

Texte principal



Une mobilité sous contrainte

Nous nous déplaçons de plus en plus que cela soit en nombre de trajets ou en distance.

Deux facteurs principaux expliquent cela :

- des territoires de vie de plus en plus étendus et fragmentés d'une part,
- l'évolution de la société et de nos modes de vie (travail, famille, individualisation, vieillissement, loisirs, etc.) d'autre part.

Du coup, existent **des différences de plus en plus fortes entre ceux qui maîtrisent leur mobilité et ceux pour qui elle est de plus en plus contrainte, voire impossible.**

Ces contraintes peuvent être de plusieurs ordres : des lieux difficilement accessibles, un impact financier très important sur le budget, une organisation de la vie quotidienne plus compliquée et stressante, des lacunes dans certaines compétences de mobilité (savoir lire, se repérer, conduire, utiliser des automates), etc. Ce sont souvent de véritables « frontières invisibles ».

Cette dualité concerne également la voiture individuelle, mode de déplacement majoritaire.

Depuis plusieurs dizaines d'années, elle structure nos vies, nos territoires et son absence encore plus.

Encarts

Taux d'effort financier des accédants à la propriété en Île-de-France par rapport à leurs revenus

Taux d'effort	Prix du logement au m ²		
	Elevé	Moyen	Faible
logement (%)	26	29	26
transport (%)	7	11	24
global (%)	33	40	50

Plus on est modeste, plus on doit s'éloigner pour trouver des prix accessibles, plus le taux d'effort global est important par rapport à ses revenus.

Source : Polacchini et Orfeuill, in RTS n°63, 1999

Budget véhicule (Automobile Club, 2011, @)

	Clio occasion	Clio neuve	Logan Diesel	308 Diesel
Km/an	9 022	9 022	9 022	15 476
Coût annuel	2 637 €	5 976 €	4 479 €	7 654 €
dont carburant	892 €	786 €	566 €	930 €
Coût par mois	220 €	498 €	373 €	638 €

Si l'attention se centre sur le carburant, ce n'est qu'une partie du coût du véhicule qui inclut aussi l'amortissement de l'achat, des frais financiers, l'entretien, l'assurance, le garage et les péages.

Texte principal

Une action publique généralement peu efficace

Si son hégémonie n'est pas sans poser de nombreux problèmes (exclusions, contraintes financières, bouchons, sécurité routière, occupation de l'espace public, déclin des centralités historiques, étalement urbain), pour beaucoup, **« la voiture, c'est la liberté ! »**.



Et la vérité est que, malgré de beaux discours sur les transports en commun ou le vélo, ceux-ci offrent rarement une alternative à la voiture individuelle car ils ne sont pas pensés comme tels.

Par exemple, les transports en commun ne sont généralement pas

conçus pour transporter le plus de monde possible, mais d'abord pour désengorger les centres-villes et pour ceux qui n'ont pas le choix (pauvres, jeunes, vieux). **« Ce n'est donc pas grave » s'ils ne sont ni efficaces, ni attractifs.**

Difficile dans ces conditions d'améliorer la situation du plus grand nombre et, particulièrement, de ceux qui en ont le plus besoin.

Et si l'on posait le problème différemment ?

Imaginons que l'objectif soit plutôt d'offrir **un système global qui permette à chacun de faciliter ses déplacements et de faire des économies**, notamment en dépendant moins de la voiture individuelle.

Une voiture en moins dans une famille par exemple, c'est une économie mensuelle de 220 à 640 €.

Qu'est-on prêt à faire pour cela ? Utiliser les transports en commun, un vélo ou la marche pour de nombreux déplacements ? Faire ses courses dans des commerces de proximité ou choisir un logement mieux situé, même si c'est un peu plus cher ?

Sûrement que cela amènerait les pouvoirs publics à reconsidérer leurs politiques, en privilégiant la cohérence et l'efficacité globale à travers des actions pas forcément spectaculaires mais souvent faciles à mettre en place. Cela peut entraîner des coûts supplémentaires, mais aussi de nouvelles recettes et des dépenses en moins. La priorité est de « faire système » rapidement puis de le renforcer progressivement. C'est ce que nous essayerons d'esquisser de manière thématique et dans un cas pratique.

Encarts

Petit exemple illustré

Prenons une agglomération de 100 000 habitants. Le réseau de bus est aujourd'hui peu attractif. Son budget est de 5 millions d'euros qui viennent à 50% des entreprises, à 30% de la collectivité locale et à 20 % des usagers.

10 000 voitures en moins, ce serait 40 millions d'économies par an pour ses habitants, plus celles faites par ceux qui utilisent moins la leur et par les entreprises (moins de véhicules et de parkings).

Pour les permettre, 20 € d'impôt en plus par habitant représenterait 2 millions pour financer des actions dont 1 pour les bus.

3 500 abonnés supplémentaires pour les bus plus une fréquentation occasionnelle en hausse doublerait la contribution des usagers.

Avec 500 000 € de plus des entreprises, le budget bus augmenterait de 50%.

Et vous pouvez mener une politique ambitieuse.



La Dépêche du Midi – 17/10/12

Doc à « alléger » et commenter

Sous-titre : Une juste place pour la voiture individuelle

Encart d'introduction

L'heure n'est bien sûr pas à la disparition de la voiture. Par contre, lui accorder une plus juste place peut améliorer la situation de tous, y compris de ses utilisateurs.

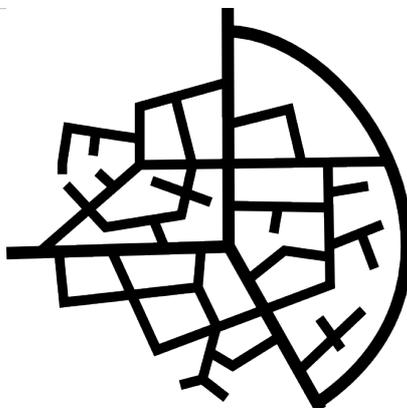
Texte principal

Partageons l'espace public

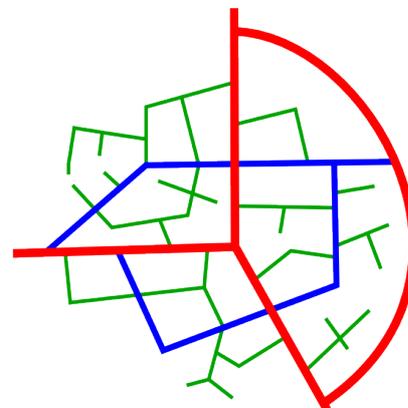
Par la place physique occupée et les usages pratiqués, la voiture en ville est aujourd'hui souvent omniprésente et omnipotente.

La desserte des écoles est ainsi souvent problématique (voir cas pratique). Se rendre dans une zone commerciale autrement qu'en voiture, c'est revivre le Far West.

Mieux partager l'espace, c'est **mettre en adéquation les caractéristiques des espaces publics avec l'utilisation que l'on veut** en faire (circulation, accessibilité, animation, économie, paysage, etc.).



Réseau mal hiérarchisé avec une grande place à la voiture



Réseau hiérarchisant les voies et les fonctions

- Voie structurante
- Voie interquartier
- Desserte locale

Niveau	Fonction	Aménagements recommandés	Travaux
Structurant	Liaisons principales fluides et sûres	50 km/h, sauf réductions ponctuelles Facilités pour les bus, trottoirs larges et traversées sécurisées, aménagements cyclables, stationnement de courte durée privilégié près des commerces et des services	Lourds
Interquartier	Echanges entre les différents quartiers		Moyens
Desserte locale	Desservir les habitants et les activités	30 km/h maximum Aménagements minimalistes pour apaiser : plan de circulation, matérialisation du stationnement, quelques éléments modérateurs, pas d'aménagements cyclables	Légers

Encarts

Dans la grande agglomération toulousaine, en 2003, la voiture représentait 67% des déplacements. La moitié faisaient moins de 3 km et le taux d'occupation moyen d'une voiture était d'1,2 personnes.

Réduire les bouchons, cela tient parfois à pas grand chose : une vitesse réduite, un feu mieux réglé, un peu moins de véhicules ou une conduite plus respectueuse.

Partager une voiture et diminuer ses frais

La pratique du covoiturage se développe de plus en plus. L'autopartage consiste à partager un ou plusieurs véhicules que l'on utilise selon ses besoins.

Location sociale

L'absence de véhicule est souvent un frein à des démarches d'insertion, surtout en milieu rural.

La location sociale consiste en un prêt de véhicules (2 et 4 roues) à des personnes en situation de précarité dans le cadre de leur insertion sociale et professionnelle. La plupart des frais sont alors pris en charge par un tiers (conseil général, mission locale, etc.).

A découvrir l'action d'AIL Midi-Pyrénées, @.

Sous-titre : Modes doux, modes quotidiens

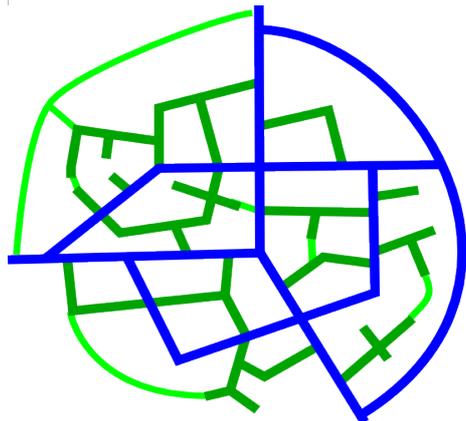
Encart d'introduction

Se déplacer à pied ou en vélo, cela devrait être pratique et naturel.

Texte principal

Des impressions parfois trompeuses

Un trottoir étroit, en pente, un stationnement gênant, un potelet, une traversée d'une voie passante ? Autant d'obstacles dont peut ne pas se rendre compte une personne jeune et en bonne santé, contrairement à d'autres (personnes handicapées, personnes âgées, parent avec une poussette, enfant). Des cyclistes qui râlent alors que vient d'être réalisée une belle piste cyclable de 500 m ? Eux vous diront que ce qui est le plus dangereux, ce sont les discontinuités et les carrefours.



Réseau modes doux apaisés

- Voie avec aménagement cyclable
- Voie de desserte locale en zone 30
- Réseau vert complémentaire

Priorité aux trajets du quotidien

Trois obligations légales existent : la sécurité publique, la réalisation d'aménagements cyclables sur les axes importants en cas de travaux et la mise en accessibilité de l'espace public pour les personnes à mobilité réduite.

Les travaux de voirie peuvent être très coûteux et compliqués. Deux écueils sont de commencer par des endroits faciles et de « mettre le paquet » sur quelques aménagements phares.

La priorité doit, au contraire, être de « **faire système** » en traitant les trajets du quotidien (établissements scolaires, commerces, zones d'emploi) avec des interventions étendues mais légères ou lourdes mais ponctuelles.

Avec des travaux légers, il est ainsi possible d'apaiser les voies de dessertes locales. Pour les autres voies, l'urgence est de traiter les points noirs (discontinuités et carrefours).

Encarts

Des accessoires qui changent la vie

Pour faciliter les déplacements des personnes âgées, il est possible de disposer des bancs adaptés le long des parcours pour qu'elles puissent se reposer si besoin.

Le vélo, c'est bien, mais encore faut-il pouvoir l'accrocher en sécurité.

Voie verte

En tant qu'urbaniste, la priorité dans mon village natal serait d'aménager une voie verte entre l'école, le bourg, la salle des fêtes et le cimetière.

Photo

Voie de desserte locale avec voitures garées sur les trottoirs et maman avec poussette sur la chaussée.

Encart

« Gérard, tu nous as changé la vie ! »

C'est ainsi qu'un couple interpella Gérard Poujade, maire du Séquestre (81).

Gérard : « Ah, bon ? »

Lui : « Quand tu nous as mis une piste cyclable devant chez nous, on n'a pas compris car personne ne faisait plus de vélo ici. Et puis, on s'est aperçu que certains l'utilisaient et cela nous a donné envie de sortir nos vieux vélos du garage. On s'est rendu compte alors que, avec peu d'équipement, on pouvait aller au boulot tous les jours ainsi. C'est sympa et bon pour la santé ! »

Elle : « Et pour notre porte-monnaie car nous avons vendu la deuxième de voiture. Du coup, on a pu faire ce que l'on avait jamais pu : cet été, nous nous sommes offert de belles vacances ! »

Ça, c'est du « développement durable » !

Sous-titre : Des transports en commun plus attractifs

Encart initial

Les transports en commun, cela devrait simplifier la vie.

Texte principal

Des transports en commun peu attractifs

Comme nous l'avons indiqué, ceux-ci ne sont pas vraiment considérés comme participant à une réelle alternative à la voiture mais par défaut.

Résultats : beaucoup d'argent dépensé en investissement sur quelques projets structurants (lignes de métro ou de tramway) et en fonctionnement sur des lignes de bus peu utilisées.

Est-ce qu'il peut en être autrement d'une ligne avec une fréquence peu importante, de nombreux détours, une attente sous la pluie et qui s'arrête à 20h ? Est-il normal de passer par le centre pour un déplacement de périphérie à périphérie où se situent souvent les zones d'emplois ?

Avez-vous déjà utilisé les transports en commun près de chez vous ?

Quelques principes simples qui servent de base à de nombreuses restructurations (@) avec le double objectif de **mieux répondre aux besoins** et, ce faisant, d'**améliorer notablement la rentabilité**.

1. Hiérarchiser et simplifier le réseau

en proposant plusieurs familles de lignes (lignes principales, transversales, secondaire, transport à la demande) pour répondre aux différents besoins de déplacements. Un trajet nouveau ne doit pas être une gageure.

2. Des facilités pour les bus

Du site propre au simple couloir de bus avant un carrefour, certains aménagements permettent de faire gagner de précieuses minutes et donc d'être plus attractif.

3. Améliorer la qualité de service

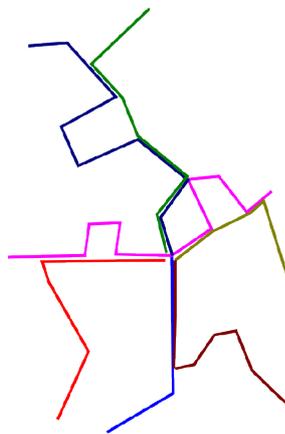
Des bus fréquents qui ne s'arrêtent pas à 20h, des horaires lisibles et respectés, des correspondances faciles, des abribus pour ne pas attendre sous les intempéries, pouvoir laisser sa voiture ou son vélo, etc.

4. Coopération entre opérateurs

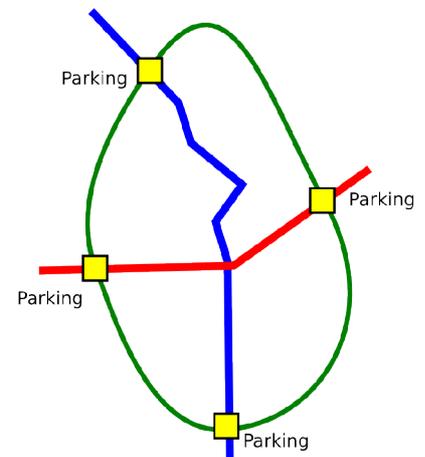
Alors que les territoires de vie se dilatent, les différents intervenants ont souvent du mal à se coordonner (communes et intercommunalités pour les déplacements locaux, départements pour les lignes interurbaines, régions pour les TER, SNCF).

5. Communiquer mieux

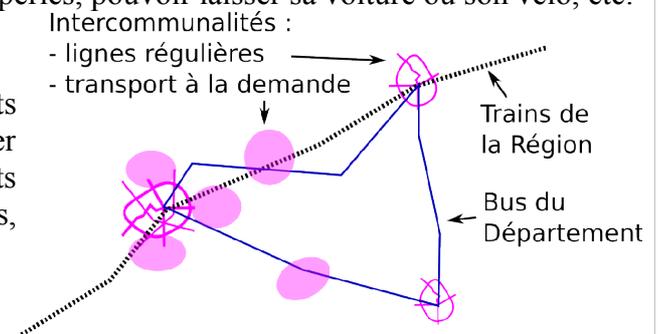
Les documents doivent être simples à comprendre (lire une carte n'est pas intuitif, certains ont du mal à lire). La communication en temps réel doit aussi être améliorée (Est-ce que j'ai le temps d'acheter le journal ? Comment savoir dans le bus où descendre ?). Attirer de nouveaux usagers, surtout s'ils ont vécu une expérience malheureuse dans le passé, est un vrai travail qui demande une stratégie et des moyens (voir page suivante).



Réseau radial, peu lisible et peu efficace malgré les nombreuses lignes (combien ?)



Réseau simple et plus complet avec moins de lignes mais avec une vraie qualité de service



Sous-titre : Passer à l'acte

Encart d'introduction

Rien ne sert d'améliorer le système, si peu se l'approprient.

Texte principal

Changer ses habitudes n'est pas naturel

Cela nécessite un effort, qui plus est dans la durée. Cela ne se décrète pas.

L'envie est importante : il faut donc la susciter. L'expérimentation et l'apprentissage seront déterminants : réussis ils seront un encouragement, loupés un blocage. Un bon accompagnement peut donc être essentiel pour **conseiller et faciliter le passage à l'acte**.

Une stratégie triviale et virale

Une communication trop générale et tous azimuts ne sert à rien. Il faut être trivial. En quoi cela peut améliorer concrètement ma vie (argent, enfants, emploi, autonomie) ? Est-ce que d'autres ont fait l'expérience avant moi ? Très concrètement, comment cela se passe ?

Plutôt qu'essayer de faire évoluer tout le monde, mieux vaut se focaliser sur la réussite de ceux qui voudront passer à l'acte. Une personne contente sera la meilleure ambassadrice auprès de ses proches.

Se donner les moyens

Aller au devant du public, informer, conseiller, mettre en place des formations, organiser des expériences, cela nécessite des moyens. Cela peut aller jusqu'à créer une agence de mobilité (@).

Et rien de tel que de commencer par discuter, avec les agents des services publics, de leurs déplacements professionnels et personnels. Ils seront de premiers relais.

Encart

Pédibus

Les abords des écoles sont les lieux des pires débordements. Dans de nombreuses communes, des parents organisent un ramassage des enfants à pied. Pratique, sympa, bon pour la santé, citoyen : une bonne leçon pour les enfants.. et pour les parents. @

PDE

Les plans de déplacements d'entreprise visent à faciliter la mobilité des salariés (mise en place de covoiturage, promotion des transports en commun, installation de douches pour les cyclistes, création d'une crèche inter-entreprises, etc.). Les salariés sont gagnants, mais les entreprises aussi (moins de parking, fidélisation des salariés). @

Formations

Se repérer dans l'espace, savoir lire une carte, utiliser un automate, comprendre comment un réseau de transports en commun fonctionne, faire du vélo en ville, autant de compétences de mobilité qui peuvent être un frein quand elles sont mal maîtrisées. Une petite formation dans la bonne humeur peut y remédier. @

Encart final

Pour aller plus loin

- Des livres de fond : « La ville aux limites de la mobilité » sous la direction de Michel Bonnet et Patrice Aubertel et « Domicile-Travail, Les Salariés à bout de souffle » d'Eric Le Breton
- Des ouvrages techniques :
- Des expériences locales :
-
- En bonus, un film parodique de Raphaël Descraques pas sponsorisé par la RATP : « Les Super-Métros »

Voir sur le blog

