

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Projet session 2

Où en est-on du « tournant environnemental » de la mobilité quotidienne ?
Organisée par Patricia Sajous et Cyrille Bertelle

Un exemple de gestion intégrée de la mobilité quotidienne, le projet toulousain Commute

Philippe Dugot, professeur de géographie, Université de Toulouse 2- Jean Jaurès, Lisst-Cieu, co-
responsable du master Transmob. dugot@univ-tlse2.fr
Bruno Revelli, Doctorant, agrégé de géographie, Ater, Université de Toulouse 2- Jean Jaurès,
Lisst-Cieu, bruno.revelli@univ-tlse2.fr
Jean-Pierre Wolff, professeur de géographie, Université de Toulouse 2- Jean Jaurès, Lisst-Cieu,
responsable du master Transmob. wolff@univ-tlse2.fr

Mots-clés : mobilités quotidiennes, management des mobilités, politiques publiques, écomobilités.

La volonté, pour ne pas dire la nécessité, de faire évoluer les modalités des mobilités quotidiennes existe. Elle se heurte néanmoins à la matérialité des infrastructures en place et à celle d'une morphologie urbaine organisée selon une prédilection fonctionnelle. Tout cela réduit le spectre des mutations envisageables et surtout leur rapidité d'autant qu'à cette matérialité s'ajoute une série de freins allant des pesanteurs institutionnelles à la résilience d'habitudes confortables –l'automobile – ou à des représentations négatives quant à certaines alternatives, non perçues comme telles par certains de fait. On pense ici à la montée de modes doux de déplacement mais aussi au développement de l'usage des transports collectifs. Tous ces éléments rendent difficile l'évolution de pratiques de mobilité fortement ancrées. Il le faut pourtant ce que la qualité de l'air urbain, des embouteillages et autres dysfonctionnements et externalités négatives rappellent quotidiennement. Mais comment et avec quel espoir de résultats ?

Nous nous proposons de nourrir cette réflexion par le biais d'un exemple localisé, le quadrant Nord-Ouest de l'agglomération toulousaine. Cette étude est doublement intéressante. Elle concerne d'abord un secteur très dynamique de l'agglomération toulousaine concentrant 70 000 emplois essentiellement autour du secteur aéronautique (secteur étant lui-même enkysté dans la métropole française connaissant la plus forte croissance démographique). On y trouve également l'aéroport commercial qui partage ses pistes avec l'industrie aéronautique. Tout cela explique que ce seul secteur de l'agglomération totalise 265 000 déplacements jours avec des pics de fréquentation très marqués le matin et le soir. 71 % de ces déplacements se font en « autosolisme » (enquêtes Commute). Tous les ingrédients sont donc réunis pour produire des encombrements massifs source de retards et de coût pour les entreprises, sans oublier les externalités négatives pesant sur la collectivité. On peut mettre ici

en évidence le cas du consortium européen Airbus qui dispose là de son principal centre de production et de recherche développement dont la compétitivité pourrait pâtir de cette situation. La comparaison avec l'un des autres gros pôles européens, celui d'Hambourg, jouissant d'une piste aéroportuaire dédiée et située dans un secteur de l'agglomération, en aval de la ville, posant des questions d'accessibilité moins aiguës, constitue aussi une source d'inquiétude dans une concurrence intersites inavouée. Mais la gravité de cette situation et les enjeux économiques (plus qu'écologiques d'ailleurs) qu'il y a derrière sont aussi des stimulants à la réflexion et à l'action. Au-delà du diagnostic l'autre grand intérêt de l'étude de ce cas est qu'il est le cadre d'une mobilisation importante des acteurs privés et publics dont la concrétion est la mise en route d'un programme européen dénommé Commute pour *Collaborative Mobility Management for Urban Traffic and Emissions reduction*. C'est là le résultat d'un retour positif à la réponse à un appel à projet lancé dans le cadre des « Actions innovatrices urbaines » financées dans le cadre du FEDER en avril 2017. Observons en passant que ce succès qui allie Tisseo Collectivités et les entreprises Airbus, Safran, Sopra Steria ou encore l'Aéroport de Toulouse – Blagnac, est le produit d'une solide expertise des instances toulousaines acquise dans la maîtrise tout à fait spécifique des demandes d'appui à l'Europe (dans le cadre de Civitas par exemple). Le Commute, doté d'un financement de 5 millions d'euros avec une participation de l'UE à hauteur de 80 %, a donc pour objectif de constituer une plateforme de réflexion et d'expérimentation en matière de mobilité urbaine. Les attendus et objectifs traduisent un changement de philosophie en matière de mobilité urbaine : la réponse par l'offre d'infrastructures de transport et de réseaux de transport en commun (réelle et dense dans le secteur) touche à ses limites. C'est à une réflexion plus large sur la gestion des mobilités urbaines que nous invite ce programme.

C'est dans ce cadre-là que notre université, par le biais d'un atelier de master, est impliquée dans cet important programme. La démarche est double : diagnostiquer plus dans le détail les pratiques de mobilité des salariés de l'aéronautique et leur inscription dans un espace urbain résidentiel multiforme ; en profiter pour faire le point sur les dysfonctionnements réels d'un modèle de mobilité à la remorque d'une satisfaction des besoins automobiles et qui s'est installée au cours de ces dernières décennies. Mais il s'agit aussi et surtout d'en comprendre les facteurs de choix et d'en mesurer les possibilités et conditions d'évolution. Qu'est-ce qui pourrait enclencher un processus de migration notable vers l'utilisation des transports collectifs et des modes doux (le vélo notamment) ? Cela passe par des enquêtes menées à la fois à l'échelle des entreprises, dans le cadre de leurs réflexions autour de la mise en place de leurs PDM respectifs mais aussi auprès des salariés de ces entreprises au travers de plusieurs centaines d'enquêtes. La participation à ce projet est également l'occasion de pouvoir mesurer les enjeux et vicissitudes de la collaboration entre des acteurs – les entreprises, les collectivités locales, une AOM – s'inscrivant dans des temporalités différentes avec des attentes nécessairement rendues diverses par des logiques de fonctionnement et des objectifs autres, parfois contradictoires. Si une unanimité sur le diagnostic se découvre aisément, il n'en va de fait pas de même sur les façons de répondre aux défis identifiés et l'ambition quant aux moyens à mobiliser. Si une ligne de clivage se dessine entre public et privé, elle est loin d'être la seule, des façons de voir différentes s'observant selon les entreprises et pour des raisons diverses.

Alors est-on en train de construire un « tournant environnemental » de la mobilité quotidienne dans ce quadrant Nord-Ouest de l'agglomération toulousaine ? Sans doute est-on loin du compte dans le contexte d'une « automobilité » qui devrait rester dominante dans les années qui viennent. Mais ce que montre le projet Commute, son existence même avant les observations et enquêtes réalisées, c'est que la mobilisation est là. Celle des entreprises, de leurs salariés d'une façon croissante et celle des pouvoirs publics matérialisée par l'action de l'AOM toulousaine. Tout cela traduit une prise de conscience installée que la mobilité, à l'instar d'autres problématiques touchant à l'environnement

(l'alimentation par exemple), ne peuvent continuer de faire l'objet de l'insouciance qui a souvent présidé à la gestion des déplacements. Mais tout cela demeure fragile, d'un impact encore marginal dans les pratiques, nécessitant un suivi de tous seul gage d'une inscription pérenne de ces processus d'évolution dans le temps.

Références

Bussière Y., Bonnafous A., Transports et étalement urbain : les enjeux ? INRS, CNRS, 1993

Letté M., « Le tournant environnemental de la société industrielle au prisme d'une histoire des débordements et de leurs conflits », Vingtième siècle, 2012/ 1, n° 113, p. 142-154.

Master Transmob, L'évolution des transports à Toulouse, promotion Master 1 et 2, décembre 2016.

Master Transmob, L'accessibilité en transports collectifs à Airbus : enjeux et perspectives, Promotion M1 2015-2016, commande Airbus, 2016.

Munafo S., Kaufmann V., et al., « Dispositions et usages de l'automobile et des transports publics entre 1994 et 2011 », Revue d'économie régionale et urbaine, 2015 / 5, p. 753 – 782.

Nessi H. et al. « La mobilité périurbaine : le changement c'est pour quand ? », Espaces-Temps.net, Travaux, 2017/03/24.

Rocci A., « Comprendre les freins et les leviers du changement de comportement de mobilité à travers la notion de « capital mobilité » ». in CLOCHARD, F., ROCCI, A., VINCENT, S. dir. *Automobilités et altermobilités. Quels changements ?* Paris : l'Harmattan, 2008