant les contextes, les activités et les acteurs), le fait est majeur.

En effet, il est établi que 92% des conducteurs se déplaçant, un jour donné, en zone dense francilienne (Paris et petite couronne) n'auraient pas pu réaliser leurs activités dans les lieux où ils les ont réalisées autrement qu'en automobile à moins de consacrer plus de temps à se déplacer. Dans l'espace dense francilien où les conditions d'~~utilisation sage~~ de la voiture sont les plus difficiles ~~de en~~ France et la concurrence modale plus ouverte, la vitesse et le temps sont des atouts puissants d'organisation de la mobilité. La confrontation avec les résultats établis sur le Grand Lyon permet de ~~nuancer~~ nuancer quelque peu la prégnance du rôle de la vitesse dans le choix pour la voiture et l'organisation de la mobilité : dans cette zone, beaucoup moins ~~peuplée densément peuplée~~ que la région zone parisienne et où les usages de la voiture sont en proportion plus importants, ~~84%~~ 84% des conducteurs n'auraient pas pu réaliser, autrement qu'en voiture, l'ensemble de leurs activités quotidiennes à vitesse inchangée avec une vitesse constante.

### **Vitesse de déplacement et rigidité du report modal**



Le défi de vitesse et de flexibilité d'usage dans le temps et dans l'espace que pose la voiture aux politiques est a priori très élevé. De fait, la « résistance » de la mobilité des conducteurs au report modal est incontestablement très forte (Massot, 2002)<sup>2</sup>. En effet, toutes choses égales par ailleurs et sous les hypothèses suivantes :

- augmentation de 25% des temps de transports individuels par jour ;
- renforcement de la performance des transports collectifs (extension de 44% de l'offre par création de rocade en tramway, prolongement des lignes ferrées assortie d'une augmentation de 35% de la vitesse des autobus dont la fréquence est par ailleurs alignée à 4 minutes) ;
- obligation de se rabattre sur le transport collectif en vélo ou en voiture sur le transport collectif chaque fois que cela est pertinent en temps pour les individus ;

On estime que 75% du trafic automobile actuel de la zone dense francilienne subsisterait ... encore faudrait-il que l'espace libéré par la voiture n'induisse pas de trafic automobile supplémentaire ce que les faits contredisent.

La lente « croissance » des potentiels de réduction du trafic automobile tient non seulement à la vitesse très élevée de la mobilité des conducteurs automobile, mais aussi aux caractéristiques de leur mobilité plus diversifiée dans l'espace. Elle résulte aussi des effets réels mais limités des améliorations de l'offre de transport collectif (voire très restreints au regard de leurs financements) sur les potentiels de réduction du trafic automobile, alors même qu'ils sont démultipliés par une augmentation (de 25%) des temps individuels alloués au transport : de fait, 75 % des potentiels sont présents à offre de transport collectif constante. La forte extension des réseaux de transport public rapides, simulée et proposée dans le cadre des contrats de plan franciliens à horizon 2010, n'a aucun effet sur le potentiel actuel de réduction de l'usage de la voiture dans cette zone. Conçues dans une logique radio-concentrique favorisant l'accès à Paris de territoires de plus en plus éloignés du centre où sont anticipées les plus fortes croissances de la population, ces offres ne permettent pas de satisfaire la complexité spatio-temporelle de la mobilité associée à l'usage de l'automobile. En fait, l'efficacité des modes alternatifs sur la réduction du trafic automobile, bien que limitée, n'est réelle que dans le cadre d'une modération

---

<sup>2</sup> Cette résistance de la croissance est mesurée dans une démarche qui examine les potentiels de transfert sur la marche, le vélo et le transport collectif des déplacements réalisés en voiture dans la zone parisienne un jour donné en 1991. Marie-Hélène Massot et Alii (2002) : Les potentiels de report modal dans la zone dense francilienne, in RTS à paraître

de la vitesse de la voiture, vecteur d'une mise en cohérence des performances relatives des modes.

### *Vitesse de déplacement et marges de manœuvre individuelles*

Si modérer la vitesse de progression de l'automobile apparaît comme un levier important de régulation de son usage, voire de loin le plus efficace des leviers simulés selon le modèle comportemental de demande Matisse<sup>3</sup>, cette perspective est très rarement mobilisée par le politique. Une des raisons invoquée pour ne pas toucher à la vitesse est l'atteinte à l'efficacité économique qu'elle sous tend par réduction de la mobilité et donc des interactions sociales qu'elle implique. Le modèle Matisse vérifie le fait : à une modération de 33% de la vitesse automobile est associée une réduction nette de 9% de la circulation tout mode confondu.

De ce résultat, il ne faudrait pas conclure que les marges de manœuvre à la disposition des individus n'existent pas. À budget-temps de transport journalier, offre de transport collectif et mobilité individuelle constants, la réduction potentielle du trafic est de 4% pour la zone dense parisienne et de 6% pour le Grand Lyon (Massot, 2002). A offre constante et mobilité données, tolérer une croissance du budget-temps de 25% de chaque conducteur concerné, permet de doubler ce potentiel (respectivement 9% et 13%). Dans cette dernière hypothèse, plus de la moitié des conducteurs franciliens ne verraient pas leur temps de déplacement augmenter, l'autre moitié subissant une hausse moyenne de ces temps de quelques 10% (moins de 10 minutes) par jour. Ces potentiels seraient mobilisables à faible coût individuel et collectif à condition de contraindre quelque peu l'usage de la voiture : les potentiels se montrent en outre sensibles à une offre de transport collectif routière renforcée en fréquence et en vitesse.

Mais au-delà de ces marges de manœuvre individuelles, dont beaucoup d'élus se contenteraient, le défi majeur de la vitesse automobile reste lié, à coût constant de l'usage de l'automobile, aux formes urbaines (au sens extensif du concept)<sup>4</sup>, auxquelles elle a donné naissance générant la croissance du trafic automobile et la rigidité du report modal. Le potentiel de dé-densification des hommes et des activités permises par la vitesse automobile est encore fort. En raison de la faible efficacité des modes alternatifs, la régulation de la croissance du trafic est aujourd'hui laissée à la seule vertu des « congestions » récurrentes sur les infrastructures

---

<sup>3</sup> Dans le cadre du ~~Le~~ modèle de demande ~~-~~Matisse, Morellet (2002) simule en effet les effets sur les trafics ~~repose sur la~~ d'une ~~-~~croissance très conséquente de l'offre transport collectif, ~~lad'~~une ~~-~~réduction de 50% des tarifs du transport collectif, de l'instauration d'un péage pour circuler dans Paris, ~~laet~~ d'une modération de la vitesse de progression de la voiture de 33%.

<sup>4</sup> ~~C'est à dire d~~ Définies tout autant par leur morphologie que par les densités humaines, le degré de spécialisation fonctionnelle et sociale des différents espaces qui les constituent .

routières qui à leur tour engendrent de nouveaux besoins d'infrastructures et des délocalisations d'activités. Les enjeux socio-économiques sont suffisamment forts en termes de dépendance à la voiture et de coûts publics pour que la maîtrise de la vitesse de l'automobile et le renchérissement de son coût d'usage soient pris en compte et analysés non seulement dans leurs effets à court terme sur la régulation du trafic actuel et sur l'optimisation de la capacité/sécurité des infrastructures mais aussi à long terme sur les ré-agencements urbains qu'elles peuvent produire. L'hypothèse à vérifier est celle d'une réversibilité dans le temps des effets de la vitesse et des coûts de l'usage de la voiture sur les stratégies de localisations des hommes et des activités et la re-densification des formes urbaines dans le cadre de projets urbains permettant ce ré-agencement (politiques de l'habitat et des transports collectifs, maîtrise des marchés fonciers et immobiliers).

Marie-Hélène Massot et Alii (2002) : Les potentiels de report modal dans la zone dense francilienne, in RTS à paraître

Marie-Hélène Massot et Alii : Pari 21, Étude de faisabilité d'un système de transport radicalement différent pour la zone dense francilienne , rapport Inrets n°243, Les collections de l'Inrets.

Olivier Morellet (2002) : Effets de différentes mesures de politique de transport visant à orienter la demande dans une région de type Île-de-France, Note de travail Inrets, 23 pages.

## **2) Moduler les vitesses en ville : un enjeu à plusieurs dimensions**

La mobilité facilite l'expression de multiples interactions sociales qui constituent la matière de la vie sociale et économique. Mais la disposition dans l'espace des ménages, des entreprises, tout comme les télécommunications, la facilitent aussi.

### ***La ville est la réalisation d'interactions fréquents***

Les villes, par nature, agglomèrent ceux qui ont un besoin fréquent de se rencontrer. Le jeu des marchés urbains (foncier, immobilier, de l'emploi et des services) contribue à organiser la ville pour permettre aux entreprises et aux ménages d'optimiser un grand nombre d'interactions en tenant compte du coût de la mobilité qu'elles exigent préalablement. C'est la raison pour laquelle faciliter la mobilité en multipliant des infrastructures plus rapides et sous tarifier l'usage de la voiture, accroît le trafic et en même temps dédensifie l'agencement urbain. Le coût public de la mobilité croît alors

sans induire d'avantage déterminant dans l'expression des interactions sociales mais en accumulant par contre de nombreux inconvénients sociaux et environnementaux<sup>5</sup>.

Ville et mobilité font donc système. La conséquence est que « la vitesse fait le trafic » car elle a suscité un agencement urbain responsable de l'étirement des flux. Elle a une responsabilité centrale, dont les acteurs ne sont pas toujours très conscients car elle a également d'autres causes, dans la transformation des formes urbaines. Il aurait fallu, depuis trente ans, ne pas multiplier les voiries urbaines rapides gratuites mais développer un réseau intermédiaire (entre le réseau rapide et la desserte locale), réservant ainsi les voies rapides, devenues payantes, aux trajets interurbains moins fréquents. Le propre de l'urbain est la réalisation d'interactions « fréquentes ». Si le réseau de voirie urbaine est moins rapide, l'agencement urbain progressivement et sous certaines conditions à réunir, « s'adaptera » à cette contrainte : cela permettra aux modes alternatifs de conserver et même de développer leur aptitude à concurrencer la voiture. Celle-ci pourra continuer à jouer un rôle encore fort précieux mais elle n'aura pas la quasi exclusivité qu'elle est en train de conquérir dans beaucoup d'endroit, rendant ainsi les citadins « dépendants » d'elle. Le maintien des modes alternatifs sera de toute façon indispensable à une minorité mais pour qu'il se fasse à un coût public non prohibitif un autre urbanisme devient nécessaire.

### ***Renouveler la politique de la voirie pour asseoir un nouvel urbanisme***

Cet « autre urbanisme » devra être global c'est-à-dire pluri-institutionnel pour pouvoir prétendre articuler transversalement diverses compétences et tenir compte des impacts des unes sur les autres. Sa mise en œuvre exigera une autre politique de la voirie. Les voiries rapides sont trop nombreuses et le réseau intermédiaire trop incomplet et trop peu lisible. Les voies interurbaines devront donc être mises à péage et celles qui resteront gratuites seront progressivement transformées en boulevard urbain. Dans l'intervalle, on peut imaginer en cas de congestion de les doter d'un système de contrôle d'accès réservant leur fréquentation (pour partie et à certaines heures) à des utilisateurs prioritaires (transports collectifs, certains professionnels, véhicules au remplissage suffisant etc.) comme cela se répand dans certains pays. Ceci vaudra surtout pour les grandes agglomérations et je ne saurais dire ici précisément (c'est un sujet de

---

<sup>5</sup> *La ville et l'automobile* Ed ; Descartes et Cie Wiel, 2002.

recherche) à partir de quelle taille d'agglomération cette politique sera assez efficace pour être encore justifiée.

Pour mettre à niveau le réseau intermédiaire, il faudra réaliser de nombreuses et coûteuses opérations de recomposition urbaine dont ce ne sera évidemment pas la finalité exclusive. Elles seront l'occasion de hisser la mixité sociale et la polyfonctionnalité comme le recommande la loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) (qui semble croire qu'il suffit d'en décider pour qu'il en soit ainsi ?) et également d'organiser l'ouverture du marché foncier à l'urbanisation. Ce thème d'action d'une nouvelle politique de la voirie pour asseoir un nouvel urbanisme devrait devenir une des priorités des futurs schémas de cohérence territoriale (SCOT) et des futurs plans de déplacements urbains (PDU). Dans les plus grandes agglomérations, il devient inutilement coûteux et socialement désastreux de vouloir sauvegarder l'unité du marché de l'emploi et de l'habitat. Nous nous y sommes épuisés en vain. En revanche, il faut impérativement maintenir une accessibilité suffisante aux services métropolitains pour tout le territoire sous l'influence de la métropole et éventuellement sur un territoire plus vaste. C'est d'ailleurs l'objectif des infrastructures dites interurbaines. En fait, il convient de remédier à la confusion entre les systèmes de déplacements urbains et interurbains. Les articuler ne signifie pas de les concevoir suivant un continuum des niveaux de service qui efface la distinction de leurs rôles. Une grande agglomération ne s'organise pas comme une ville moyenne mais comme plusieurs villes moyennes (contiguës ou non), sinon nous perdons la maîtrise de la spécialisation sociale et fonctionnelle et la reconquérir réclamera de nouveaux investissements publics, ce qui finira par devenir complètement contre-productif.

### ***Développer les réseaux intermédiaires pour réguler la demande de mobilité***

Cela ne signifie pas, du moins à terme, se résigner, comme actuellement, à une régulation de la demande en tolérant un certain niveau de congestion. Plutôt que de parler de congestion, il faudrait parler d'irrégularité de l'écoulement des flux et de faible fiabilité des prévisions de durée de trajet. Ces dysfonctionnements n'apparaissent que lorsque *densités (anciennes) et vitesses (nouvelles) ne sont plus compatibles entre elles*. L'erreur que nous répétons depuis plusieurs décennies a été de croire que le marché des déplacements avait une relative autonomie alors que les équilibres urbains ne se construisent que dans les marchés fonciers, immobiliers, de l'emploi et des

services, dont le fonctionnement dépend des conditions de la mobilité. Fixer ces conditions ne relèvera donc pas exclusivement de la satisfaction de besoins de déplacements mais de la nature des équilibres urbains recherchés. La modération de la vitesse sera la clef de la régularité des flux et de la prévisibilité des temps de trajet (et de bien d'autres avantages) à juste titre revendiquées. C'est dans ce nouveau cadre que l'intérêt ou non de telle ou telle technologie (tram-train ou autre chose ) devra être examinée. D'ailleurs l'actuelle répartition des maîtrises d'ouvrage des infrastructures de voirie entre les institutions n'est pas favorable à l'orientation ici proposée. L'Etat et surtout les départements, par leurs investissements excessifs en voiries rapides, ont permis aux intercommunalités (centrales ou périphériques) de se convaincre qu'il n'y avait plus d'urgence à développer le réseau intermédiaire (que c'était aux investisseurs de le financer). Pourtant, ce réseau est essentiel à l'ouverture du marché foncier, à la lisibilité de la ville (qui participe de l'accessibilité, et à la modération du trafic. En région parisienne le fait que ces intercommunalités sont quasiment absentes a rendu d'autant plus catastrophique le dogme de l'Etat de la priorité à l'illusoire, et à un certain stade, inutile, unité du marché de l'emploi. Il ne faudrait pas que la Région répète maintenant les erreurs de l'Etat. Le reste de l'Europe a des métropoles d'une autre configuration que celle de la région parisienne sans s'en porter plus mal.

Les méthodes d'évaluations des infrastructures se sont enfermées dans le champ de l'analyse des déplacements des usagers qui privilégie la mesure des temps supposés durablement gagnés, au lieu de s'intéresser d'abord à la satisfaction des interactions sociales. Non seulement caduques, ces méthodes sont devenues nuisibles dans leurs effets. L'investissement méthodologique pour évaluer autrement n'est pas fait et donc reste à faire.

## **B. Justes coûts et juste prix de la mobilité**

La mobilité fait débat dans la société pour de multiples raisons. Dans quelle mesure les économistes peuvent-ils aujourd'hui apporter des éclairages à ces débats et fournir des points d'appui pour l'élaboration des décisions publiques sur les questions suivantes ?

A-t-on les moyens d'évaluer les externalités, positives et négatives, des décisions en matière de transports et de circulation, aux diverses échelles européennes, nationales, régionales et urbaines ? Que peut-on conclure à partir des travaux effectués en la matière ?

Quels sont aujourd'hui les problèmes majeurs ? Quelles solutions intéressantes ont été expérimentées récemment ? Quelles mesures envisager pour réduire les sous-tarififications des divers modes de transports, et dans quelles perspectives ? Que retenir des politiques menées dans divers pays ? Certaines formes actuelles de financement des transports n'ont-elle pas des effets pervers ? Ne devrait-on pas encourager les générateurs de trafic (en particulier les entreprises) à réduire les mobilités qu'ils engendrent, quitte à modifier en profondeur le versement transport qui tend à les déresponsabiliser par rapport aux déplacements ?

Quelles leçons sont à tirer des expériences et des recherches récentes sur les péages autoroutiers et urbains (de zone urbaine centrale, droits de circulation, stationnement etc.) ? Les technologies de l'information et de la communication ouvrent-elles de nouvelles perspectives en la matière ?

La consultation, le débat, la recherche d'alternatives, la contre-expertise prennent une importance croissante dans la construction des décisions publiques, notamment en matière de transports. Quel peut être le rôle des économistes dans cette dynamique ? Quelles expériences intéressantes mériteraient d'être étudiées de plus près ?

### ***1) Une mobilité équitable à des coûts sociaux adaptés***

La mobilité constitue du point de vue économique une question substantielle. Non seulement parce que, empiriquement, le poids des transports est loin d'être négligeable dans les statistiques économiques nationales ou mondiales relatives au PIB, aux dépenses courantes, aux investissements publics et privés, à l'emploi, aux échanges extérieurs, etc. Mais aussi parce que, fondamentalement, la mobilité est un élément indispensable aux activités de production, de consommation et plus largement à la vie en société, qu'il s'agisse de rassembler les inputs sur les lieux de leur transformation, d'acheminer les outputs vers les lieux de leur commercialisation, ou de permettre le déplacement des personnes, entre leur domicile et leurs lieux de travail et pour tout autre motif de participation à la vie sociale, d'achats, de loisirs, de tourisme, etc. En termes de théorie du bien-être, une plus grande mobilité étend la diversité des choix possibles et, partant, le degré de satisfaction pouvant être atteint. En termes de justice sociale, la liberté d'aller et venir est un « bien premier » dont l'accès doit être ouvert à chacun dans des conditions équitables. La mobilité est donc hautement justiciable de la double préoccupation de l'analyse économique : la recherche de l'efficacité et celle de l'équité.

#### ***La recherche de l'efficacité***

Cette recherche suppose la prise en compte des coûts sociaux complets, à l'horizon inter-temporel. Cette exigence a inspiré les deux rapports confiés par le Commissariat général du Plan à Marcel Boiteux, intitulés respectivement « *Transports : pour un meilleur choix des investissements* » (1994) et « *Transports : choix des investissements et coût des nuisances* » (2001)<sup>6</sup>. Il y est affirmé que le calcul coûts-avantages doit incorporer la valorisation monétaire des effets externes positifs et négatifs dans toute la mesure permise par l'état de l'art. Le rapport Boiteux II, tout en recommandant de poursuivre les évaluations, préconise des valeurs relatives à l'effet de serre, à la pollution de l'air par les transports, au bruit, aux accidents de personnes, au temps passé en transports et aux phénomènes de congestion. En revanche il ne fourni

---

<sup>6</sup> Le deuxième rapport Boiteux (2001) a fait l'objet d'un avis délibéré du CGPC le 24 octobre 2001. Il est consultable sur le site Internet du ministère de l'Équipement : [www.equipement.gouv.fr/rapports](http://www.equipement.gouv.fr/rapports) et avis



pas d'estimation des effets externes positifs, dont l'existence est décelée par diverses études<sup>7</sup> et qui peuvent provenir de rendements croissants ou d'effets de réseau.

### ***La recherche de lequite***

Cette préoccupation d'équité est sous-jacente aux objectifs de développement équilibré du territoire ou aux dispositifs de péréquation. Elle a sa place dans les réflexions sur les effets redistributifs liés, par exemple, au stationnement payant ou à l'instauration éventuelle de péages urbains. Dans une perspective rawlsienne<sup>8</sup>, elle devrait aussi motiver des dispositions visant à assurer aux plus démunis un droit à la mobilité qui leur est indispensable pour accéder au marché du travail ou pour participer à la vie sociale. Par ailleurs, la mise en oeuvre d'une stratégie de développement durable soulève la question de savoir si le taux d'actualisation, fixé depuis 1986 à 8% par an sur la base de projections à moyen-long terme, est approprié pour éclairer les choix publics à très long terme.

D'un point de vue économique, le domaine des transports est en outre l'un de ceux où se posent avec le plus de force la question des investissements irréversibles et celle des effets structurants, la réalisation d'infrastructures induisant des localisations d'entreprises ou de logements (avec des implications sensibles en termes de rente foncière). Les efforts pour intégrer ces effets de long terme, au regard tant de l'efficacité que de l'équité, n'ont pas pour le moment abouti à des méthodes incontestables.

### ***Implications de situations sous-optimales***

Il est fréquent que l'utilité socio-économique des projets de transport soit évaluée en supposant que la localisation des différents agents économiques reste figée. Or une telle approche n'altère pas l'évaluation si la tarification des transports est « optimale » c'est-à-dire qu'elle internalise toutes les externalités (y compris les coûts de congestion. Mais elle induit des biais non-négligeables si les tarifs des transports s'écartent sensiblement de leur valeur « optimale »<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> voir par exemple Quinet E, 1998, « Principes d'économie des transports », *Economica*

<sup>8</sup> John RAWLS, « Théorie de la justice : la justice comme équité » (1971).

<sup>9</sup> Voir notamment les travaux de Bernard A.L. (1998) « Comment faire du calcul économique en milieu urbain ? », miméo.

Le retour à une tarification plus proche de l'optimum, en principe souhaitable du point de vue de l'efficacité, doit cependant tenir compte de plusieurs difficultés. Tout d'abord, les asymétries d'information font que les valeurs optimales ne peuvent être approchées qu'avec une marge d'incertitude. Ensuite les localisations sont des choix à long terme (on pourrait en la matière faire l'analogie avec des modèles à génération de capital utilisés pour représenter l'appareil de production) et les coûts des mutations sont élevés, pour les entreprises comme pour les ménages. Enfin les effets redistributifs provoqués par les variations tarifaires ne sauraient être ignorés. Sur ce dernier point, comme toujours lorsqu'il s'agit de rechercher l'optimum socio-économique, toute action sur le volet tarifaire devrait aller de pair avec une action sur le volet transferts.

### ***Créer un espace démocratique pour construire la décision***

Pour toutes ces raisons, le processus de décision doit émerger d'un espace démocratique s'appuyant sur un débat public articulé avec l'élaboration progressive d'un bilan socio-économique. L'avis précité du CGPC décrit un tel processus en deux étapes : d'abord un débat public amont couplé à une estimation socio-économique préliminaire approchée, cette phase devant permettre de discuter les finalités du projet, d'identifier les groupes affectés et leurs réactions, de susciter des variantes ; ensuite une phase aval permettant d'affiner l'évaluation socio-économique quantifiable et les autres éléments non quantifiables, « *pour que le décideur final puisse arbitrer entre les considérations de tous ordres, qu'elles soient techniques, environnementales, sociales, budgétaires, foncières, de sécurité ou d'aménagement du territoire* ».

Cette brève référence aux fondamentaux de l'analyse économique suggère une orientation générale : rechercher la mobilité la plus efficace possible et la plus équitablement répartie, dans le respect des contraintes environnementales et intergénérationnelles ; cela devrait justifier un effort considérable de recherche (efficacité des moyens de transports, organisation des systèmes de transport, etc.) avec de fortes incitations publiques (nationales, européennes, internationales) motivées par les nombreuses insuffisances du marché concurrentiel en la matière.

## **2) Transports : les enjeux politiques de la connaissance et de la mesure**

Le transport fait partie de la chaîne de production mais n'est pas lui-même un bien de consommation final : il constitue une consommation intermédiaire.

Le voyageur (ou le chargeur) compare l'intérêt (le surplus économique ou social) qu'il accorde à l'activité au coût qu'induit le déplacement (dépense monétaire ressentie, temps passé, fatigue, incertitude sur les temps). Les coûts de transport ressentis par le voyageur (ou le chargeur) influent sur son comportement, sur sa décision de se déplacer, sur sa destination, sur l'heure du déplacement et sur le choix de son moyen de transport. Il en va de même pour le transport de marchandises. L'enjeu principal consiste à bien connaître la demande actuelle et mieux évaluer la demande future. Les nouveaux moyens technologiques rendent possibles une amélioration de l'application de la théorie du surplus économique (voir figures).

### **LES DONNEES DE BASE : CONNAITRE LA REALITE**

85% des Français se trouvent en zone urbaine. Les kilomètres parcourus sont concentrés sur les grands axes (1% du réseau et 25% des km parcourus, ou 4% du réseau et 45% des km parcourus), le reste étant un réseau de capillaires qui irriguent le territoire. Dans les grandes agglomérations, le trafic routier est important (35% du total parcouru en France). La grandeur pertinente pour la répartition VP/TC en ville est la densité d'activité humaine (population + emplois par hectare). Le trajet moyen des poids lourds sur autoroute est de 100 km alors que le trajet moyen du fret ferroviaire est de 500 km. On observe que le corps social a été astucieux : chaque déplacement utilise déjà le mode le plus pertinent, ce qui réduit les transferts modaux envisageables (3% à 5% en explorant toutes les idées et en forçant les tarifications).

### **LES INCERTITUDES DU CALCUL ECONOMIQUE ACTUEL**

Les calculs économiques appliqués aux transports ne sont pas encore très fiables. Deux exemples : il y a cinq ans, la Commission européenne croyait que le coût de la congestion routière était de 2% du PIB en Europe et aujourd'hui, elle l'estime à moins de 0,2% ; elle annonce que le montant des investissements à réaliser d'ici 2010 est de 400 milliards € dont la majorité en projets ferroviaires, et ajoute 100 milliards € pour

les pays candidats. Or le pouvoir d'investissement des Etats (membres et candidats ) est de l'ordre de 20 milliards € par an seulement, et ira en baissant. Aussi, sommes-nous déjà certains que les «besoins d'infrastructures de transport» présentés dans le livre blanc ne seront pas satisfaits. Ce type d'incohérence économique est grave.

IL NE FAUT PAS CONFONDRE BONHEUR, PIB ET MOBILITE
---

Les besoins de transports croissent depuis toujours. Le faut-il vraiment, et peut-on évaluer économiquement la mobilité et ses effets ?

Dans la mesure du PIB, les déplacements induisent de l'activité, des échanges : du positif. Mais nombre de déplacements ne sont pas souhaités. Par exemple, les villes mal conçues créent des déplacements inutiles, qui devraient être comptés négativement dans le PIB. Les industries spécialisées à l'extrême engendrent des flux de marchandises sans doute optimaux pour les industriels mais pas forcément du point de vue économique global. Il se crée des bassins de vie orientés sur une industrie (automobile à Detroit, aéronautique à Toulouse, financière à Londres) et dans lesquels on trouve une optimisation entre les coûts de transports et un aménagement du territoire harmonieux. Mais ce n'est pas toujours le cas et, à notre connaissance, aucun calcul ne sait différencier les transports utiles des transports évitables.

Dans le domaine urbain, la notion de « densité de services » est implicite dans les prix de l'immobilier, mais n'a pas encore été formalisée et mesurée de façon « économique ». Si densité d'activité humaine est une première approche, il lui manque encore la description des services. La réponse à cette question se situe probablement dans l'approche fractale des modèles urbains. Une ville se structure avec des réseaux de transports primaires, secondaire et tertiaire, avec l'idée sous-jacente que plus les trajets sont lointains, plus le motif de déplacement est rare, et plus le consentement à payer est élevé. Un calcul qui mettrait en évidence la réduction de la demande de déplacements grâce à une répartition judicieuse (aidée éventuellement par des fonds publics) de l'offre de service en séparant les services de proximité immédiate, de proximité moyenne et de grande distance donnerait un guide pratique aux décideurs d'emplois de fonds publics.

### *Péage et politique tarifaire*

Ce point est crucial. Les prix des transports ne sont pas déterminés par le marché mais sont totalement dépendants des décisions de la puissance publique. En France, le

prix du carburant se compose de plus de 80% d'impôts ; pour le transport ferroviaire en zone interurbaine, les aides publiques à l'exploitation sont de l'ordre de 50% du chiffre d'affaires (et constituent 18% de l'impôt sur le revenu). En zones urbaines, elles atteignent 65%, sans même prendre en compte l'amortissement des investissements. Autrement dit, la forme des villes et la nature de leurs réseaux de transports dépendent totalement des décisions publiques et la connaissance des modèles et équations économiques est indispensable. Il en va de même pour la répartition de la population dans le pays et bientôt dans l'ensemble de l'Europe.

Si l'on veut comprendre les processus de décisions et les interactions entre les décisions individuelles de déplacements, les coûts de transport et les décisions budgétaires de la puissance publique, il faut considérer quatre coûts totalement différents :

- le coût ressenti par le voyageur, qui est le coût monétaire TTC marginal d'utilisation des transports. Il le constate en achetant sa carte orange, en passant à la pompe ou en payant le péage) ;
- le coût généralisé, qui est le coût ressenti augmenté des évaluations monétaires du temps passé, de l'inconfort, de l'incertitude des temps et de l'amortissement du véhicule ;
- le coût monétaire (= budgétaire) pour la collectivité , qui est égal au coût payé par les contribuables sous forme d'impôts et affecté par les élus au système de transport ;
- le coût généralisé pour la collectivité.

Ce dernier coût comprend les dépenses de fonctionnement des systèmes de transport hors charges d'investissement, les charges d'investissement routier et de transport public, le coût des externalités négatives et le coût du temps de transport.

Pour la valeur du temps, il ne faut pas confondre la valeur tutélaire que la puissance publique attribue à une personne et son consentement individuel à payer pour gagner du temps : il peut y avoir un rapport de 1 à 10 entre les deux. Nous avons suggéré que le consentement à payer était égal au « budget libre », c'est-à-dire au budget restant après paiement des dépenses vitales (logement, nourriture, habillement, transports, impôts) divisé par le « temps libre », temps restant après avoir décompté les

temps contraints (sommeil, travail, repas, et transports). Autrement dit, le consentement à payer est de « l'achat de temps contraint » pour disposer de plus de « temps libre ». Pour les populations pauvres, le consentement à payer est quasi nul, ce qui rejoint les approches de Rawls et McFadden.

Trois remarques s'imposent :

- Avec les valeurs dont on dispose aujourd'hui, les coûts généralisés sont de l'ordre des coûts monétaires, sinon supérieurs : une erreur méthodologique sur les externalités négatives change complètement les calculs de rentabilité des projets. Si l'on améliore la connaissance des externalités négatives (en les augmentant) sans améliorer celle des externalités positives (surplus économique et social), on va droit à un immobilisme complet et définitif du système de transport.
- Les décisions individuelles des voyageurs se prennent sur le coût ressenti. Si celui-ci est très différent du coût pour la collectivité (et c'est presque toujours le cas), leurs décisions individuelles engendrent des dépenses monétaires pour la collectivité à un niveau que personne ne contrôle. En fait, le coût ressenti est presque toujours largement inférieur au coût réel pour la collectivité. D'où un fort risque d'abus de consommation de transport, par rapport à une stricte logique économique. Dans certains cas, la distorsion atteint un rapport de 1 à 20 (voir l'étude RATP sur les coûts de 1993).
- Le concept d'équité est très présent dans la tarification en général. Le concept « d'amertume » que nous avons développé avec Claude Abraham et Yves Crozet propose des critères d'acceptabilité. Ainsi exemple dans le cas d'un ouvrage à péage en zone urbaine, la tarification optimale pour l'agglomération est inférieure à celle qui est optimale pour le concessionnaire : cela justifie les subventions prélevées sur le surplus économique pour couvrir la différence. Sur autoroute, une tarification plus fine devrait induire un supplément de recettes sans créer de réactions sociales négatives.

### ***Financement : long terme ou court terme***

*Il n'y a pas de correspondance systématique entre le possible financièrement et l'intelligent économiquement*

Lorsqu'il existe un processus légal pour lever de la dette ou prélever de l'argent sur le contribuable (ou l'utilisateur) et l'injecter dans une structure « constructeur » (administration ou société publique ou structure spécifique de type concessionnaire), les

projets se réalisent. Cela ne signifie pas qu'ils sont utiles, mais simplement qu'ils ont été financés.

C'était un des grands avantages du système autoroutier français pour développer le réseau mais son grand inconvénient était qu'un ouvrage finançable quoique économiquement inutile pouvait être construit. Aujourd'hui, ce type de financement est moins fréquent et obligera les décideurs à améliorer leur raisonnement politico-économique.

#### *La contrainte de la dette des collectivités publiques aggrave la situation*

La contrainte de la dette est un élément crucial aujourd'hui. Quand l'Etat fait un calcul dit « économique » avec un taux d'actualisation de 8%, c'est bien en théorie, mais totalement inapplicable, à cause de la contrainte externe de la dette, qui est limitée à un certain montant (ou pourcentage du PIB). Du coup, la collectivité ne peut plus financer grand chose, quel que soit le taux de rentabilité correspondant. En fait, l'Etat aujourd'hui présente un taux d'actualisation révélé par ses décisions largement supérieur à 20%, recherchant plutôt des rentabilités purement financières et à court terme de des rentabilités économiques provenant de projets structurants.

#### *Le secteur privé est devenu l'acteur à long terme que l'Etat n'est plus*

A contrario, le secteur privé qui demande 12% de TRI et peut lever de la dette à long terme à 6 %, présente des coûts de financement de l'ordre de 9%. Le secteur privé est donc devenu l'investisseur à long terme. Bien entendu, il faut que les ouvrages soient financièrement rentables. Mais si les ouvrages demandent des subventions, et que les collectivités ne peuvent plus en fournir, même le secteur privé ne peut pas agir.

#### **EN CONCLUSION**

Le coût global des transports est mal connu, et les tarifications trop faibles ou trop simples, sauf dans le domaine aérien. Un renchérissement est inévitable et ralentira la croissance de la demande de déplacements que nous connaissons aujourd'hui pour l'ajuster au « possible financièrement ».

En zone urbaine, la régulation peut se faire par le péage de stationnement et non par des systèmes compliqués de péage de zone. Taxer les voitures immobiles est plus logique que de taxer les déplacements. Le laisser faire et la régulation spontanée par

l'embouteillage est certainement la plus mauvaise des solutions. Sur autoroute, le montant des péages acquittés pourrait évoluer avec une tarification plus fine; il ne pourrait pas cependant être augmenté fortement sans une décision concernant la tarification des voies structurantes gratuites. Le transport ferroviaire interurbain est un sujet complexe, dont le coût « révélé » prouve que la dimension sociale est considérable

Les nouvelles technologies permettront la taxation au kilomètre parcouru quelle que soit la surface sur laquelle roule le véhicule (route, autoroute, rue). Les recettes supplémentaires serviront à intervenir dans le domaine urbain, et peut-être le ferroviaire transfrontalier. Mais attention à ne pas gaspiller pour des principes idéologiques rigides le surplus recueilli : la compétition des nouveaux Etats européens sera de plus en plus rude. Le juste coût de l'environnement doit être payé, mais pas plus. Enfin, si les économistes pouvaient accroître leurs efforts pour mieux appréhender le transport dans la finalité complète du déplacement, et tester les modèles sur des opérations réelles, ils ajusteraient leurs calculs et gagneraient auprès des décideurs la crédibilité qu'ils méritent.

### **3) Tarification de la mobilité : vers une vision déniaisée**

*« Les pendules sont faites pour dire l'heure, les prix sont faits pour dire les coûts ! »* Prolongeons cette formule, attribuée à Maurice Allais, pour éclairer ce que pourrait être une première approche économique de la mobilité : *« en matière de tarification des déplacements, il est grand temps de remettre les pendules à l'heure ! ».*

#### ***Un constat de sous-tarification généralisée***

Qu'il s'agisse des déplacements urbains ou interurbains, des transports de personnes ou de marchandises, des modes routier, ferroviaire, aérien ou fluvial, il est évident que de fortes distorsions existent entre les coûts et les prix. Voici quelques exemples. En zone urbaine, les déplacements en voiture particulière ne couvrent pas les coûts externes et les transports en commun sont très largement subventionnés. Même diagnostic pour le transport interurbain de marchandises où la route et le rail sont entrés, de longue date, dans un cercle vicieux de sous-tarification aussi néfaste pour la santé des entreprises du secteur que pour les finances publiques (subventions au fret



ferroviaire, détaxation du gazole, etc.). Il en va de même pour la voie d'eau. On pourrait continuer, pour les transports interurbains, avec la non taxation du kérosène, le subventionnement généreux du transport ferroviaire de voyageurs ou encore la gratuité des routes en zone rurale, là où un trafic relativement faible empêche la couverture des coûts par les diverses taxes prélevées sur l'automobile (TIPP, cartes grises, etc.).

Face à ce constat de sous-tarification généralisée, émergent trois types de réponse que l'on peut classer sur une échelle d'intégration croissante du raisonnement économique.

- La première réponse concerne les « contribuables anonymes » et se caractérise par l'ignorance de la notion d'effet externe, positif ou négatif<sup>10</sup>. Pour ces contribuables, la sous-tarification n'existe pas puisque les péages et les multiples taxes sur l'automobile ne sont qu'une atteinte au droit à la mobilité.
- La seconde repose sur une argumentation plus élaborée. Celle-ci consiste à douter de la possibilité d'imputer des coûts externes dont l'évaluation conduit à des résultats souvent divergeants. Or, comme l'a fait remarquer Marcel Boiteux, si le défaut de consensus doit conduire à l'attentisme, cela revient à donner aux coûts externes une valeur nulle. Même si les valeurs choisies sont discutables et doivent être ajustées régulièrement<sup>11</sup> sur la base de travaux scientifiques, on dispose d'ores et déjà de bases solides pour affecter aux transports leurs coûts externes.
- Enfin, s'appuyant sur ce raisonnement de bon sens, les économistes préconisent d'imputer à chaque mode et à chaque type de déplacement les coûts externes engendrés, tout en tenant compte des différences spatio-temporelles. Mais ils oublient de signaler que le fruit de leur calcul donne une place très importante aux coûts de congestion. Or l'imputation de ces derniers peut se faire de deux façons radicalement différentes.
- La première, initiée par Jules Dupuit, relie étroitement différenciation de la tarification et financement de nouvelles capacités. Cette tradition française s'est révélée très efficace pour le développement du réseau autoroutier et doit le devenir pour le

---

<sup>10</sup> Vous les avez entendus se plaindre, dans des spots publicitaires, que nous travaillons six mois par an pour l'Etat. Comme si l'Etat n'était qu'un parasite. Négligeant les effets externes positifs de l'action de ce dernier, ils oublient les effets externes négatifs des transports, sauf lorsqu'ils passent dans leur jardin !

<sup>11</sup> Pourquoi le marché fictif des externalités devrait-il arriver d'emblée aux valeurs justes alors que la plupart des marchés concrets, à commencer par le si crucial marché financier ne fait que tâtonner, souvent à des années lumières de ce que sont les « fondamentaux » comme l'ont appris à leurs dépens les petits actionnaires de quelques grands groupes !

réseau ferré notamment pour le fret. Mais elle n'est pas transposable en zone urbaine où l'objectif n'est pas de développer l'infrastructure routière.

- La seconde, qui inspire la DG Tren de l'Union européenne et ses Livres blancs successifs veut faire payer la congestion pour limiter le trafic, sans accroître les capacités de la voirie. Or, ce type de péage de rente provoque des effets distributifs majeurs, c'est-à-dire un transfert net de surplus, très significatif, de l'ensemble des usagers à la collectivité. En d'autres termes, il s'agit plus d'un impôt que d'un prix et c'est la raison pour laquelle les exemples concrets de mise en œuvre d'un péage de congestion sont extrêmement rares<sup>12</sup>.

### ***Les conditions de pertinence du péage de congestion***

En promouvant sans discernement le péage de congestion, comme un moyen de réduire la congestion et d'accroître les vitesses en zone urbaine, les économistes font fausse route. Tout système de tarification qui se présente seulement comme un péage de rente ne fera que renforcer les « contribuables anonymes », par ailleurs électeurs ! Pour sortir de cette impasse, le raisonnement économique doit franchir une nouvelle étape que l'on peut résumer ainsi : « *les prix ne sont pas seulement faits pour dire les coûts, ils doivent aussi indiquer les priorités que se donne la collectivité* ». Dans le domaine de la mobilité, un système de prix est avant tout un signal global qui vise à orienter la demande tout en procédant à des péréquations<sup>13</sup>. Muni de cette vision déniaisée de la relation entre coûts et prix, ces derniers peuvent être fixés en tenant compte des coûts relatifs et des objectifs recherchés. Souvent nombreux, ils engendrent diverses solutions.

L'idée de faire varier les prix en fonction de la congestion peut être recommandée dans le cas des redevances aéroportuaires en heure de pointe, comme cela est déjà pratiqué par RFF sur le réseau ferroviaire. Dans une perspective de tarification globale de la circulation des poids lourds, un tel système devrait rapidement être mis à

---

<sup>12</sup> Pour lui donner une caution scientifique, le futur péage urbain dans l'hypercentre de Londres est présenté par ses promoteurs comme un péage de congestion. Or, ce péage de zone est non modulé dans le temps et a une vocation redistributive. Son acceptabilité est liée à deux éléments clés : les résidents ne paieront que 10% du prix, très élevé, de 5 livres par jour ; les fruits du péage seront largement versés à l'amélioration des transports en commun.

<sup>13</sup> Il suffit pour s'en convaincre de regarder ce que fait un supermarché avec ses prix d'appel et ses ventes à prix coûtant. L'important n'est pas l'adéquation au coût de tel ou tel prix mais sa capacité à attirer un flux de clients.

l'étude pour le transport routier de marchandises. Dans les trois cas, la modulation horaire de la tarification peut conduire, ici ou là, à des investissements de capacité. Mais il importe de souligner qu'elle est possible car la demande a une capacité d'adaptation (non captivité) et que les hausses sur certaines plages sont compensées par des tarifs bas sur d'autres<sup>14</sup>.

En revanche, ces deux conditions ne sont pas remplies pour la mobilité quotidienne en zone urbaine. Aussi, une meilleure tarification ne peut passer par le pseudo coup de baguette magique que représenterait la tarification de la congestion. En Europe, au grand dam des économistes qui y voient la menace d'une perte sociale, on observe un accroissement progressif des deux termes principaux du coût généralisé de la mobilité en automobile :

- une augmentation du temps de déplacement due à une réduction progressive des vitesses en zone urbaine ;
- un accroissement du prix de la mobilité par la hausse des prix du stationnement, la réduction du nombre de places gratuites de parking et, à terme, la mise en place de vignettes urbaines, dont les recettes seront en partie affectées aux transports en commun, ces derniers restant subventionnés sans pour autant devenir gratuits pour éviter tout risque de dégradation accélérée<sup>15</sup>.

### ***Distinguer technique tarifaire et objectifs de la tarification***

Tout cela ne conduira pas à une tarification reflétant explicitement les coûts, mais à un système tarifaire qui, sans supprimer les subventions et autres péréquations, donnera aux usagers des infrastructures deux signaux forts :

---

<sup>14</sup> On peut ici faire le parallèle avec le secteur de l'électricité. Les fortes variations de prix en période de pointe ne sont appliquées qu'aux clients qui ont la possibilité de réduire momentanément et fortement leur consommation (tarif « effacement »). Ces mêmes clients bénéficient en échange d'un prix beaucoup plus bas en période creuse. Pour les autres, la modulation est plus faible en intensité (tarif jour et tarif nuit) et ne pénalise pas la consommation en heure de pointe.

<sup>15</sup> Les économistes n'ont pas toujours raison, mais ils méritent d'être écoutés quand ils rappellent que la gratuité est source de gaspillage comme le montrent les exemples des villes qui ont essayé ce principe pour les transports en commun.

- l'un sur la nécessité de payer plus lorsqu'il s'agit de développer des infrastructures nouvelles pour maintenir la qualité de service (autoroutes, aéroports, lignes TGV, lignes ferroviaires fret, etc.) et lorsque les coûts externes sont importants (transport aérien, transport routier de marchandises, voitures particulières en zone urbaine, etc.) ;
- l'autre sur la volonté de substituer les transports en commun et les modes autogènes à la voiture particulière là où la massification des flux est possible, notamment en zone urbaine.

Ces deux signaux peuvent être transmis par des systèmes de péage, qui, en zone urbaine, prendront plutôt la forme d'une vignette de circulation et d'un coût accru du stationnement, à laquelle seront associées des mesures réglementaires destinées à limiter le trafic. Mais d'autres solutions, assises sur le principe des permis négociables, sont possibles. La distribution, ou la vente, en quantités limitées, d'un certain nombre de « droits à circuler » est tout à fait envisageable dans certaines zones sensibles comme les centres villes ou les tunnels franchissant les Alpes ou les Pyrénées.

En fait deux dimensions existent dans la tarification de la mobilité. L'une, technique, consiste à opter pour le meilleur type de tarification (gratuité, péage de financement, péage de congestion, péage de zone, etc.). Mais ce choix résulte des objectifs stratégiques recherchés et exige de s'interroger sur l'opportunité de développer ou non de nouvelles infrastructures. Ainsi, on peut se demander, dans les grandes agglomérations, où commence l'urbain ? A partir de quelle distance du centre ville doit-on abandonner une politique de péage de zone et de réduction de la vitesse des voitures particulières pour lui substituer par exemple un péage de financement ? Une autre façon, symétrique, de poser cette question est de savoir si on souhaite vraiment traiter le périurbain comme une zone où il est nécessaire de développer les infrastructures routières. Ainsi, au-delà des questions de coût, la tarification de la mobilité n'est pas qu'une question technique. Elle relève de priorités politiques dont l'objectif n'est pas seulement l'optimisation du système de transport.

## C. Quelles villes voulons-nous ?

L'une des raisons essentielles de l'"invention" et du développement des villes, est que la concentration de richesses humaines et matérielles en un même lieu accroît les performances d'une société dans de multiples domaines (de la sécurité à l'économie, en passant par le religieux et le politique). Cette concentration des richesses dans les villes est toujours allée de paire avec le développement des transports. Mais aujourd'hui, la croissance des mobilités pose des problèmes nouveaux, d'ordre environnemental, urbanistique, économique, politique et social, qui soulèvent de multiples questions.

Peut-on imaginer de nouvelles formes de mobilités et de nouveaux types d'infrastructures de transports, qui permettraient de mieux concilier les intérêts souvent divergents, voire antagoniques des divers types d'habitants et d'acteurs d'une ville (entre les résidents d'un territoire et ceux qui y sont de passage, entre les habitants des périphéries et ceux qui vivent au centre-ville) ?

Depuis quelques années un peu partout en Europe, des politiques s'efforcent de promouvoir une urbanisation plus "durable", de limiter les processus "d'étalement urbain" et de concentrer autant que possible les constructions urbaines nouvelles dans les zones déjà urbanisées ("la ville sur la ville", le "renouvellement urbain", "the Urban Renaissance", la "régénération" des villes et la priorité aux *brownfields*, etc.) ? Est-il possible d'en tirer des enseignements ?

Quelles sont à l'intérieur des villes, comme à leurs périphéries, les implications foncières, en termes de disponibilités et de prix des terrains, des enjeux environnementaux et de l'évolution des conditions de déplacement ?

Le nouveau contexte des politiques urbaines, qui tente de concilier les exigences d'environnement et celles des transports, suscite-t-il de nouvelles conceptions d'urbanisme, de traitement des densités et des réponses plus adaptées aux exigences d'équipements et de services publics ?

## **1) L'urbanisme peut-il contribuer à une mobilité urbaine durable ?**

La vocation première des villes est d'intensifier les échanges et la connexion des activités humaines. Ce qui est en cause dans le débat sur la mobilité urbaine, ce n'est pas la facilitation accrue de se déplacer, mais sa traduction par un usage toujours croissant de l'automobile combiné avec un allongement des distances de déplacement, avec les impacts connus en matière de nuisances environnementales et d'effet de serre, de consommation d'espace, de coupure ou difficile insertion des infrastructures.

### ***Agir en même temps sur l'urbanisme et les politiques de déplacements***

La transformation de l'espace induite par l'accélération des déplacements et les nouvelles infrastructures (structure étalée des agglomérations, dispersion de l'habitat et des activités en périphérie) encourage ce processus en même temps qu'elle en aggrave les conséquences. Elle rend plus difficile, fonctionnellement et économiquement, le développement d'une offre attractive de transports en commun. La concurrence accrue entre territoires élargit l'univers de choix, mais tend à spécialiser l'espace, à diminuer la mixité fonctionnelle ou sociale, et contribue à l'allongement des distances. Elle facilite aussi les processus de ségrégation et la déqualification de certains quartiers centraux ou périphériques.

Agir en même temps sur l'urbanisme et les politiques de déplacements est donc à l'ordre du jour : la nécessité d'une pensée intégratrice ayant été perdue de vue dans l'action publique. La maîtrise de la place de l'automobile dans les villes est au cœur du débat, dans un contexte où les préoccupations environnementales et celles de développement durable prennent une importance accrue en Europe et au niveau planétaire (conférences de Rio, Kyoto, Johannesburg).

Pour autant, un renversement de tendance ne paraît pas aisé à obtenir. En France, les tendances des années 90<sup>(1)</sup> restent toujours à un accroissement de la part de l'automobile dans les déplacements urbains, même si dans certaines agglomérations, la part de marché des transports en commun s'est stabilisée voir un peu redressée grâce à de nouveaux transports en site propre (tramways, métros, etc.). Même s'il s'est ralenti, l'étalement urbain se poursuit malgré une nouvelle impulsion donnée aux opérations de

renouvellement urbain dans la ville existante (friches, terrains mutables, requalification de quartiers difficiles). Ces opérations sont complexes, lourdes à mener et exigeantes en matière de concertation. Par ailleurs, on ne peut ignorer les réalités du marché et l'attente d'une partie de la population française d'un habitat plus proche de la nature et d'une demande persistante pour l'habitat individuel. L'objectif ne serait-il pas de bien structurer les territoires périurbains tout en luttant contre les effets les plus pernicioeux de l'étalement urbain ? Y a-t-il d'autres voies possibles pour l'action publique ?

### *Du côté des autres pays européens*

Un regard comparatif sur d'autres pays européens apporte quelques éclairages utiles. Il met plus particulièrement en évidence des différences avec les villes d'Europe du Nord.

- Une étude comparative récente entre 57 agglomérations de 6 pays européens (le projet « Sesame »)<sup>(3)</sup> montre des différences importantes dans l'utilisation des modes de déplacement. L'usage de la voiture peut aller du simple au double (35% à Berne ou Barcelone, 70% à Leicester). Les villes françaises comptent parmi celles où le recours à la voiture est le plus important (pouvant dépasser 65%). Selon les villes, les modes alternatifs seront les transports publics (plutôt sur les moyennes et longues distances), ou bien le vélo et la marche à pied (pour les courtes distances). Des villes où le taux de possession de la voiture est équivalent à celui des villes françaises peuvent avoir une fréquentation des transports collectifs deux à trois fois plus élevée. On peut donc penser qu'il y a des marges de manœuvres.

- La comparaison des contextes urbains, comme l'analyse des mesures prises, révèle une combinaison de facteurs explicatifs concernant à la fois les déplacements et l'urbanisme : qualité de l'offre transports publics (y compris en périphérie), actions en faveur du vélo, des piétons, conception des voiries urbaines, modération du trafic automobile, politique de stationnement, et aussi l'organisation urbaine. Pour les formes urbaines, la densité comme la taille des agglomérations sont bien des facteurs favorables à l'usage des transports en commun. Les densités plus élevées diminuent la dépendance à l'automobile<sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup>. La mixité urbaine favorise les déplacements sur plus courte

distance, et les modes alternatifs à la voiture. A l'inverse, la dispersion des emplois dans l'agglomération incite à l'usage de l'automobile. Certaines villes combinant politiques globales de déplacements et planification urbaine sont souvent citées en exemple : Amsterdam, Berne, Freiburg, Karlsruhe, Zurich.

- En matière d'urbanisme, quelques comparaisons concrètes peuvent être faites même s'il faut se garder de généralisations systématiques.

Sur le développement périurbain il y a bien une sorte « d'exception française » : en Allemagne, en Grande-Bretagne, aux Pays-Bas, on ne voit pas, à la même échelle, ces nappes d'habitat dispersé, ni ce développement des grands pôles commerciaux périphériques. Les limites des villes sont plus franches, l'encadrement par la planification urbaine est plus net qu'en France. Ainsi en Allemagne, les extensions urbaines ne sont autorisées que si l'on ne dispose plus de friches, de terrains urbanisables ou mutables dans le tissu urbain existant.

La rénovation urbaine et la reconquête des friches font partie des politiques prioritaires souvent plus actives qu'en France, : le vaste programme de requalification de la Ruhr (Emscher Park), l'« urban regeneration » à Glasgow ou Birmingham, etc. se caractérisent par des objectifs ambitieux (importance des démolitions de logements obsolètes, innovations architecturales, dimensions culturelle et écologique fortes) et par une mobilisation significative de l'investissement privé à côté des crédits publics.

Sur l'emploi, on pourrait aussi évoquer la politique « ABC » d'aménagement du territoire aux Pays-Bas, qui incite à la concentration des activités économiques autour des nœuds de transports en commun.

- Cela ne signifie pas qu'il n'y a plus d'extensions urbaines périphériques. Mais les opérations d'urbanisme semblent répondre à un niveau d'exigence encore peu répandu en France, pour ce qui concerne les densités minimales (individuel groupé, petit collectif), la prise en compte de l'environnement, du paysage et du contact avec la nature,. Prenons l'exemple de Freiburg : réputée plus avancée que d'autres villes allemandes, celle-ci mène une politique de développement durable à l'échelle de toute la cité. Les extensions périphériques en cours (quartiers de Rieselfeld et Vauban, 5.000 à 10.000 habitants) ont été conçues après concertation intense avec les futurs habitants.



Parmi les exigences urbanistiques et environnementales retenues, on citera une densité minimale (petits collectifs R +2 à R+4), une trame verte très dense y compris en cœur d'îlots, très végétalisés (participation des habitants à l'entretien des plantations), la desserte par tramway au cœur du quartier, une place discrète laissée à la voiture (modération du trafic, priorités aux autres usages de l'espace public, notamment pour les enfants), le recours systématique aux énergies renouvelables, la qualité de l'architecture et des ambiances urbaines et de nombreux commerces, équipements et services.

### ***Ces pistes d'action sont-elles transposables à la France ?***

Sans doute pas à l'identique et ce pour des raisons historiques, géographiques et culturelles. Mais on peut penser que ces pistes d'actions ouvrent des perspectives pour agir autrement et accréditer l'idée qu'il n'y a pas un seul modèle de mobilité urbaine, mais plusieurs scénarios alternatifs possibles pour l'action publique. Quelques pistes de travail méritent d'être plus fortement explorées.

*Mettre en avant la diversité et la liberté des choix.* Plutôt que de formuler des objectifs de type « tout ou rien », ne faudrait-il pas offrir au maximum d'habitants la possibilité de choisir entre automobile et transports en commun, diversifier l'offre d'habitat en complétant la palette entre collectifs denses et individuels dispersés ? Dans un document récent de la FNAU sur le développement territorial<sup>(5)</sup>, l'un des objectifs proposé est « *d'organiser et de maîtriser l'extension urbaine en évitant d'accroître la proportion de ménages dépendant de l'automobile et en ménageant une diversité sociale et générationnelle dans chaque partie de la ville* » : cela suppose de combiner entre elles une série d'actions.

*Agir sur un seul levier ne suffit pas.* Vouloir régler la question de l'étalement urbain par la seule planification urbaine apparaîtra comme une démarche contraignante et probablement peu efficace. Il faut en même temps proposer une offre urbaine alternative et réellement attractive en 1<sup>ère</sup> ou en 2<sup>ème</sup> couronne, conciliant les aspirations de nombreux habitants pour un contact avec la nature, avec une densité minimale (individuel groupé, petits collectifs, combinés avec des espaces très arborés) et une bonne desserte par transports collectifs.

*Agir sur les densités* n'est pas incompatible avec des formes urbaines douces, respectueuses de l'environnement naturel ou urbain existant mais les exemples sont encore trop rares en France. Une nouvelle pédagogie est à développer sur la densité urbaine, trop souvent assimilée, en France, à un urbanisme de tours et de barres, ou à un paysage urbain minéral. Les documents locaux d'urbanisme, parfois trop dissuasifs de ce point de vue (COS trop faibles, parcelles sous-occupées ou exigences excessives sur leur taille minimale) seraient à remettre en cause.

*Combiner un ensemble d'actions publiques* est donc indispensable : planification urbaine maîtrisant effectivement l'extension du périurbain à l'échelle intercommunale ; projets urbains favorisant la diversité et la mixité, l'urbanité, la qualité du paysage et des espaces publics, les valeurs d'usage pour les habitants plutôt que les gestes architecturaux ; relance des politiques foncières (besoin d'une offre alternative en zone urbaine, notamment autour des lignes de transports en site propre, de foncier disponible à un coût raisonnable pour les classes moyennes) et de la politique locale du logement ; politique de transports publics attractifs à l'échelle de l'ensemble de l'aire urbaine (et pas seulement en zone centrale) et coordonnée avec les urbanisations nouvelles, limitation de la vitesse automobile, maîtrise du stationnement, parkings d'échange en périphérie, politiques tarifaires.

Le défi est lourd dans un pays où la tradition repose sur une fragmentation des politiques publiques tant au niveau de l'Etat que des autorités locales. Les lois récentes autorisent quelques avancées, mais la création de véritables instances de coordination des politiques de déplacement et d'urbanisme devrait être mise à l'ordre du jour dans les agglomérations.

*Restructurer les territoires urbains existants concerne aussi le périurbain* discontinu et peu dense. Ces espaces mobilisent insuffisamment les urbanistes et les aménageurs : organiser le polycentrisme, créer des lieux de vie et d'animation urbaine, concentrer les activités autour des lignes de transports collectifs, densifier les secteurs les plus lâches (avec précaution et respect de l'existant), y compris dans l'habitat individuel qui peut trouver d'autres formes d'attractivité que le recours aux grandes parcelles.

*Appuyer les démarches citoyennes.* À l'exemple de certains pays voisins, le développement de la concertation et de l'adhésion des habitants à certaines valeurs collectives est aussi un moteur de l'évolution des politiques publiques, de même que l'association des futurs habitants (ou de panels de citoyens) à la conception de nouveaux quartiers. On citera aussi en France l'exemple des « plans de mobilité » lancés par des administrations (DDE, AOTU, etc.) ou des sociétés privées, qui développent une pédagogie auprès des salariés, favorisant le co-voiturage, incitant à l'usage professionnel du vélo et des transports publics.

Agissons avec pédagogie, volontarisme et pragmatisme sur ces différents fronts, sans perdre de vue qu'il s'agit d'anticiper l'avenir, car ce qui est en jeu c'est bien la qualité de vie des générations futures.

### **Notes bibliographiques**

1 CERTU. *La mobilité urbaine en France : les années 90. Collections du certu 2002*

2 CEMT. *Urban travel :implementation of policies for sustainable development. Enquête auprès de 167 agglomérations des pays de la CEMT et de l'OCDE. Octobre 2001*

3 CERTU, CETE NP et partenaires européens. *Liens entre formes urbaines et pratiques de mobilité : les résultats du projet SESAME (Allemagne, Espagne, France, Pays-Bas, Royaume uni, Suisse). Collections du certu, juin 1999*

4 Vincent Fouchier. *La planification urbaine peut-elle conduire à une amabilité durable ? La Jaune et la Rouge 1997*

5 FNAU. *Vers une approche renouvelée du développement territorial pour les agglomérations françaises. Septembre 2000*

6 Marc Wiel. *La transition urbaine. 1999*

## **2) Vers une société du prétexte : les nouveaux contours du projet urbain**

Nous sommes actuellement dans un moment très particulier de l'histoire des villes européennes où les modes de vie et d'organisation de la société évoluent plus rapidement que l'espace. C'est une situation inversée par rapport aux années 60 où une pensée idéologique de l'espace a pu être projetée en fonction d'un modèle de société qui s'est avéré très vite dépassé.

### ***Penser la ville contemporaine***

Comment projeter dans l'avenir le principe d'une culture urbaine basée sur la qualité du lien social ? Une rupture apparaît entre « ceux qui ont le choix » de la mobilité, imaginée sous toutes ses formes, et ceux qui ne l'ont pas. Sur ce critère, les caractéristiques de la ville de demain dépendront largement de notre capacité à traiter rapidement la question des grands ensembles. Mais quels outils et moyens allons-nous mettre en œuvre pour intervenir sur la ville à une nouvelle échelle, celle des aires métropolitaines ? Ces deux questions préalables doivent se conjuguer dans un projet politique à la fois social et structurel nécessaire à la mise en œuvre d'un « urbanisme de choix » accessible au plus grand nombre.

La mobilité est devenue le maître mot des modes de vie contemporains : mobilité physique tout d'abord, mais aussi mentale, toutes les deux accompagnant le mouvement d'individualisation des sociétés urbaines. Chacun, chaque jour en utilisant une offre diversifiée de moyens de transports et de moyens technologiques, se compose une « ville » faite de déplacements, de choix et de pratiques personnalisées. Cette évolution des pratiques est en décalage par rapport aux espaces qui composent la ville actuelle. Et ce décalage justifie la distinction entre lieux et non lieux telle que l'a défini l'anthropologue Marc Augé. Mais la notion de non-lieu n'est pas pour autant le signe d'une absence de qualité spatiale ou architecturale, au contraire : le monde des transports en particulier réalise de gros efforts pour donner ses lettres de noblesse par l'architecture à l'inter-modalité. Dans un même temps, certains lieux, notamment les

lieux « magiques » les plus exposés à la surconsommation touristique, deviennent par un autre effet de la mobilité des simulacres d'eux-mêmes.

Dans cet univers incertain, la production d'objets architecturaux est le maillon le plus « réactif » de l'action urbaine. L'architecture a pu ainsi pendant un temps s'approprier, dans le discours mais aussi dans les actes, les dépouilles de la pensée urbaine. Mais cette production, même si elle propose des signes nouveaux et intéressants, ne constitue pas pour autant une évolution urbaine majeure. Elle peut même contribuer à masquer un mal français : le syndrome des logiques sectorielles qui retarde une véritable réflexion sur la ville contemporaine. Si ce mode de pensée et de production s'est facilement accommodé d'un système basé sur l'intervention publique et un principe de répartition des stocks, qu'en est-il dans un monde de flux qui domine maintenant les principes économiques ? Nous pouvons à ce sujet méditer sur « l'économie parallèle » que représentent les crédits d'Etat « non consommés », faute de savoir établir un lien clair entre un objectif de projet, un financement et une procédure.

Dans l'univers « désenchanté » des pesanteurs administratives apparaît pourtant un fait nouveau : l'émergence d'une « société du prétexte », phénomène capable par ses expressions les plus diverses, de modifier considérablement les contours du projet urbain. Créer « l'événement » est devenu une composante essentielle de la vie urbaine. Ce n'est pas une notion nouvelle : la fête, les jeux ou les célébrations ont de tous temps rythmé la vie publique et contribué à la production de l'espace public ou même de l'architecture monumentale. Mais ce qui est nouveau par contre c'est la place prise par ce phénomène qui s'installe entre des actions éphémères et souvent immatérielles et l'action urbaine elle-même lente et continue par nature.

L'individuation de la société valorise le présent et déplace le champ de l'urgence. Aussi pour les politiques, refixer des buts, des échéances et des rythmes même si c'est à *minima*, est une façon de redonner du sens à l'action publique. Cette évolution marque sans doute les prémisses de ce que pourrait être un « urbanisme de la mobilité » appliqué à la ville européenne.

*Cette idée du prétexte recouvre des réalités fort diverses*

La première et la plus naturelle concerne sans doute la place donnée à l'architecture dans l'action urbaine. Il y a de toute évidence « un avant et un après Bilbao ». Comment la puissance ancienne du système Guggenheim associée à une initiative locale et à la signature d'un architecte, Frank Gehry, a-t-elle pu produire les bases d'un « musée mondial » ? Au point de faire passer au second plan une situation politique pour le moins négative et de dynamiser un projet urbain considérable qui va totalement transformer une ville et sa région. Il faudra bien sûr se garder de la tentation d'essaimer des « petits Bilbao » en n'en retenant que le principe d'une architecture signée et emblématique ou en assimilant ce projet à un « grand projet » public. La faillite du centre américain à Paris, projet privé réalisé par le même architecte selon des objectifs mal cernés et un cadre réglementaire sans doute inadapté peut être utile à méditer.

L'évolution des Jeux Olympiques est aussi très instructive. Barcelone, il y a moins de dix ans, a donné sa dimension urbaine au projet olympique à un moment essentiel de la modernisation de la ville qui anticipait sur la transformation du pays tout entier. Ce symbole fort du nouveau rôle tenu par l'institution olympique s'est ensuite déplacé vers des valeurs environnementales et politiques en s'adaptant aux évolutions de la société. Sydney a assumé ce passage, Athènes et Pékin se préparent à leur manière à prolonger cette ambition universelle.

Dans le même temps, le fait de figurer dans le dernier carré des villes candidates est devenu un projet en soi. Il implique une anticipation sur la réalité de l'événement en mettant en oeuvre une série d'engagements et d'actions pour un projet urbain « multi critères » recouvrant tous les paramètres de la vie de la cité. L'institution olympique devient de fait le promoteur d'une nouvelle pratique et même d'une nouvelle morale urbaine.

Pour l'échéance de 2004, la palme revient encore à Barcelone. La capitale catalane a inventé « une olympiade culturelle », manifestation inscrite elle-même dans le processus de création d'un nouveau quartier. L'ouverture de la « diagonale » sur la mer devient le support à une exposition d'architecture faisant appel aux grandes

signatures mondiales. Intégrer le « lendemain de la fête » est devenu une nécessité de l'urbanisme événementiel. Rechercher un principe de récurrence de l'événement devient une finalité pour maintenir une dynamique urbaine. Il ne s'agit plus seulement d'un prétexte mais d'un mode de professionnalisation de l'action urbaine, les savoir-faire particuliers développés étant ensuite exploités dans de nouveaux concepts.

Les heurs et malheurs des expositions internationales récentes montrent aussi *a contrario* la difficulté de positionnement de ce type de manifestations dans un environnement concurrentiel, quand elles ne sont pas ancrées dans une réalité ou une tradition locale. C'est peut-être là que s'opère une césure entre un « produit » trop connu et un peu convenu, et un véritable projet.

***L'événement est-il une fin en soi, un levier pour une action ou une donnée pérenne ?***

C'est dans ces questions que se situe la nature « urbaine » de ce type d'actions. Le succès de « Paris Plage » illustre la façon dont une manifestation populaire et médiatisée a pu faire accepter un principe de limitation de la circulation automobile décrié un an auparavant. Quel est maintenant l'avenir du projet ? S'agit-il d'un événement festif, de l'amorce d'une réflexion sur « l'espace partagé » ou le projet prépare-t-il une transformation profonde du plan de circulation parisien ?

Une autre dimension urbaine d'un événement est contenue dans la capacité « d'agencement » de différents types d'actions. Un exemple intéressant concerne la « parade de la danse » développée à Lyon depuis quelques années. Le succès instantané de cette manifestation qui mobilise des milliers de bénévoles peut être relié à deux réalités objectives : la Biennale de la Danse tout d'abord, manifestation ancienne matérialisée par une « Maison de la danse » devenue un haut lieu culturel de la ville et ensuite la remarquable modernisation des espaces publics de la ville. Il ne s'agit plus seulement d'une manifestation nouvelle mais d'une capacité à relier trois projets de nature différente pour composer un ensemble cohérent intégrant les divers paramètres d'une culture urbaine contemporaine.

Dans une vision « dynamique » du projet, un autre paramètre apparaît : celui de « déclencheur » qui va permettre l'action, la mettre en lumière et lui donner son sens. Une « dynamique » créée par une action de modernisation appliquée à un champ limité, peut ainsi devenir le moteur d'une démarche urbaine comme l'installation d'un nouveau tramway, ou encore la mise en place d'une politique de loisirs urbains ou l'installation d'un nouvel hôpital. Nous sommes alors devant une inversion de proposition. L'urbanisation n'est plus le moteur d'un développement urbain, au contraire elle devient une « action induite » par une dynamique sectorisée. Cette nouveauté oblige l'urbanisme à se situer dans un mouvement et non plus dans les certitudes d'un modèle de ville. Cela conduit les villes dans une vision préventive à réfléchir en termes de stratégie de l'espace, et cela sera encore plus vrai quand il faudra intervenir à des échelles intercommunales. Cette démarche impose un véritable changement de comportement pour aborder des projets « ouverts » ayant pour premier objectif de valoriser une « intelligence du territoire » en identifiant un ensemble d'invariants et de lignes de forces reconnus par tous. Mais ils devront dans un même temps être réceptifs aux opportunités et s'appuyer sur des principes nouveaux d'appropriation par la population.

L'action menée dans la Ruhr dans une durée limitée, dix ans, par l'IBA, est sans doute un prototype dans cette démarche à la fois territoriale, dans sa dimension environnementale, localisée par une « mosaïque » de 90 actions « urbano-architecturales » et culturelles sous la forme d'un « festival » permanent.

- Assumer la complexité et simplifier l'action en inventant de nouveaux principes d'agencement des actions urbaines.
- Relier des temporalités couvrant un champ large de l'urgence au long terme selon de nouveaux principes de cohérence
- Rétablir une réactivité dans l'action pour permettre la mise en œuvre de véritables contrats d'objectifs.
- Intégrer l'événement comme action autonome mais aussi comme moyen pour les habitants de s'approprier un projet d'une autre nature.



Dans un tel contexte, nous ne traitons plus des sites mais des situations, nous ne gérons plus de stocks mais des flux, nous n'agissons plus seulement sur l'espace mais sur le temps.

Le « prétexte » peut alors être seulement un prétexte , mais aussi la façon pour une population comme pour ses représentants de faire un « pas de côté » et de se réappropriier l'espace urbain d'une façon plus légère et forcément plus « mobile ». Est-ce le signe d'éclosion d'une nouvelle culture urbaine ? C'est en tout cas une hypothèse qui mérite d'être approfondie en termes de méthode mais aussi de métier au moment d'aborder la 2<sup>e</sup> génération de la ville « hors les murs ».

#### **D. Peut-on et doit-on « découpler » la croissance économique et la mobilité des biens ?**

On ne peut comprendre les évolutions qui se sont produites dans le système productif depuis trente ans sans comprendre simultanément ce qui s'est passé dans le domaine des transports – et inversement. Ces deux dynamiques sont en effet tellement imbriquées, si étroitement « couplées » qu'elles sont indissociables. Et pourtant **cette articulation, cette imbrication, est rarement pensée, rarement explicitée** – que ce soit par les économistes ou par les spécialistes du transport. On sait le rôle qu'a pu jouer pour l'organisation et la modernisation de l'appareil productif le développement des infrastructures, la flexibilité et la fiabilité du transport routier, le faible coût relatif des transports, les performances croissantes de la logistique. On connaît, inversement l'impact qu'a pu avoir sur la demande de mobilité, la globalisation économique, la construction du grand marché européen, l'évolution vers des productions à fortes valeurs ajoutées, la flexibilité et la spécialisation des chaînes de production, le juste à temps et la réorganisation du commerce...

Et pourtant quand on interroge les économistes, les ingénieurs ou les entreprises sur les grands enjeux futurs de l'évolution du système productif, la question de la mobilité n'est presque jamais évoquée. Et de leur côté les spécialistes des transports considèrent souvent les évolutions du système productif comme des données auxquelles

il faut s'adapter – comme une « boîte noire ». On trouve parfois les mêmes coupures au sein des entreprises entre, par exemple, les responsables de la stratégie et ceux de la logistique.

Si l'on peut parler d'un certain « découplage » entre transport et économie, c'est donc d'abord d'un certain découplage culturel, décisionnel.

Cette difficulté à penser simultanément l'évolution des systèmes productifs et celle de la mobilité a naturellement des conséquences, avec, par exemple – au niveau microéconomique – une prise en compte souvent biaisée des coûts liés aux transports dans le calcul des entreprises ; et au niveau « macro » la difficulté à anticiper certaines évolutions – telles que la multiplication par quatre en vingt ans du trafic routier de marchandises à travers les Alpes (depuis 1980).

Paradoxalement c'est probablement en réduisant ce « découplage » culturel que l'on pourra aborder la question posée en 2001 par le Livre blanc européen sur les transports d'un éventuel « découplage » réel entre la croissance économique et celle du transport de marchandises et en particulier du transport routier. Ce découplage est-il souhaitable, est-il faisable : c'est la question à laquelle répondent les deux papiers suivants.

### **1) La croissance du transport de marchandises favorise-t-elle la croissance économique ?**

- *Une question au cœur d'un débat de société*

Cette problématique a été lancée par la Commission européenne lors de la publication de son Livre Blanc sur la politique des transports<sup>16</sup> : il est nécessaire et possible de dissocier la croissance des transports de marchandises de celle de l'économie. Les auteurs de cet ouvrage considèrent que la société demande toujours plus de mobilité, mais que l'opinion publique en supporte de moins en moins les risques.

---

<sup>16</sup> Commission des Communautés européennes D9 Tren Unité B1 du 12 septembre 2001 Livre Blanc « *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure du choix* ».

Le besoin de mobilité des marchandises devrait, selon la Commission, évoluer moins vite d'ici 2010 que la croissance du PIB. La raison évoquée est simple et tellement évidente qu'il n'est pas utile de la justifier : la part de l'industrie dans le PIB devient minoritaire et celle des services prédominante, étant sous-entendu que les services ne nécessitent que peu, voire pas de transport de marchandises. Selon les auteurs, les risques redoutés par l'opinion publique sont ceux de la route et plus particulièrement ceux de la congestion, de la pollution et de l'insécurité. La réponse à cette crainte passe par un transfert de trafic de marchandises vers le rail et la mer.

- ***Le dynamisme des transports, un facteur important de la croissance européenne depuis 1970***

Selon Eurostat, la croissance du PIB depuis 1970 s'est élevée, en moyenne, à 2,4% /an et celle du transport de marchandises à 2,6% /an. Ce différentiel de croissance s'est accentué sur les dix dernières années, passant de 1,1 PIB à 1,5 PIB ! Ce chiffre est à comparer avec la prévision de la Commission pour les dix années à venir, 0,9 PIB.

Quelles sont les raisons d'un tel grand écart entre les faits et les vœux ?

La première réside dans la compréhension de la croissance économique : le PIB mesure la valeur ajoutée marchande produite par le pays et celle-ci se traduit par de la consommation de biens et de services pour les particuliers comme pour les entreprises, que ces dernières soient du domaine industriel ou tertiaire. Lorsque la richesse du pays augmente, la consommation de biens, notamment physiques, donc à transporter, augmente.

La seconde est liée à la consommation des particuliers : un plus grand choix de produits leur est offert à la fois par la mondialisation de l'offre, l'élargissement des variantes d'un même produit et l'accélération de leur renouvellement. Les exemples des produits électroniques ou d'ameublement sont à cet égard très illustratifs.

La troisième repose sur la profonde transformation des entreprises industrielles. L'accroissement de leur productivité fait baisser leur poids dans le PIB sans restreindre pour autant le volume des produits vendus. Lorsqu'elles externalisent certaines productions dans les pays à bas coûts de main d'œuvre, elles engendrent un

accroissement des besoins de transport. Lorsqu'elles délocalisent toute leur production, elles augmentent encore leurs trafics. Et lorsqu'elles cessent leurs activités, les besoins des consommateurs s'orientent vers l'importation et donc des besoins de transport international puis domestique. L'évolution de l'industrie automobile permet de bien comprendre ces mécanismes.

- *l'origine de ce dynamisme : le transport routier*

<i>Les évolutions des différents modes de transport</i>		
	1970 – 2000	1990 – 2000
Route	1,7 PIB	2 PIB
Mer	1,3 PIB	1,6 PIB
Fer	0,75 PIB	0,6 PIB

*Les chiffres d'Eurostat mentionnés dans ce tableau montrent des évolutions de croissance très différentes entre des modes de transport*

Le transport routier est celui dont la croissance est la plus forte et la plus en accélération. Pourquoi ? Faut-il le craindre ? Ce mode de transport est plébiscité par les acteurs économiques (particuliers et entreprises) car il est efficace (rapide, fiable, peu coûteux) et que ses performances ne cessent de s'améliorer (progrès des véhicules et des infrastructures). Il est pourtant redouté par l'opinion publique qui lui attribue toutes sortes de maux : congestion des routes, émissions polluantes, nombre d'accidents. Là encore les faits démontrent que les performances depuis trente ans n'ont jamais cessé de s'améliorer dans ces trois domaines grâce aux investissements (infrastructures et véhicules).

La voie maritime a réussi à croître et à améliorer sa croissance. Cela est peu connu. Les origines en sont le développement du commerce international (importation et exportation) qui à 90%, passe par les ports. Le cabotage le long des côtes se développe plus lentement, mais pourrait constituer une voie prometteuse.

Le mode ferroviaire n'a pas su saisir l'opportunité des "trente glorieuses". Les raisons sont à la fois connues (par les initiés) et méconnues (par le plus grand nombre). Ce mode constitue presque le reflet négatif de la route. Dans le domaine du fret, il est de

plus en plus rejeté par les entreprises du fait de son inefficacité (lent, non fiable, coûteux) et que ses performances ne cessent de se détériorer (stagnation technologique des locomotives et wagons, insuffisance des infrastructures). Beaucoup rêvent de transfert massif de la route au rail : ce rêve ne s'est jamais réalisé au cours des trente dernières années malgré les nombreux programmes politiques de relance. Pourquoi ? Ce mode n'est pas compétitif avec la route, sauf pour des navettes transportant de grands volumes sur de longues distances avec une régularité de métronome à l'aller comme au retour.

- ***La politique de transport retenue par la Commission européenne : un frein au développement économique***

### **Les propositions du Livre Blanc**

Dans le domaine des marchandises, elles peuvent se résumer dans les quelques chiffres suivants (base en tonnes x km, croissance PIB de 3%/an, croissance transport à 0,9 PIB) :

	Partage modal en %			Croissance en % 1998-2010 Tendance
	1998	2010 tendance	2010 Commission	
Commission				
Route	44	47	44	50
38				
Mer	41	40	41	35
40				
Fer	8	7	8	13
38				

La mise en œuvre de ces orientations devrait, pour la réalisation du réseau d'infrastructures transeuropéen, coûter 500 bn€ La Commission remarque toutefois qu'il faudrait vingt ans de financement par les budgets des quinze Etats membres pour atteindre le résultat souhaité. Elle note également que le rythme actuel de réalisation des grandes infrastructures n'est pas compatible avec le délai de 2010. Les orientations butent ainsi sur une triple difficulté : la performance opérationnelle du rail ne rejoindra pas celle de la route, le délai de réalisation du réseau ferré souhaité sera trop long, le coût est trop élevé pour être financé.

Par ailleurs, la tendance de croissance des trafics routiers et maritimes est sous-estimée parce que la Commission a fait l'hypothèse d'un découplage mobilité-

économie : 0,9 au lieu de 1,1 depuis trente ans ou 1,5 depuis dix ans. En supposant, pour les raisons indiquées ci-dessus, que le dynamisme des transports continue à tirer la croissance économique, le transport routier doublerait de volume d'ici 2010 et le trafic maritime augmenterait de moitié. Mais il est clair que si les états devaient investir massivement dans le mode ferroviaire, ils ne pourraient pas, dans le cadre de budgets décroissants, investir les montants nécessaires dans les infrastructures routières et maritimes. Le risque alors existe que la politique proposée par la Commission freine la croissance des transports routier et maritime et par suite la croissance économique.

- ***La croissance du transport indissociable de la croissance économique***

L'observation et l'expérience conduisent à penser que le développement du système de transport d'un pays (infrastructures et opérations) participe directement à la création de richesse économique. Quelques exemples peuvent aider à s'en convaincre : l'extension économique de la région Ile-de-France de son centre vers sa périphérie a été rendue possible par les progrès de la route, tant au niveau des infrastructures qu'à celui des véhicules. L'amélioration de la compétitivité de l'industrie automobile française a été rendue possible par la délocalisation d'une partie des approvisionnements dans les pays d'Europe centrale ou du Maghreb grâce à la rapidité et à l'efficacité du transport routier. Le développement du modèle français de grande distribution s'est fait grâce à la souplesse, l'exactitude et surtout la rapidité du transport routier, capable de transporter, par exemple, des produits frais sur l'ensemble du territoire national en 24 h.

La richesse économique à son tour participe directement au développement du transport, comme cela a été rappelé plus haut. Certes, il faut s'attendre en Europe à une croissance économique dite de renouvellement (de 2 à 3 %), mais il faut aussi compter sur le développement de l'Europe centrale et le regain de dynamisme économique qu'elle entraînera au sein de la nouvelle Union Européenne. Il faut aussi espérer que l'Europe saura profiter des opportunités offertes par les pays en rapide développement, tels la Chine, pour accélérer son commerce international et contribuer à la poursuite de sa croissance à niveau élevé.

## 2) La question du découplage : performance et transports de marchandises

Toutes les analyses sur le changement climatique pointent deux postes sensibles : les transports et les bâtiments « tertiaires ». Ces postes ne sont pas les plus lourds, mais ils croissent rapidement, sans que l'on ne voit clairement comment maîtriser ce phénomène.

### *Rompre avec les pratiques actuelles : une absolue nécessité*

Concernant le transport de marchandises, la crainte est grande de voir la croissance économique affectée par d'éventuelles restrictions. Pourtant, des exemples favorables existent, comme l'illustre la compagnie Les 3 Suisses qui a réduit son budget transport de 15% à la suite d'une action déterminée de lutte contre ses émissions de CO<sub>2</sub>, sans pour autant freiner son activité. Le « double dividende » est ici bien engrangé. Il n'y a pas de fatalité dans ce domaine.

Dès 1995, un rapport du CGPC<sup>17</sup> mettait en évidence la nécessité d'une rupture de tendance : *“ Le rapport introductif au débat parlementaire sur la politique des transports de septembre 1993 posait déjà la question : "ne faut-il pas reconnaître la nécessité d'une maîtrise de la mobilité, comme a été reconnue dans le passé la nécessité d'une maîtrise de l'énergie ? Qu'il s'agisse de ses taux de croissance, de la dérive de sa structure modale, de ses effets sur la pollution de l'air, locale et planétaire, de ses autres effets nocifs, notre système actuel de transports ne paraît pas pouvoir participer d'un développement durable à très long terme. Une rupture par rapport aux tendances actuelles est nécessaire dans les quinze années qui viennent pour préparer un avenir différent ”.*

---

<sup>17</sup> Jean-Paul Lacaze, Pierre Chassande, Michel Dresch, Jean-Pierre Piéchaud *Le développement durable et les métiers de l'Équipement*, rapport du CGPC juin 1995.

### ***La maîtrise des transports est conciliable avec la croissance de l'entreprise***

C'est bien sûr dans la recherche de l'efficacité du système qu'il faut chercher comment sortir « par le haut » de la contradiction qui pourrait apparaître entre croissance de l'activité et maîtrise des transports. Groupage, meilleur remplissage de camions ou de wagons, choix du meilleur mode au coup par coup, sont des pistes de solution, qui se combinent parfois entre elles. La capacité d'anticipation, le stockage intermédiaire quand il est possible, le recours à des techniques performantes pour les changements de mode de transport, constituent autant d'atouts à exploiter. Des études lancées par diverses grandes sociétés et des associations professionnelles comme « Entreprises pour l'Environnement » semblent montrer que des marges de manoeuvre existent. Encore faut-il que la nécessité de cet effort soit intégrée dans les politiques des entreprises, car c'est souvent dans les stratégies d'implantation et de répartition des unités de production, dans les critères de choix des fournisseurs et des sous-traitants, dans le conditionnement des produits, que des économies de transport se font jour. On ne trouve guère de solution à la question du découplage sans rentrer dans le fonctionnement même de l'entreprise.

Motiver les acteurs est donc la première condition à remplir. Politique tarifaire, risque de congestion, ouverture de capacités nouvelles sur des modes peu polluants (type Logiseine) peuvent être des leviers positifs ou négatifs, pour amener les chargeurs à chercher des solutions performantes. Il faut également favoriser le développement de professionnels indépendants de logistique, notamment pour les petites entreprises qui adoptent toujours le même mode, le camion, par souci de simplicité. Le découplage nécessite l'introduction de souplesse et d'adaptabilité, ce qui ne s'improvise pas et fait appel à des compétences professionnelles, que l'on doit pouvoir trouver dans des sociétés de service.

<b><i>Cas particulier du commerce de détail : les marges de manoeuvre existent aussi</i></b>
--

Un point particulier à examiner est la distribution auprès des ménages. Le bilan transport des choix entre type de commerce est très contrasté, selon qu'il s'agit d'un



commerce de proximité en centre ville ou d'hypermarchés en périphérie, avec de surcroît l'émergence du e-commerce et des livraisons qu'il entraîne.

### **Commerce de détail : trois scénarii**

#### ***L'hypermarché de périphérie***

Il reçoit ses marchandises par gros camions, et les particuliers vont se fournir en voiture. 200 ménages consomment en moyenne 251 litres de carburants (kilo équivalent pétrole précisément), rejettent 773 kg de CO<sub>2</sub>, et 29 kg de polluants, et font le bruit de 200 voitures.

#### ***Le supermarché de proximité***

Les ménages se fournissent à pied dans un commerce de proximité, lui-même livré en camion de taille moyenne. La consommation d'énergie tombe à 4 litres de carburant, le CO<sub>2</sub> émis à 12,6 kg, les polluants à 0,3 kg, et le bruit à celui de moins de 10 voitures.

#### ***La livraison à domicile***

Elle se situe entre les deux premiers : 19 litres pour la consommation d'énergie, 60 kg de CO<sub>2</sub> et 2,2 kg de polluants, et du bruit équivalent à celui d'environ 35 voitures.

Pour le même service rendu, ces trois scénarii illustrent la grande diversité des impacts sur l'environnement. Le rendement environnemental peut passer de 1 à 80 dans les cas les plus tranchés. Une vraie marge de manœuvre à exploiter.

*Source : Alain Morcheoine, Ademe, 1997*

Les gains sur le volume de transports n'est plus ici lié aux stratégies d'entreprises, mais à l'aménagement des villes et à l'urbanisme commercial, avec d'un côté l'inertie qui caractérise ces phénomènes, mais aussi les possibilités réelles d'intervention des collectivités publiques.

Dans les deux approches, transports de marchandises sur longue distance et approvisionnement des ménages, on voit donc apparaître l'existence de marges de manœuvre. Le défi peut être relevé, mais seulement avec une détermination à la hauteur de l'enjeu. Il n'y a bien entendu pas de réponse toute faite, mais des orientations qui, si

elles sont tenues dans la durée, peuvent progressivement écarter la courbe de la croissance économique de celle du volume de transport.

Dans tous les cas, on constate que l'analyse s'opère à partir du générateur de trafic, entreprise, unité de production, commerce, et par suite du service à offrir pour son bon fonctionnement. C'est une vision intégrée qu'il faut promouvoir, en optimisant le système production-transport-distribution-consommation, et non en se focalisant sur la seule activité « transports ». Les instruments d'une telle approche sont encore embryonnaires, les structures des collectivités publiques et des entreprises n'ont pour la plupart pas pris la mesure des changements d'organisation nécessaires. Le défi du découplage n'a pas de sens si on l'isole de changements plus profonds que notre société devra adopter en ce début du XXI<sup>ème</sup> siècle, dans la perspective d'un « développement durable ».

## **E. Qu'attendre de la technologie ?**

Dans la sensibilité écologique, une certaine frilosité existe sur la capacité de la technologie à répondre au défi de la mobilité durable et cela au nom de deux arguments : le risque d'une démobilité sur des actions de réduction de la mobilité, la crainte d'effets « rebond », une moindre consommation unitaire risquant d'être annihilée par une mobilité supplémentaire ou contrebalancée par une course à la puissance commercialement payante.

Les progrès accomplis en matière de pollution locale inciterait à l'optimisme quant aux capacités de la technologie, mais le défi du CO<sup>2</sup> est incontestablement plus difficile. Des progrès substantiels sont en cours pour les véhicules propres avec l'engagement volontaire des constructeurs (140 g/km de CO<sup>2</sup> en 2008 susceptible d'être porté prochainement à 120g/km en 2012 et étendu aux véhicules utilitaires). A l'horizon 2020- 2030, que peut-on attendre de l'amélioration des moteurs thermiques, des carburants et de l'émergence de véhicules hybrides ? Un objectif de l'ordre 90g de CO<sup>2</sup>/km est-il envisageable ?

Les consommations unitaires des véhicules lourds n'ont pas baissé depuis dix ans. Les poids lourds ne devraient-ils pas faire prioritairement l'objet de recherches technologiques de solutions alternatives ?

Qu'attendre enfin de solutions plus novatrices, comme la pile à combustible (et le tout électrique), qui renvoient inévitablement à la question de l'énergie primaire utilisée et tout particulièrement à l'avenir de la filière nucléaire ?

Quel progrès espérer sur les consommations unitaires par passager x km dans le transport aérien, enjeu majeur compte tenu de ses perspectives de croissance et de sa dépendance totale du pétrole ?

L'outil réglementaire ne doit-il pas être utilisé pour accélérer ces évolutions et pousser vers des solutions nouvelles que le marché très concurrentiel des matériels de transports ne fera pas apparaître seul ? Compte tenu de la puissance des industries automobile et aéronautique européennes ne peut-on pas escompter un effet de diffusion rapide à l'échelle mondiale de telles « normes » ?

Les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) pénètrent toutes activités : travail, commerce, loisirs et culture, etc. Les formes modernes du télétravail de l'e-commerce sont-elles porteuses de changements en modifiant la nature, la localisation et la temporalité des déplacements voire leur volume total ? Les NTIC jouent un rôle croissant à bord des véhicules et pour assister les conducteurs et voyageurs dans leurs déplacements. Peuvent-elles contribuer à la rendre plus sûre, plus apaisée et donc moins énergétivore et plus « confortable » aussi ? Comment mobiliser les NTIC au service d'une mobilité durable ? Quelles politiques publiques mettre en place ?

### **1) Mobilité et technologie : Quelles perspectives ?**

La mobilité des personnes et des biens est une condition du développement de valeurs individuelles et collectives positives. La croissance économique, le développement social, la mobilité professionnelle et personnelle font partie du même cercle vertueux des sociétés modernes. De plus, si le choix leur en est donné, la grande

majorité des personnes privilégient la mobilité individuelle, ressentie comme une forme supérieure de mobilité, notamment par la liberté qu'elle offre. Mais le succès écrasant de l'automobile et du transport routier qui en résulte semble porter en lui même ses limites.

### ***Construire une mobilité durable ?***

Les limites en cause sont au niveau local, l'insécurité routière, la congestion, les pollutions de l'environnement, l'exclusion d'une partie de la population et au niveau global, les ressources en hydrocarbures et les émissions de gaz à effet de serre. La réponse à ces défis est la recherche d'un ou de modèles de mobilité durable. C'est grâce à une combinaison de moyens et d'actions que la technologie pourra développer un tel modèle. La technologie seule ne peut prétendre apporter la solution. *A contrario*, elle apportera sa quote-part supérieure à beaucoup de prévisions : les tendances continues de l'innovation sont prévisibles, mais pas les ruptures.

### ***Energie et motorisation***

La solution actuelle (moteurs essence et diesel) a su vaincre l'obstacle de la pollution locale : il reste à généraliser les dispositifs anti-particules et les pièges à NO<sub>x</sub> ; l'effet sur les parcs se fera au rythme des renouvellements. Cette chaîne fait maintenant face au défi de ses consommations d'hydrocarbures.

- La première question est celle des réserves. Personne ne connaît la situation réelle des réserves de pétrole : il suffit de se rappeler les prédictions du « Club de Rome » ! De plus, les possibilités de liquéfaction du gaz naturel et d'incorporation de biocarburants permettront de conserver un carburant liquide à haute densité énergétique pendant longtemps.
- La seconde question, celle des émissions de gaz carbonique, est le vrai défi auquel l'automobile et le transport routier doivent faire face. Citons quelques chiffres : en Europe, en 2008, la voiture neuve moyenne émettra 2,1 tonnes de CO<sub>2</sub> par an (140 g/Km x 14 000 Km/an) soit un coût social marginal par an de 8 à 30€ selon que l'on retient, pour la tonne annulée de CO<sub>2</sub> économisée, le prix actuel de marché (3 à 5 €) ou le prix projeté par les experts (10 à 20 €). Sur la durée de vie moyenne d'une

automobile, on parle donc de 100 à 400 € par véhicule, soit moins de 1 à 3% du prix de vente du véhicule.

### ***Des progrès technologiques continus ?***

Les progrès technologiques vont permettre d'atteindre ces niveaux d'efficacité énergétique : grâce notamment aux possibilités d'hybridation douce, ce chiffre devrait descendre à 120 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre. Au delà de 2012-2015, des progrès incrémentaux seront peut-être encore possible en combinant les performances des moteurs et des carburants, en développant les hybridations et en allégeant les véhicules. Mais on approche du rendement thermodynamique. Seul un saut technologique comme les piles à combustibles, avec vraisemblablement une hybridation, contribuera aux progrès ultérieurs : cela impliquera une filière H<sub>2</sub> (avec quelle source d'énergie primaire ?) dans des coûts automobiles. Enfin, on ne peut exclure des découvertes encore plus de rupture comme les dispositifs de séquestration ou de fixation directe ou indirecte du carbone. L'annonce d'une rareté future et sa traduction dans des dispositifs de contrainte (règlements) ou, mieux, de marché (prix) sont les meilleures incitations pour l'expression de la créativité humaine.

### **2) Qu'attendre de la technologie ?**

Pour répondre à cette question, il est indispensable de ne pas sous-estimer l'ampleur du défi qui nous est lancé.

Stabiliser la concentration en gaz carbonique de l'atmosphère suppose une division par deux de nos émissions malgré le doublement de la population et l'augmentation des niveaux de vie, notamment dans les pays en développement : à Kyoto a été prévue une baisse de 5% des émissions des pays industrialisés entre 1990 et 2010, mais, sur la même période, les émissions des autres pays augmenteront légitimement d'une quantité 6 fois plus importante en volume.

A la fin de ce siècle, il n'y aura plus de pétrole, et d'ici là les ressources résiduelles se concentreront au Moyen-Orient (les 2/3 déjà aujourd'hui) avec toutes les incertitudes que cela comporte.

### ***Réduire la demande de mobilité***

Sauf généralisation, pour les véhicules terrestres, de la solution « électricité + fusion nucléaire », nous n'échapperons pas à la nécessité d'une réduction de la mobilité, drastique à long terme, mais qui ne peut être que progressive compte tenu de l'inertie des systèmes en cause (urbanisme, aménagement du territoire, organisation de la production).

Tout doit être fait pour améliorer l'efficacité énergétique des véhicules à combustibles fossiles, mais il faut avant tout éviter que l'espoir de ce progrès technique ne soit un prétexte pour ne pas engager sans délai la réduction de la mobilité.

Il est très inquiétant de constater que nous attendons pratiquement tout de la technologie et n'avons encore rien fait d'efficace pour agir sur la mobilité, alors même que ce serait vraisemblablement moins impopulaire que ne le craignent les politiques (à condition d'être bien expliqué par les fonctionnaires) : la taxe sur les carburants n'a pas augmenté, notamment sur le gazole, et le projet d'une loi qui rendrait possible le péage urbain n'est toujours pas écrit.

### ***Faire coïncider l'intérêt des constructeurs et l'intérêt collectif***

L'amélioration de l'efficacité énergétique passe non seulement par la technique mais aussi par une politique commerciale qui devrait être centrée sur l'offre de véhicules plus petits, moins lourds, moins puissants, dotés de moins d'équipements énergivores. Il ne faut pas demander aux constructeurs d'automobiles de jouer contre leur intérêt. Il appartient aux pouvoirs publics de mettre en place un dispositif qui intéresse ces constructeurs à réduire aussi vite que possible la consommation spécifique moyenne des véhicules mis en circulation en Europe. Une baisse ambitieuse et progressive de la consommation moyenne devrait être programmée sur vingt ans ; chaque année tout constructeur ou importateur se verrait attribuer gratuitement des permis égaux au nombre de véhicules vendus par lui multiplié par la consommation spécifique retenue et un marché de permis serait instauré. Les plus performants en la matière, qui font des véhicules plus efficaces au plan énergétique et (ou) qui cherchent à vendre de plus petits modèles, seraient économiquement récompensés. Pour éviter un

blochage du dispositif, si la moyenne objectif fixée n'est pas réalisable, l'Union européenne vendrait des permis complémentaires à un prix élevé, dont la croissance serait programmée sur vingt ans. Ce dispositif n'a rien à voir avec l'engagement volontaire de l'Accea<sup>18</sup> qui n'est qu'une entente entre constructeurs pour freiner les velléités réglementaires de l'administration communautaire.

Les constructeurs auraient intérêt à l'organisation d'un jeu, sans à-coup et sans perturbation de concurrence, qui stimulerait leur innovation pour intégrer, sous forme de valeur ajoutée supplémentaire dans leurs produits, les externalités environnementales des transports que notre société devra bien payer de toute façon.

La réglementation est un moyen efficace de généraliser une technologie performante, mais elle ne sait pas susciter un progrès technique aussi vigoureux que possible. Il lui est très difficile d'exercer une action sur la politique commerciale. Ses discontinuités inévitables dans le temps sont perturbatrices pour l'industrie. On peut certes récompenser un constructeur en fixant une règle fondée sur la performance qu'il vient d'obtenir, mais l'avantage correspondant peut être si important qu'il suscite des combats de retardement efficaces (cf. l'attitude de la France sur le pot catalytique). Mais on ne peut fixer une performance très stimulante à vingt ans, qui anticipe sur l'état des connaissances, sans prendre le risque de décrédibiliser l'approche réglementaire si l'on doit repousser l'échéance ou abaisser la barre.

En conclusion, le progrès technique, s'il est efficacement encouragé, peut nous donner un peu de temps pour promouvoir les changements de comportement nécessaires : c'est beaucoup, à condition de ne pas gaspiller ce répit.

### **3) Qu'attendre de la technologie dans la maîtrise de la mobilité ?**

La question centrale concerne d'abord la maîtrise de la mobilité, mais quelle mobilité ? C'est bien là la difficulté. En effet, le transport de personnes varie selon la distance et le nombre de personnes à transporter. Voilà pourquoi l'automobile tient une position si forte : elle est le seul système capable de transporter beaucoup de personnes

---

<sup>18</sup> ACEA : ??????l'ACEA est un sigle bien connu dans le monde de l'automobile ; je crois qu'il signifie Association des Constructeurs Européens d' Automobiles

sur des distances variées et son engouement a poussé les pouvoirs publics à construire depuis près de cent ans des réseaux d'infrastructures très importants.

Mais intéressons-nous plus particulièrement aux transports terrestres sur distances urbaines ou interurbaines. Si l'on veut durablement réduire l'effet de serre et la pollution, peut-on attendre un progrès significatif de la technologie sans réduire la mobilité ou faut-il au contraire restreindre la mobilité ? En raisonnant par l'absurde, il est évident qu'une mobilité nulle entraîne de fait une pollution limitée à celles engendrées par les activités domestiques. Mais à ces questions, quelles réponses apporter ?

### ***Le volet énergétique***

***La chaîne énergétique*** actuelle travaille sur trois éléments (le carburant, le moteur, le traitement après combustion) qui ont tous les trois progressé sensiblement depuis dix ans et qui connaîtront d'autres progrès dans le futur. Par ailleurs, les réserves mondiales d'hydrocarbures et de gaz donnent une visibilité d'environ cent ans, et chaque année depuis vingt ans, on a trouvé plus de pétrole ou de gaz que consommé dans l'année. Le carburant progressera dans sa qualité sans doute au même rythme qui a permis de réduire le plomb ou le soufre. La compétition entre les trois énergies majeures (pétrole, gaz et électricité) sont une assurance de progrès, à condition de mettre une dose de régulation pour éviter trop d'entente ou de cartellisation et de maîtriser les effets externes tels que le traitement des déchets (notamment nucléaires) et l'effet de serre.

***La motorisation*** a connu des progrès considérables (rendement, souplesse) qui se poursuivront. Toutefois, pour les moteurs thermiques, il semble que l'on soit très proche de la limite du rendement de Carnot.

Cependant, malgré les progrès, la consommation unitaire a tendance à augmenter du fait des « auxiliaires » (assistances, climatisation) très énergivores. Le concept du combiné très répandu en installation fixe pour les bâtiments par exemple (chaleur, force ou cogénérations) devra être transposé aux véhicules pour compenser ces augmentations.



*Le traitement des gaz* est réussi pour les particules mais doit encore progresser sur le Co et surtout sur les Nox. Les techniques de traitement des Nox sont connues pour le fixe mais peu ou pas adaptées au mobile.

Globalement des progrès sont encore possibles, mais limités, pour la chaîne énergétique classique (Carnot ou autre) : d'où la nécessité de transférer du fixe au mobile une part des savoir-faire d'efficacité énergétique pour gagner des points de rendement.

*L'électricité.* Le moteur électrique s'imposera comme moteur de traction car il bénéficie par construction de trois atouts (couple, souplesse, rendement) supérieurs au moteur à explosion. Reste alors la fabrication de l'électricité.

- La pile à combustible est sans doute prometteuse, et là encore la transposition fixe-mobile est indispensable mais pas facile. En terme de rendement pollution, rien n'a vraiment été démontré sur la génération de  $\text{CO}_2$  dans le cycle de transformation d'éthanol en hydrogène. Ce problème se retrouve pour le raffinage pétrolier : faut-il produire en fixe et donc distribuer (cas du pétrole et demain des gaz liquéfiés) ou produire en embarqué ? Cela va exiger plus de connaissance sur l'économie de la pile d'une part, d'autre part une modélisation sur la pollution comparée concentrée (fabrication en fixe) ou dispersée (fabrication embarquée). Mais cette question est géopolitique, d'où la difficulté de prévision voire de prédiction.
- Quel devenir pour la batterie ? les progrès annoncés depuis vingt ans n'ont pas été tenu : l'industrialisation des systèmes polymères ne s'est pas (encore !) faite et le gap entre les différentes technologies (en terme de poids, puissance d'énergie embarquée) plomb, lithium-ion, ion-polymères, etc. n'est pas suffisant pour avoir un effet d'entraînement. En clair, passer du prototype au marché ne se fait pas. Il faut baisser le coût industriel d'un facteur 10 voire 100 pour les batteries et dans le même temps produire des véhicules électriques moins chers que leurs homologues thermiques. Aux deux fronts industriels, s'ajoute un front plus redoutable encore, celui de l'habitude du comportement du consommateur.

**L'hydrogène.** Cette quatrième énergie, sera sans doute celle qui se substituera aux hydrocarbures car on sait la fabriquer et le couple hydrogène-électricité sera probablement le carburant de la deuxième moitié du XXI<sup>ème</sup> siècle.

Cette énergie sera sans doute celle qui se subsistera aux hydrocarbures. Si l'hydrogène est connu et utilisé depuis longtemps comme gaz industriel, son utilisation comme source d'énergie (primaire) est très récente et en grande partie liée au développement de la pile à combustible. Son succès commercial et industriel sera très dépendant de la pile et de sa maîtrise technologique.

C'est le couple hydrogène – électricité qui sera sans doute la 4<sup>ème</sup> énergie dans les 20 à 30 prochaines années.

**Les biocarburants.** L'énergie « bio » elle aussi connue depuis longtemps n'existe dans le transport que marginalement, voire encore à titre expérimental. Les carburants et substitution à base de Diester et ETBE\* ne sont répandus que dans les zones agricoles par manque de maîtrise des filières stockage et de distribution. L'efficacité énergétique restera en ligne avec les hydrocarbures classiques. Le rendement énergétique entre la source naturelle qu'est le soleil et le produit final tel que le Diester fabriqué à partir d'huile de colza est extrêmement faible (< 1%). Il existe donc une marge de progrès considérable dans la filière bio pour devenir peut-être une énergie de substitution.

Remarque : Si l'hydrogène et le bio deviennent bien les énergies du futur, elles le devront à la fois à la technique et à la logistique de distribution.

\*ETBE : Ethyl Tertio Butyl Ether – ETBE additif pour l'essence.

Diester : Estérification d'huile de Colza.

### ***Le volet systèmes d'informations***

Les nouvelles technologies de l'information (NTIC) maintenant, très répandues, ne sont plus très nouvelles. Elles ont montré qu'elles pouvaient assurer un continuum entre les personnes. En communication, le phénomène de rupture (de charge) n'est pas identique à celui des transports ou déplacements physiques : c'est l'atout maître de la

communication. Considérons là encore qu'il y aura des progrès au rythme de la loi de Moore sur l'efficacité des systèmes de télécommunications.

*L'électronique pour des applications de pilotage.* On peut raisonnablement espérer des progrès puisque la même loi de Moore s'applique à tous les types de composants. Les systèmes d'électronique de puissance comme les IGBT<sup>19</sup> ont déjà permis le développement du système TGV. Leur diminution en volume-poids et l'augmentation de leur fiabilité vont autoriser des systèmes de régulation de super-condensateurs permettant une autonomie intéressante pour des systèmes lourds de transport tels que les tramways et light-rails.

La technologie électronique pénètre donc toute la chaîne énergétique et améliore très sensiblement le rendement global par l'effet récupération. Ainsi, les systèmes *stop and go* pour l'automobile permettront de couper le moteur thermique à l'arrêt et de fonctionner sur l'électricité ou de récupérer l'énergie de freinage. Ce qui fonctionne, depuis longtemps, sur le moteur électrique va s'appliquer sur le couple moteur thermique-moteur électrique. En clair, le marché va générer une bonne dose d'hybridation certes encore imparfaite et éloignée de la théorie, mais avec une amélioration certaine.

Ce satisfecit est facile puisque les technologies énergétiques et informatiques vont tellement progresser que la voiture sera plus sûre, moins consommatrice et émettrice et que l'information et la régulation permettront de fluidifier le trafic. En revanche, la technologie n'a pas envahi le domaine de l'économie et du comportemental.

### *Quelques pistes sur l'économie et le comportemental*

Ces deux disciplines relèvent de raisonnements moins cartésiens pour lesquels l'expérimentation est beaucoup plus difficile.

*L'économie.* Le dégonflement de la bulle Internet est hélas la preuve qu'un modèle économique non durci n'a aucune chance de réussir et que nous ne sommes pas

---

<sup>19</sup> IGBT : Insulated Gate Bipolar Transistor – Système électronique de pilotage de puissance.

prêts à tout sous prétexte de modernité, voire de mode. L'économie de nos pays industriels reste basée sur la loi de l'offre et de la demande pour le marché et sur les services d'intérêt général pour les financements fiscalisés d'équipements publics (mutualisation du coût).

Dans le cas de la mobilité, on n'est plus tout à fait dans l'offre et la demande ; si la demande de mobilité augmente, l'offre peut atteindre une limite (physique, ex : la congestion) et si on mutualise totalement la mobilité, on risque de la restreindre et par là limiter la liberté de mouvement. Il faut sans doute travailler sur un nouveau modèle qui s'inspire des deux modèles classiques qui serait une sorte de modèle de «marché sous contrainte».

***Le comportemental.*** La question est bien celle de la différence entre ce que l'on pense ou ressent individuellement et la façon dont on agit collectivement. Dans nos sciences « molles », on sait plus facilement observer des comportements, parfois les expliquer, mais certainement pas les prévoir. La prise de conscience du phénomène environnemental se fait sentir dans nos civilisations occidentales, mais n'entraîne pas (encore) de modification du comportement. La régulation « naturelle » de la mobilité par nos propres excès (pollution et congestion) ne se fera pas ou insuffisamment. Tout simplement parce que nous ne sommes pas tous touchés au même moment ou au même lieu et l'effet de nos excès se mesure sur dix ou vingt ans. Or, on a toujours le sentiment que demain sera meilleur, donc pourquoi changer !

Traiter la pollution, être informé en continu, améliorer la sécurité, sont du domaine du possible mais on ne saura pas se limiter sans une dose de régulation par l'autorité.

### ***Qu'apportera la technologie dans ce « marché sous contrainte » ?***

Si la régulation naturelle, c'est-à-dire la limitation de nos propres excès n'est pas suffisante, la technologie est un complément remarquable à « l'autorité ». Voyons quelques exemples.

Le péage autoroutier créé pour financer les infrastructures devient un régulateur et force l'automobiliste à une certaine discipline. Le télépéage le rend plus souple, gomme la contrainte de l'arrêt aux barrières et augmente finalement son acceptation par l'utilisateur. Son dérivé, le péage urbain, a montré son efficacité dans certains cas (peu nombreux) : Singapour en est la meilleure illustration, tout comme le tunnel Prado-Carenage à Marseille. A cet égard, l'observation du péage au centre de Londres sera très intéressante.

Dans le transport public, la tarification unifiée facilite l'intermodalité et la technologie de la carte sans contact en simplifie l'usage ; elle augmente la connaissance de la clientèle, donc permet de rapprocher la demande de l'offre.

Les systèmes *automatic cruise control* (ACC) de régulation de vitesse automobile et le balisage par capteurs au sol vont incontestablement discipliner les conducteurs, agir peu à peu sur leur comportement et faire ainsi diminuer sensiblement l'accidentologie. Leur généralisation est sans doute probable à dix ou quinze ans y compris sur les modèles de bas de gamme.

La technologie est bien un formidable accélérateur de progrès. En faisant évoluer nos comportements rapidement, sans recourir à « trop d'autorité », elle est un outil convoitée par les politiques.

## *Auteurs*

Temps et vitesse, Jean-Pierre Giblin (CGPC)

Vitesse et régulation de l'usage de la voiture en zone urbaine, Marie-Hélène Massot (INRETS)

Moduler les vitesses en villes : un enjeu à plusieurs dimensions, Marc Wiel (urbaniste)

Justes coûts et juste prix de la mobilité, François Ascher

Une mobilité équitable à des coûts sociaux adaptés, Joël Maurice (IGPC)

Transports : les enjeux de la connaissance et de la mesure, Vincent Piron (Groupe Vinci)

Tarification de la mobilité : vers une vision déniée, Yves Crozet (LET)

Quelles villes voulons-nous ? François Ascher

L'urbanisme peut-il contribuer à une mobilité urbaine durable ? Jean Frébault (IGPC)

Vers une société du prétexte : les nouveaux contours du projet urbain, Bernard Reichen (urbaniste)

Peut-on et doit-on « découpler » la croissance économique et la mobilité des biens ? Jacques Theys (CPVS)

La croissance du transport de marchandises favorise-t-elle la croissance économique ? Louis Defline (GEFCO)

La question du découplage : performance et transports de marchandises, Dominique Bidou (CGPC)

Qu'attendre de la technologie ? Jean-Pierre Giblin (CGPC)

Mobilité et technologie : quelles perspectives ? Gérard Gastaut (CGPC)

Qu'attendre de la technologie ? Yves Martin

Qu'attendre de la technologie dans la maîtrise de la mobilité, Claude Arnaud (CGEA)

Une mobilité équitable à des coûts sociaux adaptés, Joël Maurice (IGPC)

Transports : les enjeux politiques de la connaissance et de la mesure, Vincent Piron (Groupe Vinci)