



# Des transports aux mobilités, changement de cap pour les politiques publiques

Cyprien Richer, Joël Meissonnier

► **To cite this version:**

Cyprien Richer, Joël Meissonnier. Des transports aux mobilités, changement de cap pour les politiques publiques. Préventique, Groupe Préventique, 2017. halshs-01679195

**HAL Id: halshs-01679195**

**<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01679195>**

Submitted on 9 Jan 2018

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## **Des transports aux mobilités : *changement de cap pour les politiques publiques***

Cyprien Richer, Géographe  
et Joël Meissonnier, Sociologue

Le 20ème siècle était celui des transports, le 21ème doit être celui de la mobilité ! Ce slogan est dans l'ère du temps même si la signification du glissement sémantique n'est pas toujours partagée. Quelle définition peut-on donner au concept de « mobilité » et qu'apporte concrètement ce changement de paradigme pour les politiques publiques ? Nous proposons d'explorer synthétiquement cette (r)évolution des « mobilités ».

### **La mobilité est une compétence**

Commençons par définir le concept de « mobilité » pour décrire ensuite ce qui le différencie de celui des « transports ». La « mobilité » correspond à un mouvement des personnes, des biens et des informations sur le plan social ou spatial. Si l'on réduit notre analyse à la mobilité des personnes dans l'espace, on peut préciser qu'il existe deux formes d'appréhension du concept :

- d'un côté, le déplacement que l'on peut considérer comme la mobilité « effective », réalisée, physique... celle qui est mesurée par les enquêtes-déplacements au niveau local, régional ou national ;
- de l'autre l'accessibilité qui renvoie à la mobilité potentielle résultant de conditions spatiales (l'offre de mobilité) mais aussi de capacités et d'aptitudes individuelles à se déplacer.

Il faut donc bien comprendre que la mobilité dépend aussi de ressources et de compétences personnelles et pas seulement d'équipement d'un territoire en « transport ». Parler de « transport » réduit donc la perspective en se limitant à la dimension technique du mouvement, à ses « moyens », à ses « modalités ». Le transport est un outil de maîtrise des distances servant de support aux déplacements. Cependant, la mobilité ne se réduit pas au transport et les concepts ne sont pas fongibles.

### **Transport et mobilité en tension**

Les termes de transport et de mobilité peuvent même apparaître en décalage sur un plan plus opérationnel. En effet, l'analyse de la mobilité va s'intéresser aux modes de vie quand les transports parlent d'infrastructures et de flux. Parler de mobilité, c'est se focaliser sur l'individu-acteur contrairement aux personnes transportées passives. C'est s'attacher aux temps sociaux y compris ceux passés à se déplacer alors que l'évaluation socio-économique des transports priorise la vitesse et la réduction des temps de trajets considérés comme improductifs.

Bien sûr, on force ici le trait et les politiques de transport et de mobilité sont amenées à cohabiter. Cependant, ce décalage peut apparaître comme un marqueur des choix des politiques publiques : par exemple, face à une situation de congestion routière autour des grandes métropoles, une politique de transport viserait à créer de nouvelles infrastructures là où il y a de la demande tandis qu'une politique de mobilité se focaliserait sur les comportements individuels en se demandant :

- Y-a-t-il congestion parce les autres offres de mobilités sont méconnues et qu'il faut accompagner les individus à changer de routines ?
- Y-a-t-il congestion parce que tous les navetteurs vont à la même heure au même endroit et donc qu'il faut concerter avec les « producteurs de temps » ?
- Y-a-t-il congestion parce qu'il y a une mauvaise optimisation des réseaux avec faible taux d'occupation des véhicules individuels laissant apparaître des dizaines, voire des centaines de milliers de places vides sur l'itinéraire dit « congestionné » ?

Au-delà de cette distinction, rappelons aussi quel que soit la focale adoptée, transport et mobilité doivent être des outils au service d'une stratégie territoriale. Pour rester sur notre exemple, si autant de navetteurs font le trajet dans le même sens aux mêmes horaires c'est aussi la conséquence d'une organisation spatiale globale de nos métropoles.

### **L'héritage de la solution infrastructure...**

De nos jours, nous devons composer avec l'héritage du siècle précédent, celui des transports, toujours vivace dans certaines cultures et visions politiques. L'approche par les outils techniques de la socio-économie des transports ont surtout participé à produire des infrastructures de transport, souvent routière, mais pas de la mobilité. L'équipement du territoire en infrastructure de transport est apparu comme un palliatif au déficit de planification urbaine. L'équation infernale « plus vite, plus loin, plus souvent » conduit à dépendre et consommer toujours plus de « réseaux » (augmentation des véhicules x kilomètres) sans atteindre d'activités supplémentaires (relative stabilité du nombre d'activité par jour et par personne). A l'aune des enjeux climatiques, cette dépendance aux réseaux fait peser un risque critique sur nos sociétés modernes.

### **... face au potentiel des nouvelles « mobilités »**

Aujourd'hui, la montée en puissance de l'enjeu « mobilité » est visible presque partout. L'information numérique crée des modes nouveaux comme le covoiturage ou l'autopartage. Les services et les activités pénètrent les lieux et les modes des transports, transformant ainsi le temps jadis à réduire en temps à valoriser. Les jeunes générations sont « mobiles » par leur smartphone et moins attaché à l'objet « automobile ». Des activités comme le travail ne résultent plus systématiquement d'un déplacement préalable, ce qui renvoie à être mobile sans nécessiter de transport. Les pôles d'échanges, lieux où se croisent les offres de transport, ressemblent davantage à des places publiques qu'à des espaces de transit. Certains architectes et paysagistes affirment même que pour « plus de mobilité », il faut « moins d'infrastructures » (formule d'Alfred Peter). Ils partent du constat que « *l'instauration de fortes coupures, de maltraitance de cours d'eau, de nuisances sonores, de qualité de l'air, ont entraîné partout dans le monde des déqualifications et des paupérisations* ». Dans ce mouvement, les villes redécouvrent l'important potentiel des modes actifs autour de la marche et du vélo dans leurs diverses composantes.

### **Entre deux États**

Du transport à la mobilité, nous sommes un peu entre deux états... pour ne pas dire entre deux États puisque les ministères hésitent encore à s'engager résolument dans une politique de mobilité et à délaisser les politiques « d'équipements » (équipement des territoires par les infrastructures ou équipement des ménages par les primes à l'achat, dernièrement pour les véhicules électriques). Paradoxalement, la crise des finances publiques peut apparaître comme une opportunité nouvelle de passer d'un état à l'autre.

S'engager résolument dans une nouvelle voie reviendrait par exemple à chercher à lever les freins à la mobilité. Encore une fois, ne confondons pas avec les freins au transport : quand, à la suite d'épisodes neigeux, on parle de généraliser les pneus-neige ou pourquoi pas construire des routes chauffantes... c'est le transport à tout prix ! Et pourtant moins de transport n'empêche pas la mobilité : anticiper un plan télétravail pour les situations perturbées au lieu de mettre coûte que coûte tout le monde sur les routes est une solution qui permet de maintenir l'activité. Ces politiques réagissent aux symptômes mais ne traitent pas les causes. La priorité c'est l'insertion par la mobilité et à y regarder de plus près les freins à la mobilité ne sont pas ceux qu'on croit : c'est souvent l'absence de lien social, le manque de confiance ou d'accompagnement pour développer les moyens de son autonomie.

### **Accompagner la (re)mise en multimodalité**

Avant la précarité était liée à l'absence d'accès à une voiture individuelle ; maintenant la précarité c'est de n'avoir accès qu'à la voiture. En effet, on passe progressivement d'une mobilité « exclusive » avec l'automobile propriétaire (exclusive et qui exclue ceux qui ne sont pas motorisés, cf. la spirale du tout-automobile) à une mobilité « partagée », « alternative » qui doit être « inclusive » avec la multimodalité. Cette capacité à utiliser alternativement différentes solutions de mobilité ouvre des opportunités d'optimisation des modes dans l'espace-temps, de mise en complémentarité, de partage. Intérêt mais difficulté : avec le permis de conduire, les individus pouvaient tout faire dans des conditions quasiment équivalente dans chaque portion du territoire ; la multimodalité reste encore aujourd'hui complexe dans ses conditions d'usages et nécessite des connaissances d'arrière-plan coûteuse sur le plan cognitif (par exemple l'utilisation d'un vélo en libre service ou d'un réseau de bus peut-être très différent d'une agglomération à l'autre...). La flexibilité en terme de mobilité peut générer de nouvelles vulnérabilités et de nouvelles exclusions, entre ceux qui ont et ceux qui n'ont pas accès à la palette multimodale.

Au final, le monde nouveau des mobilités multimodales ouvrent des opportunités nouvelles face à un héritage trop focalisé sur l'équipement du territoire en infrastructure de transport. Ces nouvelles perspectives ne minimisent pas le rôle des politiques publiques mais le transforme : les enjeux centraux des politiques de mobilité sont désormais de rechercher l'optimisation « intelligente » de l'existant et d'accompagner vers une multimodalité active pour ne pas générer de nouvelles exclusions sociales. Cette intelligence n'est pas que technologique, elle doit être aussi décelée dans la capacité des femmes et des hommes à s'entraider, se concerter, à s'ajuster les uns aux autres. Demain, il n'y aura de mobilité durable sans une sérieuse prise en compte des compétences d'intelligences sociales.