



Numéro 14, avril 2019

La parole est donnée à ... est une rubrique de la lettre électronique de l'Onaps. Retrouvez la lettre électronique dans son intégralité sur le site internet de l'Onaps : <http://www.onaps.fr/Etudes-de-l-onaps/les-periodiques-de-l-onaps/lettre-electronique/>

LA PAROLE EST DONNÉE À... Vincent Kaufmann

Ce mois-ci, rencontre avec Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL).

En sociologie, comment appréhendez-vous la notion de « mobilité active » : comment la définir ? Comment l'étudier ?

C'est un débat très nourri en sociologie sur « mobilité » et « immobilité ». Je pense qu'il faut redéfinir ces notions car ce ne sont pas tout à fait les mêmes qu'en médecine. Nous sommes face à un paradoxe : de plus en plus de gens vont vite et loin, souvent par des moyens de transport rapides, mais sont de plus en plus sédentaires. C'est-à-dire qu'ils sont assis quand ils se déplacent d'une part, et d'autre part sédentaires aussi au niveau résidentiel : depuis 20-30 ans en Europe, la distance entre le domicile et le lieu de travail a augmenté. Les gens habitent de plus en plus loin de leur lieu de travail et utilisent la vitesse pour éviter de déménager.

Cela crée une autre forme de sédentarité qui est liée au parcours résidentiel. Nous avons plus de difficultés que par le passé à nous déraciner de l'endroit où nous vivons, de nos amis, d'un quartier, pour aller habiter ailleurs. Nous utilisons pour cela les transports rapides.

Concernant la mobilité active, ce que nous voyons dans des études récentes et notamment celles menées dans le cadre du Forum vies mobiles, c'est qu'il y a un épuisement des pratiquants de ces formes de mobilité lointaines, rapides et assez fréquentes. Cela génère une fatigue, parfois des burn-out, des ruptures conjugales.

Nous constatons qu'il y a une aspiration de la population à tendre vers la proximité et la mobilité active. Retrouver une qualité de vie, ré-enchanter son quotidien, pouvoir se déplacer peu : une frange de la population croissante y aspire. Depuis quelques années, cela a replacé en sociologie la question de la mobilité active (vélo, marche) au centre de préoccupations liées aux mobilités.

Quelles sont les évolutions concernant le rapport de la population aux déplacements au regard des transformations de nos sociétés actuelles ? Quels constats faites-vous ? Et

quelles sont les conséquences sur l'utilisation des transports actifs ?

C'est quelque chose moins présent en France que dans d'autres pays européens mais qui est néanmoins une tendance générale en Europe : la diminution de l'utilisation de la voiture de l'ordre de 1 ou 2% à l'échelle nationale sur les 15 dernières années. Il s'agit d'un fait notable parce que pendant 40 ans, nous avons eu une augmentation de l'utilisation de la voiture au détriment des autres moyens de transport. Maintenant il y a une inversion qui se fait en particulier au profit de la marche dans la vie quotidienne.

C'est un phénomène que l'on trouve particulièrement dans les villes, surtout dans les plus grandes, et c'est plus marqué dans les pays du nord de l'Europe. En France, nous pouvons l'observer par exemple à Lyon, à Paris, à Bordeaux.

Il y a vraiment cette aspiration à se déplacer moins, moins vite, de rester dans la proximité. Ce besoin se traduit par un report modal, c'est-à-dire la croissante utilisation de certains moyens de transport au profit de la marche.

C'est inattendu pour les pouvoirs publics. Quand nous avons essayé de décongestionner le trafic automobile, nous avons surtout favorisé l'utilisation des transports en commun car en développant des offres efficaces de transport en commun, en alternative à la voiture, nous pensions provoquer ce report modal.

Mais les récentes enquêtes sur la mobilité du quotidien montrent que le report modal a lieu de la voiture vers la marche, marginalement vers les transports publics.

Est-on capable de dater ce tournant du report modal ?

Ce tournant a démarré il y a 15 ans. Nous pouvons l'associer au développement des objets connectés, c'est-à-dire qu'il est plus facile grâce au télétravail de moins se déplacer. En Suisse par exemple, cela fait 3 ou 4 ans que nous avons une croissance assez forte du télétravail. Les salariés restent 1 à 2 jours à leur domicile pour travailler. Ce n'est pas du télétravail complet car l'humain a besoin de rencontrer ses collègues, du rapport en face-à-face, aspect le plus important des relations humaines.

Le télétravail rend possible aussi le travail en horaires décalés : les salariés travaillent en début de matinée chez eux puis se rendent en fin de matinée au travail pour éviter les embouteillages.

Ces pratiques se développent et sont associées à la marche ; les jours où l'on reste chez soi pour travailler ou si l'on va dans un centre de télétravail à proximité, on se déplace en marchant. Cela permet de retrouver son quartier, une vie quotidienne un peu moins tendue par les horaires. C'est un phénomène récent.

Je pense aussi que les politiques de santé publique jouent un rôle. Les messages consistant à dire « il faut faire 10 000 pas par jour, il est important de ne pas être sédentaire » sont entendus par une partie de la population comme étant une injonction à marcher.

J'ai récemment eu un étudiant en thèse doctorale qui travaillait sur les grands marcheurs urbains, c'est à dire des personnes faisant 7, 8 ou 15 km par jour par choix, et qui ne prennent pratiquement plus la voiture ou les transports en commun.

Ces phénomènes s'expliquent par plusieurs raisons. Premièrement, les grands marcheurs urbains expliquent qu'ils se sont rendu compte qu'ils pouvaient très bien aller à pied travailler. Ils ont décidé

de le faire car cela fait d'une pierre deux coups : l'exercice physique dans la journée et en même temps cela permet de se reconnecter avec les saisons, la nature...

Une deuxième explication est un résultat auquel nous ne nous attendions pas du tout. Il s'agit de retrouver une maîtrise de son quotidien, retrouver le contact avec son environnement, c'est une manière aussi de déstresser.

Enfin, il y a le fait d'en avoir marre de conduire dans des embouteillages ou de vivre mal un déplacement dans les transports en commun, où finalement les bus ou RER sont bondés et le trajet est désagréable. Faire son trajet à pied ou à vélo permet de passer un moment plus agréable. C'est plus par défaut, mais c'est une troisième piste d'explication.

Nous sommes pris dans notre vie quotidienne par des injonctions contradictoires : celle de l'efficacité et celle du bien-être, de l'épanouissement, d'être en bonne santé. Essayer de concilier les deux n'est pas toujours évident, et la marche est une tentative de répondre à ces choses qui ont l'air contradictoires a priori.

Quels sont les leviers d'action pour favoriser nos déplacements en mode de transports actifs, que ce soit en zones urbaines, péri-urbaines et rurales ?

C'est différent selon les contextes géographiques.

En zone urbaine la situation est plutôt favorable : le report modal est constaté en milieu urbain d'après les statistiques et l'évolution de la mobilité. C'est probablement en zone urbaine que les choses sont les plus faciles à produire même si on peut déplorer un manque des stratégies de communication et de l'aménagement urbain. La qualité de l'aménagement pour les piétons et des cyclistes en milieu urbain est importante.

La distance en milieu périurbain est une difficulté. C'est-à-dire que l'on est quand même sur les tissus périurbains comprenant des maisons individuelles étendues sur des kilomètres, avec les boîtes à chaussures à côté que sont les hypermarchés, les cinémas, les lieux du travail. Ce n'est pas évident de faire les activités à pied ou à vélo car les distances sont souvent assez importantes entre chaque lieu.

Selon moi, la question se pose différemment. Il faudrait plutôt raisonner en termes d'intermodalité, il faut favoriser la marche jusqu'à la station de RER ou de bus. Cela paraît plus difficile de choisir la marche lorsqu'on est sur des trajets de 10-15 km mais le vélo peut être une alternative si toutefois les cheminements ne sont pas jugés trop dangereux.

Je miserai donc sur de la solution mixte, de l'intermodalité : des cheminements à destination des gares, entre les gares et les quartiers, entre les stations de bus et les quartiers, qui soient bien conçus et indiqués, car il y a peut-être des gens qui ont peur de se perdre.

En zone rurale, les difficultés sont plus importantes même si c'est là que l'on est le plus attaché à la micro-localité.

Les leviers d'actions sont moins évidents, si ce n'est peut-être, réhabiliter des cheminements piétons traditionnels. Il y a souvent dans le monde rural des anciens chemins qui sont des espaces que l'on peut fréquenter à pied et souvent avec une certaine qualité paysagère.

D'ailleurs il y a une initiative actuellement en Belgique sur la réhabilitation des anciens chemins communaux pour essayer de favoriser la marche en milieu rural.

Certes, cela ne permet pas de résoudre la question des déplacements pendulaires mais cela me semble être une piste intéressante car cela favorise la promenade et les déplacements de loisirs.

En quoi consiste le Forum vies mobiles ? Quels sont les principaux travaux initiés ?

C'est un institut de recherches et de prospective qui a aussi pour fonction d'être un *think tank* pour la SNCF sur les questions de mobilité et d'avenir de la mobilité.

L'équipe de sept salariés est basée à Paris et est dirigée par deux co-directeurs, Sylviane Landrière et Christophe Gay.

Le Forum provient du fait que la SNCF s'est sentie un peu démunie face à l'évolution de la mobilité. Jusqu'au début des années 2010, elle était vraiment sur une évolution de la mobilité en lien avec la vitesse. La SNCF est d'ailleurs la compagnie ferroviaire en Europe qui a le plus misé sur la grande vitesse avec le TGV.

Puis la SNCF a commencé à sentir que le vent était en train de tourner. Par exemple quand il y a eu le débat sur « Faut-il accroître la vitesse des TGV de 320 à 350 km/heure ? », ils se sont rendus compte à partir d'enquêtes sur les comportements de mobilité que ce n'était économiquement pas intéressant. Personne n'était prêt à payer plus cher pour ces 30 ou 40 km/heures de plus même si cela permet de gagner du temps.

Ils ont peut-être réalisé avant d'autres acteurs qu'il fallait reposer la question de la mobilité autrement et que l'avenir de la mobilité n'était probablement pas uniquement autour de la vitesse.

Au sein du Forum, j'ai une mission de direction scientifique depuis 2010. Nous lançons des programmes de recherches y compris à dimension internationale. Le but n'est pas de travailler uniquement sur la France : des recherches sont menées en Chine, en Afrique du Sud, aux États-Unis, toute l'Europe mène aussi des travaux. Cela a vraiment une visée assez large de compréhension des phénomènes de mobilité, des émergences que l'on peut identifier sur la marche.

Sur la marche, nous avons lancé une recherche il y a 6 mois sur le piétonnier de Bruxelles. C'est maintenant la plus grosse zone piétonne en Europe où toute une partie du centre est interdit au trafic automobile. Au Forum, nous avons donné un contrat de recherche à une équipe Bruxelloise, pour comprendre comment cette zone piétonne se traduit dans les pratiques des habitants, dans la fréquentation du centre-ville, dans l'image que les gens ont des différents moyens de transport.

Cette étude se poursuit, je n'ai pas encore de résultats à vous transmettre, mais je pense que ce qui nous intéresse dans ce cas-là, c'est surtout sa transférabilité. Si Paris ou Rome faisaient la même chose, est-ce que l'on aurait les mêmes résultats ? Qu'est-ce qui relève de la spécificité bruxelloise et qu'est-ce qui est valable dans toutes les villes européennes ?

Votre regard croisé sur les perspectives en matière de mobilités actives en France, Belgique et en Suisse ?

Nous sommes peu ou prou sur les mêmes tendances mais j'ai l'impression que la Belgique a le plus avancé sur cette question.

En urbanisme il y a un mot : processus de bruxellisation. Cela veut dire l'adaptation de la ville à la voiture, la destruction de quartiers entiers pour faire des autoroutes urbaines... Les Belges ont donc été très loin dans le tout-automobile et ils font désormais machine arrière, ce qui est fascinant. Cette histoire de piétonnier à Bruxelles est un des signes, mais il y en a d'autres. Alors qu'il y a un débat à Paris sur les voies sur berges, les Belges disent « notre réseau d'autoroute urbaine date des années 1950 et a besoin d'être rénové mais nous allons l'abandonner pour en faire autre chose ».

Je pensais que cela serait extrêmement controversé, mais il y a un consensus politique qui se construit autour de ces questions en disant « ok il faut se doter de modes de transports alternatifs qui soient efficaces ». La marche et le vélo font partie de ces modes de transports alternatifs efficaces. Cela rencontre peu de résistance.

Pour la Suisse, il y a eu un report assez massif de l'automobile vers la marche, et dans une moindre mesure vers le vélo.

Il y a aussi un phénomène spécifique à la Suisse. C'est un petit pays qui est en train de devenir une grande zone urbaine multipolaire : c'est-à-dire que lorsque vous trouvez du travail dans une autre ville, vous ne déménagez plus mais vous prenez le train. Il faut dire qu'il y a un excellent système ferroviaire.

Paradoxalement, ce fonctionnement de vie de réseau avec un usage croissant du train est associé à la croissance de la marche. Nous nous rendons compte que les salariés prenant le train une heure pour venir travailler, marchent 2 ou 3 km une fois arrivés en gare pour finir de se rendre sur leur lieu de travail. Ils ne prennent pas le bus, ils ont tendance à marcher pour retrouver plus de maîtrise sur leurs déplacements.

J'ai l'impression que la France est coupée en deux sur ces questions : entre les grandes villes et métropoles qui ont beaucoup fait pour l'aménagement urbain, et des villes très petites où il y a finalement très peu de choses. Il y a un tissu de villes de 50 à 100 000 habitants où il y aurait beaucoup à faire pour la marche car il serait possible de tout faire à pied ou presque.

La marche est marginale dans la mobilité, tout est organisé autour de la voiture. C'est frappant de voir lorsqu'on tire les statistiques de la mobilité en France, comme les résultats sont différents en fonction du fait que les villes aient de 250 à 300 000 habitants ou moins.

En Belgique, Allemagne ou en Suisse, les habitants de petites villes marchent beaucoup. Il m'arrive d'aller en vacances en Ardèche, vers Aubenas. Tout se fait en voiture. C'est tout petit mais il y a une immense zone industrielle qui s'est développée à l'entrée de la ville, accessible uniquement en voiture. Ce sont des politiques qui ne vont pas dans le sens de la marche mais rien n'est irréversible.

Je pense qu'il y a une autre question, à savoir que pendant très longtemps la marche n'a pas été considérée comme un moyen de transport pour les planificateurs. Selon eux, si on ne voulait plus de la voiture, il fallait développer des alternatives par des moyens de transport motorisés. C'est comme cela que l'on se retrouve avec des réseaux de transport public inefficaces alors que clairement l'alternative serait la marche et le vélo.

Mais il n'y a aucun lobby qui porte la marche et ce n'est pas un enjeu financier. Les choses changent mais pendant très longtemps, on riait au nez des militants pour la marche, comme le relève souvent Jean-Marc Offner, actuel directeur de l'Agence d'Urbanisme de Bordeaux et chercheur spécialisé dans l'étude de la marche.

Le mot de la fin ?

Si vous participez à un colloque sur les mobilités, on vous parlera de véhicules autonomes et de questions technologiques, avec l'idée sous-jacente que nous avons des problèmes de mobilité, de pollution, d'encombrement dans les villes, et que la technologie va résoudre ces problèmes. Les véhicules seront autonomes, propres, la mobilité sera un service, on pourra utiliser tous les moyens de transport avec une seule carte d'abonnement.

Le mot de la fin que j'ai envie de dire c'est que je ne crois que partiellement à ces solutions-là. Si nous faisons une rétrospective, nous nous rendons compte qu'à chaque époque depuis 40 ans, le discours est identique : les solutions technologiques vont nous sauver. Pour moi c'est une illusion.

Ce qui est important c'est de replacer l'humain au centre. Je crois beaucoup plus en des politiques de promotion de la marche, des modes de transport de proximité, car non seulement c'est bien pour la santé mais cela permet également de rencontrer ses voisins, de développer des liens sociaux. Je pense que l'avenir de la mobilité est plus autour de ces notions.