

CÔTES D'ARMOR

2008 2007 2006 2005 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019

2 mille 20

Programme



Les paradoxes de la mobilité

Mercredi 11 juin 2008

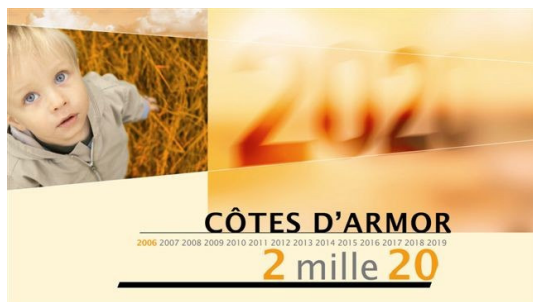
9 h > 18 h

Saint-Brieuc

Campus universitaire Mazier

Le Blog Côtes d'Armor 2mille20

www.cotesdarmor2020.fr



Colloque "Côtes d'Armor 2mille20"

Les paradoxes de la mobilité 11 juin 2008 Campus Universitaire Mazier - Saint-Brieuc

L'évolution des mobilités est au cœur des transformations économiques, sociales et culturelles, non seulement aujourd'hui mais dans les 15 à 20 ans à venir.

Ces multiples mutations à l'œuvre ne sont pas sans paradoxes : la mobilité constitue à la fois un puissant levier d'aménagement, de développement territorial et de promotion individuelle mais présente aussi des risques et des dangers de déséquilibre territorial, de consommation d'espace, d'inéquité, de pollution, etc.

Ces paradoxes de la mobilité imposent, pour les acteurs publics, privés et associatifs comme pour les structures territoriales, de nouvelles données dans l'évolution des politiques publiques. Ce colloque s'inscrit dans cette réflexion en recherchant ce que pourraient être les axes d'une gouvernance territoriale des mobilités.

Dans le cadre de sa démarche prospective, le Conseil général des Côtes d'Armor travaille également sur la problématique des mobilités des personnes handicapées ainsi que sur la question des migrations. Ces deux mobilités font l'objet d'initiatives spécifiques.

* * * *
* *

Sept ateliers travailleront à la présentation d'expériences et à la construction de propositions prospectives. Ils aborderont diverses problématiques liées aux mobilités :

- 1. Aménagement du territoire et mobilité : interventions publiques sur le périurbain et l'attractivité des territoires ruraux.**
- 2. Mobilités professionnelles, parcours professionnels et conditions de travail.**
- 3. Défis techniques et sociaux de la mobilité numérique (e-learning, e-administration, e-commerce, télétravail, etc.)**
- 4. Mobilité des populations défavorisées et interventions publiques.**
- 5. Les transports de demain : Accessibilité de tous ? Souplesse des dispositifs ? Respect de l'environnement ?**
- 6. Le web, espace ultime de mobilité : des univers d'écriture et de réseaux sociaux nouveaux ?**
- 7. « Bureau des temps », plan de déplacements des entreprises, plan de déplacements urbains, organisations génératrices de mobilité, Quid des outils de la mobilité ?**

9 h

Ouverture par :

- **Claudy LEBRETON**, *Président du Conseil général des Côtes d'Armor*
- et
- **Philippe ESTEBE**, *Politologue et géographe, directeur d'études à Acadie et enseignant à l'IEP et à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées*

9 h 30

Les paradoxes de la mobilité

- **Mobilité et aménagement du territoire**
- **Mobilité et technologie numérique de l'information et de la communication**
- **Mobilité et cohésion sociale**
- **Mobilité et écologie**

Les points de vue prospectifs de :

- **Jean OLLIVRO**, *Géographe Université de Rennes 2, Président de Bretagne Prospective.*
- **Marc WIEL**, *Consultant, Brest.*
- **Laurent DAVEZIES**, *Professeur à l'Université Paris-Val-de-Marne, enseignant à Sciences-Po Paris à l'Université de Paris-1.*

10 h 45 – 13 h

Premier temps de travail en ateliers
Echanges expériences/recherche

❶ Aménagement du territoire et mobilité : interventions publiques sur le périurbain et l'attractivité des territoires ruraux

L'étalement urbain a, longtemps, été victime d'une forme d'ostracisme : il s'agissait de l'envers de la ville compacte, donc légitime. Dès lors, les planificateurs et les urbanistes ont ignoré le périurbain. Or, le périurbain « gagne » : il ne s'agit plus simplement des périphéries des villes denses, mais, de proche en proche, une part croissante du territoire naguère rural se trouve concerné par un processus d'installation et de repeuplement. Il n'est donc aujourd'hui plus possible de nier ce phénomène. Il faut à la fois le réévaluer et le mettre en perspective. Le réévaluer : l'extension périurbaine est-elle, au fond, si dramatique qu'on veut bien le dire ? Qu'est-ce qui permet aujourd'hui encore de préférer la ville « compacte » à la ville « étalée » ? Les bilans (sociaux, environnementaux, économiques) sont-ils autant en défaveur du « périurbain » ? Le mettre en perspective : quel avenir pour les périphéries, proches ou lointaines, des villes ? Le schéma classique centre/périphérie demeure-t-il pertinent ? Le périurbain reste-t-il viable avec un coût croissant du déplacement individuel ? Et même si le choix collectif se porte sur des formes plus compactes, comment gérer la transition, et la régénération, des formes urbaines étalées héritées du XX^e siècle ? Quels enjeux d'action publique cette réévaluation et cette mise en perspective dessinent-ils ?

Animé par	Xavier DESJARDINS , <i>Chercheur au Centre Scientifique et Technique du Bâtiment, Paris</i>
Recherches	Inge Lise SAGLIE , <i>Chercheur Norvège</i>
	Marc SAUVEZ , <i>Urbaniste</i>
	Marc WIEL , <i>Consultant, Brest</i>
	Laurent DAVEZIES , <i>Professeur à l'Université Paris-Val-de-Marne. Enseignant à Sciences –Po Paris à l'université de Paris-1.</i>
Expériences	Sylvie LE CALVEZ , <i>Présidente du Collectif Ville/Campagne, Directrice de Village Magazine</i>
	Laurent QUEFFURUS , <i>Directeur de Côtes d'Armor Développement</i>
	Bertrand BARRERE , <i>Urbaniste, Strasbourg</i>

② Mobilités professionnelles, parcours professionnels et conditions de travail

Les Français, nous dit-on, ne sont pas suffisamment mobiles. Pour preuve, la coexistence de régions à fort taux de chômage et de régions qui connaissent une certaine pénurie de main d'œuvre. De même, la mobilité entre secteurs économiques demeure faible : les ouvriers répugneraient à accepter des emplois de services, comme solution de rechange. Ceci devrait nous mettre la « puce à l'oreille » : la mobilité est-elle la « solution » aux dysfonctionnements du marché du travail en France ? Les salariés français sont-ils victimes de leur préférence pour la sédentarisation ? La question des parcours (géographiques, professionnels) ne renvoie-t-elle pas à des modalités d'organisation interne aux entreprises du marché du travail ? Au fond, la mobilité géographique et professionnelle des salariés n'est-elle pas un produit de la façon dont sont gérés les parcours individuels dans les entreprises et entre les entreprises ? Comment peuvent intervenir les collectivités territoriales dans ce champ ?

Animé par	Thomas CAPELIER , <i>Responsable du pôle "politiques territoriales" et responsable du bureau de Lyon du Groupe AMNYOS Consultants,</i>
	Sophie GONNARD , <i>Doctorante</i>
	Solveig GRIMAULT , <i>Chercheuse pour l'Institut de Recherches Economiques et Sociales</i>
	Patrick CARE , <i>Vice-Président du Conseil Economique et Social de la Région Bretagne, Représentant de l'Union patronale interprofessionnelle de Bretagne</i>
Expériences	Alain LE MENN , <i>Vice-Président du Conseil Economique et Social de la Région Bretagne, Représentant de l'Union régionale CFDT</i>
	Thierry PELLERIN , <i>Chargé des mutations économiques auprès de Jean-Yves LE DRIAN, Président de la Région Bretagne</i>
	Patricia SOUSSEM , <i>Directrice Association Régionale pour l'Amélioration des Conditions de Travail Bretagne</i>

③ Défis techniques et sociaux de la mobilité numérique (télétravail, e-commerce, e-learning, e-administration ...)

Le télétravail, le e-learning, bref, tout ce qui est « télé » est, depuis des années présenté comme une alternative à la mobilité physique, comme une modalité démocratique permettant l'accessibilité généralisée (des ressources, de l'emploi, etc.). Or, force est de constater que, malgré un développement exponentiel, les technologies de l'information n'ont qu'une incidence très marginale sur les localisations et les mobilités de personnes. Le télétravail et le e-learning peinent manifestement à se généraliser. Il faut d'abord se demander pourquoi une solution qui apparaît idéale pour nombre d'observateurs ne « prend pas » dans les pratiques ? Au-delà de l'analyse, ce constat (pour autant qu'il soit vérifié) pose deux questions : faut-il aller de l'avant et mettre en place des politiques volontaristes de soutien au développement du « télétravail » (etc.), et, si oui, quelles sont les offres publiques de nature à en favoriser le développement ?

Animé par	Emmanuel EVENO , <i>Professeur de géographie à l'Université de Toulouse-Le Mirail, Directeur du GRESOC EA 804, Responsable scientifique du projet eAtlas, Président de l'Association « Villes Internet »</i>
Recherches	Anne DE BEER , <i>Sociologue des sciences de l'information et de la communication, directrice de recherches associée à Futuribles pour le projet européen eGap</i>
	Denis BERARD , <i>Rapporteur Anact</i>
	Nicole TURBE SUETENS , <i>Experte auprès de la Commission européenne</i>
Expériences	Alain LOZAC'H , <i>Chef de projets Côtes d'Armor Numérique</i>
	Sophie BOLZEC-TARDIVEL , <i>traductrice</i>
	Thierry MARCOU , <i>Directeur du programme Villes 2.0</i>
	Patrice ROTURIER , <i>Enseignant chercheur, Vice-Président de l'Université Rennes 2, Chargé des ressources technologiques</i>
	Bertrand COS , <i>Chef de projet au sein de la Direction Informatique au sein du Conseil général des Côtes d'Armor</i>

④ Mobilité des populations défavorisées et interventions publiques

Souvent, il est renvoyé aux populations précaires qu'elles sont responsables de leur situation, dans la mesure où elles seraient insuffisamment mobiles, et où elles ne se « bougeraient pas » pour accéder à l'emploi, à la formation, au logement, à l'éducation etc. On tombe là sur une espèce de paradoxe qu'il faudra élucider : certains experts expliquent que les emplois faiblement qualifiés sont des emplois de proximité –dès lors, en bonne logique, la « mobilité » des plus précaires n'est pas un obstacle, puisqu'ils peuvent (en théorie) trouver des emplois « dans la proximité ». Pourquoi, alors, faire peser une injonction de « mobilité » sur les plus précaires ? Deux hypothèses s'offrent : la première est que l'emploi faiblement qualifié n'est pas si « local » que ça (ou qu'il se développe là où existe une demande pour l'emploi faiblement qualifié, c'est-à-dire plutôt dans les « beaux quartiers » que dans les quartiers populaires) ; la deuxième (non exclusive) est que la « mobilité » correspond à la version moderne de l'injonction à « l'insertion » qui dominait naguère les politiques d'emploi : l'injonction à la mobilité des travailleurs précaires relèverait du même système de temporisation, permettant en pratique de gérer les files d'attente sur le marché du travail, en attendant que les futurs salariés aient passé leur permis de conduire...

Animé par	Pierre LE GUEDARD , <i>Directeur de la Direction Prévention, Insertion, Conseil général des Côtes d'Armor</i>
Recherches	Yves JOUFFE , <i>Laboratoire Ville, Mobilité, Transport, Université Paris Est ; Université du Chili Santiago du Chili</i>
	Solène GAUDIN , <i>Doctorante laboratoire RESO, Université Rennes 2</i>
Expériences	Philippe SALVIN , <i>Coordonnateur de Prélude, Chantier d'insertion, Finistère</i>
	Fañch CROZON , <i>Directeur du Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi, Pays de Brest</i>
	Guillaume SIMEON , <i>Directeur Mission Locale Loudéac</i>
	Christine DEFIN-BAUDET , <i>Directrice Union Nationale de l'Aide à Domicile des Côtes d'Armor</i>
	Daniel LE BRUN , <i>Directeur du Centre Communal d'Action Sociale de Lannion</i>

⑤ Les transports de demain : Accessibilité de tous ? Souplesse des dispositifs ? Respect de l'environnement ?

Si l'on prend au sérieux l'objectif du facteur 4 (diminuer par 4 les émissions de gaz à effet de serre), alors, les déplacements individuels représentent une cible prioritaire. Evidemment, cet objectif est pris en tension avec celui du maintien de l'accessibilité des emplois et des services (formation, santé, loisirs) qui, pour l'instant, n'est véritablement garanti que par la voiture individuelle. Malgré leur dimension collective, les transports en commun ne sont pas un instrument démocratique, du moins dans leur version actuelle. De toute façon, la totalité des déplacements n'est pas soluble dans les transports collectifs, pour des raisons de coût, de finesse de la desserte, etc. De fait, les Transports en commun se trouvent dans une forme d'impasse : l'accroissement de leurs parts de marché (en dépit d'un pétrole cher) suppose des investissements considérables, dont la rentabilité économique (ou même sociale) n'est pas assurée. Peut-on espérer voir des solutions techniques (type d'offre, organisation des réseaux), ou technologiques (voiture propre) voir le jour permettant de dépasser l'impasse actuelle des transports collectifs ?

Animé par	Philippe ESTEBE , <i>Politologue et géographe, directeur d'études à Acadie et enseignant à l'IEP et à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées</i>
Recherches	Isabelle DUSSUTOUR , <i>Directrice ITS Bretagne</i>
	Marion TILLOUS , <i>Chargée d'étude au Bureau de recherches 6T, Doctorante Géographie – Aménagement du Territoire Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne</i>
	Renaud MICHEL , <i>Chargé de mission Transports & Déplacements, ADEME Bretagne</i>
	Philippe COSQUER , <i>Chargé de mission Véhipôle, Chambre des Métiers et de l'Artisanat de Saint-Brieuc</i>
Expériences	Pascal ROUX , <i>Directeur délégué de City'Roul, Rennes</i>
	Ou Didier HOUAL , <i>Responsable développement de City'Roul, Rennes</i>
	Thierry CONNAN , <i>Responsable Pôle Territoires Côtes d'Armor Développement</i>
	Patrick LEWEURS , <i>Directeur de la Direction des Infrastructures et des Transports au Conseil général des Côtes d'Armor</i>

⑥ Le web espace ultime de mobilité : Univers d'expression et de réseaux sociaux nouveaux ?

Le web est un instrument de mobilité. Il a fait l'objet de diverses projections. Notamment, celle-ci qu'il pouvait devenir un instrument d'abolition des frontières et des différences sociales, le ressort de nouvelles communautés virtuelles recomposant les identités héritées de la société industrielle. Cette hypothèse mérite examen : quelle est la géographie physique et sociale des réseaux créés/accélérés par la toile ? Parvient-on réellement, avec l'usage de la toile, à abolir les effets de « localité » : proximité géographique, proximité sociale, proximité professionnelle ? La toile est-elle autre chose qu'un instrument accompagnant la constitution d'affinités électives, qui est par ailleurs, un processus de fond des sociétés contemporaines, régulièrement dénoncé comme producteur de fragmentation ? Enfin, au plan démocratique, la toile permet-elle d'enrichir les espaces publics ou bien n'est-elle qu'un instrument d'amplification du « spectacle » ?

Animé par	Jean-Pierre QUIGNAUX , <i>Chargé de l'innovation au cabinet du Président du Conseil général des Côtes d'Armor</i>
Recherches	Hervé RANNOU , <i>ITEMS International</i>
	Laure DUCHAUSSOY , <i>Responsable Multimédia Ministère de l'Industrie</i>
Expériences	Hugues AUBIN , <i>Développement numérique Ville de Rennes</i>
	Jean-Marc LOISIL , <i>Coordonnateur de la Licence TAIS CIAN, Université Rennes 2</i>
	Nicolas VOISIN , <i>Fondateur, PDG et Rédacteur de 22mars SAS</i>

**7 bureau des temps, plan de déplacements des entreprises, plan de déplacements urbains, organisations génératrices de mobilité,
 Quid des outils de la mobilité?**

Avec la dissociation des espaces et des temps (espaces de production et de consommation, temps du travail et temps du loisir), avec l'externalisation des tâches domestiques liées au travail des femmes, les services se sont trouvés bousculés. Les services en ligne permettent de tenir compte de cette désynchronisation des temps sociaux en offrant à chacun la possibilité de se construire son univers à la carte. Mais qu'en est-il des services collectifs, qui, en plus de la prestation stricto sensu, prétendent aussi fonder une communauté civique à partir de l'interdépendance sociale matérialisée par le service public (du moins dans l'idéologie française du service public). Les expériences liées aux « temps sociaux » dans les collectivités territoriales sont ambiguës : à la fois elles représentent un progrès dès lors qu'elles cherchent à adapter les prestations aux rythmes réels des citoyens ; en même temps, ne participent-elles pas de cette désynchronisation, contribuant à la dissolution des communautés civiques ? Au-delà des bureaux des temps, n'assiste-t-on pas à la banalisation du service public, saisi par la mobilité, que plus rien ne distingue du service privé ?

Animé par	Jean OLLIVRO , <i>Géographe Université de Rennes 2, Président de Bretagne Prospective</i>
Recherches	Luc GWIAZDZINSKI , <i>Professeur à l'Université Joseph Fourier, Grenoble</i>
	Sabrina MORETTO , <i>Chargée d'études au bureau de recherche 6T, Doctorante laboratoire LATTTS de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées</i>
	Alain GUEZ , <i>Membre du laboratoire LAA, Enseignant Ecole Nationale Supérieure d'Architecture Paris-Malaquais et à la Faculté d'Architecture et société du Politecnico di Milano, Membre de l'Aire de Recherche en urbanisme des temps du Politecnico di Milano</i>
Expériences	Jacques CRESPI , <i>Secrétaire général Institut Gustave Roussy, Villejuif</i>
	Benjamin PASCOU , <i>Responsable Plan de déplacements urbains, Communauté d'Agglomération de Saint-Brieuc</i>

14 h 30 – 15 h 30

Second temps de travail en atelier sur chaque thème respectif
Propositions pour une gouvernance territoriale des mobilités

15 h 30

« **Dépasser les controverses de la mobilité : Quelles actions publiques ?** »

Table ronde animée par **Philippe ESTEBE**, *Politologue et géographe, directeur d'études à Acadie et enseignant à l'IEP et l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées*

Avec :

- Les 7 animateurs d'atelier,
- **Jean OLLIVRO**, *Géographe Université de Rennes 2, Président de Bretagne Prospective,*
- **Laurent DAVEZIES**, *Professeur à l'Université Paris-Val-de-Marne, enseignant à Sciences –Po Paris à l'Université de Paris-1.*

17 h 30

Conclusions par **Claudy LEBRETON**, *Président du Conseil général des Côtes d'Armor*

BULLETIN D'INSCRIPTION

Nom :
Prénom :
Fonction :
Organisme :
Adresse :
Code Postal :
Ville :
Téléphone :
Fax :
Courriel :
Atelier :

Gratuit sur inscription
Restauration sur place

A retourner avant le 03 juin 2008 à :

Erell OLIVIER-JEGAT
Mission Côtes d'Armor 2mille20
Conseil général des Côtes
Place du Général de Gaulle
BP 2371
22023 SAINT BRIEUC Cedex 1

email : olivierjegaterell@cg22.fr

RENSEIGNEMENTS

Erell OLIVIER-JEGAT
Mission Côtes d'Armor 2mille20
02 96 77 68 74
olivierjegaterell@cg22.fr

INFORMATIONS PRATIQUES

Lieu du colloque	Pôle universitaire de Saint-Brieuc Campus Universitaire Antoine Mazier 2 Avenue Antoine Mazier 22000 SAINT BRIEUC
Hébergement	Office de Tourisme de la Baie de Saint-Brieuc www.baiedesaintbrieuc.com 0825 00 22 22