



Atelier 8

Comprendre les mobilités urbaines pour mieux agir

Animatrice ▪ Patricia Varnaison-Revolle, Certu

Témoins ▪ Benoît Vimbert, agence d'urbanisme de Strasbourg
▪ Pierre Falga, L'Express
▪ Marc Baietto, SMTC Grenoble

Comment partager des connaissances sur la mobilité ? Comment construire une pédagogie des mobilités durables ?

De quelle vulgarisation les acteurs ont-ils besoin pour instaurer un dialogue constructif ? Comment utiliser les résultats des enquêtes sur les déplacements ?

Cité internationale de Lyon, les 2 et 3 février 2010
Patricia Varnaison-Revolle, Certu

Comprendre les mobilités : c'est un programme très ambitieux !

Le Certu s'y essaie à travers des fiches de synthèses, des journées d'informations, des interventions dans des colloques et avec la newsletter Transflash, qui arrive dans vos boîtes aux lettres électroniques chaque mois. Pour autant, force est de constater que nous avons du mal à faire passer des messages simples comme : « Ça coûte moins cher de se déplacer en transports collectifs qu' en voiture ». « Le mode le plus rapide en ville centre est le vélo. »...

Comment faire passer ce type de message ? Comment simplifier les messages sans être réducteurs ? Comment avoir des repères communs ? à qui les diffuser ?

Voici les enjeux de cet atelier.

- *Exposé*

Patricia Varnaison-Revolle, Certu

Benoit Vimbert, vous travaillez dans une agence d'urbanisme connue pour son travail sur les déplacements urbains. L'agglomération de Strasbourg a réalisé plusieurs enquêtes ménages déplacements et se sert de cet outil pour construire sa politique de déplacements urbains. Les résultats de la dernière enquête qui viennent de sortir bousculent des certitudes antérieures. L'outil enquêtes ménages déplacements est très riche d'informations, comment l'utilisez-vous dans le débat local ? Comment faites-vous passer des messages ? Qu'est-ce qui marche ? Qu'est-ce qui est plus difficile à faire passer ?

Benoît Vimbert, agence d'urbanisme de Strasbourg

L'enquête « ménages déplacements » de 2009 a été réalisée avec le concours de l'État, de la région, du département et de la communauté urbaine de Strasbourg. Il s'agit d'une enquête labellisée par le Certu permettant des comparaisons entre agglomérations. Elle se situe à l'échelle des déplacements quotidiens de chaque ménage.

L'enquête ménage permet d'identifier les variables clés :

- ✓ La mobilité individuelle,
- ✓ La démographie,
- ✓ La répartition modale,
- ✓ Les distances de déplacement,
- ✓ Les émissions unitaires par véhicule.

Premier objectif : avoir des éléments de connaissance de la mobilité individuelle. La loi indique qu'il s'agit d'un équilibre entre des besoins de mobilité et la limitation des émissions de gaz à effet de serre. Le fait d'analyser en détail les kilomètres parcourus pose un certain nombre de questions : nous constatons que 20% des déplacements en voiture le sont pour moins d'un kilomètre. Mais cela ne représente que 1,6% des kilomètres parcourus. Il s'agit bien d'un enjeu d'espace public (la place de la voiture dans le quartier) et de santé publique (le fait de marcher). Mais ce n'est pas forcément une priorité en matière de limitation des émissions de gaz à effet de serre.

Deuxième objectif : comment passe-t-on des pratiques individuelles à des enjeux collectifs ? Il y a 3,9 millions de déplacements par jour dans le Bas-Rhin, dont 1,7 millions en voiture. Cela représente environ 2 000 tonnes de CO₂ rejeté quotidiennement.

Entre 1988 et 1997, s'est instaurée une forme de concurrence entre le vélo et les transports en commun. En revanche, entre 1997 et 2009, nous avons regagné sur ces deux modes de transport.

Troisième objectif : anticiper l'avenir, notamment l'impact de l'arrivée à la retraite de la génération du baby-boom. Les personnes de plus de 50 ans sont moins mobiles que le reste de la population. Or, la part de cette tranche d'âge dans la population ne cesse d'augmenter et augmentera encore fortement. Entre 1997 et 2009, le seul vieillissement de la population va expliquer mécaniquement 10% de la baisse de la mobilité observée sur la communauté urbaine de Strasbourg.

Quatrième objectif : essayer de mesurer l'efficacité des politiques publiques.

Nous avons constaté un accroissement important de la journée continue entre 1997 et aujourd'hui : 57% des résidents de la communauté urbaine ne font pas de déplacements entre 12 et 14 heures. Cela explique mécaniquement 20% de la baisse de la mobilité.

Quelles sont les difficultés rencontrées pour mieux communiquer sur les déplacements urbains ? C'est d'abord la notion de déplacement. Chacun a une idée de ce qu'est un déplacement : pour les spécialistes, c'est extrêmement précis, pour les personnes lambda, cela reste flou. Il faut développer davantage un discours sur les émissions de gaz à effet de serre, via les kilomètres parcourus.

Sur les sorties de l'outil « enquête ménages » en tant que telles, il y a nécessité d'améliorer la pédagogie à destination des élus et des techniciens. Il est indispensable de permettre d'identifier rapidement les points forts, les points d'améliorations, ainsi que les spécificités du territoire. Par ailleurs, il serait intéressant de pouvoir disposer d'éléments de comparaison européens.

- *Questions de la salle*

Dominique Riou, Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France

Les enquêtes ménages déplacements ne permettent pas d'étudier tous les phénomènes qu'on souhaiterait. On peut notamment mettre en avant :

- L'impossibilité d'étudier les micro-variations,
- Ne pas pouvoir suivre l'individu dans le temps,
- L'idée d'aller vers des éléments plus qualitatifs concernant la mobilité,
- La nécessité d'être plus transversal.

Les contextes de la mobilité vont changer, elle devient plus chère : les outils d'observation vont-ils pouvoir s'adapter ?

Que mettons-nous en place au niveau national ? Y a-t-il une banque de données ? Quelles sont les nouvelles méthodologies d'enquête ? Qu'est-ce que la science de la statistique permettrait d'offrir comme outils pour mieux exploiter les données ? Comment associer des sociologues, des urbanistes, des économistes ? Comment les TIC nous aident-ils à y parvenir ?

Yves Geffrin, CGDD

Il faut avoir conscience que les enquêtes ménages ne vont pas tout résoudre. Ceci étant, ce niveau de raisonnement doit être juste, pour pouvoir faire les bonnes comparaisons et déclinaisons.

Deux points n'ont pas été suffisamment mis en avant :

- Le problème des territoires : le fait qu'ils changent avec le temps.

- Les enquêtes ménages s'intéressent aux déplacements des résidents sur leur territoire. Si l'on ne s'intéresse qu'aux résidents, nous oublions ceux qui traversent le territoire. C'est une erreur.

Si nous voulons recaler les enquêtes ménage par rapport aux territoires et aux non-résidents, des compléments sont nécessaires.

Benoît Vimbert

Nous allons essayer de relier les données de l'enquête ménages avec des données d'offres et des modèles de temps de parcours en transports en commun.

Nous sommes passés en 1988 d'une enquête sur la seule communauté urbaine de Strasbourg (27 communes) à une enquête sur le bassin d'emploi de Strasbourg et de Molsheim en 1997. Aujourd'hui, nous sommes à une échelle départementale. Nous espérons que la prochaine enquête sera transfrontalière.

Maurice Abeille, Lyon-Métro Transports publics, FNAUT

Nos grandes interrogations sont de savoir comment l'on peut raisonner au niveau des bassins de vie ? Quelle est la marge de possibilités de report modal ?

La FNAUT prend position contre « le tout voiture » pour essayer de développer le transport ferroviaire, notamment de proximité (TER), mais nos enquêtes ne nous permettent pas d'avoir suffisamment de données.

Thibaut Descroux, agence d'urbanisme de Lyon

L'Observatoire des déplacements essaie d'utiliser au maximum les données de l'enquête ménages de l'aire métropolitaine lyonnaise qui n'inclue pas le bassin stéphanois. Nous avons essayé de montrer les marges de progrès existantes sur les déplacements entre le périurbain et l'hyper-centre de l'agglomération.

Benoît Vimbert

Nous avons fait une enquête à l'échelle du département : cela représente tout de même un an de travail.

Jean-François Martel, conseil général des Alpes-Maritimes

Une enquête ménages est actuellement en cours dans notre département, un peu sur les mêmes principes que le Bas-Rhin. Les territoires ont quelques similitudes en termes de population. Nous avons choisi de faire des enquêtes « cordons » de manière à intégrer les déplacements de transit, mais également ceux des touristes qui influent sur la mobilité quotidienne. Le résultat de l'ensemble de ces décisions conduit à des coûts plus importants.

Jean-Marie Guidez, Certu

Concernant les limites des enquêtes ménage, nous ne sommes pas parfaits, mais nous allons dans le bon sens.

L'État pourrait faire plus en matière d'animations et de synthèses ... Ce n'est pas un hasard si les exploitations les plus intéressantes viennent de Grenoble, Strasbourg, Lille ou Lyon... D'autres villes font des enquêtes ménages dont nous entendons peu parler parce qu'il y a moins de culture locale de la mobilité urbaine.

Roseline KLEIN, ADEME, service Transport et Mobilité

L'ADEME avait mis en place un outil ayant pour vocation de faire un diagnostic environnemental des déplacements, se basant sur les résultats de l'enquête ménages. Malheureusement, ce logiciel n'a pas su s'adapter à la mutation des enquêtes ménages. Nos directions régionales et les collectivités locales nous demandent de remettre en place un nouvel outil.

Benoît Filippi, directeur CEMHA Ville

Il n'y a pas de travaux explicitant clairement la variance spatiale des prix immobiliers, ou des loyers du secteur privé, en déclinant les types de logements concernés et comprenant les aspects de périurbanisation et d'avenir des villes en fonction de la desserte transports.

Benoît Vimbert

Nous avons essayé de mener parallèlement une enquête ménages déplacements et une enquête sur les logements : nous n'avons pas réussi à les mettre en commun. Pour autant, des questions ont été posées dans l'enquête ménages concernant le budget des logements, les charges, le budget transport.

- *Exposé*

Patricia Varnaison-Revolle, Certu

Pierre Falga, vous êtes journaliste chargé des enquêtes statistiques au journal l'Express. Vous recherchez donc des chiffres. Mais quels chiffres, pour quels publics ? Trouvez-vous l'information dont vous avez besoin ? Où ? ...

Pierre Falga, journaliste à l'Express, chargé des enquêtes statistiques

Nous sommes toujours à la recherche d'indicateurs que nous ne trouvons jamais. Sur les villes vertes, nous avons essayé de comparer une cinquantaine de villes (aires urbaines) entre elles, en prenant en compte les atouts naturels :

- Les circulations douces : pistes et bandes cyclables, les places de parking vélos, les voies piétonnes, les parts d'actifs n'utilisant que la marche ou un deux roues.
- Les transports en commun : la part d'actifs n'utilisant que les transports en commun, l'offre de transport, la fréquentation des transports en commun, les TCSP.

Un palmarès des villes où « il fait bon étudier » est paru en janvier 2010 dans le journal l'Étudiant : je me suis intéressé au chapitre « transports en commun », pour lequel j'ai utilisé des données du Certu sur la fréquentation en voyage par an et par habitant.

Hormis ces enquêtes nationales, je fais des « matches de villes » : nous avons comparé Marseille, Nice et Toulon. Le principe est toujours le même, nous nous servons des indicateurs Certu, de l'annuaire TCU. Certaines données ne figurent pas dans cet annuaire : les réseaux sont-ils équipés de la télésurveillance ? Sont-ils équipés d'un dispositif d'information des usagers en temps réel ? Sont-ils accessibles aux handicapés ? Nous sommes très en attente de données objectives, fiables, venant d'organismes comme le Certu.

Les journalistes ne sont ni fainéants, ni superficiels : ils sont surtout pressés. La pédagogie est essentielle, mais il ne faut pas tomber dans la propagande car ils ne supportent pas de se sentir instrumentalisés. L'immense majorité des journalistes a une très forte sensibilité au développement durable et à l'innovation dans ce domaine. En même temps, ils sont vraiment en attente d'informations sérieuses et impartiales.

Patricia Varnaison-Revolle

La base TCU est réalisée à partir d'une enquête menée en partenariat avec le Gart et l'UTP.

- *Questions de la salle*

Intervenant

Personnellement, j'ai tendance à me méfier des statistiques : il est très facile de faire des kilomètres de pistes cyclables, il suffit de faire des traits de peinture.

Comparer des kilomètres de pistes cyclables entre elles me paraît dangereux. Même avec les bonnes bases de données statistiques, le résultat serait contestable. La bonne méthode ne serait-elle pas d'aller sur place, d'utiliser son vélo pendant une journée à Lille, à Lyon, à Grenoble ? De la même manière, pour les transports publics. N'est-ce pas finalement le ressenti qui serait le plus juste par rapport à l'utilisation de statistiques ?

Mon travail m'amène à parcourir l'ensemble des agglomérations françaises : une journée passée dans les transports publics suffit largement à donner une idée de la pertinence et de la fiabilité des horaires.

Julien Alaire, Gart

L'indicateur sur les pistes cyclables n'est pas pertinent : il vaudrait mieux mesurer la fréquentation des pistes cyclables, sinon, c'est du productivisme.

L'Express devrait publier un palmarès des villes polluées : cela interpellerait de manière forte et permettrait au journal d'augmenter ses ventes. La Fédération des Usagers de la Bicyclette décerne le « guidon d'or » et le « clou rouillé » : ils ont constaté que les villes recevant le « clou rouillé » se retrouvent « guidon d'or » quelques années plus tard. Une impulsion se crée parce qu'elles ont été stigmatisées.

Pierre Falga

Le seul problème des villes polluées est que Brest, Lorient et Le Mans seront outrageusement avantagées grâce aux vents d'ouest. A l'inverse, Strasbourg, Marseille, Toulouse qui ont des pics d'ozone l'été se retrouvent lésées dans ces enquêtes, pour des raisons tenant au climat.

Julien Alaire

Lorsque l'on travaille dans le secteur des transports, nous focalisons beaucoup sur la mobilité, jusqu'à en oublier les motifs. A ce titre, il serait intéressant d'avoir des informations par rapport à des questions telles que : pour aller acheter une baguette, combien de grammes de CO₂ émettons-nous ?

Pascal Malassenet, SMTC Clermont-Ferrand

Il a été question de la méfiance des journalistes vis-à-vis des politiques : il n'a pas été question de la méfiance des fonctionnaires vis-à-vis des journalistes. Quand vous agissez dans l'urgence, le fonctionnaire est méfiant, il ne veut pas répondre dans l'urgence. Pour collecter les données, c'est une difficulté.

- *Exposé*

Patricia Varnaison-Revolle, Certu

Marc Baïetto, nous vous avons demandé de venir à cette table ronde en tant que président du syndicat mixte des transports de l'agglomération grenobloise, encore une agglomération connue pour sa politique de déplacements exemplaire. Mais vous avez d'autres casquettes politiques. Dans vos relations avec les citoyens vous devez faire passer des messages, vous devez expliquer vos décisions, comment faites-vous ? Trouvez-vous facilement les bons messages, la bonne information ?

Marc Baïetto, président du SMTC de Grenoble

Je suis maire d'une commune de moins de 10 000 habitants, vice-président de la communauté d'agglomération en charge des déplacements. Je préside le syndicat du SCOT et finalement je suis aussi président du syndicat mixte des transports.

Je n'attends pas des chiffres des réponses toutes faites, et je me méfie des effets d'annonces. Les données sont intéressantes, mais chacun sait qu'il est possible de prendre un tableau et lui faire dire le contraire. Elles sont nécessaires, mais nous avons surtout

besoin de pouvoir les interpréter, les travailler, les digérer, les comprendre, les mettre en perspective par rapport à elles-mêmes, mais aussi les mettre dans un ensemble tel que le fonctionnement d'un espace urbain.

L'espace urbain est de moins en moins dense puisque l'aire de déplacement s'agrandit, et nous entrons dans des territoires de moins en moins urbains qui pourtant vivent au rythme du cœur de l'agglomération. Nous devons produire de l'urbain qui n'est pas qu'urbain : nous sommes dans une thématique où l'on doit conjuguer la réflexion sur l'urbain et le territorial. Dans une commune située à quelques kilomètres au-delà de l'urbanisation, sommes-nous dans du rural ? Nous sommes dans un concept émergent qui est d'essayer de comprendre comment fonctionne un vaste ensemble territorial avec des comportements hyper-urbains.

Nous avons un problème de compréhension de la manière dont se construit la ville d'aujourd'hui. Dans le cadre du SCOT, une réflexion a été lancée, avec l'appui du Certu, sur ce que l'on a appelé le « chrono aménagement » : comment penser la ville en jouant sur la vitesse ? Nous essayons de penser une organisation de l'espace fondée sur des temps de déplacement où l'on ne cherche pas à gagner en vitesse, mais en régularité. Par conséquent, vendre à l'habitant un temps de parcours sécurisé, en mettant l'accent sur les solidarités sociales.

Nous travaillons avec l'agence d'urbanisme sur les notions de fragmentation sociale et spatiale : comment faire pour que l'outil de transport que nous créons se retrouve au service de ceux qui en ont le plus besoin ? A savoir, les 20% d'habitants n'ayant pas accès au mode de transport individuel : les jeunes, les personnes très âgées, les personnes à faibles ressources.

Comment leur ouvre-t-on la ville par le transport public ? Nos données ne nous permettent pas toujours d'accéder à ce type d'informations.

Les modes de consommation changent. Mais dans un même temps, nous sommes obligés de faire des actions de formation dans certaines écoles, pour apprendre aux enfants à lire un plan de transport, une grille horaire. Comment la société Internet se marie-t-elle avec cette partie de nos concitoyens n'ayant pas accès à tout cela ?

Cela renvoie à des questions plus compliquées : comment finance-t-on le transport public ? Comment cesse-t-on cette sorte de fuite en avant du « luxe » à laquelle nous avons tous cédé ? Nous voulons des matériels de plus en plus sophistiqués : nous ne sommes pas capables en France de commander ensemble, au même producteur, le même type de matériel. Les coûts mis dans l'apparence ne le sont pas dans la réalité du transport. Sommes-nous capables de revenir à des choses simples, telles que desservir des habitants, leur ouvrir la ville, leur donner la ville à vivre ?

Le réseau de Grenoble a été conçu il y a 35 ans : depuis, la ville a changé. Les lignes de bus se trouvent toujours au même endroit. L'avantage du bus thermique est que lorsque le poids de population change, nous changeons la ligne. Sauf qu'aujourd'hui, la loi du 5 février 2005 impose l'accessibilité des arrêts. Par conséquent, nous rendons les arrêts accessibles : le réseau de Grenoble l'est à 98%. Un arrêt accessible a un coût : de fait, nous rigidifions un peu plus le réseau de transport.

Nous devrions plus travailler sur ce qui concerne l'entourage financier et les pratiques des autorités organisatrices. Je ne joue pas dans la même cour que Clermont-Ferrand : le département me donne chaque année la moitié de la participation des collectivités locales, à savoir 40 millions. Lorsque nous cherchons à simplifier les grilles tarifaires et y mettre un peu de justice sociale, nous les complexifions.

Comment peut-on arriver à parler un langage commun qui fasse que les effets d'annonces produisent une réflexion et une compréhension de la part de l'utilisateur ? Entendre dire encore en 2010, que la rupture de charges est l'ennemie du transport public, est la meilleure façon de ne plus faire de transport public dans nos villes.

Les articulations « villes sans carbone/transports publics » mériteraient d'être creusées. Un car urbain (12m) transportant en bout de ligne deux usagers, est-il du point de vue de la ville durable, quelque chose de supportable et d'acceptable ?

- *Questions de la salle*

Dominique Riou

Dans la traditionnelle opposition voiture/transports en commun, il est temps d'intégrer la marche et le vélo dans l'équation de l'offre transport.

Marc Baïetto

C'est la raison pour laquelle je me suis fortement opposé à la demande du maire de Grenoble d'avoir un vélo en libre service : la compétence vélo appartient à la communauté d'agglomération. Nous allons développer des offres vélo en bout de lignes : le déploiement est prévu pour la rentrée 2010. Nous essayons de travailler sur le complément du transport public. Nous travaillons également sur le véhicule électrique dans un rayon de 75 Km autour de Grenoble. Nous essayons d'éviter d'avoir des offres pouvant apparaître comme concurrentes : il ne faut pas mettre au centre ville la voiture électrique, le vélo, le tramway. La densité de la ville et le fonctionnement ne justifient pas une multiplicité de moyens.

Maurice Abeille

Effectivement, un bus circulant à vide en fin de circuit est une aberration économique et écologique. Un grand nombre de réflexions ont été menées sur le sujet, notamment développer du transport à la demande en bout de ligne. Les fédérations d'usagers ont besoin de plus d'éléments de connaissance accessibles, pratiques, lisibles pour étayer les discours : la tendance est au discours un peu simpliste, mais c'est souvent le seul qui se fait entendre du côté politique.

Marc Baïetto

Nous avons un problème de relation et de repositionnement avec les associations : quel est le rôle de chacun ? Je n'ai jamais entendu une association reconnaître que le choix que nous avons fait était le bon.

Jean-Marc Besson, ville de Bagnex, direction générale adjoint au maire

La ville de Bagnex a une population défavorisée : notre politique sociale coûte cher à notre collectivité. Concernant les transports en commun, nous sommes en région parisienne, par conséquent pris entre le STIF et la RATP. Pendant deux ans nous avons financé une ligne de bus qui n'était plus rentable car un gros employeur avait quitté le site. Aujourd'hui le site a été repris par les DGA : la rentabilité étant revenue, la RATP va reprendre cette ligne en charge.

Bernard Quetelard, Cete Nord Picardie

L'enjeu est de comprendre les mobilités urbaines et leurs évolutions pour mieux agir et anticiper. Depuis cinq ans, quelque chose change : toutes les enquêtes confirment la baisse de l'usage de la voiture. Une mobilité en voiture de plus en plus chère (pétrole) nous mène vers une pénurie des modes de transports motorisés : le transport collectif ne peut pas remplacer la voiture pour tous les déplacements. Cela est dû aux coûts d'investissement, d'exploitation devenant difficilement supportables pour la collectivité. L'enjeu de demain est de permettre aux gens de continuer à se déplacer. Il faut une ville plus construite autour des réseaux de transport permettant davantage les déplacements de proximité : la marche déjà bien utilisée et le vélo.