



LRD

# En quête de proximobilité

Se déplacer beaucoup, vite et de façon régulière. Enormément de personnes se reconnaissent dans ce profil. Certaines parce que cela leur plaît : elles y voient une source d'enrichissement, une manière de vivre qui les valorise, et ont le temps et les moyens de se l'offrir. D'autres, en revanche, y voient la seule façon d'obtenir du travail et/ou de trouver un logement satisfaisant à un prix abordable.

## Cocktail

Quel que soit le cas de figure ou sa cause, la grande mobilité est insoutenable. Mais dans le premier cas, ce phénomène relève des représentations et des sources de satisfaction, tandis que dans le second, il est subi et ses conséquences sont lourdes : vie familiale très perturbée, budget du ménage mis sous pression, frustration et risque de burn-out. Si l'on veut diminuer la mobilité excessive, il faut donc agir sur deux facteurs très différents : changer les représentations en faveur d'une mobilité tempérée et réduire les contraintes qui poussent ceux qui ne le souhaitent pas à se déplacer beaucoup.

Dans les pays riches et développés, une telle philosophie rompt avec l'approche usuelle qui consiste à répondre aux « besoins » en mobilité qui augmentent, voire à accroître ces besoins en construisant toujours plus d'infrastructures de toutes natures : route, rail et mobilité douce mis sur un pied d'égalité dans un bouquet multimodal. Cette façon de faire encourage en vérité une « ultramobilité » plus ou moins mâtinée d'« altermobilité ».

La Suisse offre une illustration aiguë de ce cocktail de mobilité tous azimuts, mais la France n'est pas en reste. Comment inverser la vapeur et frayer une nouvelle voie qui privilégie une mobilité franchement douce et soutenable ? La grande difficulté est que les déplacements ne sont pas isolables de la logique socio-économique fondée sur la vitesse et l'abolition de l'espace qui emporte le monde et sur un aménagement du territoire adapté à des technologies de motorisation qui n'internalisent pas les énormes coûts externes qu'elles engendrent.

## Deux mondes

Cela dit, du point de vue des tendances à l'œuvre, du moins en Europe de l'Ouest et dans les pays développés de longue date, des signes inédits laissent espérer un retournement de situation dans les transports. A l'instar des évolutions positives à la marge que connaissent d'autres secteurs centraux de la transition écologique – agriculture, habitat, énergie –, des évolutions favorables à une baisse et à un ralentissement des déplacements se font jour.

Encore timides, elles n'en sont pas moins réelles et historiquement inédites : les plus saillantes sont le plafonnement des déplacements en voiture par habitant dans de nombreux pays et le désamour des jeunes pour la voiture – les deux vont d'ailleurs de pair –, ainsi que l'engagement de plus en plus marqué pour la marche et le vélo.

Ces changements viennent en partie du fait que les jeunes trouvent un emploi et fondent une famille plus tard, des règles d'indemnisation kilométrique des employés en faveur de la mobilité douce que mettent en œuvre avec succès un nombre croissant d'entreprises et d'administrations publiques, de politiques volontaristes d'évincement progressif des voitures des centres-villes, d'aménagements propices au vélo et à la marche dans et entre les centres urbains, du retour en grâce du tramway et de la reconquête des espaces publics dans les villes au profit des cyclistes et des piétons que les ingénieurs en transport se mettent enfin à reconnaître et à compter.

C'est ainsi que peu à peu, sous l'effet d'influences très hétérogènes, mais convergentes, l'automobile perd de son aura, ne séduit plus autant que lors de son âge d'or, durant les décennies de l'après-guerre. Longtemps symbole de liberté<sup>1</sup>, la voiture prise au piège d'embouteillages incessants lâche du terrain dans les têtes et dans les rues, par exemple sur les berges de la Seine, à Paris. Mais les mauvaises habitudes ont aussi la vie dure et les résistances restent farouches.

Deux mondes semblent s'affronter, deux générations aussi. Il n'est pas rare que celle née après la guerre, en France comme en Suisse, juge extrémiste le fait de ne pas avoir de voiture ou d'éviter de prendre l'avion. La façon

dont beaucoup de personnes regardent de très haut les choix de vie éthiques des écologistes est encore trop souvent brutale.

## Muscles

Dans ce contexte mouvant, très contradictoire et conflictuel, ce cinquante-huitième dossier de LaRevueDurable a pour toile de fond et objectif ultime la « proximobilité », c'est-à-dire une mobilité plus restreinte, plus calme et plus lente, dans des périmètres assez limités pour permettre le luxe de n'avoir avant tout à recourir qu'aux muscles de ses deux jambes avec, si nécessaire, l'appoint d'une assistance électrique.

LaRevueDurable a abordé les aspects urbanistiques de cette mobilité rapprochée dans des dossiers notamment sur la mobilité<sup>2</sup> et les écoquartiers<sup>3,4</sup>, ces quartiers multifonctionnels et de courtes distances en ville ou à la campagne, dans lesquels les composantes essentielles de la vie quotidienne sont accessibles dans un même périmètre : logement, travail, courses et loisirs.

Le présent dossier poursuit l'enquête dans un monde qui change et ajoute d'autres apports : les poussées notoires d'un vélo aux multiples visages, le soin apporté aux espaces publics là où les usagers changent de mode de transport et la mobilité partagée là où les transports publics n'ont pas la capacité de prendre en charge les voyageurs (distances courtes et espaces trop peu denses).

Il donne ainsi à voir un monde qui change au moins en partie pour le meilleur, qui tourne la page du règne d'une voiture qui aura fait beaucoup de mal en éclatant les villes et les territoires, et qui doivent maintenant réinventer l'urbanité et le vivre ensemble à la campagne à partir de ce difficile héritage. ■

1) Kaufmann V. La mobilité d'une personne n'a rien à voir avec les distances qu'elle parcourt, LaRevueDurable n°31, octobre-novembre 2008, pp. 8-12.

2) LaRevueDurable. Sur la piste d'une mobilité différente, LaRevueDurable n°18, décembre 2005-janvier 2006, pp. 13-55.

3) LaRevueDurable. L'écoquartier, brique d'une société durable, LaRevueDurable n°28, février-mars-avril 2008, pp. 14-59.

4) LaRevueDurable. Ecoquartiers : des aspirations individuelles à l'intérêt collectif, LaRevueDurable n°45, avril-mai-juin 2012, pp. 15-55.