

# Comment conjuguer mobilité et responsabilité collective ?

Olivier Blandin  
Septembre 2011.

*Olivier Blandin est économiste au sein du laboratoire d'intervention et de recherche Atemis et maître de conférences associé à l'université Paris Diderot.  
Septembre 2011.*

**Article réalisé pour la revue M3 n°1.**

**Transports chers, pénibles, polluants. Les limites de nos modes actuels de déplacement sont multiples. Pourtant, les nouvelles formes de déplacements que sont le covoiturage ou l'auto-partage restent marginales, bien qu'étant censées apporter des réponses aux difficultés quotidiennes rencontrées sur la route ou le rail. L'économie de la fonctionnalité propose une nouvelle façon de penser la mobilité pour la révolutionner. En quoi consiste-t-elle ?**

Covoiturage, services d'auto-partage..., depuis une dizaine d'années, de nouvelles façons d'utiliser la voiture apparaissent, proposées par des entreprises privées, associations ou collectivités territoriales. Ces innovations s'inscrivent dans une dynamique plus large en rupture avec le modèle de la voiture personnelle comme mode de déplacement hégémonique.

Ainsi, des dispositifs visant à sensibiliser les personnes à ces enjeux et à favoriser d'autres pratiques de déplacement se développent, notamment au sein du monde du travail, avec les plans de déplacement d'entreprise (PDE) ou le télétravail. Ces nouvelles pratiques complètent et prolongent les efforts faits par les collectivités territoriales pour favoriser l'usage des transports collectifs (train – TGV, TER, bus, tram, métro) et les modes de déplacements doux (marche, vélo) qui, s'ils sont plus anciens, demeurent toujours d'actualité. À chaque fois, cela permet de mieux répondre aux enjeux du développement durable. Les formes actuelles de transport, qui font la part belle à la voiture et au camion, ne sont pas sans générer des effets négatifs que le vocabulaire économique nomme « externalités négatives ». Elles affectent les écosystèmes, en raison de l'emprise des infrastructures de transport ou de la pollution, altèrent la santé par les effets de la pollution et des accidents, créent des embouteillages, synonymes de pertes de temps et de stress... Ces effets représentent un coût individuel ou collectif considérable, et deviennent de plus en plus une question politique centrale.

Dans le même temps, se déplacer reste pour beaucoup un problème, lorsqu'il s'agit de se rendre au travail, de conduire ses enfants, de faire ses courses, de participer à des activités récréatives, culturelles et sportives, ou de s'échapper en week-end, en congés... Selon son niveau de revenu, son lieu de résidence, sa situation de handicap physique ou sensoriel, mais aussi sa capacité à avoir son permis, son appréhension au volant, les possibilités de se déplacer ne sont pas les mêmes. Le « budget déplacement » peut notamment devenir un poste de dépenses important, voire prohibitif. De même, selon que l'on habite en zone rurale ou une aire urbaine disposant d'une offre de services divers (administratif, culturel et récréatif, sportif, commerces), d'emplois, de transports collectifs, alors les conditions du déplacement, son coût, et les potentialités offertes ne sont pas les mêmes. Posséder une voiture peut s'avérer indispensable, faute de solutions alternatives. De ce point de vue, si la capacité à se déplacer est un vecteur essentiel d'une intégration sociale et d'un développement personnel, les conditions d'accès restent encore largement inégalitaires et demeurent une question politique d'actualité.

## **Être mobile ou transporté ?**

Ces constats sont largement acquis et souvent partagés. Force est pourtant, de constater que ces innovations ne rencontrent souvent qu'un faible public, et pour certaines, restent encore embryonnaires. Cela ne tient pas seulement à un manque de sensibilité de tout un chacun aux enjeux du développement durable, de résistances culturelles et symboliques liées à la voiture, d'une paresse au changement, même si ces freins jouent certainement. Cela tient surtout au fait que leur adoption suppose des conditions qui ne sont pas toujours réunies, et qu'elles ne restent donc accessibles qu'à un nombre très limité de personnes. Ainsi, le covoiturage suppose des horaires compatibles, tandis que l'auto-partage induit de bénéficier de solutions alternatives à la voiture pour les déplacements quotidiens. De ce point de vue, le recours à l'automobile individuelle demeure un outil particulièrement

adapté par sa souplesse d'utilisation. Sortir de ce schéma impose d'apporter des réponses pertinentes, cohérentes et correspondant aux multiples facettes du besoin de mobilité.

L'approche de la mobilité par l'économie de la fonctionnalité ne se limite pas à substituer à la voiture personnelle l'usage partagé d'un véhicule. Cette définition faible du concept ne prend en compte ni les freins, ni les enjeux du développement durable. Il s'agit plutôt de proposer de nouvelles solutions fonctionnelles permettant de répondre aux « besoins fonctionnels » de mobilité, et non plus « d'être transporté ». Seront ainsi levés les obstacles à la mobilité et intégrés les enjeux de développement durable (définition forte). Faire cela suppose d'interroger ce qui se joue dans le passage de la fonction « être transporté » à la fonction

« mobilité ». Ce questionnement recouvre quatre dimensions. La première est celle de l'accessibilité, qui ne se limite pas à son aspect financier (le coût d'utilisation, d'acquisition, d'entretien...). Il s'agit également d'accessibilité spatio-temporelle, englobant l'articulation entre le temps de trajet, la distance entre le point de départ et celui d'arrivée, l'accès au mode de transport, mais également le degré de souplesse horaire et l'éventuelle nécessité de s'adapter à un horaire imposé, ou de devoir réserver, donc de prévoir. L'accessibilité doit aussi veiller à être physique, sensorielle et mentale, au regard de fragilités transitoires ou installées, comme la capacité à utiliser le mode de transport (savoir faire du vélo, avoir son permis), celle à se déplacer dans un territoire donné (connaître son chemin, lire un plan, savoir changer de mode de transport), ou celle à se servir des dispositifs techniques (accéder à des systèmes de réservation par Internet, savoir lire et interpréter des horaires).

La deuxième dimension recouvre les solutions de mobilité à disposition pour répondre aux multiples besoins de déplacement nécessitant une réponse globale et cohérente : quotidien, travail, escapade, vacances... Elle requiert d'interroger les raisons et les motifs du déplacement, pour construire en complément des réponses permettant de l'éviter. Selon les cas, il est possible de se faire livrer les courses et de les acheter par Internet, d'avoir recours au télétravail, d'utiliser le téléphone ou Internet pour des actes administratifs.

Les effets utiles du déplacement constituent la troisième dimension à interroger. Par exemple, voyager en train peut en même temps être l'occasion de se reposer ou de travailler. Opter pour le vélo permet de s'aérer et de faire du sport. Prendre le bus peut permettre de développer du lien social, de lire le journal. De ce fait, se déplacer n'est pas forcément perdre du temps, se fatiguer, mais gagner du temps, de se ressourcer... La confiance est la dernière dimension. Peut-on faire confiance aux horaires, à la disponibilité du mode de transport, à la sécurité du déplacement, aux personnes avec lesquelles on voyage, en cas de covoiturage par exemple ?

### **Toujours plus souples et adaptables**

Ainsi, l'extension de l'auto-partage suppose des solutions pour les déplacements quotidiens, par exemple un système de livraison des courses, des solutions pour se rendre au travail, une facilité pour aller chercher et rendre le véhicule. Cela suppose aussi des prix de location attractifs lors des pics de demande le week-end ou pour les congés scolaires, une confiance et des règles collectives d'usage des véhicules pour qu'ils soient restitués à l'heure, dans un état satisfaisant de propreté. Quant au covoiturage, il implique des horaires de travail harmonisés, des parkings relais sécurisés et financièrement attractifs, une confiance dans le comportement du conducteur, et des systèmes de mise en relation entre les personnes.

Il s'agit bien à chaque fois de proposer des solutions fonctionnelles et une combinaison intégrée non décomposable de produits, et de services qui permettent la mobilité.

Dans le même temps, la mobilité ne porte pas seulement sur les moyens de transport, mais elle oblige aussi à se penser en lien avec les différentes échelles territoriales et les autres fonctions du territoire (habiter, travailler...). Les formes de mobilité s'inscrivent dans les espaces publics et privés, avec par exemple des parkings à vélo, et des douches au bureau. De même, les acteurs « classiques » de la mobilité sont rejoints par de nouveaux acteurs. Ce sont ceux de la téléphonie (géolocalisation), de l'informatique (systèmes de mise en lien), de l'énergie (voiture électrique), de l'information (bases de données d'info), de la finance (intégration tarifaire, modes de paiement nouveaux). La construction de solutions qui permettent in fine de se « déposséder » de sa voiture passe par l'intégration de tous ces acteurs.

### **Autant animatrices qu'organisatrices ?**

Une collectivité territoriale comme une agglomération peut être un acteur essentiel pour favoriser ces innovations sur plusieurs registres. Elle a la capacité d'aider les entreprises et associations à aborder la mobilité à partir d'une approche par l'économie de la fonctionnalité, dans une définition forte, pour

repérer la pertinence des réponses existantes, leurs insuffisances, les questions à traiter... Elle a également la possibilité de favoriser les synergies entre acteurs (associations, entreprises) proposant des « services de mobilité », de manière à constituer une offre complète et cohérente, articulée avec sa propre offre de transport, au niveau des horaires, des dessertes, des offres tarifaires. La collectivité peut aussi aider les entreprises et associations à repérer les freins et à développer des réponses, comme l'harmonisation des horaires de travail des entreprises d'une même zone sur certains jours, pour faciliter les déplacements quotidiens en optant pour l'auto-partage. La collectivité est enfin dans son rôle en bâtissant les infrastructures nécessaires pour solidifier les combinaisons de services, comme la mise en place des parkings relais pour le covoiturage.

Les collectivités territoriales ont toute légitimité pour agir en ce sens en raison de leurs compétences en matière de transports, d'aménagement urbain et d'urbanisme. Mais plus encore, elles y ont intérêt, dans la mesure où le passage à la mobilité, telle que développée ici dans une approche de l'économie de la fonctionnalité, porte des enjeux d'intégration sociale et de développement personnel, de cadre de vie et de bien vivre, de développement durable, mais également d'emplois, d'attractivité, donc de développement du territoire.