



Mobilité domicile-travail : entre rêves et réalité

Février 2013

Cela fait des années lumières qu'on nous le dit : il faut renforcer les transports en commun pour aller au travail et désengorger les centres-ville. Mais le transport public est-il adapté à nos habitudes de vie ? Tentative d'analyse.

L'analyse de Mediarail.be (paru le 04 novembre 2012 sur <http://mediarail.blogspot.be/>)

Cela fait des années lumières qu'on nous le dit, qu'on nous l'écrit : il faut renforcer les transports en commun pour aller au travail et désengorger les centres-ville. Fort bien ! Mais dans leur quasi totalité, les débats sur ce thème se contentent d'exposer de simples remèdes cosmétiques sans réaliser l'analyse de la totalité du problème. Trop souvent, par commodité, on oppose le bus contre la voiture, image simpliste compréhensible par tous mais qui est loin de régler la problématique des trajets domicile-travail. Tentons un bref tour d'horizon en élaguant les tabous.

Vous et moi

Ainsi est faite une grande partie de l'Europe : des habitats dispersés autour des noyaux urbains, généralement de type maisons "quatre façades", se répandant sur des dizaines de kilomètres le long d'un axe routier. Vous et moi habitons là, quelque part, avec notre petit jardinet, notre maison deux chambres et une place pour garer la voiture juste devant. Ce modèle est présent de Manchester à Bologne et de Berlin à Barcelone sous le doux acronyme de "rurbanisation", l'urbanisation rurale. Sans compter de nombreux quartiers loin des villes mais très cosy où vivent une classe moyenne de cadres ou assimilés, peu enclins à s'entasser dans des bus bondés et sans places assises. Ces quartiers disposent, dans un environnement immédiat, de l'école, de centres sportifs et de centres commerciaux. Boulangerie et librairie ne sont jamais très loin...si ce n'est que tous ces ensembles ne sont accessibles qu'en voiture.

Il est 7h00, la ville s'éveille

Ce titre renvoie à une croyance tenace dans l'analyse de la mobilité : tout le monde travail à la ville et vit à la campagne. Ce simplisme requiert une contre analyse par le biais des très célèbres "business park" et autres "zones d'activités commerciales" qui pullulent dans toute l'Europe. De quoi s'agit-il ? D'un phénomène né dans les années 70 mais qui a explosé dans les années 90 : la baisse de l'industrie a fait place à la forte hausse du tertiaire. Les villes, dont certaines ont voulu limiter la "bureautisation" de leur centre historique, ont alors reléguer à la périphérie des pans entiers d'emplois "en col blanc" comme le montre cette photo ci-dessus au Nord de Paris. Voilà qui s'oppose de façon radicale à la réalité vécue par nos arrière-grands-parents : à leur époque, la ville était le centre de tout et la campagne était plutôt sale et miséreuse. Depuis les "Trente glorieuses" de l'après-guerre, ce concept a été complètement inversé. Dorénavant, on vit en "quatre façades" à la campagne et on travaille...à la périphérie où se garer ne pose aucun problème vu que les places de parking sont là, à portée de main, comme en témoigne cette photo ici à droite d'un énième quartier tertiaire au sud de Bruxelles. Dans cet environnement à la fois dispersé et aéré, avec un taux de motorisation des ménages jamais atteint auparavant, des habitudes de vie ont ainsi été adoptées pour plusieurs générations. Conjuguées au syndrome de la voiture de société sous forme de salaire compensatoire, ces habitudes ont façonné des modes de déplacements et engendré un aménagement du territoire en opposition frontale avec l'idéal du transport en commun.

La place du train dans cet environnement est dès lors égal à nul. Et les quelques tentatives, parfois réussies, d'implantation de ligne de bus voire, plus rares, de lignes de tram, n'ont pas désengorgé les grands axes routiers, qu'ils soient périphériques ou convergents. Un des plus beaux exemples pieds-de-nez est l'installation des bâtiments du Secrétariat de l'Europe sur le plateau du Kirchberg, à plus de trois kilomètres de la gare principale de Luxembourg-Ville. Au début isolé, le quartier a finalement reçu sa ligne de tram mais n'intéresse pas pour autant tout ceux qui y travaillent.

Les zig-zag du trajet matinal

Le déplacement domicile-travail ne devient une ligne directe que si...on opte pour l'auto comme moyen de déplacement. Nombreux sont ceux qui déposent leurs enfants à l'école avant de poursuivre vers leur lieu de travail. Ce zig-zag quotidien devient dans beaucoup de cas impraticable en transports publics, sauf à laisser ses enfants seuls dans un bus. Mais à partir de quel âge ?

Un autre zig-zag concerne les trajets complets en transports publics. Il faut non seulement rejoindre la gare la plus proche, mais ensuite prendre un train vers une gare importante pour, parfois, revenir un peu sur ses pas et arriver - enfin - au bureau. C'est ainsi que beaucoup ont fait leur calcul et constatent qu'il faut de deux à trois fois plus de temps pour accomplir 15 kilomètres en transports publics qu'en auto. On pourrait croire à la lecture de ses lignes que ce constat ne s'adresse qu'à la seule classe moyenne. Erreur encore avec ces grands centres ou dépôts situés bien loin des villes comme l'illustre le cliché ci-dessus à droite avec ce centre Chavannes près de Genève, où les travailleurs n'auront rarement d'autres choix que de se rendre au travail en véhicule privé. Et c'est d'autant plus nécessaire que dans le milieu ouvrier les horaires débutent à 6h du matin ou se terminent, en pause d'après-midi, vers 22h, soit des plages horaires où le transport en commun se raréfie.

Marmelade philosophique...

Classe moyenne plus ou moins nantie en périphérie, précarisation des villes, accroissement de l'emploi tertiaire au détriment de l'emploi ouvrier, il n'en fallait pas plus pour voir la mobilité se répandre dans les cénacles philosophiques, donc politiques. Certains ont cru déceler une dualité entre un public nanti peu favorable aux transports en commun et un public fragilisé qui n'a guère d'autres choix modaux. Pourtant, la nuance s'impose à ce stade. Ainsi, Inter-Environnement Bruxelles avait conclu courant 2012 que les embouteillages de la capitale belge étaient engendrés aux trois-quarts par les bruxellois eux-mêmes.

Ce qui pourrait signifier que ces derniers ne sont pas aussi précarisés qu'on ne le dit et que le transport en commun ne représente toujours pas la panacée. De fait, voir les trams englués dans les embouteillages n'est pas une bonne pub pour l'alternative ! A ce constat s'entre-choque les tenants de la "ville pour tous", ceux de la "ville verte", ceux de la "ville vélo", ceux de la "ville piéton", tout un microcosme d'associations sociales et environnementales aux revendications souvent multiples et pas toujours très cohérentes. Face à elles, s'impose la loi de la démocratie où "tout le monde a droit à ses rues", y compris le droit des automobilistes. Choc des idées....et tout se tient, en définitif, au très fameux concept du "vivre ensemble".

...choix modal et gain d'espace

C'est en effet sur cet aspect du vivre ensemble que se cristallise toute la problématique de la

mobilité. Sous plusieurs aspects : valorisation sociale pour les uns (voiture de société), aération des espaces de vie pour d'autres (maison avec jardin), rejet de la ville "tiers-monde", rejet de la "mobilité restreinte", tout cela concourt au cloisonnement social. Et bien nombreux sont ceux qui ne veulent pas "être mélangé" aux autres et voyager debout. Il faut dire que dans votre auto, vous pouvez fumer et mettre la radio plein tube comme bon vous semble. Ce genre de détail paraît déterminant pour beaucoup des personnes, et pas seulement ceux de la classe moyenne. Ainsi, la plupart des experts s'accordent à dire que la motorisation individualisée a permis d'augmenter les distances quotidiennes de parcours, d'où l'éloignement de toute une population vers la verte périphérie. A temps égal passé en transport, la mobilité individuelle a favorisé le gain d'espace, avec un prix à payer pour la collectivité.

Sur ce terrain sulfureux, il n'y a pas de recette miracle en dehors de la coercition. Les groupes de la gauche radicale ont opté pour cette dernière dans leur programme politique, y voyant un moyen d'obstruction à la "bourgeoisie quatre façades", au mélange forcé qui leur tient de fil rouge idéologique. Aucun des autres partis traditionnels ne s'est avancé aussi loin car un calcul rapide démontre que chaque électeur en âge de voter...dispose du permis de conduire ! Et il n'est pas bon de se mettre à dos une population bien ancrée dans ses certitudes.

Les grands rêves pas pour demain

Si la prise de conscience écologique a touché de vastes pans de la population, une inversion de tendance n'est clairement pas pour demain. Les écoles maternelles et primaires resteront là où elles se trouvent, c'est à dire à proximité rayonnante et "automobile" de chaque ménage. La fin du zig-zag n'est pas pour demain et aller à la gare continuera de se faire en auto, ne fut ce que pour la diversité des horaires de travail de chacun d'entre nous. L'implantation des bureaux le plus loin possible des gares ou du métro - afin de rendre la ville aux citoyens - ne fera qu'accroître le recours à l'auto.

En Belgique, cette politique du "tout auto", paradoxalement vilipendée, fait place maintenant à la polémique du RER, en particulier à Bruxelles. En effet, d'aucuns calculent que l'amélioration du chemin de fer ne ferait qu'accroître la fuite des classes moyennes...et donc des recettes fiscales ! Un comble, alors que la ville est pourvoyeuse d'emplois de haut niveau. Seulement voilà, à force d'encourager l'agglutinement avec des projets de villes denses et autres habitats groupés où l'intimité est limitée, il n'est pas sûr que ce soit la recette miracle que certains tentent de faire croire. Dès lors, il ne s'agirait pas de vilipender le choix de résidence des ménages mais bien de repenser la ville, ses emplois disponibles, sa convivialité et son vivre ensemble. Or ce dernier montre clairement des limites. Est-ce l'amélioration des transports publics qui changerait cet état d'esprit ?...

Thématiques associées :

MODES DE VIE

POLITIQUES
