



Retour sur la troisième session « Les nouvelles temporalités des mobilités »

Jeudi 9 avril 2015 à Vannes

Le Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise : une fabrique collaborative de compromis pour passer à l'action

Jean-Christophe Chadanson, directeur d'étude à l'A'Urba (agence d'urbanisme), est venu présenter cette démarche inédite en France, tant sur la méthode, les problématiques abordées que sur le programme d'action. Le point de départ de la réflexion a été de manière assez classique une **insatisfaction sur les performances du système de transport de l'agglomération**, avec deux points de tension marquants pour les acteurs :

- une rocade urbaine très congestionnée aux heures de pointe, avec des points de blocage tout au long des 45 km de la seule voie radio-concentrique de la métropole,
- des effets beaucoup plus limités que prévus des investissements dans l'offre de transports collectifs (dont 44 nouveaux kilomètres de tramway) sur le report modal avec un gain d'un seul point de part modale environ.

Une gouvernance originale inspirée du Grenelle a été élaborée, dans laquelle une **place centrale a été donnée à la société civile**. Six collèges ont ainsi été constitués (collectivités territoriales / services de l'État / employeurs / acteurs de la demande de déplacements / acteurs des usages de la mobilité / experts), regroupant environ **150 participants** au total, à qui il était demandé de prendre part à la démarche *intuitu personae* sur une durée de 9 mois. De manière volontaire, les élus ne faisaient partie d'aucun collège. En février 2015, une charte des mobilités a été signée par tous les acteurs du territoire de la métropole bordelaise. Comme Jean-Christophe Chadanson l'a rappelé, « **le produit est très lié à la démarche, à sa gouvernance** ».



Et que dit-on des temporalités dans ce Grenelle ?

Ce sujet, non central à l'origine de la réflexion, s'est vite imposé comme un **fil rouge** des débats et des propositions. Deux questions relativement simples ont conduit à la mise en évidence d'une controverse entre les parties prenantes : **À quoi servent les déplacements ? À quoi sert la vitesse ?**

Les acteurs économiques de leur côté, sont avant tout à la recherche d'une mobilité efficace, pour faciliter le fonctionnement du marché de l'emploi et les échanges économiques. Les habitants, s'ils partagent ce point de vue, voient également **la mobilité comme une ressource**, c'est-à-dire un temps et une pratique de déplacement, qui s'inscrivent dans une amélioration globale de la qualité de vie et qui s'émancipent de la relation exclusive au travail : la mobilité devrait être vécue comme un moment agréable.

Les acteurs ont choisi de poursuivre ces deux objectifs simultanément : **performance économique et qualité de vie**. Ce compromis a amené le collectif à passer du concept de vitesse à celui de fluidité et de prédictibilité. Ce qui importe, ce n'est pas tant le temps de parcours que la **fiabilité des itinéraires** empruntés par le salarié, le collégien, le retraité ou l'artisan.



Sur cette base, la **Charte des mobilités** comprend 17 projets qui font système et ambitionnent d'appliquer les différents principes auxquels le Grenelle a abouti :

- organisation d'une double-fluidité (lente et rapide) des différentes infrastructures routières, urbaines et de transports collectif,
- stabilisation du budget-temps de déplacement des individus,
- redécouverte d'une ville apaisée et d'une proximité urbaine,
- conciliation entre le transit et la riveraineté,
- optimisation de la « niche » de chaque mode de déplacement dans un système de transports multi-modal ...

Une table ronde pour approcher la complexité des questions de temporalité

Guy Baudelle, géographe au Laboratoire ESO (Université Rennes 2) et Marie-Hélène Massot, enseignante-chercheur à l'École d'Urbanisme de Paris (Université Paris Est) ont ensuite rejoint Jean-Christophe Chadanson pour appréhender de manière globale et systémique, ce que la question des temporalités recouvre et son **articulation avec les politiques de mobilité** dans les territoires. Après un cadrage historique et sociologique réalisé par Marie-Hélène Massot, la discussion s'est organisée autour de cinq points :

- **Quelle prise en compte du vieillissement de la population ?** *Le nouveau rapport au temps des individus et les conséquences sur le vivre-ensemble dans des territoires vieillissants.*
- **Quelle conciliation entre les temps individuels et les rythmes collectifs ?** *Prendre conscience que les temporalités sont des productions institutionnalisées et que l'individu s'insère dans un système social mettant en place des routines pour organiser sa vie.*
- **Quelles conséquences de la dématérialisation des activités ?** *La transition numérique est tout autant porteuse d'opportunités (mieux gérer son temps avec la plasticité des nouveaux outils), que génératrice d'inégalités sociales (capacité à maîtriser son temps).*
- **Quelle vitesse pour quels usages ? pour quels publics ?** *Expérimenter de nouveaux modes de régulation et d'articulation ville-mobilité, pour repenser un système de transports pluriel, avec une pertinence optimale des différents modes.*
- **Quelles réponses aux mutations des pratiques touristiques ?** *Les mobilités au cœur du système touristique, avec des contrastes importants selon les territoires.*

Les questions de temporalité sont devenues centrales pour les territoires mais restent complexes du fait de leur transversalité et de leur omniprésence dans toutes les dimensions de la vie des territoires. Travailler sur les temporalités, c'est, en premier lieu, travailler sur les **changements de comportement des individus**, ce qui nécessite quelques précautions :

- Le changement doit être librement consenti, avec si besoin un accompagnement vers l'expérimentation, dans une chaîne d'actes « peu coûteux » pour l'individu.
- L'importance des routines des individus doit être prise en compte.
- L'articulation des rythmes (lents et rapides) doit être lisible dans les territoires.

Les scénarios – une troisième co-production de l'atelier

		VARIABLE 1	
		Maîtrise du temps par les individus	Temps individuels très contraints par les tiers
VARIABLE 2	Recherche de toujours plus de vitesse	Ubiquité et désynchronisation	Course contre la montre
	Acceptation d'une certaine lenteur des déplacements et des territoires	Liberté dans une ville apaisée	Forum civique et contrôle social

A l'issue de la table ronde, deux variables sont apparues comme centrales pour l'organisation des territoires et des mobilités à moyen et long terme :

- maîtrise du temps par les individus / temps des individus contraint par les tiers
- vitesse / lenteur des modes de vie

Afin de dessiner des images de transformations possibles pour les territoires bretons, façonnés par les nouvelles mobilités et leurs temporalités, il a été proposé au groupe d'imaginer les différents systèmes de mobilité dans 4 scénarios prospectifs, issus de la combinaison des 2 variables, en s'appuyant sur un territoire de représentation commun, le Pays de Vannes.

Dans le prolongement des deux premiers ateliers qui avaient permis de construire des projets-phare et des portraits de bretons-mobiles à l'horizon 2035, les participants ont laissé libre cours à leur imagination pour caractériser ces scénarios, faisant apparaître autant de consensus que de contradictions.

