

FORMES URBAINES DU FUTUR ET MOBILITÉ NON-MOTORISÉE

*La mobilité autogène : marche, bicyclette, roller...
a-t-elle encore une place dans les villes du XXIème siècle ?*

Actes du séminaire du 17 décembre 1999

*organisé à Paris par le comité du programme mobilisateur 17 :
"Déplacements non-motorisés"
du groupe thématique Recherches stratégiques du Predit
avec le soutien du Club des villes cyclables*

FORMES URBAINES DU FUTUR ET MOBILITE NON-MOTORISEE

Comité d'organisation thématique :

- Michel Gilbert,
maire adjoint de Grenoble, président du programme mobilisateur 17 :
"Déplacements non-motorisés", président du Club des villes cyclables,
- Lydia Bonanomi,
architecte-urbaniste (Lausanne)
- Jean-René Carré,
chercheur à l'Inrets, président du comité scientifique

Comité PREDIT :

Mobilité urbaine et déplacements non-motorisés

Lors du lancement du second Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (Predit 1996-2000), un comité a été créé sur le thème : mobilité urbaine et déplacements non-motorisés. Ce comité de l'axe 7 du groupe thématique Recherches stratégiques a lancé une première série de recherches en 1996-1998, dont les résultats sont maintenant disponibles.

En 1999 et en 2000, le comité a lancé un appel à propositions de recherche sur neuf thèmes concernant les modes non-motorisés.

Organisation : Club des Villes Cyclables

Fondé en 1989, le Club des villes cyclables regroupe - dix ans plus tard - 352 villes de France représentant plus de 13 millions d'habitants et 34 associations diverses. Il a conclu des partenariats avec le Gart, la RATP et la SNCF. Le Club a pour objectif de promouvoir l'usage du vélo dans la ville, de redonner aux cyclistes, comme aux piétons et aux enfants un espace de liberté et d'intégrer le vélo dans des politiques locales, nationales et européennes cohérentes. Il constitue une force de proposition pour faire évoluer la technique et réglementation.

Club des Villes Cyclables, 33 rue du faubourg Montmartre, 75009 Paris

Fax : 01 56 03 92 16, E-mail : villes.cyclables@wanadoo.fr

SOMMAIRE

Summary/Inhaltsangabe

Introduction	5
<p>Formes urbaines du futur et mobilité non-motorisée <i>Urban forms of the future and non-motorized mobility</i> Stadtstruktur, Stadtform, Flächenverbrauch und nicht-motorisierte Mobilität</p>	
Exposés	7
<p>• Planification urbaine prenant en compte les déplacements non-motorisés : les expériences concrètes et l'état du débat dans l'aire germanique <i>Urban planning taking non-motorized transport modes into account : examples and discussions in central European countries</i> Stadtentwicklung und nicht-motorisierte Mobilität : konkrete Erfahrungen in mitteleuropäischen Ländern <i>Dieter Apel, Deutsches Institut für Urbanistik (DifU), Berlin</i></p>	
	9
<p>• Espaces publics et déplacements non-motorisés : réflexion prospective à partir du contexte américain <i>Public open spaces and non-motorized transport modes : prospective thinking based on the american experience</i> Der öffentliche Raum und nicht-motorisierte Mobilität : Überlegungen über künftige Entwicklungen ausgehend vom amerikanischen Kontext <i>Cynthia Ghorra-Gobin, CNRS, IEP</i></p>	
	23
<p>• Les perspectives de l'urbanisation en France – la mobilité dans la phase de "transition urbaine" : une maîtrise possible ? <i>Prospects of urban planning in France – mobility in the traditional stage : is control possible ?</i> Stadtentwicklung in Frankreich – die Mobilität in der Phase des "städtischen Übergangs" : Möglichkeiten einer Steuerung <i>Marc Wiel, Agence d'urbanisme de Brest</i></p>	
	28
Table ronde : points de vue et débats/Round table/Debatte	37
<p>Participants : Dieter Apel, Lydia Bonanomi, architecte-urbaniste, Lausanne, Jean-René Carré, chercheur Inrets, Michel Gilbert, maire adjoint de Grenoble, président du Club des villes cyclables, Cynthia Ghorra-Gobin, Jean Sivardière, Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut), Marc Wiel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Table ronde : Points de vue et contributions • Table ronde : Débats • Conclusions 	
Annexes/Annexes/Anhänge	57
<ul style="list-style-type: none"> • Dossier statistique – <i>Statistical data</i> – Statistische Daten • Etudes et références – <i>Studies and references</i> – Literatur-Übersicht zum Thema • Appel à propositions du Comité de pilotage du programme "Déplacements non-motorisés" du groupe de recherches stratégiques du Predit – <i>Call for proposals of the Predit strategic research committee on Non-motorized transport modes</i> – Vorschlagsaufruf des Führungsausschusses für das Programm "Nicht-motorisierte Transportmittel" von der Gruppe Strategische Forschung des Predits 	

INTRODUCTION ET CONSTAT

La population mondiale est aujourd'hui devenue majoritairement urbaine et la part de cette population qui vit dans des grandes métropoles ne cesse de croître. Cette urbanisation s'accompagne d'un développement des déplacements automobiles et d'une extension-dispersion-dilution) des fonctions urbaines en périphérie, ces deux tendances se confortant mutuellement. Dans ce contexte la promotion des modes non motorisés : marche, bicyclette, roller... (et même celle des transports publics), peut aujourd'hui paraître aller à contre-courant de ces tendances historiques. L'idée que ces formes de mobilité puissent constituer un élément-clé dans la constitution d'une véritable alternative au système de la "mobilité facilitée" - c'est-à-dire automobile - n'a pas encore été véritablement perçue par les spécialistes en transport et par les décideurs publics. En outre, le développement de la périurbanisation et la prépondérance de l'automobile dans les déplacements urbains génèrent de multiples problèmes sociaux ainsi que de graves nuisances, qui conduisent à tenter de réduire par divers moyens le nombre des déplacements automobiles, mais sans succès d'ensemble jusqu'à présent.

Si l'augmentation de la population urbaine semble une tendance historique lourde, on s'est moins interrogé et on possède moins d'informations sur les formes que prend ce processus d'urbanisation continue. Différents modèles de formes urbaines ont été évoqués, souvent sous forme dichotomique : urbanisation diffuse et villes compactes, ville californienne et ville rhénane, métropolisation ou réseau de villes (villes en grappes), etc.

La question de la forme urbaine et de ses liens avec les systèmes de déplacements est au centre des préoccupations de tous ceux qui s'efforcent de promouvoir ce que Ivan Illich appelle la mobilité autogène : marche, bicyclette, roller... et plus généralement "tout mode de locomotion qui se fonde sur l'énergie métabolique de l'homme".

L'objectif de ce séminaire, et du débat qu'il veut introduire, est de tenter d'apporter des éléments de réponse aux interrogations sur la place des modes non motorisés (marche, bicyclette, rollers...) dans les formes d'urbanisation qui se dessinent pour le futur. Et de fournir des pistes pour une autre approche de la mobilité urbaine : plus durable, plus équitable et mieux capable de maintenir le lien social et de répondre aux aspirations de sociabilité des citoyens.

URBAN FORMS OF THE FUTURE AND NON-MOTORIZED MOBILITY

Abstract

Urban population world-wide keeps growing. The resulting urbanization process has been induced – and is still accompanied by – the development of the automobile which in turn has caused an unprecedented urban sprawl. Both the latter and the dominant role of the car have induced many social and environmental problems. However, though many traffic policies have been developed to limit car use – without much success up to now - the idea that non-motorized transport modes (walking, cycling, rollerblades,...) and also public transport can offer an alternative to the automobile seems relatively new to many transport specialists and decision-makers. At present, for all those convinced that "autogenous mobility" (cycling, walking, ...) should be promoted ("people instead of cars"...), the issue of urban forms in relationship to existing transport systems should be better documented. The subject of this seminar is precisely to determine the role these environment-friendly transport modes can play in an urbanization process which would respond better to sustainable development criteria.

STADTSTRUKTUR, STADTFORM, FLÄCHENVERBRAUCH UND NICHT-MOTORISIERTE MOBILITÄT

Zusammenfassung

Die Mehrheit der Weltbevölkerung lebt mit steigender Tendenz in Ballungsgebieten. Dieser Prozeß wird durch die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs begleitet und zeichnet sich durch eine räumliche Ausdehnung der Siedlungsfläche in die Peripherie der Agglomerationen aus. Die anhaltende Verstädterung und die dominierende Rolle des Automobils führen zu einer Reihe sozialer und umweltbelastender Probleme, die man bisher – ohne durchschlagenden Erfolg – durch unterschiedliche Maßnahmen zu vermindern suchte. Gerade in diesem Zusammenhang sind in nicht-motorisierten Fortbewegungsmitteln (Gehen, Radfahren, Inline-Skates,...) und Öffentlichen Verkehrsmitteln Alternativen zu sehen, die in der Stadtplanung stärker berücksichtigt werden sollten. Die Befürworter der "autogenen" Fortbewegung (Gehen, Radfahren,...) fordern eine bessere Dokumentation von Stadtformen und ihrem Verhältnis zu bestehenden Transportsystemen. Ziel dieses Seminars ist es, die Rolle der umweltfreundlichen Transportmittel im Verstädterungsprozeß herauszuarbeiten, und sie nach den Kriterien einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu beurteilen.

Introduction par Michel Gilbert, *président du comité Déplacements non-motorisés*

Ce séminaire est fondé sur le constat que, au cours des dernières décennies, les déplacements quotidiens dans les villes françaises ont été marqués par la croissance considérable du trafic automobile. L'automobile a favorisé une dispersion spatiale de l'habitat et des activités, dispersion qui accentue les impacts négatifs du trafic motorisé. Dans le débat sur la mobilité urbaine, l'apport des modes non-motorisés, c'est-à-dire les modes de proximité, principalement la marche à pied et le vélo, a été négligé. Pourtant, ces modes constituent une part essentielle bien que méconnue de la chaîne "écomobile" dont les transports publics sont l'autre élément.

C'est pour contrebalancer le développement, très peu durable, de l'automobile, et trouver des pistes pour une autre mobilité, plus écologique, que le Predit a lancé un appel à proposition sur les modes non-motorisés.

Avec pour objectif de favoriser une mobilité quotidienne compatible avec un développement durable, de rechercher un équilibre social dans les systèmes de mobilité et de réinscrire, dans l'espace urbain, les conditions d'une nouvelle urbanité.

Tous ces thèmes se retrouvent aujourd'hui comme objet de nos débats et alimenteront nos échanges au cours de cette journée.

A propos du séminaire : Jean-René Carré

président du comité scientifique Déplacements non-motorisés

Pour dépasser les approches purement sectorielles et techniques de la promotion des modes non motorisés, ce thème a été inscrit dans la perspective du développement urbain et des formes futures d'urbanisation. C'est à la fois plus complexe et plus enrichissant, car cela met en jeu tous les problèmes de démocratie au niveau local. Pour dépasser les frontières de l'Hexagone, trois orateurs ont été invités dont l'exposé correspond à une aire géographique et culturelle déterminée :

- Dieter Apel, urbaniste à Berlin, pour l'aire germanique. Il fait partie de la Difu, Institut allemand d'urbanisme, qui rassemble cent-quarante villes et quatre associations communales allemandes. Lydia Bonanomi, architecte-urbaniste à Lausanne, a assuré la traduction de l'exposé de Dieter Apel.
- Cynthia Ghorra-Gobin, directeur de recherche au CNRS et enseignante à l'IEP, qui traite de la notion d'espace public dans l'aire culturelle américaine.
- Marc Wiel, directeur de l'Agence d'urbanisme de Brest, traite de la périurbanisation - la transition urbaine - et des problèmes qu'elle pose pour les modes non-motorisés qui sont plus à l'échelle des déplacements de proximité qu'à l'échelle d'une grande métropole.

Les questions qui seront en débat à la table ronde, à laquelle participeront les trois orateurs cités, ainsi que Michel Gilbert, maire adjoint de Grenoble et président du comité Predit Déplacements non-motorisés et Jean Sivardière, Fédération nationale des associations d'usagers des transports, sont :

- Les tendances d'urbanisation
- Les relations entre urbanisation et mobilité
- Les stratégies à mettre en œuvre pour un changement

Sur les deux premiers thèmes existent un certain nombre de recherches - notamment dans le cadre du Predit - qui constituent, en quelque sorte un constat. Le 3ème thème suppose une analyse des causes, sans laquelle on ne peut intervenir sur les phénomènes. D'où l'importance des débats de ce séminaire.

Jean-René Carré, sociologue, chercheur à l'Inrets (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité) travaille depuis plusieurs années sur le thème de l'écomobilité (piétons et cyclistes notamment), abordé à la fois sous l'angle de la mobilité et de la sécurité.

Références bibliographiques :

- *Le projet Éco-mobilité : mobilité urbaine et déplacements non-motorisés - "The research project Eco-mobility" : rapport de synthèse INRETS n° 34 (bilan des recherches pour le PREDIT - GT17), 120 p ; juin 1999 : (collaboration INRETS-"4D"-IFRESI)*
- *Présentation d'une méthode d'enquête-observations sur les cheminements piétonniers, rapport INRETS, (avec Arantxa JULIEN), n° 221, mai 2000*
- *RESBI : Recherche expérimentale sur les stratégies des cyclistes dans la circulation urbaine, rapport DSCR-INRETS, 97 p, avril 1999, (avec N. NOEL, JJ. DENIS et alii)*
- *La Bicyclette : un mode de déplacement méconnu dans ses risques comme dans son usage, article in RTS (Recherche-Transports-Sécurité), n° 49, décembre 1995, p. 19-34*
- *Transport urbain au Vietnam et en Chine du Sud : l'expérience des transports non-motorisés, rapport de mission pour la Banque Mondiale, en collaboration, Mai 1994, 56 pages*
- *Accident risks for two-wheelers in France : safety of two-wheelers is largely subject to the skill and vigilance of cars drivers, for ESV Conference, München, May 1994, 15 p. (avec C. Filou)*
- *Les trajets Domicile-Travail et Professionnels : entre le risque travail et le risque routier, rapport N° 168, INRETS, Avril 1991, 64 pages (avec F. Paran)*
- *Mortalité et morbidité violentes dans la population des jeunes de 15 à 24 ans. Accidents de la route et suicides : des causes évitables, (avec E. Zucker), La Documentation Française, Paris, 1989*
- *Le Roi des Aulnes : l'enfant et sa protection pour les parents automobilistes ou la prévention face à l'insoutenable qu'est la mort de l'enfant, in "Les accidents de la circulation dans l'enfance", DOIN Diffusion 1989, p.123-129*

EXPOSÉS

Dieter Apel

Planification urbaine prenant en compte les déplacements non-motorisés :
les expériences concrètes et l'état du débat dans l'aire germanique

Traduction de Lydia Bonanomi

Cynthia Ghorra-Gobin

Espaces publics et déplacements non-motorisés : réflexion prospective à
partir du contexte américain

Marc Wiel

Les perspectives de l'urbanisation en France – la mobilité dans la phase
de "transition urbaine" : une maîtrise possible ?

Planification urbaine prenant en compte les déplacements non-motorisés

Expériences concrètes et débats dans l'aire germanique

Titre original :

Stadtentwicklungsplanung und nicht-motorisierte Mobilität : Möglichkeiten
der Steuerung und konkrete Erfahrungen in mitteleuropäischen Ländern

Traduction : Lydia Bonanomi*

Dr. Dieter APEL

(Dr. Ing.) urbaniste, chercheur

Deutsches Institut für Urbanistik (DIfU) à Berlin

Résumé :

Planification urbaine prenant en compte les déplacements non-motorisés :
les expériences concrètes et débats dans l'aire germanique

Dieter Apel mène depuis plus de vingt ans des études comparatives sur le développement urbain de différentes villes et dans différents pays (Allemagne, Scandinavie, Suisse, Italie, Etats-Unis). Il montre que la motorisation généralisée a conduit dans tous les pays dits développés à l'éclatement de la ville, mais qu'il existe des différences importantes d'un pays et d'une ville à l'autre. Il met en évidence les stratégies et les instruments à mettre en œuvre pour réaliser un développement urbain durable et une "ville compacte". Il présente l'état actuel du débat et les expériences concrètes, en Allemagne, aux Pays-Bas, en Suisse (canton de Berne) et au Danemark.

Abstract :

Urban planning taking non-motorized transport modes into account :
examples and discussions in central European countries

Dieter Apel has been directing comparative studies for more than twenty years on the urban development of many cities in various countries (Germany, Scandinavia, Switzerland, Italy, United-States). Results show that the expansion of the private car has caused urban sprawl everywhere ; however, significant differences occur from one country to another. Based on examples in Germany, the Netherlands, Switzerland and Denmark, the author puts forward strategies and tools to bring about sustainable development and the "compact city".

Zusammenfassung :

Stadtentwicklungsplanung und nicht-motorisierte Mobilität :
konkrete Erfahrungen und Diskussionen in mitteleuropäischen Ländern

Dieter Apel, der seit mehr als zwanzig Jahren vergleichende Studien in Städten unterschiedlicher Länder über Stadtentwicklung leitet (Deutschland, Skandinavien, Schweiz, Italien, Vereinigten Staaten), zeigt, daß die Allgemeine Motorisierung in allen sog. Industriestaaten zum Ausufernden der Städte geführt hat, es jedoch gravierende Unterschiede zwischen den einzelnen Untersuchungsorten gibt.

Der Autor geht auf mögliche Strategien und Maßnahmen zur Durchführung einer Stadtentwicklung ein, die den Kriterien des "sustainable development" und dem Modell der "kompakten Stadt" entsprechen. Er belegt seine Ansichten mit konkreten Fallbeispielen aus Deutschland, den Niederlanden, der Schweiz und Dänemark.

* **Lydia BONANOMI**, architecte-urbaniste à Lausanne

Lydia Bonanomi a travaillé à l'Institut de recherche pour l'environnement construit de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (IREC-EPFL). Elle a mené de très nombreux travaux pour faire émerger de nouveaux savoir-faire dans l'aménagement urbain, prenant mieux en compte la polyfonctionnalité de l'espace public et plus respectueux des exigences environnementales et sociales.

Dans ses travaux les plus récents, Lydia Bonanomi s'intéresse plus particulièrement à l'éclatement de la ville et aux processus qui sous-tendent cette évolution. La dispersion urbaine apporte des avantages à la plupart des acteurs économiques et institutionnels en place et les décisions dans ce domaine échappent au débat public. La question de savoir : "quelle ville voulons-nous pour demain ?" est donc - plus que jamais - d'actualité.

Tendances d'évolution

Le développement urbain a été marqué ces dernières décennies par trois tendances principales :

- un étalement de l'aire urbanisée vers la périphérie des agglomérations,
- une dislocation de la structure urbaine en zones monofonctionnelles,
- une augmentation croissante du trafic motorisé individuel et du trafic marchandises par route.

Ces tendances sont étroitement liées. Le trafic motorisé individuel (TMI) est la principale cause de la ségrégation spatiale des fonctions urbaines et de la dispersion urbaine. Cela s'explique, d'une part, par l'important besoin en surfaces du trafic motorisé individuel, comparativement aux autres modes de déplacement : en ville, le TMI occupe en moyenne dix fois plus de surface par personne et par kilomètre que les modes non-motorisés et les transports publics (tram ou bus), sans compter la surface nécessaire au stationnement. (voir Figure 1 - Capacité des différents moyens de transport urbain)

D'autre part, le trafic motorisé individuel encourage de façon évidente le développement de structures dispersées et à faible densité. Le réseau routier dense, qui s'étend sur pratiquement toute l'Europe centrale, permet une telle dispersion.

La "consommation de surfaces" en tant qu'indicateur clef

La "consommation de surfaces" ("Flächenverbrauch") est le meilleur indicateur du changement de la structure et de la forme urbaine. Par ailleurs, la "consommation", ou plutôt, "l'occupation" de surfaces ("Flächeninanspruchnahme") se prête bien pour exprimer cette évolution en termes statistiques.

Enfin, la "consommation de surfaces" est l'un des indicateurs les plus importants - un indicateur clef - par rapport au développement durable. Elle permet d'apprécier l'importance relative de la consommation de ressources (paysage, sol, végétation, etc.) et des nuisances environnementales (consommation d'énergie, pollution de l'air et du sol, bruit, etc.). Il y a dix ans déjà, Peter Newman et Jeffrey Kenworthy ont démontré la relation entre la consommation de carburant par habitant et la densité urbaine (habitants par hectare) (voir Figure 2 - Consommation d'essence par personne et année pour des villes de différentes densités).

Dans des villes nord-américaines, "tout-automobiles" et de faible densité comme Houston, Detroit et Denver, la consommation est trois à quatre fois supérieure à celle des villes européennes. Et dans des villes d'Asie très denses, elle ne représente que la moitié de celle des villes européennes.

Comparaison de différentes structures urbaines

L'exemple de la région de Munich illustre bien l'importance de la consommation d'espace due à l'urbanisation et au développement des transports de ces 50 dernières années.

Dans les secteurs denses des années 1900, comportant une importante part d'habitations, la surface "urbaine" occupée par habitant y est d'environ 70 m². Dans les villes moyennes de la région, caractérisées par une dominante d'immeubles récents, cette surface est en moyenne de 300-400 m², soit environ cinq fois supérieure. Enfin, dans les petites localités de la même région, la consommation d'espace est encore plus importante et la densité de population encore plus faible (voir Figure 3 - Surface urbanisée par personne dans différents secteurs de la ville et de la région de Munich).

La comparaison de différentes structures urbaines met en évidence l'importance de ce développement dans le sens d'une occupation croissante de l'espace et du paysage par le système de transport et par l'adaptation continue de la structure urbaine aux besoins et aux principes de la circulation automobile :

- Le type Delft (Pays-Bas) est représentatif de villes européennes restées relativement compactes et denses. La marche, le vélo et le transport public y jouent encore un rôle très important : le vélo est le mode de déplacement dominant.
- Le type Oldenburg (Basse-Saxe) présente une densité moyenne à faible ; le vélo et la voiture y sont les modes dominants.
- Le type Denver (USA) se caractérise par une faible densité et par un système "tout automobile". La surface urbanisée par habitant représente près de quatre fois celle du type Delft. (voir Figure 4 - Structure urbaine et surface urbanisée et voir Tableau 1).

Une comparaison entre la ville américaine, basée sur l'automobilité, et des villes européennes, essentiellement basées sur le transport public, donne le même résultat. Dans la ville de Berne, restée relativement compacte, la consommation de surface ne représente également que le quart de celle de Denver (voir Tableau 2).

Ces comparaisons montrent que, dans les structures qui sont essentiellement organisées en fonction de l'écomobilité (marche, vélo et transport public), les distances sont courtes et les trajets peuvent en grande partie être effectués à pied ou à vélo.

Le transport public permet de franchir les distances plus importantes ; la voiture est rarement nécessaire. Lorsque la ville s'adapte de plus en plus aux contraintes du trafic automobile, la structure urbaine se modifie fondamentalement. Ce sont ces adaptations qui créent les problèmes de trafic et les problèmes environnementaux qui, dans une ville compacte, sans voitures, n'existent tout simplement pas : étalement de l'aire urbanisée, importantes nuisances environnementales dues au trafic, structures inadaptées aux modes écomobiles, dépendance de la voiture, perte de qualité urbanistique et perte de sécurité dans l'espace public.

De plus, des concepts de circulation fondés sur l'automobile, conduisant à des élargissements de voirie, des augmentations de capacité destinés - pense-t-on - à réduire la congestion, ne peuvent être efficaces. Au contraire, ils orientent l'urbanisation vers une plus grande dispersion encore et renforcent ainsi les problèmes de circulation et d'environnement.

Développement durable et stratégies de développement urbain

Depuis les années 70, avec la montée de la sensibilité écologique, et surtout depuis les débats sur le développement durable des années 90, il est clairement apparu que l'évolution actuelle est incompatible avec les principes du développement durable, au sens écologique du terme. Elle est d'ailleurs aussi négative du point de vue économique et social : par exemple, l'importante infrastructure technique et sociale des grandes villes est utilisée par une population de moins en moins nombreuse et n'est plus utilisée économiquement à sa juste valeur, alors que dans le même temps, il faut créer de nouvelles infrastructures dans la périphérie.

Aux Pays-Bas - et en premier lieu à Amsterdam -, on a développé le modèle opposé, une "stratégie pour la ville compacte", en se fondant sur les éléments structurants caractéristiques de la ville européenne et qui ont fait leurs preuves :

- densité d'habitat et mixité de fonctions,
- forme urbaine compacte
- réaménagement des espaces-rue à l'échelle des piétons, reconquête de la fonction publique des routes et des places,
- mobilité respectueuse de la qualité de vie et de l'environnement.

En 1993, une commission allemande (commission "Avenir de la ville") a repris et développé cette conception directrice pour ses régions urbaines, sous le titre : "Des villes compactes et mixtes dans des régions polycentriques". Des conceptions semblables du développement urbain et de l'organisation du territoire ont aussi été élaborées, par exemple en Suisse et au Danemark.

Une commission d'enquête de l'Assemblée fédérale allemande (Bundestag) a en outre formulé, en 1997, des objectifs très précis : actuellement, 100 à 120 ha de nouvelles surfaces sont urbanisées chaque jour. Ce taux doit être divisé par dix jusqu'en 2010, c'est-à-dire ramené à 10 - 12 ha /jour.

Il existe désormais une vaste littérature traitant de la question de savoir comment "économiser des surfaces" ("Flächen sparen") et comment orienter le développement vers une "ville compacte et un paysage intact" ("kompakte Stadt and intakte Landschaft"). Les stratégies proposées peuvent se résumer en sept points :

- maintenir les secteurs urbains denses et mixtes existants,
- privilégier le développement à l'intérieur des villes (utilisation de friches urbaines, rénovation urbaine, densification et introduction de mixité des affectations, etc.),
- renforcer la fonction d'habitat des villes centres, en particulier de leur centre-ville,
- réserver l'expansion de l'aire urbanisée à des constructions et à des systèmes de desserte économes en surface, situées à des interfaces importantes de transport public,
- donner la priorité à une mobilité économe en surfaces et compatible avec une bonne qualité de vie urbaine, réduire le trafic automobile, améliorer la sécurité et le confort des déplacements à pied et à vélo,
- "réparer la ville" par l'aménagement des abords des routes et la réurbaniser par la création d'espaces publics,
- requalifier les espaces libres en ville (transformation de cours d'immeubles et de parkings en espaces verts, création de places publiques sans voitures, etc.).

Est-il possible d'influencer l'évolution et comment le faire ?

Depuis maintenant deux ans, cette conception directrice - qui a donc un caractère officiel - fait l'objet en Allemagne d'un débat très vif. Les tendances allant pratiquement dans la direction inverse, certains pensent que la stratégie de "villes compactes dans des régions polycentriques" est irréalisable.

D'autres estiment au contraire qu'un renversement de tendance s'impose pour des raisons écologiques, économiques et sociales et ils renvoient aux possibilités politiques existantes. Mes collègues du Difu et moi-même faisons partie de la seconde catégorie, et cela pour les raisons suivantes :

La situation actuelle ne résulte pas seulement de tendances globales ; elle est aussi fortement influencée par la politique. Par exemple, en Allemagne, le développement du trafic automobile et la dispersion urbaine ont été fortement encouragés par des programmes politiques. Ces dernières décennies, plus de 300.000 km de routes ont été construits ou élargis. Les pendulaires qui se déplacent en voiture continuent de bénéficier de privilèges fiscaux. D'importantes subventions sont accordées pour la construction de maisons individuelles, alors que les subventions pour l'achat d'un logement ancien en ville sont moins élevées, etc.

À quelques exceptions près, les villes allemandes ne mènent actuellement pas des politiques efficaces en vue de maîtriser le développement de leurs régions urbaines. Elles pourraient s'inspirer des exemples de Hanovre et de Stuttgart pour changer cet état de fait.

L'évolution ne s'est pas faite de la même manière partout en Europe, pour des raisons qui tiennent à des différences culturelles, mais aussi à des choix politiques différents.

Aux Pays-Bas, par exemple, l'aménagement du territoire repose sur une longue tradition et son rôle y est plus important qu'en Allemagne. Amsterdam poursuit depuis une vingtaine d'années une stratégie de la ville compacte. La figure 5 montre que le développement urbain s'est fait de façon moins diffuse que, par exemple, dans la région de Francfort. Dans la périphérie d'Amsterdam, les aires urbanisées sont peu nombreuses et compactes et de grands espaces sont restés libres de constructions. Cette structure est

favorable à la marche, au vélo et au transport public. Le trafic automobile est moins important que dans des villes allemandes comparables (voir Figure 5 - Dispersion des surfaces urbanisées : région de Rhein-Main et région d'Amsterdam et Tableau 3).

La ville et région de Berne (Suisse) est un autre exemple intéressant d'une politique des "villes compactes dans des régions polycentriques". Un réseau dense de trams et de trains régionaux forme la colonne vertébrale sur laquelle s'articule le développement.

La figure 6 montre, dans le canton de Berne, une concentration des nouveaux développements à des localisations présentant une bonne accessibilité par les transports publics, la marche et le vélo.

La figure 7 montre, dans le canton de Berne, une concentration des nouveaux développements aux abords des gares du réseau régional (RER).

La figure 8 (Développement des communes dans le canton de Berne : communes avec et sans gare) montre que les communes desservies par le train se sont fortement développées, alors que celles qui sont dépourvues de desserte ferroviaire stagnent. Ce développement a conduit à une très importante part modale du transport public et à une part considérable de la marche et du vélo : 70% de tous les déplacements se font par un mode écomobile. La part du trafic automobile y est nettement plus faible que dans des villes allemandes comparables (voir aussi Tableau 3).

De son côté, le taux de motorisation n'a que peu augmenté depuis 1980, contrairement à celui des villes allemandes (voir Figure 9 - Taux de motorisation de la ville de Berne et des villes allemandes).

Le développement de Copenhague est un exemple positif du côté des pays scandinaves. La surface urbanisée par habitant (y compris celle consacrée au trafic) y est nettement moins importante que dans des villes comparables (voir Tableau 4).

L'urbanisation de l'ensemble de la région urbaine de Copenhague s'est faite selon le plan connu "en doigts de gant" ("Fingerplan"), développé il y a 50 ans, chacun des doigts correspondant à une ligne de RER (voir Figure 10 - Schéma directeur de l'agglomération de Copenhague).

Grâce à la forte augmentation du trafic sur le RER (depuis 1970, augmentation de plus de 50% du nombre de personnes transportées) et de celle des déplacements à vélo (depuis 1970, une augmentation de plus de 60%), le trafic automobile n'a plus augmenté à Copenhague depuis 1970 ; il a même légèrement diminué (voir Figure 11 - Développement du trafic en ville de Copenhague).

La répartition modale y est très favorable. La part du vélo y dépasse même celle d'Amsterdam et plus de 70% des déplacements s'y font par un mode écomobile (voir Tableau 3).

Ce développement est avant tout dû à la politique mise en place :

- une politique qui, depuis des décennies, taxe fortement l'achat d'une voiture,
- un encouragement soutenu du vélo, en ville et dans toute la région urbaine,
- un bon système de transport public,
- une planification novatrice : la planification régionale occupe une place importante au Danemark, ce qui permet de contenir largement la dispersion urbaine, un droit foncier qui privilégie la réutilisation de terrains disponibles (par exemple friches industrielles) plutôt que le développement à l'extérieur des villes (impôt sur la valeur foncière).

Une politique pour renverser la tendance

L'exemple du Danemark montre bien que le développement urbain et celui des transports n'est pas uniquement déterminé par des tendances globales, mais qu'il peut aussi être influencé par des politiques menées. Il faut pour cela intervenir dans tous les domaines qui comportent une dimension spatiale. Outre l'aménagement du territoire, il faut agir au niveau des politiques économique et fiscale, du logement, des transports et de l'environnement.

Aux possibilités offertes par la planification locale/communale s'ajoutent à mon avis quatre principaux domaines aux niveaux de l'Etat et de la région, dans lesquels il s'agit d'introduire de nouvelles réglementations :

- La politique de développement des infrastructures doit s'orienter en fonction de critères du développement durable. C'est-à-dire que les moyens financiers pour les investissements dans les transports doivent aller prioritairement au trafic non-motorisé. Les investissements pour les routes doivent se limiter à ce qui est indispensable au maintien de l'existant (ce qui est déjà très important).
- Il faut orienter l'utilisation des surfaces par de nouveaux impôts, par exemple sous la forme d'une taxe fiscale au m² de surface urbanisée ou mobilisée par les besoins croissants du trafic, et par l'introduction d'un impôt sur la valeur foncière selon le modèle danois.
- Il faut contenir le développement du trafic automobile par l'impôt, par exemple en renchérissant progressivement la taxe sur les carburants comme en Grande-Bretagne, et aussi introduire une redevance pour les poids lourds sur les prestations kilométriques.
- Le développement des régions urbaines doit faire l'objet d'une politique concertée, en renforçant par exemple la légitimité de la planification régionale, par la création d'organismes régionaux tels que la "Amtskommune" au Danemark.

Si ces conditions-cadre sont modifiées et que, sur le plan local et communal, les conditions de vie en ville sont améliorées (réduction du trafic automobile, requalification écologique et sociale de l'espace public), les possibilités de renverser la tendance deviennent réelles.

Certains changements sociaux émergents pourraient y contribuer. La part des petits ménages (d'une personne), des ménages monoparentaux et des ménages de personnes âgées va continuer d'augmenter. Pour ces ménages, contrairement à la périphérie, la ville offre un accès direct à des services et des loisirs multiples et de nombreuses possibilités de participer à la vie urbaine ; elle est beaucoup mieux adaptée à ce type de ménages.

La ville compacte et mixte peut aussi devenir très attrayante pour une population croissante de travailleurs à temps partiel. Les déplacements non motorisés et les transports publics gagneront en importance pour toutes les destinations, non seulement à l'intérieur des villes mais également dans les régions urbaines.

Références bibliographiques de Dieter Apel :

(adresse Dieter Apel : www.difu.de)

Les références ci-dessous reflètent l'évolution d'une ligne de recherches allant d'une préoccupation centrée sur les transports vers celle de l'organisation du territoire et d'une utilisation économe du sol :

- APEL, Dieter, LEHMBROCK, Michael [et al.], 1997, "Kompakt, mobil, urban : Stadtentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung im internationalen Vergleich", *Difu-Beiträge zur Stadtforschung* 24, Berlin, Difu, 489 p.
- APEL, Dieter, HENKEL, Dietrich, 1995, "Flächen sparen, Verkehr reduzieren : Möglichkeiten zur Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung", *Difu-Beiträge zur Stadtforschung* 16, Berlin, Difu, 297 p.
- APEL, Dieter, 1992, "Verkehrskonzepte in europäischen Städten", Berlin, Difu, 240 p.
- APEL, Dieter, LEHMBROCK, Michael, 1990, "Chancen zur Steuerung des Autoverkehrs durch Parkraumkonzepte und -bewirtschaftung", Berlin, Difu, 360 p.
- APEL, Dieter, LEHMBROCK, Michael, 1988, "Verkehrssicherheit im Städtevergleich : Stadt- und verkehrsstrukturelle Einflüsse auf die Unfallbelastung", *Stadtverkehrsplanung*, Teil 4, Berlin, Difu, 247 p.
- APEL, Dieter, ERNST, Klaus, 1980, "Mobilität : Grunddaten zur Entwicklung des städtischen Personenverkehrs", Berlin, Difu, 240 p.

Quelques-uns de ses travaux ont été publiés en langue anglaise :

- APEL, Dieter, 1997, "Space demand and traffic development : ways and means of reduction", *Occasional papers*, Berlin, Difu.
- APEL, Dieter, PHARAO, Tim, 1995, "Transport concepts in European cities", *Avebury studies in green research*, Aldershot, 291 p.

Références bibliographiques de Lydia Bonanomi :

- BONANOMI Lydia ; THALMANN Philippe : "Commerce, transports et développement urbain" fin 1999.
- BONANOMI Lydia ; BRANDT Eric : "Un développement urbain basé sur l'écomobilité", In : *Netzwerk Langsamverkehr (Hg.) / Réseau Piétons-Vélos (Ed.)*, "Die Zukunft gehört dem Fussgänger- und Veloverkehr - L'avenir appartient aux déplacements à pied et à vélo", PNR 41, A9, Berne, EDMZ/OCFIM, Rapport No 801.610.df., 1999.
- BONANOMI Lydia : "Le temps des rues : vers un nouvel aménagement de l'espace rue", IREC, Ecole Polytechnique de Lausanne, Groupe-Conseil Romand pour la modération de la circulation, GCR, 1990, 112 pages.

Figure 1 : Capacité des différents moyens de transport urbain

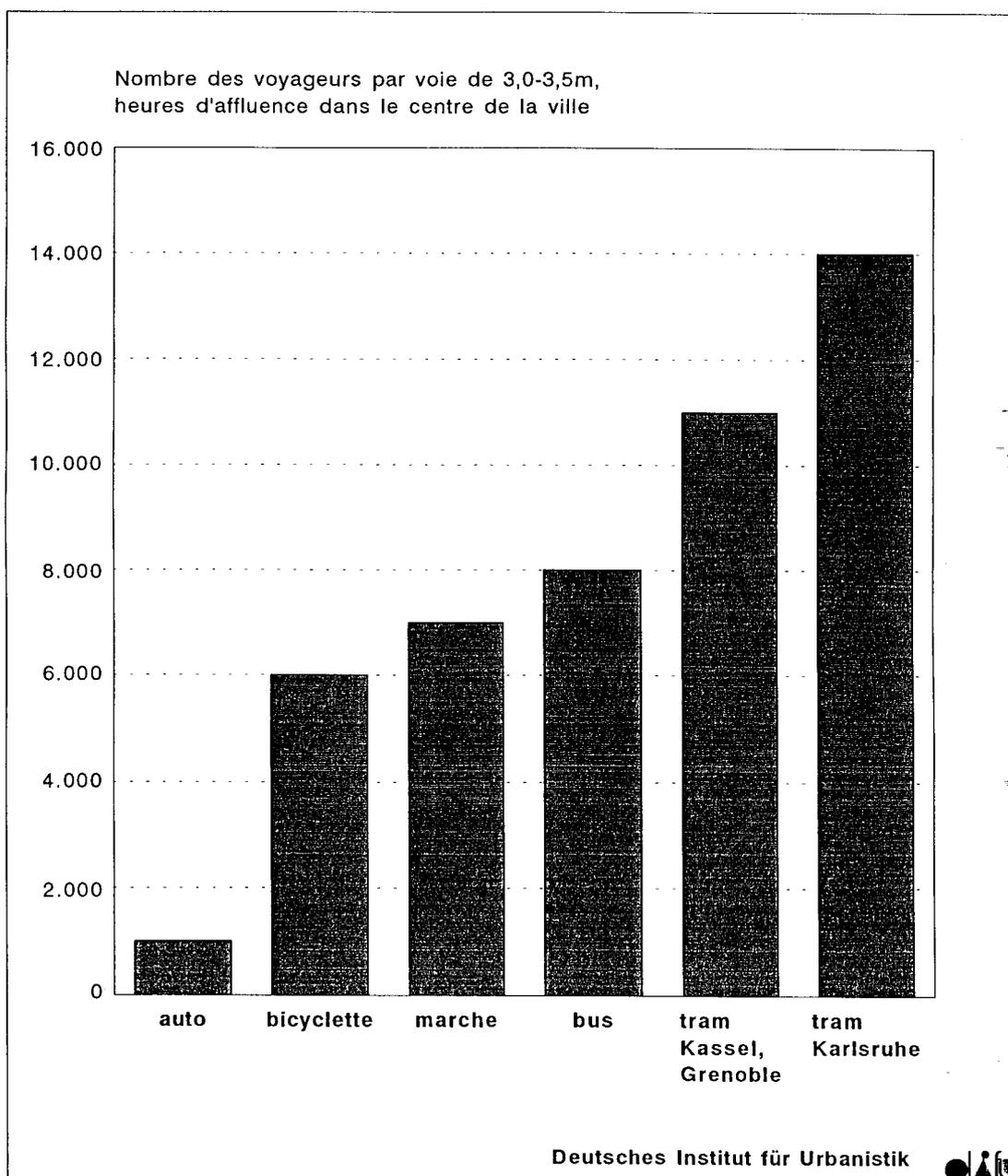
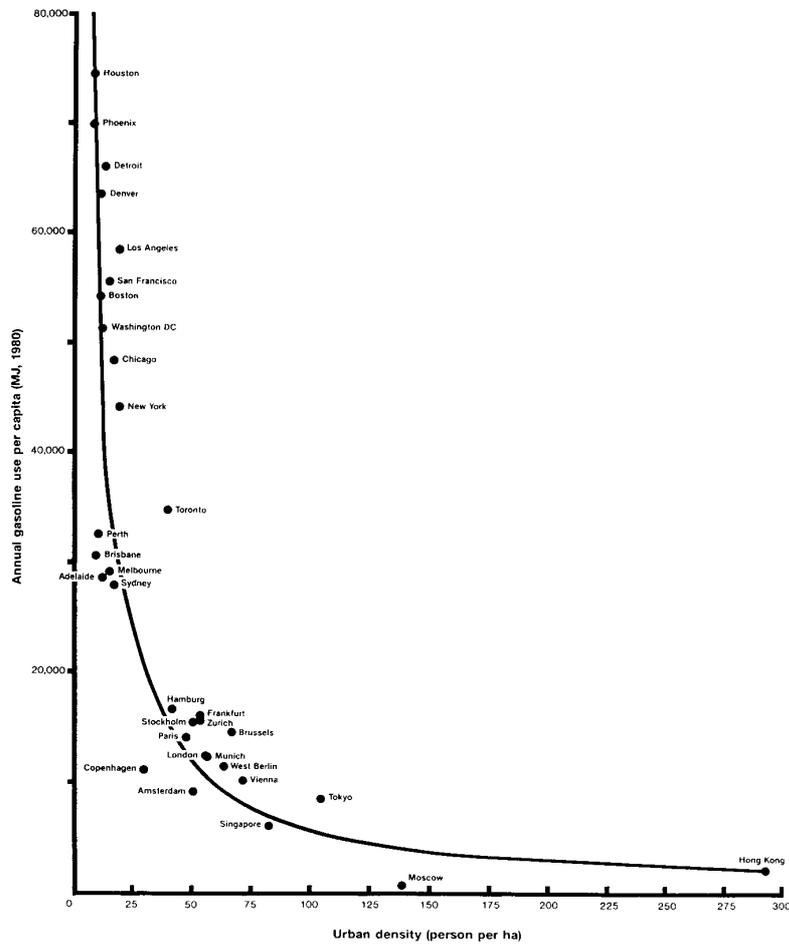
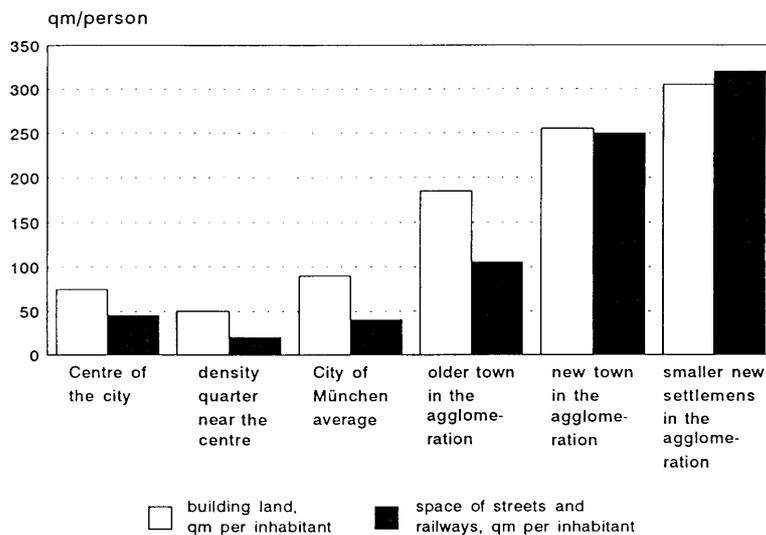


Figure 2 : Consommation d'essence par personne et par an pour des villes de différentes densités



Source : Peter Newman, Jeffrey Kenworthy, *Cities and automobile dependence*, Aldershot u.a. 1988, p. 49

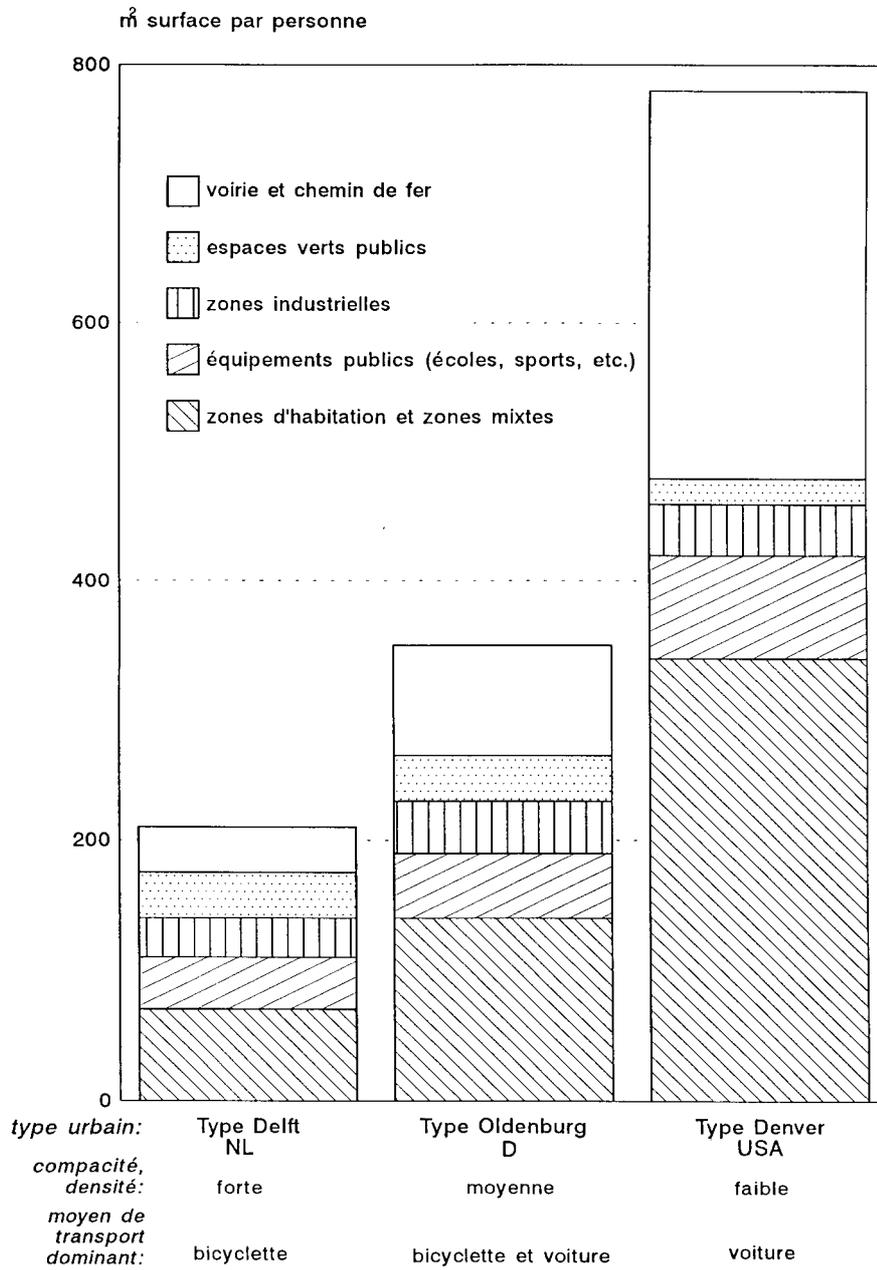
Figure 3 : Surface urbanisée par personne dans différents secteurs de la ville et de la région de Munich



Source : Richard Michael, *Zukunftsfähige Region München*, Technische Universität München 1999 (Studien, zur Raumplanung N° 2, Illustration 10 Annexe)

Figure 4

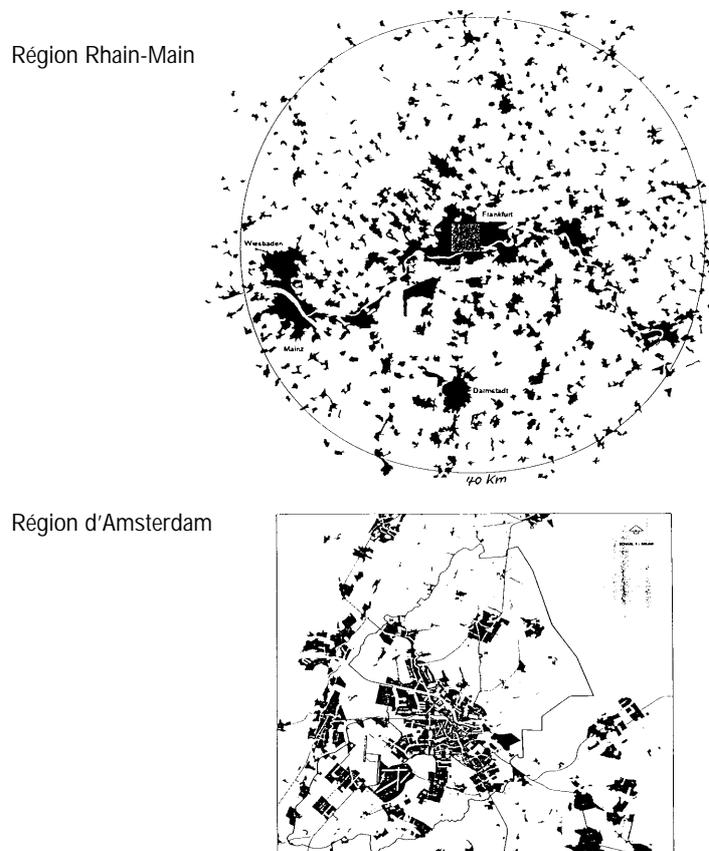
Structure urbaine et surface urbanisée



Source: Deutsches Institut für Urbanistik, 1997.

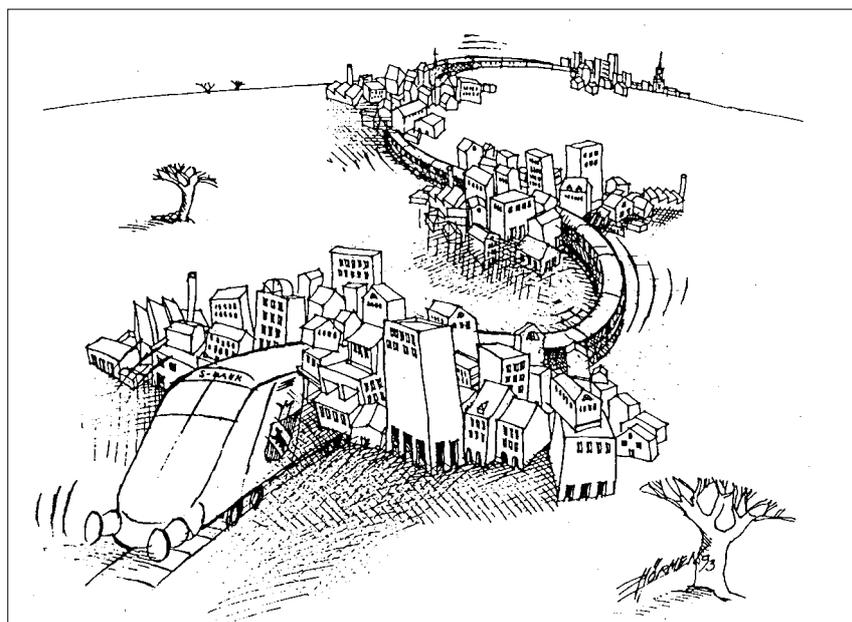


Figure 5 : Dispersion des surfaces urbanisées dans la région Rhain-Main et dans l'agglomération d'Amsterdam



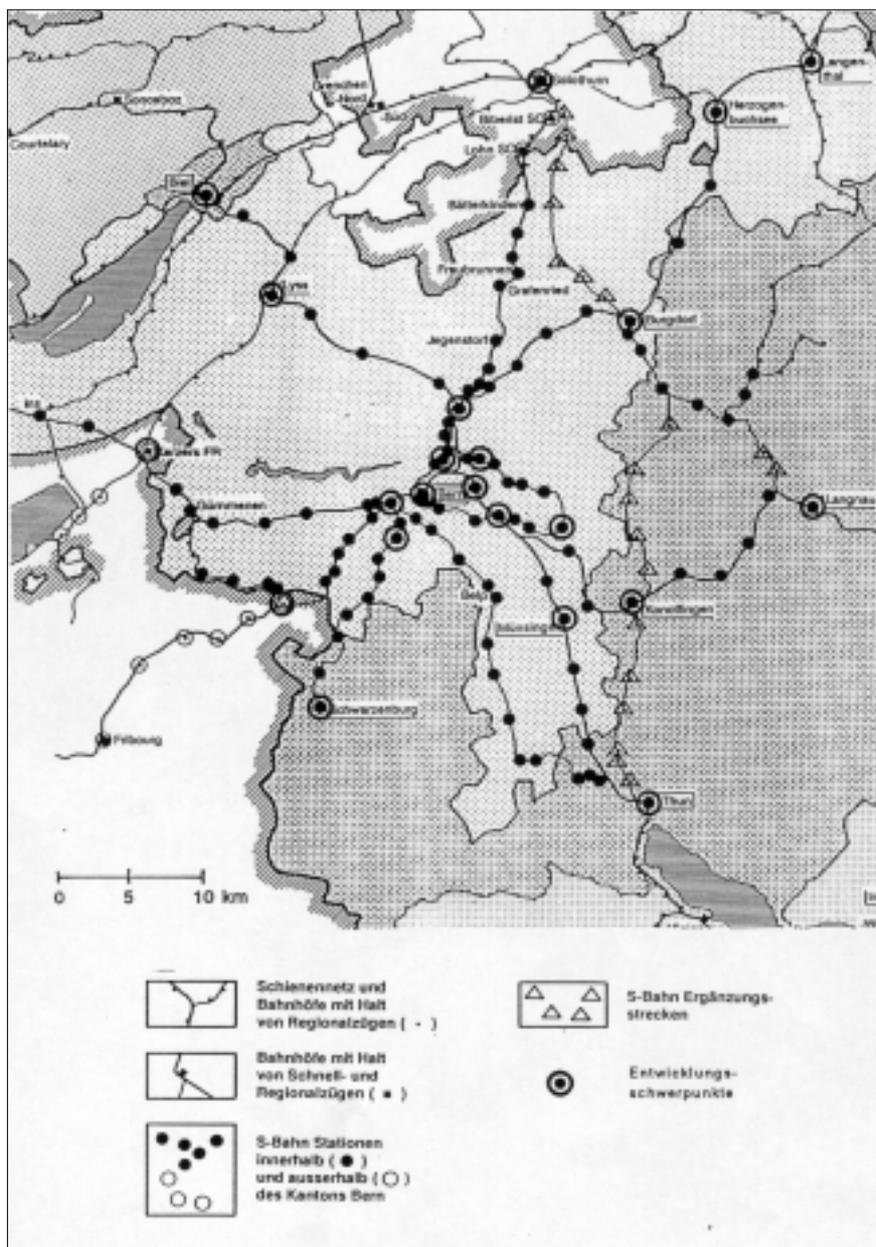
Source : Stefan Siedentop, *Kumulative Landschaftsbelastungen durch Verstädterung*, in: *Natur und Landschaft, cahier 4 (1999)*, p. 147 ; *Regionaal Orgaan Amsterdam, Regionaal Structuurplan 1995-2005, Amsterdam 1995*, p. 48

Figure 6 : Une concentration de nouveaux développements à des localisations présentant une bonne accessibilité par les transports publics, la marche et le vélo dans le canton de Berne



Source : *Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern, Arbeiten, Wohnen und S-Bahn, Berne 1994*, p. 3

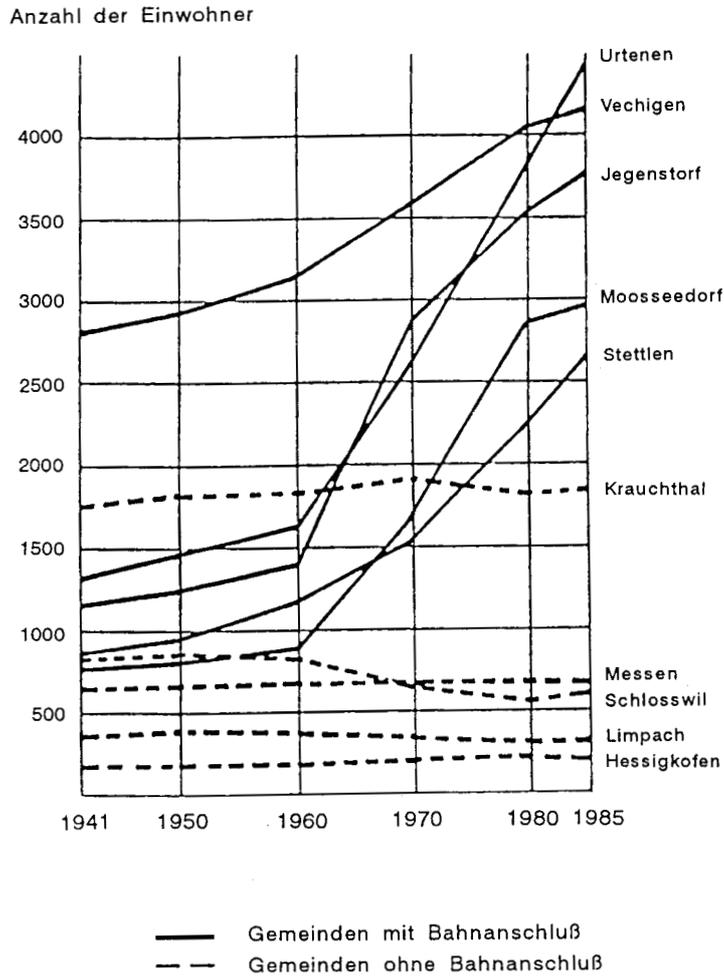
Figure 7 : Concentration de nouveaux développements le long du réseau des chemins de fer régionaux dans le canton de Berne



Concentration de nouveaux développements le long du réseau des chemins de fer régionaux dans le canton de Berne

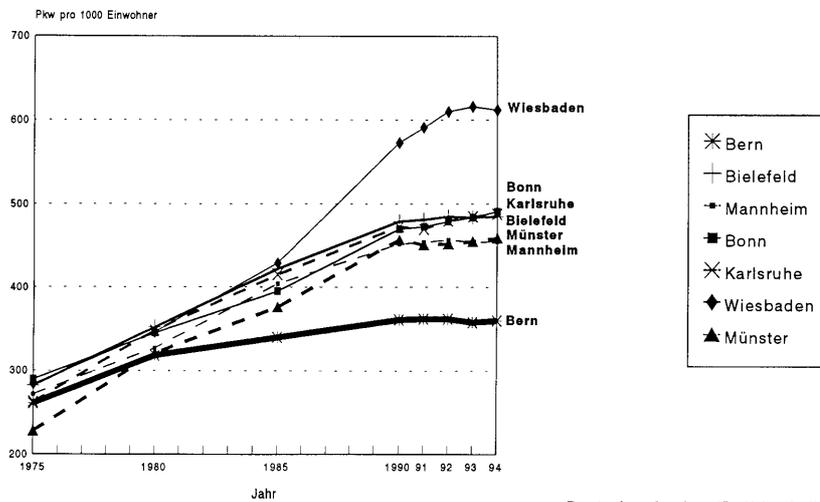
Source : Berner S-Bahn/Siedlung, Bericht des Regierungsraten an den Groszen Rat, Berne 1992, p. 9

Figure 8 : Développement des communes du canton de Berne selon qu'elles disposent (trait plein) d'une gare de chemin de fer ou non (trait hachuré)



Source : M. Keller, Siedlung/Verkehr/Umwelt, Berne 1991, p. 13

Figure 9 : Taux de motorisation de la ville de Berne par rapport à différentes villes allemandes



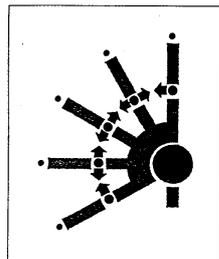
Deutsches Institut für Urbanistik

Source : Darstellung des Deutsches Instituts für Urbanistik auf der Datenbasis vom Statistischen Jahrbuch Deutscher Gemeinden, de 1975 à 1995; Statistisches Jahrbuch des Stadt Bern 1994, Berne 1994

Figure 10 : Schéma directeur en "doigts de gant" de l'agglomération de Copenhague



La conception en doigts de gant du développement de la région de Copenhague en 1947 : les "doigts" correspondent aux lignes du RER



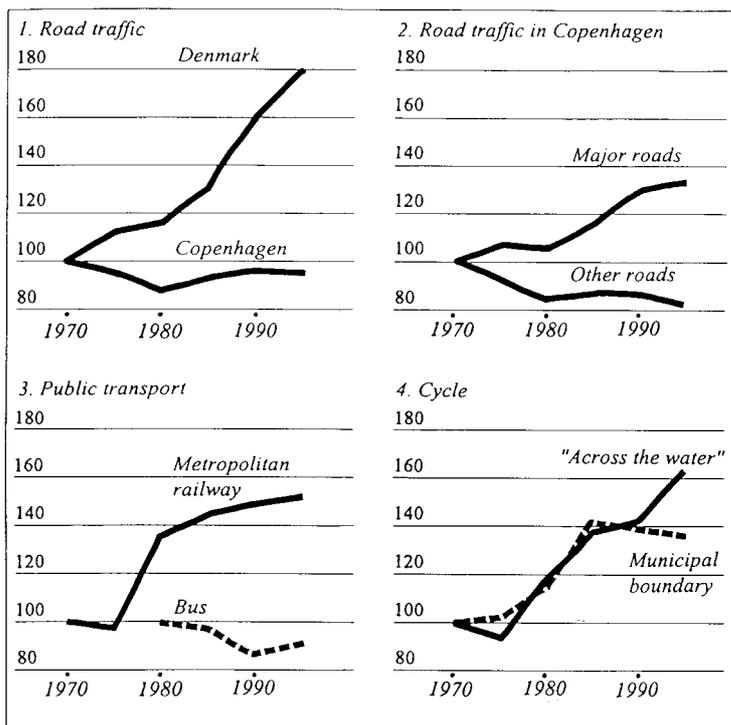
Développement, en 1978, du schéma directeur initial par le conseil municipal de Copenhague



Urbanisation effective de la région de Copenhague (état en 1980)

Source : Hovedstadsradet, Regionalplanning in the Greater Copenhagen Region 1945-1978, Copenhagen 1978

Figure 11 : Développement du trafic urbain à Copenhague (Index 100 en 1970)



1- Trafic motorisé individuel (en km)
 2- Idem, routes principales/autres voies
 3- Transport public (RER, TER et bus) en nombre de personnes transportées
 4- Vélo (sur les voies d'accès au centre-ville et à la limite de la ville)

Source : Traffic and Environment Plan for Copenhagen, Copenhagen Municipality 1997, p. 11

Tableau 1

Comparaison de différents types de structure urbaine

Type urbain		Type Delft NL	Type Oldenburg D	Type Denver USA
Compacité, densité		forte	moyenne	Faible
Moyen de transport dominant...		bicyclette + à pied	bicyclette + voiture	voiture
Surface urbanisée :				
Habitation, industrie, commerces etc.	m ² par personne	140	230	450
Surface de circulation	m ² par personne	35	85	300
Espaces verts publics et de sport	m ² par personne	35	35	30
Au total	m ² par personne	210	350	780
<i>dont sans végétation, sol imperméable</i>	m ² par personne	120	170	310
Parc automobile:		31	47	67
	voitures par 100 personnes	(1994)	(1994)	(1980)
Les déplacements journaliers:	nombre par personne	3,0-3,5	3,0-3,5	3,0-3,5
à vélo + à pied	%	50	35	10
par transports publics	%	15	10-15	5
en voiture	%	35	50-55	85
Trafic motorisé individuel (TMI)	km journaliers par personne	9	13	30

Source : Apel, Difu 1999

Tableau 2

Comparaison de différents types de structure urbaine

Type urbain		Type Berne CH	Type Bonn D	Type Denver USA
Compacité, densité		forte	moyenne	Faible
Moyen de transport dominant...		Tramway + à pied	Tramway + voiture	voiture
Surface urbanisée :				
habitation, industrie, commerces etc.	m ² par personne	120	150	450
Surface de circulation	m ² par personne	50	55	300
Espaces verts publics et de sport	m ² par personne	20	20	20
Au total	m ² par personne	190	230	780
<i>dont sans végétation, sol imperméable</i>	m ² par personne	110	130	310
Parc automobile :		38	49	67
	voitures par 100 personnes	(1994)	(1994)	(1980)
les déplacements journaliers :	nombre par personne	3,0-3,5	3,0-3,5	3,0-3,5
à vélo + à pied	%	35	35	10
par transports publics	%	35	15	5
en voiture	%	30	50	85
les déplacements par transports publics				
	*nombre annuel par personne	450	175	50
Trafic motorisé individuel (TMI)	km journaliers par personne	9	13	30

Source : Apel, Difu 1999

Tableau 3

Modes de déplacement des habitants de la ville (%)

villes avec une forte proportion de déplacements à vélo ou par transports publics

Ville	Nombre d'habitants	A pied	Vélo	Transport public	Voiture
Groningen NL	% 170 000	16	43	6	36
Delft NL	% 92 000	16	37	13	34
Münster D	% 265 000	22	32	10	37
Copenhague DK	% 573 000	15-20	25-30	25	30
Amsterdam NL	% 724 000	25	25	20	30
Berne CH	% 140 000/300 000	22	13	35	30
Bâle CH	% 170 000	25	15	30	30
Zurich CH	% 360 000	25	10	35	30
Stockholm S	% 670 000	20	10	35	35
Villes allemandes entre 400 000 et 900 000		25	10-15	10-15	50

Source : Apel, Difu 1999

Tableau 4

Surface urbanisée par personne, comparaison entre différentes villes

Ville, année	Habitants	Territoire de la ville	Bâtiments	Surfaces pour le trafic	Surfaces vertes et sport ¹	Total surfaces urbanisées
	km ²	m ² /hab.	m ² /hab.	m ² /hab.	en m ² /habitant	m ² /hab.
Kopenhagen ² 1994	570 000	98	94	37	26	157
München 1996	1 260 000	310	104	36	36	183
Köln 1993	960 000	405	132	64	41	237
Frankfurt/M 1996	650 000	248	119	66	22	207
Düsseldorf 1993	580 000	217	118	58	27	203
Stuttgart 1993	590 000	207	100	51	env. 34	185
Essen 1993	620 000	210	131	47	16	194
Dortmund 1993	600 000	280	163	67	17	247
Hannover 1993	520 000	204	135	59	48	242
Leipzig 1993	470 000	158	111	46	23	180
Amsterdam 1993	724 000	202	97	30	44	171
Stockholm 1990	670 000	216	140	55	45	240
Wien 1994	1 600 000	415	87	36	22	145
Zürich 1994	360 000	92	122	35	12	185
Bern (Region) 1994	300 000	317	148 ³	60		208

1 : Parcs, places de jeux et de sport, cimetières, jardins familiaux (sans les forêts, lacs, rivières, surfaces agricoles).

2 : Y compris l'enclave de Frideriksberg.

3 : Y compris surfaces vertes et de sport.

Source : Statistische Jahrbücher der Städte

Déplacements non-motorisés et espaces publics

Réflexion prospective à partir du contexte américain

Cynthia Ghorra-Gobin

*directeur de recherche au CNRS, enseignante à l'Institut d'études politiques (Paris)
et à l'Université Paris IV*

Résumé

Déplacements non-motorisés et espaces publics –
réflexion prospective à partir du contexte américain

A l'heure où la voiture est devenue la référence par excellence des déplacements et à l'heure où la ville, sous le choc de la mondialisation de l'économie, ne suscite aucune utopie, envisager un avenir privilégiant les modes non-motorisés se présente comme une alternative à ne pas négliger. Mais travailler dans cette perspective exige aussi une solide argumentation sur le sens à donner aux espaces publics face à la rivalité des espaces marchands. Aussi, après avoir mis en perspective le cas de Los Angeles, le texte plaide pour la réinvention d'une culture des espaces publics en accompagnement du renouveau des déplacements non-motorisés.

Abstract :

Public open spaces and non-motorized transport modes :
prospective thinking on the basis of the american experience

Now that the private car has become the reference in terms of transportation in urban areas and that the city instrumentalized by globalization processes does no longer raise any utopia, it may become important to consider non-motorized transport modes as a valid alternative for the future. This perspective requires serious arguments on the meaning of public spaces, given the challenge of enclosed shopping malls. After putting the Los Angeles experience into perspective, the paper argues in favor of the reinvention of public spaces as a means for insuring the renewal of non-motorized modes of transportation.

Zusammenfassung :

Der öffentliche Raum und nicht-motorisierte Mobilität : Überlegungen über künftige
Entwicklungen ausgehend vom amerikanischen Kontext

In einer Zeit, in der das Auto das Maß aller Fortbewegungsmittel geworden ist und wo die Stadt unter dem Schock einer Globalisierung der Wirtschaft keinen Platz mehr für Utopien läßt, wird man um die Berücksichtigung nicht-motorisierter Transportalternativen kam herum kommen. Eine Orientierung in diese Richtung erfordert jedoch eine fundierte Argumentation über den Stellenwert, den der öffentliche Raum angesichts rivalisierender Handelsräume einnehmen soll. Ausgehend vom Beispiel Los Angeles und vom Wandel, der sich mit dem Übergang der Stadt zur städtischen Zivilisation vor unser aller Augen vollzieht, entwickelt der Autor ein Zukunftsmodell der Weltoffenheit zwischen öffentlichem Raum und Gemeinwesen einerseits sowie globaler Kultur und Weltgewandtheit andererseits

Déplacements non-motorisés et espaces publics - réflexion prospective à partir du contexte américain

A l'heure où la voiture est devenue la référence par excellence des déplacements et à l'heure où la "métropolisation" (à mettre en relation avec les effets induits de la mondialisation) ne suscite aucune utopie, envisager un avenir privilégiant les modes non-motorisés se présente comme une alternative intéressante et à ne pas négliger. Pour éviter de tomber dans un simple fonctionnalisme, cet objectif ne peut toutefois se passer d'une réflexion sur le sens à donner aux espaces publics qui se définissent comme l'espace où des individus de classes, de races et d'origines différentes se côtoient dans l'anonymat.

Contribuer au débat en faveur des modes non-motorisés revient à susciter quelques pistes de réflexion sur les espaces publics tout en proposant au préalable un "détour", terme emprunté à l'anthropologue Georges Balandier. Le détour consiste à observer un contexte étranger, non pour le prendre pour modèle ou contre-modèle, mais tout simplement pour prendre plus de distance par rapport à son propre contexte et, de ce fait, plus de distance par rapport à l'objet étudié. Or, dans la pensée occidentale, on constate dès le début de l'industrialisation, l'émergence d'un nouveau sens donné à la ville et à la traditionnelle dichotomie entre la ville et la campagne. Cette rupture qui s'opère dans l'idéologie américaine part d'une dévalorisation des espaces publics perçus désormais dans les représentations comme synonymes de "chaos social" parce que véhiculant une atmosphère d'hétérogénéité. Or les espaces publics ont, tout au long de l'histoire, constitué le fondement de la ville européenne.

Deux thèses pour interpréter l'étalement urbain

A partir d'une étude de cas comme celle sur Los Angeles, il est possible de rendre compte de l'étalement urbain en mettant en concurrence deux thèses. Le choix de Los Angeles s'explique en raison de son faible passé urbain au moment où le territoire californien est intégré à la fédération. On n'est pas dans le registre des villes coloniales remontant au 17^{ème} siècle (Boston, Newport, Charles Town, Philadelphie, New York) s'inspirant des villes européennes. Los Angeles fut fondée en 1781 en tant que pueblo, un établissement humain se situant entre la ville et le village et dont la fonction était principalement agricole. Ville de frontière à l'époque mexicaine comme à l'époque américaine, elle n'a que 1610 habitants en 1850, au moment où elle devint américaine. Au fur et à mesure de sa croissance démographique et économique, elle se singularisa rapidement par cette non-distinction entre la ville et la banlieue et par un habitat constitué principalement par la maison individuelle pour tous. La densité urbaine est relativement faible et la maison individuelle se retrouve également dans les ghettos comme "South Central" ou encore dans le barrio de "East Los Angeles".

Dans la deuxième moitié du 20^{ème} siècle, les ouvrages qui présentaient Los Angeles, signalaient qu'elle n'était pas une ville mais un phénomène urbain unique s'étendant sur 100 km de long et 100 km de large et ne différenciant pas la ville des banlieues. Aujourd'hui encore, Los Angeles suscite un véritable choc auprès de tout visiteur parce qu'elle se présente comme une ville sans piétons. Il y a bien des rues et des boulevards, mais c'est un pur décor dans la mesure où personne ne s'y promène, en dehors de la plage, de quelques rues du centre-ville à l'heure du déjeuner et de quelques rues de quartiers "ethniques". A Los Angeles, on se déplace principalement en voiture même si les habitants témoignent d'une certaine civilité autour de l'usage de la voiture. Au niveau du passage clouté, toute voiture s'arrête pour laisser passer le piéton.

Deux thèses sont susceptibles d'expliquer la configuration spatiale de Los Angeles, l'une privilégie la voiture et l'autre le choix en faveur d'un habitat centré sur la maison individuelle.

La thèse du déterminisme technique

Los Angeles représente le "modèle" de la "ville façonnée par la voiture". Voilà pour la première interprétation. Le réseau autoroutier, produit lui aussi par la révolution technologique dans les transports, s'avérerait ainsi le seul lien entre les différentes unités territoriales que compose le tissu urbain de Los Angeles.

Or, cette thèse accordant une priorité à la voiture, est en réalité peu valide dans la mesure où Los Angeles a bénéficié, au tournant du siècle, d'un remarquable système de transports en commun (pas vraiment réseau) constitué de tramways et de trains. Ce vaste système avait d'ailleurs permis à la ville de s'étendre sur l'ensemble de la plaine. La ville a basculé, en l'espace de quelques années, d'une économie essentiellement agricole à une économie qui continua d'inclure l'agriculture tout en faisant place à la deuxième révolution industrielle.

A partir de 1870 et 1880, son économie se diversifia : outre l'agriculture irriguée, elle se développa grâce à des activités liées au tourisme, au tourisme en liaison avec la santé, aux activités de loisirs, à la découverte de puits de pétrole, à l'avènement du cinéma qui s'installe à Hollywood à la fin des années 1910, puis à l'implantation de l'industrie aéronautique. Or, toutes ces activités n'ont pas besoin d'un centre commun et ont pu se développer sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. Los Angeles n'a jamais connu les concentrations spatiales du même ordre que Chicago. On note, par ailleurs, qu'en dehors des décennies 1910 et 1920, la ville a plutôt fonctionné sur le mode décentralisé y compris pour les fonctions commerciales.

Le principe de la maison individuelle pour tous

Expliquer Los Angeles en se référant à l'idéologie américaine prolonge la thèse de l'historien Robert Fogelson. Pour évoquer et parler de l'originalité de Los Angeles, au début du 20^{ème} siècle, il a insisté sur la spécificité des flux migratoires. Mais en tant que "frontier town", Los Angeles avait eu, un moment, une allure pluri-ethnique puisqu'elle avait compté des mulâtres, des descendants des

Espagnols, des descendants d'Indiens mais aussi des individus issus du métissage indien et espagnol, sans oublier les Asiatiques (Chinois et Japonais) venus de San Francisco pour participer à la réalisation des infrastructures ferroviaires et (plus tard) routières.

Mais à partir de 1880, date à laquelle la ville fut reliée au reste du continent par le chemin de fer, elle fut envahie de flux migratoires composés essentiellement d'Américains ou encore d'Anglo-américains en provenance de la côte Est, et plus tard, des villes du Midwest. Ces immigrants américains avaient une éducation, appartenaient à la classe moyenne et ne cherchaient pas forcément à faire de l'argent, contrairement à ceux qui se rendaient à Chicago, ville par excellence de la révolution industrielle.

Aussi Los Angeles se pensa rapidement en tant que ville WASP (West anglo-saxon protestants). Les nouveaux habitants qui avaient une certaine vision de ce que devait être leur habitat et leur cadre de vie, s'emparèrent des institutions locales et menèrent la politique d'aménagement qu'ils souhaitaient. La composition sociale de Los Angeles au début du siècle n'avait rien à voir avec celle de New York (le port d'entrée par excellence dans le Nouveau Monde) où, en 1910, 41% de la population était née à l'étranger.

L'idéologie américaine diffère de la conception européenne

Mettre l'accent sur l'originalité des flux migratoires conduit à s'inspirer des travaux de l'anthropologue Jack Goody qui, dans un remarquable ouvrage intitulé *la Culture des Fleurs*, a distingué le processus de la "simple transplantation spatiale" d'une habitude ou d'une coutume de l'Europe, du "processus d'américanisation". Or une des forces de la civilisation américaine, tout au long du 19^{ème} siècle, a consisté à américaniser ce qu'elle avait hérité de la civilisation européenne, comme la ville.

L'idéologie urbaine au 19^{ème} siècle

Les Pères fondateurs avaient, dès le milieu du 18^{ème} siècle, envisagé de construire une nation démocratique ancrée dans une société rurale. Pour Thomas Jefferson et les autres, les Etats-Unis se distinguaient de l'Europe en permettant à tout ménage de devenir propriétaire de sa maison et de ses terres. Au 19^{ème}, à l'heure de l'industrialisation, les Etats-Unis acceptent de s'urbaniser et différents courants intellectuels ont alors soulevé la "question de la ville" et ont alors tenté de définir ce que serait la "ville américaine".

Ces courants, dont le transcendantalisme prônant la nature garante des valeurs morales, ont alors convergé pour faire de la maison entourée d'un jardin, en dehors de la ville et à proximité de la nature, l'habitat idéal pour la famille américaine. Ils ont conduit les architectes à dessiner et à publier des ouvrages sur la maison américaine, tout en mettant l'accent sur la simplicité de cette dernière et son intégration au monde végétal. Frederick Olmsted, l'architecte-paysager en charge de la réalisation de Central Park, symbolisant la présence de la nature au sein de la ville pour tous ceux qui n'ont pas les moyens d'y accéder, a réalisé le prototype de la "banlieue pastorale" à Riverside (banlieue de Chicago). Les premières banlieues ne reprennent d'ailleurs pas la grille orthogonale ("grid") qui a pourtant servi à découper et délimiter le territoire. Ce schéma de la banlieue résidentielle où vit la famille, alors que l'homme continue de se rendre en ville pour travailler, transforma la structure urbaine dès le début de la révolution des transports qui projeta sur la scène urbaine, le chemin de fer et le tramway.

Des historiens comme Kenneth Jackson ont décrit ce processus de "déconcentration urbaine" en comparant les taux de la croissance démographique des villes de la côte Est qui étaient nettement inférieurs à ceux des banlieues. La civilisation américaine a valorisé la banlieue au détriment de la ville qui continue d'accueillir les fonctions de production et les fonctions d'acculturation des immigrants.

La déconcentration urbaine prit un nouvel essor à partir des années 1930, parallèlement à la politique du logement de l'Etat fédéral et, à la fin des années 1950, avec la volonté fédérale de construire un vaste réseau autoroutier. Elle prit alors l'intitulé de "suburbanisation".

L'Etat fédéral subventionne la suburbanisation

L'Etat fédéral, avec sa politique en faveur de l'acquisition d'un logement en banlieue qui permettait d'obtenir des prêts à un très faible taux d'intérêt sur une longue période, a fortement contribué à la suburbanisation. Il devint progressivement moins cher d'être acquéreur d'une maison en banlieue que locataire en ville. La banlieue se construit sous la forme de lotissements présentant une homogénéité sociale et raciale. La mobilisation pour les droits civiques, dans les années 1960, a permis à une catégorie de Noirs d'accéder à la banlieue.

L'Etat a facilité le travail de la promotion immobilière et foncière en prenant à sa charge l'essentiel du budget d'investissements en vue de la construction de réseaux autoroutiers (Interstate Highway System). Dans une ville comme Los Angeles, les ingénieurs ont passé toute la période de la guerre et de l'après-guerre à dessiner le réseau autoroutier dont le premier tronçon avait été achevé en 1939 grâce à des financements de l'Etat fédéré et de l'Etat fédéral. Ils ont pu soumettre rapidement leur plan d'équipement à Washington DC, dès que la loi pour le financement de l'Interstate Highway System fut votée par le Congrès en 1956.

L'exemple du référendum de 1920

Cette thèse du choix en faveur d'un habitat qui serait le compromis entre les valeurs de la société rurale et pastorale et les exigences de la période industrielle peut facilement être illustrée par les débats sur la politique d'aménagement de la ville de Los Angeles en 1920.

La ville a connu un sérieux débat au sujet des problèmes de circulation au moment où la voiture avait littéralement envahi les rues et avenues. La diffusion de la voiture se fit rapidement à Los Angeles, en raison du climat (favorable à la fragilité du moteur), du niveau de vie des habitants et de la structure de l'habitat autorisant à garer la voiture dans le jardin, à côté du pavillon. Elle fut toutefois

rapidement perçue comme la responsable de la congestion et du sérieux ralentissement de la circulation des tramways. Les gens ayant tendance à opter pour la voiture, il fallut régler ce problème de circulation par un référendum soumis au vote des électeurs. Deux questions furent ainsi débattues :

- faut-il municipaliser les transports en commun comme l'eau et l'électricité ?
- faut-il moderniser les transports en commun ?

Une large majorité d'électeurs ont répondu par la négative, non pas parce qu'ils étaient hostiles aux transports en commun mais parce que la voiture représentait le garant de la faible densité urbaine et de ce paysage de maisons et de jardins.

En effet, les experts avaient estimé que, compte tenu de la faible densité urbaine, toute entreprise en charge des transports avait intérêt à être également promoteur. Cette information que le Los Angeles Times révéla aux habitants fit comprendre aux électeurs qu'ils prenaient un sérieux risque en optant pour les transports en commun. Or les losangelinos tenaient à défendre cette vision d'une ville de maisons et de jardins.

Les espaces publics présentent un sérieux enjeu pour la ville

A l'heure actuelle, compte tenu du changement d'échelle de la ville et de l'influence de la culture américaine au travers de la mondialisation, les espaces publics se présentent comme un véritable enjeu de civilisation.

La civilisation américaine a nié à la ville toute fonction civilisatrice. New York est une ville qui se situe dans une catégorie à part dans la mesure où elle a su maintenir le principe de l'hétérogénéité et des espaces publics. Il est vrai qu'aux Etats-Unis, les villes n'ont pas précédé l'avènement de l'Etat (en dehors des villes coloniales) et, de ce fait, n'ont jamais connu cette lutte politique afin de s'instituer en dehors de l'ordre féodal (Max Weber). Les villes coloniales comme Boston, Newport, Philadelphie ont été pensées comme des entités religieuses (quaker, puritaine) qui ont accepté le compromis avec les exigences économiques ou plus simplement comme des entités visant à maximiser les échanges économiques, à l'image de New York.

Les Américains continuent de distinguer les villes économiques des villes du politique : New York ce n'est pas Albany et pourtant des décisions majeures se prennent dans la seconde qui affectent le quotidien dans la première. Difficile dans le contexte de désigner la ville par les mots antiques d'"urbs" et de "civitas" dans la mesure où il y a bien séparation entre l'espace du politique et celui de l'économique.

Valorisation de l'espace domestique au détriment des espaces publics

La maison à proximité de la nature définie comme le cadre de vie idéal de la famille américaine, a entraîné une sérieuse valorisation de la sphère domestique. Ce processus a été facilité par l'accroissement des revenus et du niveau de vie. Au 19ème siècle, face à une prise de conscience de la diversité raciale, ethnique et religieuse et dans le but d'éviter tout conflit, la ville américaine a assimilé les espaces publics favorisant le contact dans l'anonymat des différentes populations à un espace susceptible d'engendrer la violence et le conflit.

La dévalorisation des espaces publics, en tant qu'entité matérielle, s'est également opérée, parallèlement à l'évolution de la sphère publique avec l'émergence des médias (y compris la télévision) et des nouvelles technologies de communication. L'espace domestique et l'espace privé ou encore institutionnel, ont une fois de plus été privilégiés, ce qui a accentué le processus de dévalorisation des espaces publics.

La ville change d'échelle et devient métropole

La ville a changé d'échelle alors que par ailleurs elle est soumise à des flux migratoires de plus en plus intenses. Elle a l'allure de la métropole ou encore de "méga-cité", "métapolis", "ville émergente", "ville éclatée" ou "fragmentée". Mais quel que soit le terme employé, les espaces publics deviennent une préoccupation majeure des politiques et de l'opinion publique, comme le laissent entendre les derniers rapports sur la violence ou les incivilités.

Parallèlement à ce changement d'échelle de la ville lié à la suburbanisation de l'économie, il y a crise des espaces publics et de la culture publique associée à l'espace public, au profit des espaces de la consommation et de la marchandisation offerts par le secteur privé. Allons-nous vers la constitution d'enclaves territoriales juxtaposées où certains modes de vie seraient ainsi préservés ?

Le secteur privé et la production des espaces publics : tout au long du 20ème siècle mais plus précisément dans la seconde moitié, les promoteurs privés se sont lancés dans la réalisation de morceaux de villes, d'espaces publics, de centres commerciaux, de parcs à thèmes, d'espaces publics à l'intérieur d'immeubles ("indoor public space") et de quartiers clos ("gated communities"). "Il faut payer pour avoir accès à l'espace public" écrit Charles Moore et désormais l'essentiel de l'animation urbaine participe de la culture de la consommation.

L'émergence de ces nouveaux espaces publics présente toutefois l'inconvénient de dévaloriser les traditionnels espaces publics. De ce fait, ils participent de moins en moins de la mise en scène de la société civile. Les espaces publics qui représentent cet entrecroisement du dedans et du dehors, existent de moins en moins. L'espace de la dualité ou encore de l'unité synthétique de deux propriétés opposées et antagonistes connaît un déclin avec la disparition de ces façades servant de décor à l'espace public.

La valorisation de l'espace domestique en raison de l'augmentation du niveau de vie de la majorité des ménages et la crainte de l'hétérogénéité a considérablement modifié le rapport de la société à l'espace public. Les espaces publics sont principalement instrumentalisés au profit de la motorisation ou encore d'un processus de "muséification" pour les touristes.

Espaces publics : déplacements non-motorisés et développement durable

A partir de l'expérience de Los Angeles et de la référence à la civilisation américaine, la question de l'avenir des déplacements non-motorisés est indissociable de la réinvention d'une culture publique autour des espaces publics, face à la rivalité des espaces marchands mettant en scène la culture de masse et la culture de la consommation.

Cette conclusion se veut aussi un plaidoyer en vue de civiliser ou encore humaniser la métropole. Elle incite à imaginer et à contribuer à l'émergence d'un réseau d'espaces publics civiques reliant la ville traditionnelle et les territoires urbanisés où la figure du piéton en toute sécurité pourrait réémerger.

Ce travail en faveur d'un réseau d'"espaces publics" devrait également s'inscrire dans la nouvelle idéologie du développement durable très en vogue sur la scène mondiale, comme en témoignent les débats de la Conférence des Nations unies à Rio et à Istanbul (Habitat II). Or, pour le moment, l'objet espace public s'avère une dimension pratiquement absente du discours en faveur du développement durable.

Références bibliographiques de Cynthia Ghorra-Gobin :

- *"Los Angeles, le mythe américain inachevé"*, Paris, CNRS Editions, 1997 (Prix France-Amériques 1998)
- *"De la ville à la civilisation urbaine : réflexion prospective sur l'urbanité à partir de Los Angeles"*, in *Techniques, Territoires et Sociétés*, N° 35, MELTT-DRAST, Centre de Prospective, octobre 1998, p 93-98
- *"La ville, la voiture et l'autoroute urbaine : l'expérience de la Californie du Sud"*, in *Transports Urbains*, n° 86, janvier-mars 1995, p 17-21
- *"Los Angeles et la conception urbaine"*, in *Villes & Transports, Actes du séminaire 1991-1994, Tome 1*, p 39-47, Plan urbain (DAU-MELTT), 1994
- *"La ville américaine : espace, société"*, Paris, Nathan, 1988

Les perspectives d'urbanisation en France – la mobilité dans la phase de transition urbaine : une maîtrise possible ?

Marc Wiel

Directeur de l'agence d'Urbanisme de Brest, ingénieur ECP

Résumé :

Les perspectives d'urbanisation en France – la mobilité dans la phase de transition urbaine : une maîtrise possible ?

La mobilité, rendue plus aisée et moins coûteuse en raison du développement automobile, fait partie des causes majeures des transformations de la répartition du peuplement humain. Métropolisation à l'échelle régionale et nationale, et péri-urbanisation à l'échelle urbaine. Le choix de l'expression de "Transition urbaine" veut rendre compte d'un long processus en cours qui aboutira à la quasi déstructuration de la ville pédestre au bénéfice d'une ville automobile. Quelle est la part de fatalité dans ce processus, quelle est la part de maîtrise possible ? Pourquoi et à quelle condition ?

Abstract :

Prospects of urban planning in France – mobility in the transitional stage : is control possible ?

Because of the explosion of the automobile, mobility has become easier and less expensive over the years and is one of the reasons that has led to the present dominating human settlement pattern which can be observed everywhere. i.e. : metropolisation on the regional and national level, urban sprawl on the urban area level. Choosing to highlight the expression "urban transition" means that we have passed from a pedestrian city to an automobile-dominant urban area. What could be avoided ? Is control possible : why and under what conditions ?

Zusammenfassung :

Stadtentwicklung in Frankreich – die Mobilität in der Phase des "Städtischen Übergang" : Möglichkeiten einer Steuerung

Mobilität wurde durch die Entwicklung des Automobilmarktes nachhaltig beeinflusst - im Laufe der Zeit wurde Fortbewegung leichter und kostengünstiger für den Nutzer - und zählt deshalb zu den Hauptgründen der Umverteilung der Menschen. Es handelt sich um einen Verstädterungsprozeß auf regionaler und nationaler Ebene und eine Siedlungsdispersion periurbaner Gebiete auf städtischer Ebene. Der Begriff "Städtischer Übergang" wurde bewußt gewählt, um der jahrzehntelangen Evolution der Stadtstruktur von der fußgängerfreundlichen zur autodominierten Stadt Rechnung zu tragen. Welche Fehlentwicklungen sind vermeidbar, und welche Steuerungsmöglichkeiten bieten sich an, warum und vor allem zu welchen Bedingungen ?

Les perspectives d'urbanisation en France – la mobilité dans la phase de transition urbaine : une maîtrise possible ?

Le numéro spécial du Monde, intitulé "Vingt-et-une questions au XXème siècle" a consacré une de ces questions au devenir urbain. A partir des opinions de quelques futurologues ayant pignon sur rue, nous a été livré l'habituel cocktail mondialisation/technologie /flexibilité/violence urbaine/nomadisme, etc.

Même s'il contient beaucoup d'opinions que je partage, la façon de parler du devenir urbain dans cet article est probablement le reflet d'un certain désarroi de notre société face à l'avenir. Et si le discours sur la ville "capitalise" ce désarroi, c'est d'une certaine façon parce qu'elle est toujours perçue comme la spatialisation de cette société.

Chaque époque a son futurisme et finalement ce futurisme signe surtout l'époque qui le formule. Différent de celui des années 60, il a néanmoins en commun avec ce dernier de mettre au cœur de ses questions le développement technologique en s'interrogeant sur son caractère libérateur ou aliénant. Dans ce faisceau d'interrogations, ce sont les omissions, ce dont on ne parle pas, qui sont les plus révélatrices. Par exemple, ne sont jamais évoquées dans l'article précité, les régulations institutionnelles. Cela traduit bien, me semble-t-il, comment notre époque désespère du politique. Or la ville est tout à la fois mère et fille du politique. Le discours sur la fin de la ville est peut-être surtout cohérent avec le présupposé de la fin du politique. C'est ce qu'il dit sans se l'avouer. On aurait dans ce cas le tort de vouloir faire de la citoyenneté une vertu plutôt qu'un simple moyen de survie collective.

Dans la trop habituelle représentation collective du futur, la société devient un simple face-à-face entre l'individu et le marché avec quelque part quelques savants fous qui inventent, inventent et inventent... L'ignorance des processus décisionnels diffuse un large sentiment d'impuissance face à l'évolution urbaine. Cette lecture m'a fait renoncer – pour que cet exercice de prospective évite de verser lui aussi dans la futurologie - à construire des scénarios qui finalement vont trop vite au résultat de la réflexion prospective mais n'en sont pas la partie intéressante. Tout l'intérêt de la démarche prospective - pour permettre la confrontation des idées – réside dans la patiente recherche des variables jugées au départ "individuellement et subjectivement" déterminantes.

Mais qu'est-ce qu'une ville ?

Je propose de la définir comme un regroupement de ménages et d'entreprises, d'équipements collectifs et d'espaces publics. Définition triviale certes, et pourtant...

Nous renonçons à la commode distinction entre espace urbain et espace rural, ce dernier étant le territoire principalement utilisé à des fins de production agricole. L'imbrication des univers urbains et ruraux nous oblige à chercher autre chose. Abandonner l'approche de la définition de la ville par celle de son périmètre nous oblige à évoquer l'essentiel, à savoir les "forces qui nous agglomèrent".

Car c'est bien là la question de fond qui devrait nous aider à orienter nos réflexions prospectives. Qu'est-ce qui rend utile ou nécessaire de nous regrouper spatialement ? Quelle est la nature des forces qui poussent à la concentration ou à la dispersion ? Ou encore, pour chaque forme élémentaire du regroupement (ménage, entreprise, etc.), comment problématiser la façon d'articuler autonomie et socialisation, la façon de construire la relation à l'environnement (formulation classique des biologistes ou des théoriciens de l'évolution qui ont peut-être des choses à nous apprendre à ce propos) ?

De cette façon, la question de la mobilité devient très vite centrale puisque, jusqu'à il y a très peu de temps, le besoin d'échange inhérent au monde urbain imposait la proximité et la densité en raison du coût de la mobilité (temps, argent).

Événement inouï depuis que la ville existe : une majorité d'individus s'est découvert une marge de choix dans l'organisation de leur cadre de vie et une bonne proportion d'entre eux en ont profité pour désertir la ville agglomérée. Voilà qui est fort troublant.

Regroupement de ménages, d'entreprises, d'équipements publics et d'espaces publics, avons-nous dit. Ce sont là, en effet, quatre façons d'occuper le sol associables à des formes élémentaires de la "coprésence" à l'origine de la très grande majorité des déplacements. Pour l'essentiel, nous changeons à chaque déplacement de façon d'être immédiatement ensemble c'est-à-dire avec d'autres personnes.

Méthodologiquement, l'approche prospective de la relation entre évolution urbaine et production de la mobilité suppose au préalable donc de s'interroger sur la permanence ou le changement des formes de la "coprésence" dans l'univers urbain. Nous ne le ferons ici qu'à très grands traits – à titre d'illustration de la méthode - et pour introduire les grandes dynamiques territoriales en cours. Cela nous permettra ensuite de proposer quelques-unes des grandes variables, à notre avis, stratégiques dont la combinaison pourrait permettre d'esquisser, si certains le souhaitent, des scénarios.

Permanence et changement dans la coprésence

Quel est l'avenir de la notion de ménage qui fonde la définition même du logement ? Les processus d'individuation ne remettent pas en cause, semble-t-il, la notion de couple dont les formes se diversifient et dont la formation est sans doute moins stable qu'antérieurement. Mais par ailleurs, vieillissement, divorce ou célibat prolongé tendent à multiplier les ménages d'une seule personne qui aspirent plus fréquemment à la ville d'une certaine densité plutôt qu'au périurbain éparpillé. Par conséquent, la permanence très probable de la notion de famille est une hypothèse fondamentale car en dépend la demande en maison unifamiliale dont nous connaissons l'importance dans l'explication de l'étalement urbain. Si beaucoup de ménages n'ont pas encore les

ressources pour accéder à la maison individuelle¹, le renouvellement urbain induit par les ménages les plus solvables (y compris dans le périurbain) devrait progressivement leur donner l'accès au marché de l'occasion et ainsi ouvrir l'accès du périurbain à de nouvelles catégories sociales. Notons également que les stratégies de localisation des personnes âgées auront dans le futur une incidence majeure encore mal connue. Elles pourraient fort bien provoquer la progressive mutation résidentielle des parties denses des villes actuelles, surtout là où les collectivités en feront un élément de leur propre stratégie de développement. La multi localisation des ménages qui dépendra de l'évolution des revenus est aussi de nature à diversifier la demande d'habitat. Cette évolution d'ensemble tend à prolonger les tendances et laisse augurer d'importants besoins de renouvellement urbain, là où la densité ne s'accompagne pas d'urbanité.

Quel est l'avenir de la notion d'entreprise ? Si la question de la fin du travail est très controversée, celle de la fragmentation et de la spécialisation du système productif sous l'effet des nouvelles technologies et de l'évolution du salariat dans la société informationnelle de demain l'est moins. Les nœuds de connexion des systèmes de déplacements associés aux diverses échelles du territoire, devraient polariser les localisations et susciter des regroupements originaux d'entreprises. Ce sont, par conséquent, les lois d'agrégation spatiale des entreprises qui deviendront progressivement motrices de l'urbanisation, (tant dans son amplitude que dans ses formes) expliquant le développement inégal des villes et des régions. Le développement économique étant par lui-même un processus qui s'appuie sur la stratégie d'acteurs déjà localisés, les évolutions à connaître seront dotées d'une grande inertie. La métropolisation se fera d'abord là où la concentration démographique, la diversité du système productif, le potentiel de qualification et l'attractivité des territoires sont déjà bien réels.

Au sein des aires urbaines, la périurbanisation des activités au-delà des franges de la partie agglomérée de la ville, jusqu'à présent observable surtout dans les plus grandes métropoles (contribuant ainsi à la régulation naturelle de la congestion) devrait se généraliser de proche en proche aux villes de taille moins importante. Dans ces villes, la régulation de la congestion routière n'en sera pas la raison, même si effectivement elle y contribuera ; elle sera plutôt due au fait que dans moins de vingt ans, la poursuite de la périurbanisation actuelle aura localisé hors ville agglomérée autant de ménages périurbains qu'urbains (habitant la ville agglomérée) et dans les ménages périurbains se retrouvera une grande majorité des cadres et des classes moyennes. Cette nouvelle configuration accélérera la périurbanisation des activités, avec l'accentuation des phénomènes de "sectorisation"² (spécialisation par secteur géographique) plus ou moins marqués. Le commerce électronique, la distribution à domicile et plus généralement l'évolution des impératifs de la logistique devraient alimenter cette périurbanisation (sectorisée) des activités, mais très probablement se concentreront-elles dans d'autres secteurs périurbains que là où se concentreront les activités high tech.

Quel avenir des équipements collectifs et des espaces publics ? L'avenir à moyen terme nous paraît plus ouvert. Nous ne pouvons ignorer la constante tendance à l'intégration dans la sphère marchande (la privatisation) de ces deux types d'espaces de la "coprésence". Mais d'une part, le développement inégalitaire d'une société socialement stratifiée par l'accès au savoir engendrera très probablement la nécessité de nouvelles formes de régulation sociale, donc de nouveaux équipements collectifs. D'autre part, les espaces publics nouveaux (qui ne se substitueront pas obligatoirement aux anciens) auront très certainement à voir avec "le nouvel espace public" que constitue le monde des médias (où l'on sait l'importance prise par l'image). Le rôle de l'espace public urbain comme moyen de communiquer un sentiment d'appartenance à un groupe territorial s'appuiera surtout sur les centralités existantes. Cela n'exclut pas que d'autres centralités (nouvelles) coïncident avec le sentiment d'appartenance à autre chose qu'au territoire. Si les facteurs à l'origine de l'insécurité dans les espaces publics (au sens large, y compris les transports collectifs) ne trouvaient pas de réponse adaptée, la tendance à la privatisation des espaces publics en serait accélérée et une certaine conception politique de la citoyenneté en serait évidemment affectée, car elle se fonde sur l'absence d'exclusivité de l'accès à l'espace public.

A partir de ce constat, quelles perspectives de transformation de l'agencement urbain ?

Ce rapide survol, évidemment superficiel, prend d'une certaine façon la mesure de notre ignorance mais incite également à nous méfier des fausses nouveautés, même si le changement est une donnée permanente de nos sociétés. On sent bien que les besoins de "coprésence" diminueront moins qu'ils ne se transformeront. Nous observons déjà comment les progrès de la communication induisent un besoin renouvelé du face-à-face. Nous avons observé au fil des décennies passées comment les "économies" de temps de déplacement ont fourni l'occasion pour l'émergence d'une autre mobilité et parfois d'autres activités. Le grand mécanisme de régulation restera fondé sur le temps disponible pour réaliser les déplacements nécessaires à l'exercice d'activités qui elles-mêmes consomment du temps. Le temps de déplacement tolérable dépend donc de l'activité, de sa répétition en particulier, autant que du temps disponible de la personne, de sa faculté à partir de sa position (sociale ou géographique) à imposer ses préférences dans l'organisation de son temps.

1 : L'investissement sur la maison est probablement aussi en rapport avec la "pression" sur la productivité du travail. Certains avancent cette hypothèse sans la juger centrale. D'autres formes urbaines plus denses pourraient répondre aux attentes des ménages mais la vitesse de renouvellement de la ville déjà construite (sans cette contrainte) rend peu probable à court ou moyen terme une alternative à l'actuel processus de périurbanisation. Nous pouvons au mieux éviter son éparpillement excessif.

2 : Les différences d'attrait du site pour les ménages ou d'accessibilité aux territoires connexes expliqueront cette tendance à la spécialisation des activités selon des secteurs géographiques rayonnants. Ce processus est déjà amorcé.

Ce sont donc depuis toujours les fréquences du recours à l'activité par un déplacement qui tendent à opérer des regroupements spatiaux de ces activités sous un seuil temporel plus ou moins élevé, expliquant tout à la fois les notions d'unité de voisinage, de bassin d'emploi, de circonscription administrative, etc.

Que les affaires professionnelles se substituent à une fraction de l'habitat-travail ne transformera pas radicalement la face des choses. Et ceux qui attendent avec impatience la disparition des pointes de déplacement n'assisteront probablement qu'à leur émoussement. Le redéploiement depuis trente ans de la ville sous l'effet de la mobilité facilitée, est aussi interprétable comme la reproduction de l'écosystème urbain à une nouvelle échelle géographique. Aucune rupture dans les décennies à venir n'est évidemment totalement à écarter. Elles peuvent venir d'une évolution du contexte économique mondial ou d'une crise liée aux questions de l'environnement (par exemple, un renchérissement du coût de la mobilité pourrait résulter d'un changement d'accès aux sources énergétiques ou du souci de se prémunir contre l'effet de serre). Mais ces occurrences restent quelque peu exogènes à la dynamique urbaine, à l'économie de l'espace ou aux modes de vie, étant appelées, si elles advenaient, à les transformer.

La permanence des besoins (renouvelés) de la "coprésence" risque donc de peu modifier quantitativement la mobilité (en nombre de sorties du domicile par habitant) par rapport à son niveau actuel. La mobilité mesurée en longueur des déplacements résultera d'abord dans ces conditions de l'agencement urbain, lequel dépend, comme nous le savons mieux maintenant, surtout des "conditions" de la mobilité. C'est la dynamique territoriale de la "La transition urbaine" (M. WIEL, 1999).

Une confusion courante se retrouve souvent dans les réflexions prospectives les colorant de façon tantôt fataliste (la dilution généralisée de l'urbain et la fin des villes), tantôt aléatoire (les imprévisibles effets de la technologie peuvent tout changer) et elle résulte de l'amalgame entre densité et concentration urbaine. La densité n'est plus indispensable à la ville, mais il y a toujours processus de concentration urbaine.

Étalement urbain et métropolisation concerne des échelles géographiques différentes. La métropolisation est en fait à tort assimilée à la tendance à la coalescence des espaces périurbains. Si nous ne faisons plus cette confusion, il devient possible d'énoncer des stratégies qui peuvent alors prétendre optimiser quelque chose sans s'obliger à s'abandonner au spectacle du cours des choses.

Similitude et différence entre étalement urbain et métropolisation

L'étalement urbain concerne toutes les villes, de la plus petite à la plus grande³, contrairement à la métropolisation qui ne concerne que les plus grandes.

L'étalement urbain est un simple redéploiement des éléments constitutifs de l'agglomération (ménages, entreprises, équipements, espaces publics) sous l'effet du coût moindre de la mobilité (temps, argent) : plus prosaïquement, sous l'effet de la vitesse, est-il dit plus fréquemment.

Il ne contribue pas à l'accroissement du potentiel des échanges, au contraire, il peut indirectement même provoquer sa réduction. Mais il est également vrai que la potentialité des échanges peut pour partie se développer par d'autres moyens que la mobilité (communication).

Il s'accompagne d'une homogénéisation sociale localisée de l'espace pour des raisons qui tiennent au fonctionnement des marchés fonciers et immobiliers mais qui renvoient probablement aussi à la préférence des ménages de se retrouver entre personnes d'un même milieu (cf. le précédent de l'ascenseur qui avait mis fin à la mixité de l'immeuble haussmannien dans la dimension verticale). Si l'habitat s'éparpille, l'emploi, pour partie, se concentre généralement en frange d'agglomération, laquelle se découvre une position intermédiaire entre la partie dispersée et la partie agglomérée de l'habitat.

Ce processus de dédensification trouvera sa limite dans le temps quand la densité de l'occupation du sol sera conforme à ce qu'implique la vitesse autorisée des déplacements pour retrouver l'équilibre, à l'échelle spatiale, des marchés fonciers et immobiliers, et cela suppose entre temps de financer les infrastructures de déplacements nécessaires. Dans l'intervalle, les friches des quartiers délaissés se seront multipliées à défaut de revalorisation et/ou de dédensification pour rencontrer de nouveau un marché⁴. Ce processus trouvera sa limite dans l'espace car cette recomposition de la ville reste inscrite dans le temps jugé tolérable pour effectuer les déplacements les plus fréquents, et en premier lieu ceux permettant d'accéder à l'emploi. Ce temps varie avec la taille de la ville, mais si nous en jugeons par les villes moyennes moins contraintes, il aurait spontanément tendance à ne pas excéder la demi-heure...

Les villes américaines, et plus certaines que d'autres, nous montrent quels besoins d'infrastructures correspondent aux formes naturellement dédensifiées des plus grandes villes. Les transports collectifs ne peuvent par eux-mêmes restaurer les équilibres urbains justifiant la densité ni être un substitut à la pratique automobile tant que le coût (temps, argent) de la mobilité restera faible, autrement dit tant que la vitesse autorisée sera élevée ou tant que la vitesse élevée ne sera pas associée à un péage.

Le processus de métropolisation, contrairement à celui de l'étalement urbain, ne concerne pas de la même façon toutes les villes, mais surtout les plus grandes de façon variable car bien d'autres paramètres que la taille le conditionnent. La taille est favorable au

3 : Mais son ampleur spatiale croît également avec la taille de l'agglomération, ce qui confirme la relation entre budget-temps des déplacements et la taille de l'agglomération. La raison ici est que plus croît la taille de l'agglomération, plus les candidats à la maison individuelle sont nombreux à convoiter la frange de l'agglomération, ce qui induit une pression foncière qui se répercute par des prix qui "étalent" spatialement la demande de périurbanisation.

4 : Ce n'est pas le fait que la densité (objective) soit par essence facteur de dévalorisation. La densité est un des facteurs de la qualité résidentielle, laquelle est une donnée complexe diversement interprétée par les catégories sociales car dominée par les signes de l'appartenance à une catégorie sociale et plus largement par des références culturelles.

développement, du fait qu'une aire de marché local plus vaste constitue pour les ménages et les entreprises une sorte d'assurance contre les aléas et plus généralement un facteur de productivité. Mais la nouveauté, peut-on dire, car cet avantage de l'agglomération n'est pas récent (il est vieux comme la ville), est d'une double nature.

D'une part, ces économies d'agglomération ne jouent plus uniquement à l'échelle des agglomérations au sens strict du terme (partie agglomérée de la ville), mais concernent les villes environnantes, car l'aire concernée par la métropolisation n'est pas seulement celle de l'accès aux emplois mais celle de l'accès aux services métropolitains⁵ liés aux ménages ou aux entreprises. Les villes moyennes dans l'orbite des grandes métropoles ont moins à craindre pour leur développement que celles qui sont isolées.

D'autre part, le positionnement international, l'accessibilité aux autres métropoles, l'aptitude à l'innovation liée à la présence des milieux de la recherche et à la diversité des services aux entreprises, sont également des facteurs favorables rencontrés plus fréquemment dans les plus grandes métropoles. Ces facteurs sont eux liés aux formes actuelles du développement économique.

La métropolisation, contrairement à l'étalement urbain, est bien un processus de concentration mais à une autre échelle géographique⁶. Elle est favorable au développement économique, même si sur le plan social et écologique, elle peut avoir des conséquences défavorables. Elle stimule les besoins de communication et de mobilité qui correspondent à des échanges moins fréquents et beaucoup moins nombreux que ceux induits par l'étalement urbain. Ces échanges correspondent surtout aux échanges professionnels (voyageurs, biens, informations) qui franchissent les limites de l'aire urbaine.

Entre ces deux dynamiques, nous observons deux types d'interférences principales :

L'étalement urbain favorise l'homogénéisation sociale au sein de chaque sous-territoire. La métropolisation, de son côté, (mais c'est également et peut-être encore plus un effet de la mondialisation), suscitera un élargissement du spectre social. Ces deux dynamiques ne se contredisent pas mais se conjuguent et susciteront des contrastes sociaux⁷ entre les diverses parties des grandes métropoles d'autant plus accentuées.

L'autre interférence sera fonction de l'armature urbaine préalable. F. DAMETTE a bien mis en évidence des configurations métropolitaines contrastées allant d'un système très monocentrique (emplois stratégiques concentrés dans une ville dominante et faiblesse démographique des villes sous l'influence de la métropole ; la meilleure illustration est Paris, et en province, à l'échelle régionale, Toulouse) à un système très polycentrique (partage des emplois stratégiques et nombre de villes de bonne taille sous influence sans être totalement satellites ; le meilleur exemple en France étant celui du système Rhône-alpin, mais cette configuration est plus fréquente à l'étranger).

L'utilité économique de la concentration urbaine ne se jouant plus strictement à l'échelle de l'agglomération mais du système métropolitain, une organisation polycentrique a l'avantage qu'étalement urbain et métropolisation engendreront des flux qui se superposeront moins fréquemment dans le temps et dans l'espace sur les mêmes infrastructures. Flux urbains et interurbains sont mieux à même d'être distincts les uns des autres, quitte à mettre en place des dispositifs pour bien les articuler entre eux (hiérarchie du réseau routier et péage, ou coordination entre les réseaux des transports interurbains et urbains).

Dans une grande métropole monocentrée, la satisfaction des attentes d'une minorité de ménages d'occuper une maison individuelle gênera plus vite les besoins d'accessibilité des entreprises en relation avec les territoires extérieurs au bassin d'emploi. La restauration de cette accessibilité (économiquement cruciale) deviendra nécessaire tout en devenant de plus en plus coûteuse du fait qu'elle stimule en même temps la périurbanisation des ménages des quartiers denses (d'autant plus nombreux que l'agglomération a déjà atteint une grande taille avant la diffusion automobile).

Cette contradiction ne peut être levée sans altérer les avantages de la concentration urbaine que si la maîtrise de l'étalement urbain (dans le champ des politiques urbaines mais resté au niveau du discours), se conjugue avec une politique d'aménagement du territoire favorable au polycentrisme⁸.

Quatre variables stratégiques majeures : multicentralité, diversité sociale et générationnelle, écomobilité, nouvelle utilité sociale du temps libre

Cette nécessaire concentration urbaine sans densité indispensable peut s'organiser de diverses façons suivant les grandes variables stratégiques proposées ci-après qui correspondent pour partie au moins à des options collectives. Les deux premières concernent la gestion de l'espace, la dernière celle du temps, la troisième les deux domaines.

5 : La métropolisation dépend également des diverses synergies internes à un système productif local. La fréquence des déplacements qui leur sont associés permet à ces déplacements de s'inscrire dans un territoire beaucoup moins exigu que le bassin d'emploi.

6 : Les cartes de F. DAMETTE sur les ensembles métropolitains correspondent souvent à environ une heure en voiture (ou en train) parfois plus car cela dépend également de l'importance de la capitale régionale.

7 : Atonie ou vivacité des marchés immobiliers épousent les limites de ces territoires socialement spécialisés. La mobilité facilitée amplifie naturellement la ségrégation sociale et le processus n'est, à notre avis, qu'entamé.

8 : Resté également au niveau des discours et qui, au surplus, ne peut se contenter de contribuer au renforcement des seules métropoles d'équilibre, si nous voulons effectivement généraliser la métropolisation de l'ensemble des territoires régionaux.

Multicentralité : quelle place des anciennes centralités, à quelle échelle géographique ?

La multipolarité est à la mode. La ville sera, de l'aveu de tous, multipolaire mais chacun l'interprète différemment. Pour les uns, la multipolarité se confond avec la fin pure et simple du monopole de la centralité ; pour les autres, au contraire, il s'agit de conforter les centralités anciennes, quitte, là où elles ne peuvent évoluer, à en susciter de nouvelles, nécessairement originales car le long processus qui a permis l'émergence de la plurifonctionnalité des centres-villes anciens nous est maintenant interdit. Il s'appuyait sur une relation entre temps et espace qui a vécu mais ne condamne pas obligatoirement à l'obsolescence les configurations morphologiques qu'elle a produites dans le passé.

Leur faculté à produire de la citoyenneté, du sentiment d'appartenance à une société locale, que nous savons très mal reproduire (car on ne réinvente pas des processus historiques, et par conséquent la destruction des produits de ces processus est irréversible), leur confère une valeur patrimoniale certaine. Entre l'urbain "sans lieu ni borne" et la stricte défense de la prééminence des centralités anciennes, il y a place pour beaucoup de configurations intermédiaires qui pourraient résulter de la grande "transaction entre les territoires"⁹ qu'en France la décentralisation aurait dû faciliter mais dont il faut bien reconnaître, qu'elle ne l'a pas encore provoquée. Le fait qu'elle soit venue d'en haut plutôt que construite par le bas, n'y est sans doute pas indifférent.

Il y a manifestement choix (et même gamme de choix) dans l'attitude à prendre vis-à-vis du patrimoine urbain existant. Les configurations socio-économiques et socioculturelles locales préalables pèseront à l'évidence sur la façon de refuser la modernité, de l'intégrer sélectivement ou de rechercher à lui donner une place prioritaire. Vis-à-vis de ce choix, nous pouvons déjà vérifier la diversité des situations locales et des attitudes, à la double échelle de l'aire urbaine et de l'aire métropolitaine régionale.

Un autre élément de choix concerne, tout particulièrement pour les plus grandes métropoles, l'échelle à laquelle est décidé ou non de promouvoir un polycentrisme qui ne sera évidemment plus "christallérien". Cela suppose, selon certains la volonté, et selon d'autres la possibilité économique et politique d'un minimum d'aménagement du territoire que nous n'avons pas encore atteint.

La diversité sociale et générationnelle

Le discours sur la mixité fait l'objet de plus de controverse. Là encore il s'agit d'un choix de refus ou d'acceptation de l'inflexion des tendances en cours. La tendance à l'homogénéisation sociale (localisée) résultant du fonctionnement naturel du marché foncier et immobilier (conséquence de la mobilité facilitée) suscitera des zones de non-renouvellement urbain spontané c'est-à-dire dont se détourneront les investisseurs. Cette dualisation de la ville traditionnelle concernera probablement également un jour la couronne périurbaine (cf. les villes américaines). Le pluricommunalisme le favorise. Cette évolution contient évidemment les germes d'un urbanisme dominé par les questions de sécurité des biens et des personnes. Nous sommes ici au cœur du problème social majeur de demain, celui de la recherche des moyens de l'intégration sociale dans une société inégalitaire mais peut-être maintenant plus démunie qu'auparavant de ses défenses culturelles traditionnelles (crédibilité des instances édictant les normes sociales). Diversité ou ségrégation, il faudra bien choisir et ne rien faire est choisir la ségrégation. Le plus redoutable dans cette affaire est que le fait que cette demande d'intégration urbaine n'est évidemment que l'aspect le moins essentiel d'une demande d'intégration fondamentalement économique (et probablement également culturelle et politique). Or l'intégration urbaine ne peut prétendre en être le substitut. La ville redevient le lieu d'une formulation renouvelée de la question sociale et les institutions seront sommées d'en imaginer les réponses urbanistiques.

Dans la ville de la mobilité restreinte, l'inclusion sociale était spatialement obligée et se faisait au travers une ségrégation sociale certes, mais telle que certains équipements ou espaces publics restaient "communs". Cette obligation n'est plus. Notre société est obligée d'être inventive pour rester société si on croit (mais comment en être certain ?) que celle-ci ne peut subsister sans un minimum de traduction spatiale - de mise en scène - de ses valeurs.

L'écomobilité

Ce terme regroupe les réponses apportées aux agressions de l'automobile sur l'environnement, à la dévalorisation du territoire résidentiel de la ville existante qui participe du processus de la spécialisation sociale de l'espace, mais aussi les réponses aux situations jugées inéquitables tant dans les pratiques de mobilité que dans la jouissance du cadre de vie.

Les plans de déplacements urbains préfigurent une nouvelle façon d'articuler politiques d'aménagement et de déplacement mais ne se sont jusqu'à présent intéressés qu'à la ville agglomérée et très rarement à sa couronne périurbaine.

Abandonnerons-nous la couronne périurbaine à la dépendance automobile ou canaliserons-nous la périurbanisation à proximité des stations d'un réseau express de transport périurbain (combiné à des rabattements par des transports à la demande) ? Le choix de l'écomobilité est aussi celui de ceux qui feront le choix de la diversité et d'une multipolarité respectueuse des équilibres urbains antérieurs. Elle en est le moyen. Elle nécessite la fin de l'autonomie des politiques des déplacements par rapport aux objectifs d'aménagement (en particulier une maîtrise de la vitesse¹⁰ suivant les territoires et la fonction des infrastructures).

9 : En particulier entre villes d'un même ensemble métropolitain, entre couronne périurbaine et agglomérations, entre ensembles métropolitains.

10 : Car souvent des motifs de capacité routière masquent des objectifs de vitesse que la taille de la ville ou la pénurie foncière n'exigent pas. Ils sont à l'origine de certaines pénétrantes urbaines souvent nuisibles pour l'urbanisme, là où des boulevards, comme au début du siècle, auraient pu s'avérer un meilleur compromis entre les finalités poursuivies.

L'utilité sociale du temps dit libre

L'évolution récente de la ville tend à renforcer la coupure entre les territoires de la production matérielle et de l'échange et celui de la reproduction sociale. La localisation des activités liées au loisir ou au tourisme en témoigne. Les évolutions propres au système productif modèlent la demande sociale dans celui de la reproduction sociale plus que nous ne voudrions bien l'admettre. Le temps libéré du travail sera-t-il réinvesti plutôt dans des formes ludiques intégrées à une économie marchande élargie ou plutôt consacré à des formes de sociabilité, anciennes ou nouvelles, liées au partage d'intérêts communs (sociaux, culturels, politiques) ? Suivant cette évolution, il se peut que les formes urbaines du futur en soient, au moins partiellement, affectées mais sans que les relations de proximité puissent prétendre retrouver la place qui fut la leur dans la ville de la mobilité restreinte.

Conclusion

L'inflexion, dans le sens du développement durable, des tendances actuelles, dépendra également de la prise de conscience élargie des enjeux environnementaux très peu abordés ici, du moins directement. Elle supposera également à terme de profondes réformes institutionnelles pour rendre possible une façon différente de concevoir les politiques sectorielles et de les coordonner entre elles. Par exemple, une partie du déficit des transports collectifs est en fait un investissement du point de vue de la diversité sociale. C'est donc un coût d'aménagement. A l'inverse, les investissements fonciers ont pour finalité de gérer les conséquences de l'amélioration de l'accessibilité par les infrastructures de déplacements. Il s'agit donc d'un coût de la mobilité, au même titre que la sécurité routière, par exemple. Ce sont de tels décloisonnements – d'abord mentaux - actuellement unimaginables (du fait des cultures techniques et de la rigidité des sectorisations institutionnelles) qui ouvriront les champs du possible dans l'évolution future de nos villes. Pour retrouver le chemin du politique, il nous faut bien réinterroger la finalité des coûts publics de la mobilité, de l'aménagement, du financement du logement, etc.

Mais notre système institutionnel est encore modelé par des réalités depuis longtemps dépassées. Par exemple, les relations agglomérations/espaces périurbains sont contrariées artificiellement par l'archaïsme du rapport intercommunalité/département qui pérennise l'antique dualité urbain/rural. La ville du vingt-et-unième siècle sera donc d'abord fonction de notre aptitude à décider ensemble, dans le respect de la diversité de nos intérêts et de nos identités et dans la compréhension de la nature des changements. L'érosion naturelle dans l'état de l'évolution des techniques et de l'économie, du pouvoir local, suppose d'en inventer un autre, à une autre échelle géographique¹¹, mais à cette réserve près, son absence ne dépend que de nous.

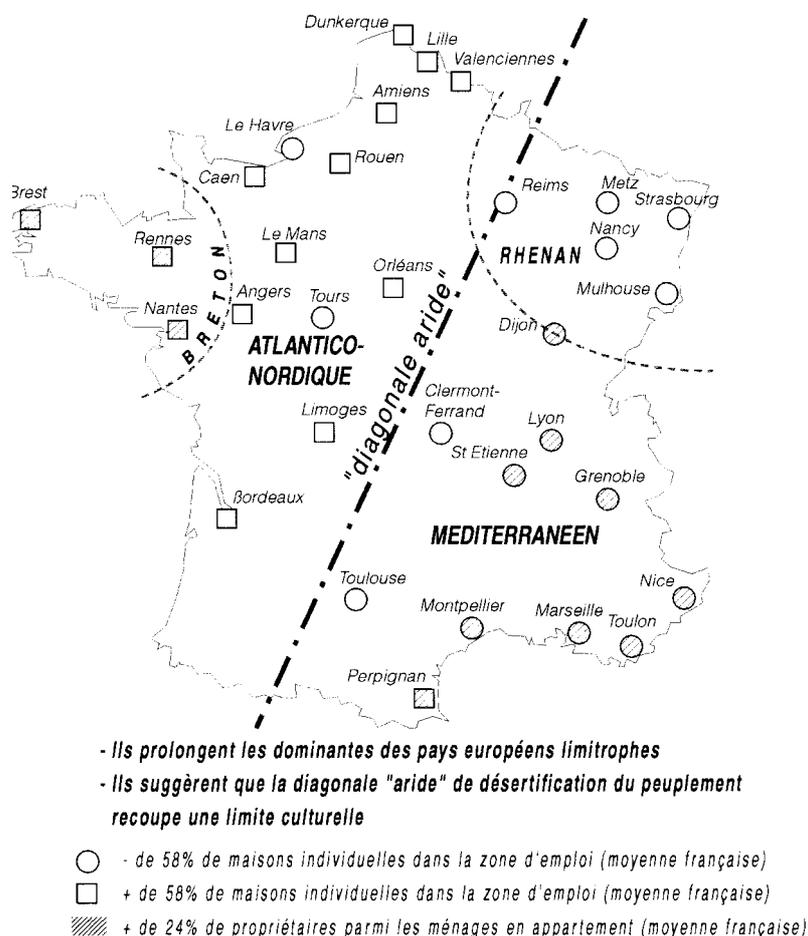
Références bibliographiques de Marc Wiel :

- *"La transition urbaine ou le passage de la ville-pédestre à la ville-motorisée"*, Architecture + Recherche / Pierre Mardaga, Sprimont, Belgique, 1999, 149 p
- *"La transition urbaine"*, article in *"Recherche, Transports et Sécurité"*, (revue de l'INRETS), n° 58, janvier-mars 1998, p 3-20
- *"L'évolution de l'habitat comme déterminant de la politique de transports. Se déplacer au quotidien dans trente ans : éléments pour un débat"*, La Documentation Française, 1995
- *"La mobilité dessine la ville"*, Urbanisme, n° 289, 1996
- *"La pérégrination au sein de l'agglomération, constats à propos du site de Brest"*, M. Wiel, Y. Rollier, Les annales de la recherche urbaine, n° 59-60, août-septembre 1993.

11 : Et peut-être aussi avec une représentation renouvelée de la diversité des acteurs concernés pour échapper à l'actuelle assimilation du citoyen au seul contribuable.

Comment la ville déstabilisée se décompose ?

Les types de structure du parc de logement des agglomérations françaises de province



Les disparités de la structure du parc d'habitat sont en continuité avec celle des pays limitrophes

Répartition des agglomérations françaises suivant l'intensité de la périurbanisation et son degré de dispersion spatiale

Degré de dispersion spatiale Intensité de la périurbanisation	Très forte dispersion spatiale	Forte dispersion spatiale	Dispersion moyenne	Rétention aux franges de l'agglomération	Très forte rétention aux franges de l'agglomération
Périurbanisation très faible					Nice (LP)* Toulon (LP)* Le Havre (LP)*
Périurbanisation modérée	Lyon (LP)	Bordeaux (P)	Grenoble (P)	St-Etienne (LP)* Marseille (LP)* Reims (L)*	
Périurbanisation moyenne	Strasbourg (LP) Rouen (L)	Dijon (P)* Nancy (L)	Metz (LP)*	Orléans* Tours (L) Nantes (P)*	Brest (P)*
Forte périurbanisation	Lille	Toulouse	Mulhouse (LP) Rennes* Clermont-Ferrand	Valenciennes Angers* Montpellier*	Dunkerque* Limoges*
Très forte périurbanisation	Amiens* Caen			Le Mans* Perpignan*	

(L) agglomération où la proportion de propriétaires de maisons individuelles plus faible s'explique par un plus grand nombre de locataires.

(P) agglomération où la proportion de propriétaires de maisons individuelles plus faible s'explique par un plus grand nombre de propriétaires en appartement.

De fortes disparités locales

TABLE-RONDE

Points de vue et débats

Après un bref rappel des questions en débat, suivront ci-après les points de vue exprimés sur ces sujets par les intervenants à la table ronde - présidée par Michel Gilbert et animée par Jean-René Carré - et de différents participants au séminaire, ainsi que l'essentiel des échanges entre public et orateurs.

Si la table ronde est centrée sur le constat et l'explication des phénomènes observés en matière d'urbanisation, les débats ont porté sur les stratégies, instruments et mesures à adopter pour réorienter les politiques vers un autre type de développement urbain, plus favorable au mode écomobile (marche, vélo, transports publics) et sur les perspectives et marges de liberté dont on dispose en France pour réaliser ici ce qui semble possible ailleurs.

Participants à la table ronde :

Président : Michel Gilbert, maire adjoint de Grenoble, président du Club des villes cyclables
président du comité Déplacements non-motorisés

Animateur : Jean-René Carré, chercheur à l'Inrets, président du comité scientifique

Participants :

- Dieter Apel, DfU (Institut allemand d'urbanisme), Berlin
- Lydia Bonanomi, architecte-urbaniste de Lausanne
- Cynthia Ghorra-Gobin, CNRS
- Jean Sivardière, Fnaut
- Marc Wiel, Agence d'urbanisme de Brest

Les questions proposées au débat :

1- Les tendances de l'urbanisation :

L'extension spatiale des villes et mégalo-poles est-elle inévitable ?

Quelles formes différentes d'organisation de l'espace urbain peuvent émerger ?

2- Relations entre urbanisation et mobilité :

Quel sera l'impact de l'urbanisation future sur la mobilité et ses formes et en particulier sur les modes non-motorisés ?

3- Au delà du constat, quelles explications peut-on avancer ?

Quels facteurs et stratégies d'acteurs sont en cause dans ces phénomènes ?

Comment rendre compte des différences constatées entre pays et entre régions urbaines ?

4- Quelles stratégies, instruments et mesures adopter pour réorienter les politiques vers un autre type de développement urbain plus favorable aux modes écomobiles ?

5- Quelles perspectives ? Quelles marges de liberté ?

Que faudrait-il faire, ou modifier, pour que ce qui est possible dans certains pays le devienne en France ?

Autrement dit : qu'est-ce qui "coince" dans notre pays ?

Questions essentielles abordées au cours du débat : quelles stratégies, instruments et mesures faut-il adopter pour réorienter les politiques vers un développement urbain favorable aux modes non motorisés ? Avec quelles perspectives ? Le débat a aussi porté sur la revalorisation des espaces publics évoquée par Dieter Apel et par Cynthia Ghorra-Gobin et sur le fait de savoir - avec Marc Wiel - si c'est la mobilité qui détermine la ville, ou si c'est la structure spatiale qui détermine la mobilité.

Table ronde : points de vue

Point de vue : Jean Sivardière,

président de la Fnaut (Fédération nationale des associations d'usagers des transports)

La Fnaut rassemble non seulement des usagers des transports (urbains et interurbains) mais aussi des associations de piétons, de cyclistes, d'automobilistes "raisonnables". Ce regroupement peut sembler disparate, mais ces associations ont en commun une vision intermodale et une approche globale de la politique des déplacements. La Fnaut souhaite, en particulier, une stabilisation puis une forte diminution du trafic automobile urbain (d'un facteur 2 pour fixer les idées, ce qui est un objectif réaliste techniquement et économiquement) et le développement de l'écomobilité.

Les cercles vicieux de l'éclatement urbain

Le phénomène d'éclatement urbain a pour origine, d'une part, le coût élevé de l'habitat urbain central (achat ou location, impôt foncier et taxe d'habitation), d'autre part, la mauvaise qualité de l'habitat collectif (bruit des voisins) et du cadre de vie urbain (qui renforce le goût des Français pour la campagne et l'habitat individuel). Conséquence : la périurbanisation, or, puisque l'habitat périurbain est trop peu dense pour justifier une desserte par transport collectif, les zones périurbaines sont des réservoirs de voitures qui déferlent quotidiennement sur la ville, étant donné que les périurbains conservent pour la plupart une activité dans le centre de l'agglomération. Une fois le phénomène amorcé, il s'auto-entretient et s'accélère par le jeu de nombreux cercles vicieux :

- Plus les citadins quittent la ville, plus l'automobile s'y répand comme un gaz en y asphyxiant les autres modes de déplacement (en particulier la marche à pied et la bicyclette pour les déplacements de proximité), plus les nuisances y augmentent, plus la nature s'en éloigne, et plus les citadins qui sont restés en ville sont incités à la quitter à leur tour.
- L'exode urbain s'intensifiant, on construit de grandes voiries radiales pour permettre les mouvements pendulaires longue distance. Mais l'existence de ces voiries rapproche (en temps) les zones périurbaines de la ville et encourage l'exode rural.
- Les commerces et les services glissent peu à peu vers la première couronne et le long des grandes voiries : la ville s'appauvrit en commerces de proximité et en services, ses équipements se dérentabilisent et ses rentrées fiscales diminuent : autant de raisons supplémentaires de la quitter.
- Enfin, comme le système automobile est ruineux en infrastructures (plus on en fait, plus il faut en faire), même une politique volontariste favorable au transport collectif échoue : en raison de la dispersion des efforts financiers, celui-ci n'atteint jamais le seuil de crédibilité en termes de dessertes et de qualité de service.

On aboutit finalement à une situation coûteuse et ingérable socialement, comme cela était parfaitement prévisible, et a d'ailleurs été prévu par les esprits les plus clairvoyants, depuis le début des années 60 ; administration et élus ont malheureusement été fascinés et aveuglés par les qualités immédiatement perceptibles de l'automobile.

Jacques Lévy (Le Monde du 10-12-95) a bien résumé le caractère pernicieux de l'acceptation du système automobile : "c'est par ses atouts mêmes - la possibilité de parcourir des distances très variables à partir de n'importe quel point, donc de fonctionner à plusieurs échelles - que l'automobile est destructrice du tissu urbain. La marche à pied, la bicyclette, le transport collectif ne peuvent opérer qu'à une échelle donnée et, de ce fait, sont respectueux des logiques et des paysages urbains".

Lutter contre la périurbanisation

Comment enrayer l'éclatement urbain, qui pénalise de la même manière les trois modes alternatifs à l'automobile en les rendant inefficaces : marche à pied, bicyclette et transport collectif ? C'est davantage la volonté politique que les moyens techniques qui manquent.

- Il faut tout d'abord offrir une alternative à la voiture, en particulier par un nouveau partage de la voirie : trottoirs libérés, pistes et bandes cyclables, couloirs réservés aux bus, tramway dans les grandes villes, plans de circulation en pétales, zones 30, intermodalité (parkings-relais, train + bus, train + vélo).

La mise en oeuvre systématique de cette politique est encore l'exception et, même à Strasbourg, son efficacité est limitée à l'hypercentre : la situation se dégrade en périphérie. Le développement des services TER (trains express régionaux) sous la responsabilité des régions et l'émergence prochaine du train-tramway apportent une note d'espoir, mais rien ne changera tant qu'on n'arrêtera pas les gros investissements routiers (roades qui sont en fait des voiries urbaines, parkings centraux).

- Pour accentuer le transfert modal, il faut faire payer à l'automobiliste ce qu'il coûte vraiment à la collectivité (congestion,

accidents, bruit et pollution de l'air, gaspillages d'énergie et d'espace, contribution à l'effet de serre, surcoût d'exploitation des transports collectifs,...). Les moyens sont connus : très forte augmentation du coût du parking central pour les pendulaires ; paiement du parking des grandes surfaces commerciales, multiplexes, stades,... ; augmentation de la TIPP ; introduction progressive du péage urbain. A terme, le péage de stationnement pourrait remplacer le versement-transport des entreprises, dont les effets pervers sur l'emploi et la localisation des activités sont aujourd'hui bien identifiés.

- Le transfert modal peut résulter d'une action sur les effets, il faut aussi et surtout agir sur les causes de l'hégémonie automobile, c'est-à-dire favoriser une ville compacte, réduire les distances que les citoyens doivent parcourir pour leurs activités quotidiennes. Cela suppose une limitation des zones urbanisables en périphérie ; la densification de l'habitat central (récupération des friches), le long des axes lourds de transport collectif et au voisinage des gares ; une certaine mixité des fonctions urbaines. La difficulté est évidemment de faire comprendre que densité ne signifie pas entassement et dégradation du cadre de vie, bien au contraire, puisque le reflux de l'automobile peut libérer un espace considérable.
- Les outils fiscaux peuvent jouer un rôle fondamental. La taxe professionnelle à taux unique va instaurer une solidarité fiscale entre communes d'une même agglomération et éviter l'éparpillement des activités, des commerces et de l'habitat. On peut taxer les entreprises en fonction du bilan énergétique des déplacements domicile-travail qu'elles induisent.

La fiscalité automobile doit décourager les déplacements automobiles : le tarif des assurances doit être indexé sur le kilométrage parcouru ; le stationnement gratuit sur le lieu de travail doit être taxé comme avantage en nature ; les déductions fiscales pour frais de déplacements doivent diminuer.

La fiscalité du logement doit évoluer elle aussi : diminution des droits de mutation, aide publique au déménagement permettant de rapprocher domicile et travail, diminution de la taxe d'habitation dans les centres (en particulier pour les familles et pour les ménages non-motorisés) et augmentation pour les ménages périurbains et motorisés.

Une politique globale ne peut être mise en oeuvre que si une autorité politique unique gère simultanément les transports publics, les grandes voiries, le stationnement, la politique des deux-roues, la politique d'urbanisme et la fiscalité. Cette autorité doit impérativement :

- être élargie des agglomérations aux zones périurbaines (ce qui suppose un affaiblissement du rôle des départements) ;
- être élue au suffrage universel, afin que soient garanties la transparence et la légitimité de ses décisions (ce qui suppose un affaiblissement du rôle des élus communaux).

Point de vue : Marc Wiel,

Agence d'urbanisme de Brest

L'extension spatiale des villes et mégalo-poles était inévitable ; ce qui est évitable, en revanche, c'est l'éparpillement périurbain. Mettre fin à la périurbanisation supposerait de revenir sur un accès gratuit à la vitesse qui paraît peu probable. Même si c'est "possible", n'est-ce pas inquiétant qu'en verrouillant la capacité de l'urbanisation de la première couronne, on risque d'amplifier la périurbanisation en deuxième couronne ?

Quelles formes d'organisation de l'espace urbain peuvent émerger ? D'une part, on connaît ce qui se réalise sans intervention à l'heure actuelle et, d'autre part, on peut penser au polycentrisme et à l'urbanisation canalisée. Cela suppose des réseaux pré-urbains express coordonnés avec la planification de l'habitat, du logement social et de l'action foncière. Bien que ce ne soit pas la réalité prévalente aujourd'hui, c'est une solution parfaitement accessible, adoptée par quelques villes.

En ce qui concerne les relations entre urbanisation et mobilité, quel sera l'impact de l'urbanisation future sur la mobilité et de ses formes ? L'étalement urbain, réputé très coûteux, risque d'entrer en contradiction avec le dynamisme économique des agglomérations et donc de gêner ce qui est intéressant dans la métropolisation et dans le fonctionnement des réseaux de ville, etc. Si, actuellement, les acteurs institutionnels français ne prennent pas en compte ce phénomène, il n'est pas impossible qu'émerge l'idée qu'un autre optimum puisse prendre la place de ce qui se fait tout seul aujourd'hui. Dans cette canalisation de la périurbanisation, les modes non-motorisés ont leur rôle à jouer pour accompagner le mouvement, encore faudrait-il qu'elle ait lieu. Pour l'heure, la réflexion sur ces modes concerne la ville déjà faite, la ville compacte.

Point de vue : Michel Gilbert, *maire adjoint de Grenoble,*

président du Club des villes cyclables,

président du comité Déplacements non-motorisés du Predit

A propos du développement de la périurbanisation, si on tente d'identifier les perdants et les gagnants mentionnés par Marc Wiel, on peut être certain que parmi les derniers, se trouve le secteur économique très puissant de l'automobile, de l'industrie aux services. Il est intéressant de constater que les pays désignés par Dieter Apel comme exemplaires du point de vue d'une politique non exclusivement automobile dans le domaine des déplacements sont des pays qui n'ont pas d'industrie automobile comme la Suisse, le Danemark ou les Pays-Bas. En France, on a une industrie automobile, on a aussi une industrie du transport public qui est un acteur important dans la prise en compte du transport collectif comme alternative aux déplacements automobiles. On n'a pas d'acteur

important du vélo et encore moins de la marche à pied, donc cela peut être une des difficultés auxquelles nous avons à faire face. Je ne suis pas certain que parmi les perdants évoqués par Marc Wiel, dans le secteur des collectivités il y ait le Département.

La ville-centre est parmi les perdants...

Très clairement, en revanche, la ville-centre constitue un "perdant". La ville-centre est atteinte de plein fouet par tout ce processus de périurbanisation et se trouve au cœur de tous les cercles vicieux qu'évoquait Jean Sivardière. Parce que la ville-centre conserve la quasi-totalité des charges de centralité dont les équipements bénéficient non seulement à l'ensemble de l'agglomération mais à l'ensemble de l'aire urbaine, tout en ayant de moins en moins les moyens d'assurer ces charges. À la fois parce que une partie des habitants - les habitants à fort capital - ont quitté la ville, et qu'une partie des entreprises, ou du moins l'industrie, s'éloigne ; malgré tout, puisque le tertiaire demeure ou se développe, la situation n'est pas désespérée. Dans l'ensemble, cependant, les ressources diminuent, en tout cas de façon relative. Outre ces grands équipements et services, il existe des équipements de quartier qui pèsent eux aussi sur les charges de la collectivité et ce d'autant plus qu'ils sont sous-utilisés du fait des pertes de population évoquées. La ville-centre est donc demandeuse d'un autre type de ville et de développement urbain, sans qu'elle dispose des leviers adéquats pour intervenir à la mesure de ce qu'elle représente dans la réalité à l'heure actuelle. Ce défaut de l'intercommunalité ou cette absence de fonctionnement démocratique de l'intercommunalité quand elle existe est particulièrement bien illustrée par l'absence de poids de la ville-centre dans un outil pourtant bien adapté : le schéma directeur. En effet, dans les instances d'élaboration et de décision du schéma directeur, une ville-centre comme Grenoble ne pèse rien ou presque. Elle est présente à travers l'agglomération, c'est-à-dire que, en l'occurrence, la ville de Grenoble dispose d'un seul délégué sur cent cinquante-sept communes, autant dire rien par rapport aux enjeux qui pèsent sur cette collectivité.

On peut donner comme exemple celui d'une petite commune de l'agglomération grenobloise : elle accueille, sur son territoire, des entreprises qui utilisent l'ensemble du potentiel d'attractivité de l'agglomération y compris les services de la ville-centre, mais elle ne voit pas pourquoi elle contribuerait au financement du tramway. C'est la manifestation classique des égoïsmes communaux face à un phénomène qui dépasse tout le monde.

Point de vue : Cynthia Ghorra-Gobin,

chercheur CNRS, enseignante IEP

On peut estimer que la ville-centre est le grand perdant de ce processus d'urbanisation et de périurbanisation. Ce qui se lit très simplement, y compris à partir de la ville américaine. C'est un processus lent, ça prend beaucoup de temps et quand on réalise que la ville-centre a presque tout perdu, il est déjà trop tard. Regardons donc de l'autre côté de l'Atlantique pour voir comment ce processus s'est mis en œuvre. Il y a l'impact direct de la périurbanisation qui pèse sur les charges financières de la ville-centre ; elle est suivie souvent, du moins aux Etats-Unis, de la déqualification de cette ville-centre avec tentative de réappropriation ou de requalification par le secteur privé. C'est très net dans les villes de la côte-Est et cela en fait un simulacre de ville.

Reconquérir l'espace public par les déplacements non-motorisés

Si nous disons tous autour de cette table, que tout en étant long, ce processus n'est pas inévitable, on peut se donner les moyens de changer les choses en partant du principe du développement des modes non-motorisés. On ne peut faire l'impasse dans ce domaine sur le sens à donner aux espaces publics pour ne pas tomber dans un simple fonctionnalisme.

En effet, compte tenu d'une part de la réalité que connaissent les espaces publics qui sont menacés, face à l'intervention du secteur privé qui l'instrumentalise au profit du commerce et, d'autre part, suite à la dévaluation de ces espaces publics que cette privatisation entraîne, nous devons être aujourd'hui en mesure d'identifier et de différencier ce qui relève de la culture publique et ce qui relève de la culture de la société de masse mise en scène par le secteur privé.

Point de vue : Lydia Bonanomi, *architecte-urbaniste de Lausanne*

Dieter Apel, Difu, Berlin

Lydia Bonanomi et Dieter Apel insistent pour rappeler que le développement de la mobilité automobile - et de sa conséquence en matière de périurbanisation - ne s'est pas réalisé de façon "naturelle" en suivant des tendances qui s'imposeraient d'elles-mêmes ; c'est en réalité le résultat d'une politique très précise, menée de manière conséquente, encouragée par des investissements énormes dans ce secteur par l'État. En Allemagne, par exemple, il s'agit de trois cents mille kilomètres de routes pour un coût total évalué, depuis 1950 jusqu'à aujourd'hui, à environ six cents milliards de DM.

Ville compacte, densité et espace public

Le fait qu'on assiste de ci, de là à un changement de ces programmes et de leurs lignes directrices - en Europe, l'idée de ville compacte gagne du terrain - montre que la politique peut influencer le développement. On constate ainsi que certaines villes et régions urbaines ont réussi à augmenter considérablement la part du vélo par exemple tout en maintenant à un niveau constant la part de la voiture.

Dieter Apel rend attentif à un autre phénomène, celui de l'existence des friches urbaines qui représentent un potentiel très important pour la densification des villes-centres. Enfin, on procède en Allemagne mais aussi en France, avec le retour ou l'extension des réseaux de tramway, à la réappropriation ou à la redistribution de l'espace public ou à sa réaffectation aux piétons ; un espace soustrait à l'espace routier et "rendu" aux piétons et aux cyclistes.

Point de vue : Gilbert Lieutier, *Cete Méditerranée*
 chef du Service Circulations & Aménagements Urbains,
 membre du groupe Experts vélo (Cete /Certu)

Que faudrait-il faire, modifier, pour que ce qui est possible dans certains pays le devienne en France ?

Il faudrait d'abord tordre le cou à l'éternelle invocation des "mentalités" : les gens dans leur ensemble s'adaptent à ce qu'on leur propose. N'importe quel Français se trouvant à Berlin, Stockholm ou Ferrare, comprend immédiatement les règles du jeu et s'y conforme. A l'inverse, les citoyens de ces villes sont capables de "s'adapter" de la même façon aux fonctionnements et dysfonctionnements de notre propre pays. Cette adaptation peut d'ailleurs être vécue dans des périodes très brèves. Un Marseillais établi à Strasbourg retrouve instantanément ses habitudes s'il revient à Marseille pour une seule journée !

Si les mentalités ne sont pas en cause, les habitudes, elles, le sont. Il est évident que l'habitude de se garer sur les trottoirs ou à proximité d'un passage piéton, par exemple, ou de ne pas payer l'horodateur, ou encore d'accompagner les enfants à l'école en voiture, ne sont pas des difficultés pour fonctionner autrement à Berlin, mais des points d'appui pour "résister" aux changements ici en France. Il en va de même pour les décideurs : il n'est pas question de mentalités, mais d'habitudes. Habitudes de vivre la démocratie "à la française", et c'est une autre affaire !

Démocratie et autonomie communales : des idées neuves en France

Ce n'est certainement pas un hasard si les bons exemples en matière d'organisation urbaine et de fonctionnement (des déplacements et du reste) viennent notamment de villes qui ont derrière elles souvent plus de 500 ans d'exercice, d'expérience, de la démocratie et de l'autonomie communales (Suisse, Italie, Allemagne). En France, bien peu ont compris que la gouvernance démocratique nécessite de conduire simultanément des démarches informatives et de concertation. On lui préfère la démarche de "consultation" puis de promesses électorales.

Le système est également marqué par une incapacité à faire vivre la dialectique politique/technique. Peut être est-ce une conséquence regrettable de la tutelle des "routiers" des "Ponts et chaussées" sur le fonctionnement des villes jusqu'à une époque récente. Mais c'est peut-être aussi la marque du peu de goût des élus pour les analyses rigoureuses. Cela conduit beaucoup d'élus, d'une part à considérer que les problèmes de déplacements sont simples, d'autre part que le bon sens est mieux adapté (et moins coûteux) que des études (forcément fumeuses). Cela se traduit d'ailleurs dans la composition des services techniques municipaux qui sont bien souvent insuffisants tant quantitativement que qualitativement. On se trouve alors dans un cercle vicieux : les techniciens ne font pas de bonnes études, perdent de leur crédibilité, sont marginalisés, déqualifiés, etc...

Une vision "en lanière"

Tout cela conduit aux solutions simplistes et bien connues : les zones piétonnes pour les piétons, les pistes cyclables (quand il y en a) pour les cyclistes, les couloirs bus pour les transports publics. Cette vision en lanière a fait la preuve de son échec. Mais elle permet aux élus de faire des promesses "en lanière" en faisant croire qu'on peut ainsi encourager la marche, les vélos ou les transports en commun par de simples aménagements sans remise en cause de l'équilibre d'ensemble et donc sans toucher aux avantages exorbitants consentis aux automobilistes.

A défaut d'objectifs et de principes, on se retourne souvent vers (ou : on est souvent sollicité par) les marchands de technique. C'est alors, dans un contexte plus ou moins transparent d'ailleurs, le recours aux outils miracles : gestion centralisée des feux, programme temps réel, bornes escamotables, parkings automatiques, signaux lumineux ("n'écrasez pas nos enfants"), feux "design", etc.... A coups de technique et de dépenses ruineuses, les élus se donnent bonne conscience, et rachètent leur incapacité à faire respecter les règles, lois et codes qui permettraient d'éviter le développement anarchique de la ville et l'expression désordonnée et coupable des "mentalités"! Dans nos villes il n'y a plus de Police (police : même origine" polis "que la ville en grec...). Le manque de modestie accompagne naturellement les "insuffisances" des uns et des autres. Pas question dans ces conditions de reconnaître ses erreurs ou simplement d'aller s'inspirer de ce qui marche bien ailleurs, comme par exemple les zones à trafic limité en Italie.

Conséquences et retards

Dans le domaine des déplacements et des transports, les conséquences de ces attitudes sont très nombreuses et marquent autant de retards de la France en la matière. Ainsi, par exemple, à l'inverse de nos voisins, notre pays refuse d'adapter ses réglementations afin de gérer le stationnement avec la souplesse que nécessite le traitement différencié des besoins des résidents, des clients et visiteurs,

des pendulaires. De plus, nous faisons exception en Europe quant au rôle et à l'image même des taxis dans la ville. Enfin, nous sommes en train d'adopter timidement, mais avec vingt ans de retard, les horaires cadencés pour les relations ferroviaires intercitys.

Si on a rejeté l'explication par les mentalités, on peut cependant évoquer une spécificité de notre pays. Elle est relative à notre façon de vivre la ville, l'urbanité. Nous semblons très marqués par nos origines rurales et nous n'avons eu que peu de temps pour acquérir cette culture urbaine qui paraît si naturelle aux Italiens par exemple. Il en résulte une nostalgie inconsciente du terroir qui s'est traduite par un désir de "ville à la campagne". C'est là sans doute que la responsabilité des urbanistes est grande (mais y a-t-il un urbaniste dans la ville ?). Ils n'ont pas, par leurs projets, facilité notre mutation, notre expérimentation d'une ville heureuse, désirable. Conséquence de leurs oeuvres : on se retrouve bien souvent aujourd'hui avec "une non-ville" au milieu d'une "non-campagne". Ce n'est pas le meilleur moyen pour faciliter la mobilité non-motorisée, permettre des déplacements efficaces ou garantir les besoins de mobilité de tous.

Mais il y a une conséquence plus grave. Quelqu'un a pu dire : "à ville invisible, citoyen insaisissable". On voit bien les conséquences qu'une telle situation peut avoir sur la vie démocratique d'une ville. Le cercle (viciieux) est bouclé !

Point de vue : Armand Portaz,

Fubicy : Fédération des usagers de la bicyclette

Concrètement, que nous manque-t-il en France pour mieux contrôler la périurbanisation en frange d'agglomération ?

On peut se demander pour quelles raisons le concept "ABC" néerlandais n'est pas applicable en France. Il s'agit de l'obligation pour une entreprise ou une institution de se placer près d'un axe plus ou moins lourd de transport public suivant son besoin en logistique et selon sa position par rapport à la ville-centre ou au centre-ville. D'ailleurs, qu'attend-on pour urbaniser autour d'axes lourds de transport public plutôt qu'autour de routes ou d'autoroutes ?

Solutions innovantes...

Il serait bon d'imaginer des solutions innovantes autour de l'existant. Par exemple, pourquoi ne pas développer des centres de télétravail dans les quartiers et villages isolés ? voire offrir des facilités fiscales pour aménager des pièces dans son habitation (cela existe à Amsterdam). Rien de tel ne figure comme incitation au télétravail dans le cahier des charges des PDU (plans de déplacements urbains). Entre 5 et 10% de salariés pourraient utiliser cet outil, même de manière occasionnelle.

Quand on pense "solutions d'avenir" il faut aussi se demander comment éviter des déplacements inutiles. Les Irlandais proposent, par exemple, l'installation de crèches, voire d'écoles primaires sur les lieux d'activités. Cela évite les détours, donc des kilomètres inutiles pour récupérer les enfants en bas âge et améliore la vie de famille. Dans le même ordre d'idées, des restaurants inter-entreprises ou universitaires de qualité permettraient aux salariés de manger sur leur lieu de travail.

...et modes alternatifs

En matière de modes alternatifs à l'automobile, pour y amener les citoyens, on pourrait imaginer des incitations fiscales (déduction de la taxe "versement-transport") pour les entreprises qui aménagent des stationnements vélo et des vestiaires/douches par exemple, voire, pour la collectivité publique, rendre obligatoire ces aménagements pour les nouveaux bâtiments. Idem pour les habitations collectives (par le biais d'abattements d'impôt sur ce type de travaux).

On pourrait aussi développer l'auto-partage de et vers les zones d'activités où les petites entreprises sont nombreuses et permettre ainsi aux salariés de ces petites structures de venir autrement qu'avec leur propre voiture s'ils doivent se déplacer professionnellement. Enfin, on peut penser au développement du covoiturage dans les moyennes et grandes entreprises ou institutions, avec, à la clef, une incitation fiscale pour les entreprises mettant en oeuvre ce type de services.

Périurbanisation :

En matière de périurbanisation, il serait bon de se réapproprié des voies d'autoroutes – qui, pour l'heure desservent bien les zones d'activités - pour y installer des transports en commun en site propre (TCSP) avec des rabattements par des moyens de transport public légers et en voiture individuelle. Les automobilistes, résidents des zones périurbaines, auraient le choix entre un péage urbain ou laisser leur voiture pour emprunter un tramway périurbain. Autre solution, hybride : l'interconnexion du tramway urbain avec les lignes ferroviaires pour faire circuler des trams-trains.

Dans l'ensemble, il faut redonner envie de vivre en ville, ce qui passe par une urbanisation dense mais vivable. Les urbanistes néerlandais parlent du concept de "village urbain". Cela passe par une réduction du niveau de bruit dû à l'automobile mais aussi au voisinage (amélioration de l'habitat).

En conclusion, il faut offrir aux citadins les moyens de se passer le plus possible de leur voiture sans trop de contraintes. Voilà le défi...

Point de vue : Abel Guggenheim, *Rue de l'avenir, Paris*

Modes alternatifs : des progrès ?

Discours et colloques ne parlent aujourd'hui que de "modes de transport alternatifs", de "circulations douces",... L'automobile aurait-elle perdu la bataille idéologique ? Au cours de ce séminaire, chercheurs et techniciens répéteront ce qu'ils expliquent, certains depuis de nombreuses années :

1/ La situation est catastrophique : la part de l'automobile augmente sans cesse, les agglomérations s'étendent, la périurbanisation croît, les transports publics et les modes de transport "doux" sont de plus en plus contraints.

2/ Les solutions (techniques, politiques, réglementaires, fiscales,...) sont connues et publiées depuis longtemps, en particulier par plusieurs des participants au séminaire,

3/ Bien que ces auteurs aient des positions avantageuses dans l'appareil institutionnel, que leurs théories soient reconnues, elles n'ont généralement pas reçu le moindre commencement d'application.

4/ Même dans les cas les plus favorables, la situation empire : Roland Ries explique sans détours qu'à Strasbourg, ville dont il est maire et qui a une des politiques les plus volontaristes de France, l'amélioration se limite à l'hypercentre alors qu'en périphérie la situation continue à se dégrader.

Différentes enquêtes montrent avec constance qu'élus et citoyens sont, dans les mêmes proportions, favorables aux mesures pour contraindre la voiture, et que les élus sous-estiment cette opinion chez leurs administrés. Bien que ces résultats soient aujourd'hui connus, il ne semble pas que cela incite les élus à prendre les mesures dont ils savent pourtant qu'elles sont souhaitées par leurs électeurs.

L'exercice PDU

Actuellement, dans tout le pays a lieu un exercice très instructif, comble et aboutissement ultime de cette situation : la mise au point, dans les grandes agglomérations, des plans de déplacement urbains (PDU). Élus, techniciens, chercheurs, associatifs,... se réunissent depuis plusieurs mois, analysent avec pertinence la situation. Partout, le même constat. Partout, des solutions sont préconisées, dont la mise en oeuvre incombera largement aux mêmes personnes. Mais chacun sent que, dans quelques années, l'élaboration de la génération suivante de PDU montrera que les mêmes phénomènes auront tranquillement continué, que les cercles tournent toujours dans leur sens vicieux, sans que personne puisse y mettre un terme.

Hors de la salle du séminaire du 17 décembre, on peut se demander qui considère la densification comme une valeur positive ? Ce séminaire a certes son utilité, mais plutôt que d'affiner les mesures à prendre, il serait bon de réfléchir à la façon de les concrétiser.

Comportement pertinent des automobilistes

Lors de certains épisodes de pollution, on "recommande" aux automobilistes de ne pas utiliser leur voiture. En ne tenant aucun compte de cette "recommandation", l'automobiliste ne fait pas preuve d'égoïsme, de désobéissance, d'irresponsabilité. Il situe au contraire avec pertinence le niveau où les responsabilités doivent être prises. S'agissant de mesures contraires à son intérêt, il attend des représentants de l'intérêt collectif, élus ou administratifs, qu'ils prennent des décisions, y compris contraignantes. Les mêmes automobilistes se sont, très majoritairement et sans état d'âme, pliés à la décision autoritaire de mettre en oeuvre la circulation alternée le 1er octobre 1997. Cette acceptation a surpris certains observateurs. Elle révèle pourtant un comportement parfaitement cohérent : "je prends, dans le sens qui m'est favorable, les décisions qui m'incombent, et j'attends des pouvoirs publics qu'ils prennent les décisions conformes à l'intérêt collectif même, et surtout, si elles sont contraires au mien". Si l'on a pu ainsi mettre en oeuvre une mesure très contraignante, sur laquelle les spécialistes émettent par ailleurs de sérieuses réserves, peut-être pourrait-on en concrétiser d'autres ?

Prospective séculaire

Voyons plus loin et plus large, puisque le titre du séminaire, évoquant le XXI^e siècle, nous invite à une prospective séculaire. Le XX^e siècle aura été, sur le plan technique, celui de l'automobile, sur le plan politique et économique, celui du communisme. Les deux sont nés à peu près avec le siècle, et se sont surtout développés pendant et après la seconde guerre mondiale. Ceux qui, peu nombreux, mettent en évidence les contradictions du second, en prédisaient la chute à terme, ont longtemps été contredits par les faits : succès dans la course à l'espace, expansion géographique,... L'implosion a cependant été brutale.

Au cours des années 60 et 70, de nombreux textes, dont certains repris dans le dossier remis aux participants de ce séminaire, pointaient les contradictions du système automobile, laissant présager des difficultés dans son expansion indéfinie. L'automobile a jusqu'à présent continuellement étendu son emprise, et nombreux sont aujourd'hui ceux qui pensent, comme il y a à peine plus de dix ans pour le système communiste, que le règne du système automobile est éternel. On peut cependant penser que, dans un avenir pas si lointain, les analyses de Mumford, Sauvy, Illitch, se révéleront plus pertinentes que celles de différents responsables techniques des trente dernières années.

Point de vue : Jean-François Wolff, *urbaniste*,
vice-président du Comité d'action deux-roues 67

Remarques sur la préparation des PDU à partir du cas de Strasbourg

Dans le but de se rapprocher de l'objectif de restreindre la circulation motorisée individuelle, il convient de limiter les causes de déplacements répétitifs à moyenne ou à longue distance rendant pratiquement indispensable l'utilisation de la voiture individuelle. Il faut donc réviser la plupart des documents d'urbanisme de la grande région strasbourgeoise (schéma directeur, schéma de secteur, plan d'occupation des sols (POS), zones d'aménagement concerté (ZAC)). Le Cadr 67 propose ainsi les mesures suivantes, concernant plus particulièrement le POS :

- Suppression des futures zones d'extension urbaine (zone NA essentiellement) dans les parties de l'agglomération strasbourgeoise mal desservies en transport en commun et dont l'amélioration n'est pas envisageable à court terme. A fortiori, cette suppression doit concerner les villages où le travail, les études, les loisirs,... impliquent de longs déplacements quotidiens. L'arrêt de la périurbanisation doit non seulement concerner les lotissements d'habitation mais aussi l'ensemble des activités, exception faite de celles induisant de fortes nuisances.
- Création de zones d'extension urbaines dans les parties de l'agglomération strasbourgeoise bien desservies ou desservables par transport en commun et vélo, et dont l'utilisation actuelle devrait être valorisée. Dans certains secteurs l'expérience d'un "quartier sans voiture" pourrait être fructueuse.
- Densification du tissu urbain existant desservi dans de bonnes conditions par les transports en commun urbains ou susceptibles d'être à court terme, aisément desservis. Cela implique le relèvement des coefficients d'occupation des sols (COS), des coefficients d'emprise et des hauteurs maximum autorisées, notamment à proximité des gares, des stations de tramway et des stations d'autobus à condition que soient mis en place des "axes lourds" en faveur des autobus (couloir réservé protégé, priorité aux feux de signalisation, forte fréquence de passage...)
- Accentuation de la mixité du tissu urbain. Aussi bien dans l'urbanisation existante que dans celle programmée, il faut mélanger les fonctions habitat, travail, services, loisirs pour privilégier les déplacements de proximité au détriment de ceux à moyenne ou longue distance. Cela implique par exemple l'inscription dans les règlements d'urbanisme de réserver les rez-de-chaussée d'immeubles d'habitation aux commerces ou services, de prévoir des COS plus élevés pour les locaux prévus pour les activités que pour les logements...
- Poursuite d'une politique cohérente en matière de stationnement. On propose d'aller au-delà des mesures récemment prises pour la seule commune de Strasbourg en ce qui concerne la diminution des normes de stationnement liées aux constructions nouvelles à proximité des lignes de tramway. Ainsi, pour les secteurs situés à proximité non seulement des lignes de tramway mais aussi des "axes lourds" d'autobus qu'il y a lieu d'aménager, il est nécessaire d'interdire ou de limiter très fortement les créations de parkings liés aux activités, aux logements. Les éventuels "emplacements réservés" aux POS pour stationnement public devront être supprimés, à la seule exception de ceux prévus pour les parkings-relais.

Ces mesures devront venir en complément de la lutte contre le stationnement sauvage, contre le stationnement offert gratuitement par certains employeurs (dont la CUS) à leur personnel,...

Instauration d'une politique cohérente en matière de voirie. Les emplacements réservés prévus pour la création ou l'élargissement de voies devraient proscrire toute chaussée de plus d'une voie de circulation automobile dans chaque sens. D'une manière générale, l'objectif devrait être en milieu urbain à dominante de logements et d'activités sans nuisances, de transformer la plupart des chaussées existantes en 2x1 voie.

Point de vue : Patrick Frenay, *urbaniste, Bruxelles*

A l'instar de travaux de recherche néerlandais spécialisés, ne doit-on pas accorder de l'attention au moins à trois niveaux emboîtés de planification spatiale pour maximiser l'intérêt de la chaîne écomobile ? C'est ainsi que la littérature apporte des éléments de réflexion concrets aux niveaux du réseau urbain (régional, national voire continental), de la ville dans son ensemble et du quartier.

Ces impacts spatiaux différenciés ont été chiffrés quant à leurs conséquences au niveau de la mobilité (coûts sociaux, répartition modale, coût pour les individus). Ils mériteraient d'être mieux connus.

Remettre en question la politique de parcs de dissuasion

Un très large consensus apparaît, en France particulièrement, à propos d'une politique de parcs de dissuasion (ou : parkings d'échange) autour des villes. Ne devrait-on sérieusement en débattre ? Parmi les très nombreux aspects très discutables sur le fond, on peut mentionner :

- Les terminus de transports urbains : ne doivent-ils plutôt être des lieux de grande civilité (urbanité versus mobilité) ?
- Ne doit-on plutôt y privilégier des développements urbains denses et assez mixtes (urbanisation versus mobilité) ? Cela

génère une écomobilité plus élevée que le modèle P+R et beaucoup mieux répartie dans l'espace et dans le temps, pour des coûts de mise en œuvre publics et des impacts collectifs nettement moindres ?

- Les parcs de dissuasion ne font-ils pas autre chose que déplacer et amplifier la circulation et la congestion automobiles globalement dans la ville (diffusion spatiale accélérée), et les accroître localement (contre l'urbanité dont il est question plus haut) ?
- Cela ne favorise-t-il pas l'usage de la voiture particulière (sur une distance non-négligeable) + métro (ou tram ou train dans certains cas) plutôt que train seul ou bus+train, ce qui est révélé par certaines études (chaîne écomobile complète versus voiture + transports publics lourds) ?
- Cela ne favorise-t-il pas encore la périurbanisation contre laquelle on tente de lutter (mobilité résidentielle induite aux effets peu désirables) ?
- Les parkings d'échange sont très coûteux à aménager (y compris le coût foncier) et surtout à maintenir (entretien, gestion, exploitation), alors que les usagers n'accepteront qu'un coût spécifique très réduit (voire nul). Les moyens financiers des collectivités (et des exploitants de transports publics) ne devraient-ils être consacrés plutôt à la chaîne écomobile complète et aux services aux usagers plutôt qu'à "choyer" les automobilistes, en "se mettant à genoux devant eux" ... afin de les "supplier" de n'utiliser en définitive que partiellement leur voiture ?
- Cela ne revient-il pas à hiérarchiser les réseaux de transport public (correspondances d'un mode "lourd" structurant et valorisant avec des lignes de bus "de rabattement" peu valorisantes), confortant une dualisation de fait de l'espace urbain (plus- et moins-values et qualité de la desserte) et donc au profit de certains acteurs contre d'autres ? Ne devrait-on plutôt plaider pour privilégier une desserte équitable du territoire par des modes de transport public intermédiaires, minimisant ainsi en moyenne tout à la fois les distances parcourues sur réseau par les usagers et les correspondances, deux éléments-clés du choix modal, tout en offrant à ces modes des conditions d'exploitation convenables ? Ne convient-il donc pas de conforter plutôt la structure historique de nos villes en fonction de ses corridors forts et mixtes ou en fonction de ses pôles "régionaux" sis en première voire seconde couronne urbaine (mais pas en périphérie) ?

En synthèse, ne vaut-il pas mieux conforter au maximum les réseaux écomobiles eux-mêmes dans l'espace (plus ou moins restreint sous forme de corridors ou de pôles forts) et dans le temps (y compris les moyens qui doivent y être associés), afin qu'ils y aient un effet incitatif maximum auprès des usagers actuels et potentiels, incitant ainsi à des comportements résidentiels et à des habitudes de vie qui soient intimement liés à cette chaîne efficace ? Quant à ceux qui ont choisi d'habiter en périphérie (ou qui le choisissent encore malgré tout), les "séduire" paraît très difficile, parce qu'il s'agit d'un choix de vie fondamental de leur part et parce que cela s'avère très coûteux à mettre en œuvre pour les pouvoirs et services publics concernés.

Engager une réflexion approfondie à propos des mécanismes financiers qui favorisent de fait la périurbanisation, et surtout à propos de la mise en œuvre de programmes structurels correctifs

Si de récents travaux, en France notamment, ont bien mis en exergue les facteurs négatifs existants, la recherche de solutions ne devrait-elle être approfondie ? Parmi les moyens de principe, on peut en pointer quelques-uns :

- Les "droits d'impact" qui consistent à faire supporter aux investisseurs immobiliers les coûts induits (directs et indirects) au niveau de la mobilité : une localisation périphérique sera ainsi beaucoup plus coûteuse pour les demandeurs, évitant ainsi de reporter des coûts sur les pouvoirs publics et surtout incitant à des choix plus rationnels du point de vue de l'intérêt général.
- Ne faudrait-il pas reconsidérer, au moins dans ses modalités, les effets indésirables du "versement-transport" qui incite de trop nombreux employeurs à se localiser à l'extérieur du périmètre concerné ?
- Considérer une taxation foncière et immobilière qui ne soit pas tant liée à la valeur commerciale du bien (donc à celle du marché qui s'en trouve ainsi objectivement conforté par l'Etat) mais plutôt à sa bonne adéquation à des objectifs préalablement fixés, par des moyens tels que : taxes/impôts liés à la longueur de voirie publique (mais cela peut peut-être favoriser l'introversion – peu souhaitable - de lotissements ?) ; coût lié au rapport entre surface à l'air libre du logement et volume ; fiscalité foncièrement différente selon qu'il s'agit de zones déjà urbanisées par rapport à de nouvelles urbanisations ; ... ?
- Favoriser des activités immobilières de la part des opérateurs de transports publics afin qu'ils favorisent, comme en Asie orientale, une densification liée à des corridors de transport ?
- Mettre en place l'"écobonus", consistant en une charge additionnelle sur les carburants mais dont le produit serait réparti équitablement entre les citoyens (les gros rouleurs sont ainsi pénalisés au profit des écomobiles ou des petits rouleurs), dont la portée politique (au sens noble et complet du terme) paraît extraordinaire.
- Favoriser des abattements fiscaux liés à la mise en œuvre concrète de plans de transport d'entreprises (ex. Californie) ? Entre autres, il faudrait trouver un mécanisme par lequel ceux qui n'utilisent pas un parking d'entreprise reçoivent une rétribution correspondante (problème chez nous, les revenus du travail sont fortement taxés, ce qui n'est pas le cas aux Etats-Unis).
- Taxer les parkings privés, mais avec le risque que cela n'affecte jamais les usagers eux-mêmes ?
- Supprimer les abattements fiscaux liés aux mouvements pendulaires domicile-travail ?
- Taxer les véhicules d'entreprises, au-delà de quotas liés aux activités de l'entreprise (profil de mobilité), en fonction de critères objectifs ?

Point de vue : Jean-Louis Zentelin, *ingénieur BTP, docteur en aménagement, maître de conférences en économie de transports*

La mobilité autogène : marche, bicyclette, roller...
a-t-elle encore une place dans les villes du XXI^{ème} siècle ?

La prospective est l'exercice le plus périlleux auquel on puisse s'atteler. J.P Orfeuil s'y est assez bien essayé et ses modèles rhénan, saint-simonien et californien ont fait souche.

On peut rappeler, en préalable, que :

- la marche à pied possède un fort pouvoir de conservation (même si dès 1979 Pierre Merlin, de retour d'un colloque aux USA, racontait avoir fini la nuit en prison pour avoir marché le long d'une autoroute urbaine) ;
- en ce qui concerne les deux-roues on redoute que l'histoire ait dit son dernier mot (cf. article de la revue transports n°377 de 1996 ("Développement de l'usage urbain du cycle en France : utopie, projet de société ou mystification ?") si de nouvelles formes urbaines ne sont pas promues ;
- la mobilité à rollers, quasi ignorée lors du séminaire, est un "possible", même si pour l'instant elle fait surtout l'objet d'interdictions et se réfugie dans la sphère privée.

La réponse à la question posée sur la mobilité autogène résulte évidemment de la réponse à la question de la ville des proximités, notion plus pertinente que celle des densités ou des compacités (Beaucire), et peut-être de celle de dépendance de l'automobile (Dupuy).

Deux axes d'approfondissement paraissent possibles :

- D'une part, travailler l'image de la densité : de même qu'il y a banlieue et banlieue (Orfeuil) il y a densité et densité. L'habitat semi-collectif (cf. Vitry, Créteil, Aubervilliers...) est insuffisamment développé en France (représentations mais aussi réglementations, notamment interdictions de construction en limite de parcelle).

Avec Vincent Fouchier, je ne confonds pas ses formes mais souhaite réhabiliter son image (association fréquente aux banlieues, aux grands ensembles, aux quartiers "nouveaux" et vite dégradés).

- D'autre part, travailler sur de nouvelles "formes urbaines". Au-delà de la métaphore des algues, peut-être malhabile, on peut préconiser la nécessité d'une démarcation franche ville-campagne dans les POS (avec une cohérence au niveau du bassin de vie, d'où l'importance des négociations des périmètres d'intervention lors des DTA). On peut également se référer aux travaux sur la méthode ABC de localisation des industries (Pays Bas), la méthode Ruimpad,....
- Lors du 9^e congrès national du Club des villes cyclables (vélos, quels alliés pour progresser ? Montpellier, octobre 1997), j'ai proposé, dans l'atelier Alliance "vélos-automobiles" de veiller aux chevaux de Troie que peuvent être le TPV, l'automobile hybride, l'automobile au gaz ou à pile de combustible, les transports intelligents, ...
- La quantification de la violence induite par l'un ou l'autre système (modes économes ou automobile) peut également constituer une piste de réflexion. Des économistes "hétérodoxes" (Aglietta) émettent l'idée que l'histoire de l'humanité est celle de l'évitement de la violence (notamment à travers l'institution qu'est la monnaie). Cette dimension pourrait être valorisée, incluse dans les analyses multicritères, popularisée auprès des élus...

Point de vue : Barbara Dahm, *urbaniste, Altermodal*

Dans ses quelques questions qu'elle souhaite verser au débat, Barbara Dahm s'interroge sur la ville compacte et multifonctionnelle :

- Au delà des objectifs fixés par les plans d'urbanisme et éventuellement de transport, dans quelle mesure ce concept est-il réalisé dans les villes allemandes en particulier et européennes en général ?
- En Allemagne les schémas d'urbanisme et d'aménagement du territoire au niveau régional s'imposent, en France, l'incitation financière prévaut encore.
- Les PDU comme nouvel outil de planification permettent une meilleure coordination entre les politiques d'urbanisme et de transports/déplacements et certaines de ses prescriptions s'imposent aux communes. Parallèlement, de nouvelles lois viennent renforcer l'intercommunalité.
- Quelle est la force d'orientation réelle des deux principes dans la pratique, dans quelle mesure faut-il les combiner ?

Table ronde : débats

Questions-réponses, réflexions

Performances économiques des villes selon leur motorisation

Laurent Comélieu, *Association 4D*

- *Si le rôle que joue la sphère privée par rapport à l'espace public outre-Atlantique est important, dans les villes exemplaires citées dans les exposés, la sphère privée a également une forte emprise sur l'espace public. Ainsi à Berne, ville compacte par excellence, la population est appelée le 12 mars 2000 à se prononcer "pour ou contre une réduction de moitié du trafic motorisé dans les 10 ans à venir". Face au collectif qui propose cette initiative, soutenue par plus de 110 000 signatures, les opposants au projet (majoritairement de la sphère privée) annoncent qu'une telle mesure entraînerait la fermeture de 10 000 entreprises et menacerait 250 000 emplois.*
- *Face à cet argument de l'emploi très souvent cité pour contrer tout projet qui remet en cause la part des déplacements automobiles, existe-t-il des travaux relatifs aux performances économiques des villes selon leur taille, leur densité, leur motorisation ? Si ce n'est pas déjà le cas, cela ne devrait-il pas faire l'objet de recherches financées par le Predit ?*
- *On s'aperçoit que, bien souvent, les ruptures de tendances dans l'évolution de la répartition modale peuvent plus ou moins partiellement être liées à des facteurs-événements marquants. Ceux-ci peuvent être d'origine locale (par exemple, projet d'un grand axe routier pénétrant à Copenhague dans les années 1970, risques d'attentats de l'IRA à Londres, grève des transports en communs à Paris en 1995, etc.) mais aussi d'origine globale. Il a été question ici du rôle joué par le choc pétrolier en Allemagne. Certains pensent que l'accroissement de l'effet de serre, phénomène également global, est comparable à une crise pétrolière.*
- *Pensez-vous que le réchauffement planétaire (à propos duquel il est désormais avéré que l'homme, en particulier par ses déplacements, contribue largement), peut être un de ces facteurs-événements qui puisse changer dans les années à venir la mobilité ?*

Frédéric Héran, *Ifresi*

Une remarque sur les aspects économiques qui ont été évoqués. La ville compacte est économiquement beaucoup plus intéressante que la ville californienne. Mais une chose que l'on sait moins, c'est non seulement économique pour la collectivité, mais surtout pour les citoyens eux-mêmes. Ils font des économies de déplacements considérables. Au Japon, par exemple, dans le budget d'un ménage les transports c'est dix pour cent, en Californie c'est vingt pour cent, en France, on en est à quinze ou seize pour cent. Il est clair que si on allait vers les villes compactes, les premiers à en voir les effets bénéfiques sur leur budget, ce sont les citoyens.

Attractivité de la ville et qualité des espaces publics

Jean-Louis Maupu, *Inrets*

- *Nier l'impact des moyens de transport sur l'extension des villes est-ce acceptable ?*
- *N'est-il pas indispensable de repenser l'urbanisme dense, surtout si la ville compacte, saturée des voitures des autres devient un repoussoir, un enfer que chacun veut fuir, grâce à sa propre voiture ou si les coûts fonciers du centre cossu rejettent la misère du monde sur une proche banlieue déjà en décomposition ?*
- *Dans le débat espace public/espace privé, on constate aujourd'hui que nous sommes entourés d'espaces privés ouverts au public souvent de meilleure qualité que bien des espaces publics d'où se sentent exclus piétons et cyclistes. Ils sont laids, sales, bruyants, asphyxiants, dangereux ou envahis de voitures, de camions, surchargés de mobilier urbain et d'éclairages de mauvais goût, impraticables par du stationnement abusif, ... Ne serait-il pas bon de s'interroger sur ces espaces privés ouverts au public, même ceux des centres commerciaux, attractifs, à l'abri des intempéries et donnant accès à une grande diversité d'activités, de services et de loisirs pour s'en inspirer peut-être dans l'optimisation nécessaire des espaces publics si souvent déqualifiés ?*
- *Comment vendre une image attrayante de ville dense en dehors du centre trop cher ? Faut-il imaginer de longues algues de pierre flottant sur des prés et des jardins fleuris, ou bien faut-il replier sur lui-même, autour d'un espace libre et verdoyant, le bâti continu et filaire du modèle enrichi du centre commercial ? Faut-il faire croître notre fil urbain comme un éventail de corail ou comme autant de mailles d'un réseau de transport, sur le schéma du nid d'abeille qui orne la salle du colloque ?*

Yan Le Gal, *ingénieur-consultant, Pressigny*

L'angle choisi par Cynthia Ghorra Gobin pour commencer concrètement à "attaquer" le problème des déplacements non-motorisés et des formes futures d'urbanisation c'est l'espace public. Dans l'espoir que, dans le jeu des gagnants et des perdants ce sera l'habitant qui gagnera in fine. Puisque cent pour cent des gens ont besoin de cent pour cent de leur espace environnant. Du seuil de la maison jusqu'au bout de l'agglomération et plus s'il le faut. Le garde-fou à la vitesse et aux déplacements automobiles pourrait justement être l'espace public. Et c'est possible tout de suite.

Eric Adamkiewicz, *maître de conférences, Université de Toulouse*

En matière de mobilité non-motorisée, il est question aujourd'hui de pratiques utilitaires ou récréatives comme le vélo et les rollers qui se développent dans l'espace public.

Il est à noter que les réponses qui sont souvent données au niveau communal à ce type de pratiques sont fréquemment des interdictions, notamment pour les rollers. Lorsque c'est le cas, en l'absence d'espaces de pratique mises en place par les collectivités publiques, ce sont les acteurs privés qui les créent, comme par exemple Décathlon. Ainsi, en créant des Décathlon campus, espaces de vingt à quarante hectares pour des pratiques de loisirs, cette entreprise se donne en quelque sorte une certaine forme de mission de service public.

Réponse de Cynthia Ghorra-Gobin :

A la question faut-il intervenir en priorité sur la maison individuelle (et non sur l'urbanisme comme le laisse sous-entendre l'intervention) ou sur les transports, j'ai répondu en faveur d'une priorité à donner aux transports pour les trois raisons suivantes :

- L'opinion publique a pris conscience de la corrélation qui existait entre pollution de l'air, pollution sonore, temps perdu dans les embouteillages et la voiture individuelle alors qu'elle n'a pas établi la même relation entre étalement urbain et maison individuelle. Aussi ne pourrait-elle être favorable à une réforme qu'elle ne comprendrait pas.
- La difficulté d'une intervention sur le principe de la maison individuelle - variable pourtant explicative de l'étalement urbain - provient de ce désir des habitants de vivre à proximité de la nature et dans une maison bénéficiant d'un jardin. Dans les pays européens faisant preuve de figure d'avant-garde pour ce qui concerne le développement durable (les Pays-Bas, selon l'exemple donné par Dieter Apel), à aucun moment la maison individuelle n'est remise en cause, même si des procédures sont proposées pour densifier l'urbanisation.
- On peut certes faire un choix volontariste en faveur de l'habitat collectif mais il faudrait au préalable lancer une campagne en vue de revaloriser l'habitat collectif à partir d'arguments pertinents.

En guise de conclusion, il devient urgent de rompre avec toute démarche linéaire visant à relier une démonstration scientifique et une proposition de réforme. La première alimente et influence la seconde mais la seconde ne se construit pas sur les mêmes bases que la première. Une réforme doit obligatoirement s'inscrire dans un débat politique et elle ne peut qu'être incrémentale. Ce qui exige de la penser en termes d'étapes. Il paraît alors utile d'organiser des réunions de travail portant plus précisément sur la conceptualisation du rapport entre analyse théorique et action politique.

A propos de l'expérience de l'Europe du Nord

François Lachambre, *Montbéliard, Association de cyclistes urbains*

Existe-t-il des différences significatives à la fois dans le développement urbain et dans la culture des administrations responsables de l'aménagement, entre l'Est et l'Ouest en Allemagne ?

Réponse de Dieter Apel :

Avant la chute du mur à Berlin, le phénomène de la dispersion urbaine n'existait pratiquement pas en Allemagne. Lorsqu'il y avait un développement à l'extérieur d'une ville, il s'effectuait par secteurs compacts. Mais après la chute du mur tout a complètement changé à l'Est même si tout le monde avait espéré qu'on n'allait pas y répéter les mêmes erreurs qu'on avait fait à l'Ouest ; c'est le contraire qui s'est passé. La planification n'a pas pu suivre, elle était trop lente et dans les faits, l'accent a été mis sur l'investissement dans les villes, où le champ a été laissé libre aux investisseurs privés. Cependant, les choses sont en train de changer, notamment parce que les avantages fiscaux considérables dont bénéficiaient les investisseurs jusqu'à présent pour investir à l'Est s'arrêtent et parce que, par ailleurs, on devient sensible à la question du développement durable. Enfin, une sensibilité se développe en vue, notamment, d'empêcher que de plus en plus d'habitants quittent les villes.

Yann Legal

Dans les tableaux de Dieter Apel, on montre que la part de la marche semble plus faible lorsque la part du vélo augmente. Est-ce que vous confirmez cette différence ?

Réponse de Dieter Apel :

C'est à la fois juste et pas juste ; il y a effectivement une tendance que l'un diminue lorsque l'autre augmente. Cependant, on peut vérifier autre chose de plus important : si les trois modes écomobiles - marche, vélo et transport public - sont vraiment encouragés et se développent en liaison les uns avec les autres, le tout gagne.

Anca Duguet, *laurif*

Une question d'histoire. M. Apel indique qu'au Danemark il y a eu des changements dans le sens du code mobilité depuis 1947. Dans les pays germaniques, ne s'est-il pas passé quelque chose au moment de la crise du pétrole ?

Réponse de Dieter Apel :

A partir de la crise du pétrole en Allemagne, le gouvernement a massivement investi dans le transport public, mais sous forme de métros et d'axes lourds. Cependant, ces investissements n'ont pas conduit à un véritable transfert modal : peut-être étaient-ils trop lourds et le contexte était-il trop "voiture" et aurait-il fallu accompagner ces investissements d'autres mesures. On peut constater, par exemple, que dans des villes suisses qui ne disposent pas de métros mais qui ont maintenu un réseau dense de trams et d'autobus, la part des transports publics reste importante ou du moins stable dans le temps.

Geneviève Laferrère, *Certu*

Aujourd'hui on élabore le projet de loi urbanisme habitat et déplacement en France. Quelles sont les mesures préconisées par M. Apel sur la limitation et la réduction des surfaces à urbaniser ? Quels types de contrainte éventuels peuvent être envisagés ou s'agit-il simplement d'une recommandation ?

Réponse de Dieter Apel :

Pour le moment il s'agit d'une recommandation générale et si elle aboutit il faudra bien procéder à l'établissement de secteurs et attribuer des taux aux différentes régions.

Comment enrayer la périurbanisation ?

Jean-François Wolf, *Cadr, Strasbourg*

Les moyens pour enrayer la périurbanisation existent, notamment au niveau des schémas directeurs et surtout des plans d'occupation des sols (POS). Les PDU affichent des objectifs ambitieux (par exemple, ramener les déplacements automobiles à 50% des déplacements mécaniques, avec 25% pour le vélo et 25% pour les transports publics, comme à Strasbourg). On continue, néanmoins, dans les villes françaises, à construire des autoroutes urbaines et des parcs de stationnement en centre-ville ; même si au niveau du discours la situation évolue, il y a incohérence par rapport à la pratique.

Réponse de Jean Sivardière, Fnaut :

Le constat est clair : les moyens d'enrayer la périurbanisation sont de mieux en mieux connus, mais il ne se passe rien et bien au contraire la situation se dégrade. Ce n'est pas étonnant puisque il n'existe pas à l'heure actuelle d'autorité politique susceptible de mettre en œuvre une politique d'urbanisme à l'échelle d'un bassin de vie. Cette autorité devrait gérer simultanément les transports collectifs, les grandes voiries, le stationnement, la politique vélo, l'urbanisme, la fiscalité et pouvoir agir à ce niveau et non seulement au niveau de l'agglomération. La loi Chevènement adoptée récemment a marqué un progrès car elle permet un renforcement de l'intercommunalité avec la création de la taxe professionnelle à taux unique, destinée à instaurer une meilleure solidarité entre les communes et éviter l'éparpillement des activités, des lotissements, des zones commerciales, chaque commune réagissant jusqu'ici en fonction de ses intérêts propres. Malheureusement, cette loi ne permet pas d'agir au delà de l'agglomération dans les zones périurbaines satellites où se situe l'essentiel du problème. La raison en est sans doute politique, puisque, en élargissant le pouvoir des agglomérations aux zones périurbaines, on met en péril le pouvoir politique des départements. De plus, la possibilité pour cette autorité urbaine élargie d'être élue au suffrage universel, comme l'avait suggéré le rapport Sueur, a été exclue. C'est regrettable car il s'agit d'un point clef pour que les décisions qui seraient prises à cette échelle du bassin de vie, soient à la fois transparentes et légitimes.

Réponse de Marc Wiel :

On peut souligner un effet pervers du verrouillage de l'urbanisation. Il y a là un choix stratégique, puisque, en périphérie, la construction pourrait se déplacer un peu plus loin. Ce qui coûterait encore plus cher en termes de déplacements. Je suis convaincu que le choix stratégique devrait être celui de la rétention, celui de l'offre urbaine au bon endroit. Cependant, pour l'heure, nous en sommes au non-choix ce qui aboutit à consolider la situation existante et une continuation de la périurbanisation.

Jean-Louis MAUPU, *Inrets*

Il est significatif que la démarche du Dr Dieter Apel l'ait mené du transport à la consommation d'espace. Les chiffres sur la surface urbanisée par habitant sont assez peu connus. Les propositions d'une fiscalité pour la limiter sont très intéressantes parce qu'elles permettraient non seulement de réduire les déplacements. Mais elles réduiraient aussi divers gaspillages et nuisances en matière de transport de biens, de distribution de fluides - eau et énergies électrique ou de chauffage - de collecte d'eaux usées ou de déchets, de matériaux de construction, béton ou bitume, d'équipements de services publics, de communication, de sécurité, d'éducation, de santé...

Pourquoi, parallèlement à ce gaspillage de terre, est-il si difficile en France de faire admettre la différence énorme de consommation d'espace entre la VP et les autres modes TC, MAP et vélo, et l'étendue de la surface stérilisée par le stationnement ? Combien de trottoirs inutilisables par les piétons, de placettes arborées jadis fréquentées des boulistes aujourd'hui transformées en parking de centre ville, d'espaces verts et de terrains de jeu finalement goudronnés autour d'immeubles résidentiels ? Où sont les rues où nous jouions enfants sans craindre d'être renversés, les petits terrains vagues envahis de pruniers sauvages et de buddleias et qui nous tenaient lieu de jardins ?

Jean-René Carré, *Inrets*

La densité est une notion souvent mal comprise. Les travaux de Pierre-Henri Emangard ont montré que la densité est très différente, selon le niveau où on l'apprécie.

Souvent la densité communale est rapportée à la superficie à la commune, laquelle comprend des zones non urbanisées. P.H. Emangard a ainsi traité de la densité par rapport aux zones qui sont effectivement urbanisées, tout en appréciant aussi la densité en fonction du nombre d'habitants à l'hectare et par rapport au nombre d'immeubles. On s'est aperçu ainsi que les villes de l'arc atlantique étaient en même temps des villes d'habitat individuel et, souvent, des villes assez denses.

On voit qu'il y a de forts préjugés en matière de densité : des villes d'habitat individuels peuvent être relativement denses, tandis que les grands ensembles sont généralement très peu denses. Ce sont des blocs au milieu de grands vides qui ne peuvent faire fonction d'espace public. Et aujourd'hui, on tente de gérer les problèmes de ces "quartiers", souvent en difficulté, par des mesures de réinsertion sociale.

Patrick Frenay, *urbaniste, Bruxelles*

N'y a-t-il pas trois échelles spatiales de structuration de l'espace ?

Une échelle globale, celle des réseaux urbains, régionaux, nationaux ou européens. Une échelle globale de structuration des villes et, enfin, une échelle de structuration à l'échelle du quartier.

N'y a-t-il pas là, des orientations qui peuvent être spécifiques ?

Réponse de Dieter Apel :

Il faut effectivement s'attaquer aux trois niveaux géographiques, administratifs et politiques, et se poser la question de quelle action ou quelle intervention peut être la plus efficace à chacun de ces niveaux. En laissant de côté le niveau européen international, on peut à chacun de ces niveaux, se poser la question des leviers-clefs au niveau des transports et au niveau du développement urbain, les deux étant liés. En matière de transports, il est indispensable d'introduire une réforme fiscale qui conduise à une augmentation du prix de l'essence par la réforme qu'on appelle en Allemagne "la réforme fiscale écologique" parce que parallèlement ce sont les charges du travail qui seraient diminuées.

En matière de développement urbain, l'instrument-clef semble être, d'après l'exemple danois, la fiscalité foncière. Il faut savoir qu'au Danemark l'impôt foncier ne concerne plus, depuis une trentaine d'années, que le terrain et non l'immeuble. Par conséquent, en laissant un terrain libre de construction, le propriétaire est très pénalisé ; en payant beaucoup d'impôts, on a toujours intérêt à réaliser des bâtiments très vite pour que les terrains ne restent pas en friche. Par cet impôt sur la surface qui incorpore de la plusvalue des actions de viabilité, les terrains en ville, là où il faudrait densifier, deviennent disponibles et comme il y a davantage d'offre que de demande, cela baisse les prix.

Au niveau régional, on est passé au Danemark de la ville à la région qui est devenue l'unité des échanges quotidiens sur laquelle on porte beaucoup d'efforts. Il ne sera pas facile d'introduire cette nouvelle réalité ailleurs, mais le débat commence.

En ce qui concerne la ville, il faut y ramener les habitants et le logement, puisque c'est là que sont les infrastructures, les écoles et les services qui sont sous-utilisées actuellement. En effet, les habitants ont beaucoup quitté la ville – et la tendance se

poursuit – puisque c'est en périphérie que l'on construit et que l'on équipe.

Enfin, une dernière action-clef devrait porter sur l'espace public pour faciliter la redistribution de l'espace en faveur des piétons, des cyclistes et des transports publics.

Frédéric Héran, *Ifresi*

Les déterminants principaux de l'étalement urbain conditionnent les modalités d'actions pour sortir des cercles vicieux évoqués aujourd'hui. Est-on condamné à jouer sur tous les leviers à la fois où faut-il s'orienter surtout sur certains aspects ? Peut-on travailler sur la vitesse sans essayer de travailler sur les modèles d'habitat en même temps, présenter des alternatives à la maison individuelle ? Si on ne peut plus accéder à des maisons individuelles en grande périphérie, quels modèles d'habitat va-t-on proposer en contrepartie ? Comment articuler tout cela ?

Bertrand Larra, *Université d'Ivry, étudiant*

A la place de la ville compacte, pourquoi ne pas penser à un modèle de ville aérée, inspiré des modèles biologiques ? Le modèle des algues par exemple. Les algues se dispersent dans l'espace pour bien capter la lumière, elles ont une occupation optimale de l'espace. Imaginons que les algues soient l'espace dense desservi par les transports collectifs. Autour, on planifierait, au niveau des POS et des schémas valables pour les aires urbaines, un certain nombre d'espaces qui seraient des espaces de respiration. Les communes qui se trouveraient dans ces espaces de respiration pourraient bénéficier de financements à travers l'intercommunalité ; enfin, notre atavisme français rural trouverait toujours à se satisfaire.

Mentalités, habitudes et démocratie

Gilbert Lieutier, *Cete Aix-en-Provence*

Il y a, sur le terrain, décalage entre les besoins d'une population et les réponses qu'on y apporte : c'est un problème de démocratie. L'information, à ce stade semble primordiale. On devrait se demander ici comment on peut contribuer non pas à améliorer notre connaissance à nous, mais à la faire déborder un petit peu sur les citoyens qui sont les premiers concernés, et qui sont l'ensemble de la population.

Réponse de Jean-René Carré :

Le fond du problème, c'est que la démocratie est, à la base, un processus coûteux en temps et que la vie quotidienne des citoyens est de plus en plus subordonnée à des décisions collectives. Cette problématique est complexe car pour bien gérer les événements et les éléments de la vie quotidienne, le citoyen devrait participer à de multiples instances : locataires, propriétaires, du quartier, parents d'élèves, ... Il faudrait aussi réagir en tant que consommateur, participer à des mouvements associatifs, en matière d'environnement, de cadre de vie, etc. Face à cela, il y a un certain dessaisissement du citoyen de base qui préfère s'occuper de ce qui le concerne directement ; il garde sa voiture et estime que c'est aux autorités de se débrouiller : "Si il y a une règle, c'est à elles de la faire respecter et non à moi", comme l'a fait remarquer Abel Guggenheim.

Ce processus-là, est fondamental dans une société de complexité croissante où l'on réclame de plus en plus l'intervention d'instances collectives pour décider des choses du quotidien. On a tort en France de noyer ce débat-là dans un débat sur les structures adéquates. C'est typiquement français, c'est le problème de la technostructure puisque, en France, savoir égal pouvoir. Et pouvoir, c'est le pouvoir de ne pas dire ce que l'on sait ; c'est la non-transparence qui fait la technostructure et cela pèse très lourd en France. Cela explique en partie les différences entre notre pays et d'autres pays européens et les difficultés qui nous avons actuellement dans le contexte européen. On peut contester le mode anglo-saxon libéral, mais il y a souvent à la base un processus d'intervention démocratique beaucoup plus transparent.

Jean-Claude Pradeille, *chercheur, CNRS à Grenoble*

Il semble qu'il y ait une distance très forte entre les interrogations que la salle semble partager et la manière dont les luttes associatives en matière de transport abordent ces questions. Il y a peut-être là un travail public à organiser par les institutions publiques qui soit un travail de partage des savoirs, et de partage des expériences intellectuelles, professionnelles, culturelles entre responsables politiques et techniques et associations de terrain qui souvent perdent des batailles parce qu'elles sont dans une approche beaucoup trop fonctionnaliste.

Négociations territoriales

En ce qui concerne les transactions territoriales dont a parlé Marc Wiel, il me semble que la question des perdants et des gagnants est une question essentielle. Il faut savoir qui négocie, avec quels enjeux, avec quels intérêts, avec quelles représentations, quelles histoires ils ont derrière eux concernant quels territoires. Dans toutes les négociations, on peut se demander s'il est légitime que les villes-

centres, par exemple, aient aujourd'hui la même puissance qu'elles avaient il y a vingt ou trente ans, alors que la répartition dans l'espace, la répartition sociale, la répartition économique ont complètement changé. Les villes-centres se défendent avec des moyens considérables aujourd'hui que n'ont pas la plupart des banlieues et encore moins les espaces périurbains.

Toujours dans le domaine des transactions territoriales, la question de l'institution est en débat mais n'oublions jamais qu'une institution, quelle que soit son échelle territoriale, ne permettra jamais de faire l'économie des négociations internes à cette échelle territoriale. C'est peut-être la démocratie qui, en dernière instance, tranche... bien au delà des scènes électorales.

Réponse de Michel Gilbert, maire adjoint Grenoble :

Il est indispensable de faire émerger les contradictions, d'explicitier les intérêts surtout quand ils sont divergents, contradictoires et de déboucher sur des pratiques de négociation, dans la mesure où on a des règles du jeu claires qui permettent à cette négociation de se tenir avec la plus grande transparence et un minimum de représentativité par rapport à la population. On peut constater aujourd'hui que l'on est assez loin d'un tel fonctionnement démocratique au niveau de nos différentes instances.

Une décentralisation et pourtant un déficit démocratique

L'État a souhaité, à la demande des collectivités, décentraliser en rapprochant les décisions du terrain et du citoyen. Il est clair, cependant, qu'il n'en a pas donné les moyens de contrôle, ni des contre-pouvoirs suffisants et que les instances ce sont multipliées. Aujourd'hui on est dans une situation imbriquée, emmêlée telle que l'on constate un déficit démocratique très net.

On a évoqué ici le rôle du département, plutôt porteur des intérêts de la ruralité, qui agit tout de même en tant qu'acteur important sur les métropoles. Il détient des pouvoirs, des leviers, des financements sur lesquels les métropoles n'ont que peu de moyens d'agir. On peut se poser la question de la disparition du département, mais comment ?

Sans remettre en cause le processus de décentralisation qui doit se poursuivre et aller jusqu'au bout de sa logique, il me semble que l'État porte une responsabilité très forte dans la période actuelle par ses choix et ses politiques en matière de déplacements, d'organisation des territoires, de fonctionnement démocratique. Un certain nombre de lois ont été mises en place – ou sont en passe de l'être - en matière d'habitat et de déplacements, qui permettront de franchir une étape pour régler un certain nombre de problèmes évoqués ici même.

À nous, acteurs de terrain, de nous manifester et de faire en sorte que ça ne continue pas à se passer comme par exemple lors de la négociation sur les contrats de plan Etat-Région entre quelques grands élus et avec quelques grands représentants de l'État. Il n'y a pas de débat démocratique autour des projets, choix et politiques qui en découlent et qui détermineront largement notre mode de vie, notre organisation pour les dix ans qui viennent.

Densité et villes désirables

Enfin, il revient aux collectivités locales de rendre la ville plus désirable pour que l'on ait envie d'y rester ou d'y revenir. Là, se pose la question de la densité qui ne doit pas servir de repoussoir. Les quartiers haussmanniens, par exemple, sont de beaux quartiers, assez denses, à taille humaine. On peut s'en inspirer pour reconstruire une ville désirable. Ainsi, même la densité peut être rendue désirable...

Jean-René Carré

Démocratie et transparence : C'est sans doute dans le contexte de la démocratie et de la transparence nécessaire en matière de décision, de savoir et de pouvoir qu'il faudrait reprendre ce qui a été dit au cours de ce séminaire et notamment en ce qui concerne les gagnants et les perdants. Il y a en France des tendances lourdes dont certaines vont dans le sens de l'idéologie actuelle de la fin de l'histoire. L'histoire n'a cependant pas dit son dernier mot ; elle a toujours des rebonds et des surprises. On n'est pas encore à la fin de l'histoire...

Réponse de Marc Wiel :

La simple formulation de la notion de gagnants et de perdants dans toute négociation ou transaction est en soi une avancée. Gagner ou perdre a un sens politique et permet aux responsables politiques de se positionner. Peu importe alors la réponse, l'essentiel est de débattre.

En parlant aujourd'hui du Département, j'ai voulu le qualifier de perdant-consentant expliquant par là qu'il pouvait optimiser différemment. Sur le fond, c'est vrai, c'est la ville traditionnelle qui est perdante. Est-ce que c'est plus la banlieue que la ville-centre ? Cela dépend de la configuration.

Permettre aux responsables politiques de se réapproprier problèmes et projets

Pour en revenir au jeu des acteurs, c'est lui qui permettra aux politiques de se saisir de la question et d'entrer en transaction. C'est en transformant le problème qu'on le rend appropriable par les élus, sans quoi il ne pourra y avoir de transaction. La décentralisation, qui a fractionné les compétences, a en réalité donné des raisons supplémentaires de ne pas dialoguer, chaque niveau voulant être maître chez soi sans rendre de comptes à quiconque. Le découpage des compétences est contraire à la

création du tremplin nécessaire à la transaction. Il faut donc transcender les compétences et les institutions. Il ne s'agit pas d'inventer la bonne institution qui va inventer la bonne ville. Il faut inventer de quoi connaître et comprendre qui gagne et qui perd pour transiger, optimiser dans le contexte de chaque ville.

Importance du dialogue et des transactions territoriales

Exemple : les discussions qui ont eu lieu dans l'aire urbaine de Brest à propos du dossier d'agglomération entre la Communauté urbaine, d'une part, et des groupes de communes alentour désireuses de se constituer en communautés de communes, d'autre part. A l'ensemble des acteurs concernés avec leurs différents niveaux de compétences et leurs systèmes d'intérêts, ces discussions, qui ont duré trois ans sur finalement toutes sortes de sujets, ont finalement permis de construire des raisonnements, des objectifs et de se comprendre. Au bout de cette période, les uns et les autres étaient prêts à fonctionner ensemble, parce qu'ils se connaissaient. En ne dialoguant pas, la Communauté urbaine aurait certainement, in fine, été perdante à long terme, l'opposition entre communes périphériques ou dispersées dans l'aire urbaine et les villes de la Communauté urbaine aurait perduré.

Propos de Lydia Bonanomi, *urbaniste, Lausanne*

La négociation, en Suisse est institutionnalisée et n'importe qui peut la lancer. L'initiative populaire que nous connaissons en est un bon exemple. Ainsi, récemment, a été lancée une telle initiative sur la nécessité de réduire fortement le trafic automobile à l'horizon 2010. A mon avis on pourrait très bien diviser le trafic en deux à l'horizon 2010 par rapport à aujourd'hui....

Cette initiative a été lancée par un petit groupe de gens très volontaristes et intéressants qui avaient une bonne connaissance du domaine. Malheureusement, ils ne se sont pas intéressés à la constitution d'une base arrière pour combattre avec eux. Il faut savoir que gagner une initiative peut coûter jusqu'à cinq ou six millions de francs suisses. Ainsi donc, l'opposition qui, elle, a les moyens pour dénigrer tout cela, va faire campagne contre. Résultat : sans doute très peu de oui : c'est déplorable et contre-productif. Il faudrait à chaque fois que l'on lance une initiative s'assurer qu'on a les moyens. Car des initiatives qui recueillent par exemple 40% de votes positifs créent le débat et obligent les autorités et les collectivités publiques à tenir compte de cet important pourcentage.

François Lachambre, *Montbéliard*

Si tout le monde semble d'accord sur le constat, que fait-on pour que le débat soit porté à l'échelle du citoyen ? Pour la grande majorité des citoyens, l'automobile reste le symbole de la liberté individuelle ; il est bien d'accord qu'on en restreigne un peu l'usage pour les autres mais non pas le sien. Quand on voit ce qui est fait en France en matière de la sensibilisation des citoyens adultes et enfants sur les problèmes de déchets, qui aboutit à des résultats spectaculaires en matière de tri, de collecte sélective, on demande ce qu'on attend pour faire la même chose en matière d'usage automobile. Y a-t-il seulement une commune en France ou une seule agglomération qui ait fait le même travail de sensibilisation – auprès des jeunes notamment - sur les diagnostics des plans de déplacements urbains par exemple ?

Réponse de Jean-René Carré :

En ce qui concerne l'usage de l'automobile on peut rappeler qu'il y a des habitudes et le "laisser faire". Les habitudes ça se change ; l'être humain est infiniment adaptable, ce n'est pas cela le problème.

Réponse de Jean Sivardière, *Fnaut* :

Il me semble, en effet, que c'est un faux problème ; lors du combat pour faire arriver le tramway à Grenoble on nous disait tout le temps, dans les années 70 : le tramway c'est bon pour les Suisses. Maintenant on voit bien que le tramway est bon pour les Français. Ensuite, on nous a dit : le vélo c'est bon pour les Néerlandais, et puis quand on a aménagé des pistes cyclables, les gens ont changé de comportement, parce que le comportement des gens dépend de l'offre qui leur est proposé tout simplement.

Conclusions

Conclusion de Lydia Bonanomi

Au début des années 90, en Suisse, et sans doute ailleurs, il y avait un véritable enthousiasme pour une mobilité différente. On a commencé à travailler sur les mobilités alternatives, il y avait un début de changement de politique, y compris pour le développement urbain. Depuis quelque temps, on constate un certain reflux, et maintenant les autorités et les collectivités locales, prises au piège de la mondialisation, semblent ne se préoccuper que de rendre une région "attractive". Il faut donc remettre dans le débat public cette question d'une autre mobilité, d'une autre ville,...

Conclusion de Cynthia Ghorra-Gobin

On a pris conscience – à nouveau - aujourd'hui, que la question de la métropolisation était d'une très grande complexité et qu'il y avait de nombreux acteurs.

Commençons, sur le terrain, par les espaces publics. Ceux de la ville-centre, de la ville historique et essayons de voir comment les relier avec le reste de l'agglomération. On ne pourra pas les reproduire, mais, pour être pragmatiques, tentons de ne pas les dévaloriser, de les optimiser et commençons à penser à la définition de l'espace public en dehors de la ville.

Ce sera la première étape en vue de la constitution d'un véritable réseau d'espaces publics. C'est cette idée que l'on peut défendre et pour laquelle on peut se mobiliser.

Conclusion de Marc Wiel

Il n'est pas exact de dire que le discours est le même aujourd'hui et il y a quinze ans. Même la rue a changé de ci, de là, même s'il reste du chemin à parcourir. Ce qui manque, c'est la maîtrise de l'ensemble du processus et là nous avons, nous techniciens, un énorme travail d'élucidation à faire qui doit déboucher sur une réappropriation du sujet par les responsables politiques.

En fait, il ne sera réellement abordé qu'à partir du moment où il sera considéré comme le point d'appui de négociations, de transactions, d'identifications de projets, et cela suppose, en ce qui nous concerne, un repositionnement complet, étant donné que la ville idéale dont nous avons rêvée n'existe pas et que nous sommes loin de l'avoir rendue possible.

Conclusion de la table ronde par Jean Sivardière

En tant que militant associatif et non pas chercheur, il me semble que si on veut s'attaquer sérieusement au problème de l'étalement urbain, il faut jouer à la fois sur la politique des transports et sur la politique de l'urbanisme, je crois que c'est un faux problème que de se demander par laquelle des deux il faut commencer. Dans l'ensemble, dans le domaine des transports, on sait très bien dans quelle direction il faut aller pour obtenir un transfert modal, puis améliorer la qualité de l'environnement et donc indirectement de lutter contre l'éclatement urbain. Des villes comme Strasbourg, Nantes ou Grenoble ont montré ce qu'on pouvait faire, en particulier au moyen du tramway, même si elles ne se sont pas encore attaquées au problème de la périphérie. On a réussi à soulager l'hypercentre de la marée automobile et on n'est guère allé plus loin. On dispose cependant maintenant d'outils supplémentaires pour aboutir, sur le plan technique, comme le train-tramway qui commence à être testé en France, avec beaucoup de retard par rapport à l'Allemagne.

Renchérir le coût d'utilisation de l'automobile...

Un autre outil qu'il faudrait à l'avenir utiliser, c'est le renchérissement du coût de l'utilisation de l'automobile. On parle parfois de péage urbain qui est une notion difficile à cerner ; il serait beaucoup plus réaliste non seulement d'augmenter fortement le prix du stationnement central pour les pendulaires, dans les parkings publics, mais aussi de taxer l'utilisation des parkings privés dans les entreprises, dans les centres commerciaux, dans les multiplexes, etc.

... jouer sur la fiscalité automobile et du logement...

En ce qui concerne la politique d'urbanisme, sans savoir s'il est possible, réglementairement parlant, d'interdire l'urbanisation dans telle ou telle zone, on peut d'ores et déjà jouer sur la fiscalité automobile et sur la fiscalité du logement. En matière de fiscalité automobile, l'administration devrait considérer comme un avantage en nature la possibilité de stationner gratuitement sur son lieu de travail par exemple, ce qui provoquerait un certain nombre de changements dans les habitudes. Pour la fiscalité du logement, on devrait pouvoir, second exemple, moduler la taxe d'habitation en fonction de l'occupation des logements. Il a déjà été proposé que la taxe d'habitation soit inversement proportionnelle au nombre d'occupants du logement pour favoriser le retour des familles dans le centre-ville.

... pour obtenir un transfert modal

En conclusion, on ne manque pas de moyens pour opérer un transfert modal ou lutter contre la périurbanisation à travers la politique de l'urbanisme ou des transports. Le problème, pour les associations, c'est de convaincre les décideurs, ce n'est pas chose aisée dans un pays comme la France par manque d'outils pour participer efficacement au débat démocratique, et pour peser sur la décision, surtout si on compare avec les moyens dont disposent certains de nos voisins.

Clôture du séminaire par Michel Gilbert

Les questions débattues étant complexes, la conclusion se limitera ici à quelques remarques :

- Tout d'abord, à propos d'une question formulée sur le besoin d'études de l'efficacité économique des villes en fonction du type de mobilité dominante, on peut dire que l'on a besoin non seulement d'études mais aussi d'argumentaires clairs et concrets pour convaincre. En effet, sur le terrain, le besoin s'en fait sentir lorsqu'on est face à des populations spécifiques, des commerçants, par exemple, et que l'on souhaite, nous politiques, modifier la répartition modale et partager la rue autrement en privilégiant les piétons, les cyclistes et les transports publics.
- En second lieu, en traitant de l'aménagement de l'espace public, on a souvent tendance en France à faire du luxe pour masquer l'incapacité à imaginer des solutions innovantes, belles et efficaces à la fois. Résultat : des espaces publics parfois très coûteux et qui ne résolvent en rien les problèmes posés. Des réalisations d'autres pays (Pays-Bas, Suisse, Italie,...) montrent qu'on peut faire des choix beaucoup plus volontaristes et pas nécessairement à coût plus élevé pour transformer les rues en lieux de vie, en espaces de jeu.
- Il nous revient, enfin, de poursuivre et de relayer ce débat en-dehors de cette enceinte. S'il y a un consensus entre nous et si les choses ont peut-être un peu évolué sur le terrain, du moins au niveau des principes, on en est loin au niveau des réalisations concrètes. Il nous incombe donc à chacun dans son secteur - universitaires, chercheurs, élus, associatifs - de faire progresser le débat et les réalisations sur le terrain.

ANNEXES

Annexe 1

Dossier statistique

Annexe 2

Etudes et références

Annexe 3

Appel à propositions du Predit
(1996-2000)

Annexe 1

Dossier statistique

Mobilité urbaine, marche et vélo : vers une "écomobilité" ?

extraits

Jean-René Carré, Arantxa Julien, *Inrets*
Communication au Gart janvier 1999

Tableau 1 - La mobilité quotidienne : évolution du partage modal (France entière)

E.N.T. :	Motorisation Individuelle		Chaîne Ecomobile		
	Auto	2 R Motorisés	Transport Public	Bicyclette	Marche
1994	63.5%	1.4%	9.0%	2.8%	23.2%
1982	48.6%	4.2%	8.6%	4.5%	34.1%
% évolution	+ 32%	- 67%	+ 5%	-37%	- 31%

Enquêtes nationales transport INSEE-INRETS, 1982 et 1994

Au cours des dernières décennies, les déplacements dans les villes françaises ont été marqués par la croissance considérable du trafic automobile, qui est désormais le mode dominant de déplacement : près des 2/3 des déplacements quotidiens sont effectués en voiture. En revanche la part des transports publics (TP) dans la mobilité quotidienne des citoyens n'a pratiquement pas changé (un peu moins de 10%). Et cela malgré des investissements importants réalisés par les villes pour créer et/ou pour améliorer les réseaux de métro, de tramway ou d'autobus. Le développement de l'automobile s'est donc essentiellement fait au détriment des modes non motorisés : bicyclette et surtout marche à pied, dont la part modale a décliné de plus de 30% au cours de ces quinze dernières années.

Cette évolution se retrouve dans l'ensemble des villes de province, avec cependant des différences d'une ville à l'autre (l'agglomération parisienne a été volontairement exclue de ce tableau).

Tableau 2 - Id. : fourchettes pour 10 villes de province (2 périodes)

E.N.T. :	Motorisation Individuelle		Chaîne Ecomobile		
	Auto	2 R Motorisés	Transport Public	Bicyclette	Marche
89-96	54,1 - 66,7%	0,5 - 2,6%	5,4 - 13,8%	0,7 - 5,4%	19,9 - 30,8%
	Lyon / Valence	Lyon / Nantes	Valence/ Grenoble/Lyon	Lyon / Valence	Bordeaux Amiens/Lyon
76-83	36,2 - 50,9%	2,9 - 6,4%	9,2 - 14,5%	1,5 - 6,1%	27,8 - 45,7%
	Nancy / Belfort	Belfort / Nantes	Amiens / Nantes	Nancy/Bordeaux Grenoble	Bordeaux / Nancy

Papon, INRETS, 1998, données enquêtes-ménages transport CERTU-CETE

La répartition modale indiquée ci-dessus est constituée de deux catégories principales : la part de la motorisation individuelle (VP+2Rm, 65%), et celle de la chaîne écomobile (TP+bicyclette+marche, 35%). Mais il existe beaucoup d'autres modes de regroupement possibles.

Une des répartitions les plus fréquemment adoptée est la répartition classique VP/TP/deux-roues motorisés et non / marche. La marche est parfois omise, et la mobilité limitée aux seuls déplacements mécanisés (ou même parfois motorisés). Les présentations classiques introduisent des biais dans l'interprétation des résultats : les usages de la bicyclette, du cyclomoteur et de la moto sont en effet très différents (de même que l'évolution de ces modes) ; quant à la clientèle de la marche elle va bien au delà des celle des piétons intégraux.

Tableau 3 - Qui sont les cyclistes quotidiens et les piétons ?

	PIÉTONS INTEGRAUX	CYCLISTES
Sexe	Femmes (58%)	hommes (63%)
Age	enfants, femmes âgées	Jeunes (52%), personnes âgées
Activité	Scolaires, retraités	scolaires et étudiants
Profession	Employés	Ouvriers (14%), cadres (4%)
Location	villes centres (Paris)	périurbain
Habitat	Collectif	individuel
Motif	Etudes, achats	sport, visites

Papon, 1997, données Enquête nationale transport INSEE-INRETS 1994

En ce qui concerne les cyclistes, on peut remarquer que ce sont les exclus de l'automobile qui forment la plus grosse partie de la clientèle : jeunes n'ayant pas l'âge pour le permis, ou pas d'accès permanent à une VP (étudiants), ou pas le permis.

En ce qui concerne les piétons : la clientèle est principalement composée de jeunes (scolaires en particulier), de personnes âgées et de femmes : ce sont les exclus de la motorisation. Mais les enquêtes transport ne considèrent les trajets à pied que lorsqu'ils s'effectuent intégralement par ce mode, ce qui conduit à sous-estimer la part réelle de la marche. En effet, tout le monde est piéton, ne serait-ce que pour aller de la place de stationnement de sa voiture au lieu de destination.

Par ailleurs les enquêtes transport rendent mal compte du rôle des séquences piétonnes dans l'organisation de déplacements quotidiens et dans les choix modaux.

C'est pourquoi une enquête d'un type nouveau a été réalisée par l'Inrets (J.R. Carré et A. Julien) dans le cadre du projet Ecomobilité (Predit/DSCR). Un enquêteur - muni d'un ordinateur de paume - accompagne les sujets durant toutes leurs activités de la journée : depuis le départ de leur domicile le matin, jusqu'au retour à domicile le soir, notant tous ses déplacements, toutes ses actions et caractérisant l'environnement urbain dans lequel se déroulent ces déplacements. Les résultats de la première série d'enquêtes réalisées en Ile de France montrent que :

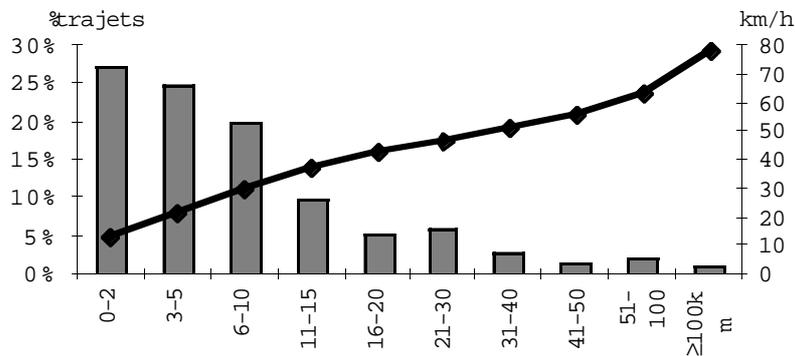
- La durée moyenne journalière de déplacement (tous modes) est de 1 heure 29 mn,
- Quant à la marche sa durée moyenne journalière est de 33 mn, dont 7 mn et demi de marche dans les lieux de transport.
- La distance journalière totale de marche est de : 2 785 mètres, dont 849 mètres de marche dans les lieux de transport.
- L'exposition aux risques de la circulation routière (motorisée) est rapportée à la marche sur la chaussée et en traversée. En durée moyenne journalière cette exposition est de : 3 mn et 18 secondes, soit 10% de la durée totale de marche .

Ces résultats tendent à confirmer les hypothèses initiales :

- le quantum de marche à pied est plus élevé que ce que rapportent les enquêtes transport,
- la durée exacte d'exposition des piétons à la circulation automobile (traversées de rues et marche sur la chaussée) ne correspond qu'à une faible part de la durée totale de marche, ce qui signifie que le risque d'accident (entre piétons et véhicules routiers) est en réalité élevé.

Cependant, même sur la base des enquêtes transport de type classique, on peut démontrer qu'il existe une possibilité de redonner une place à la marche et à la bicyclette dans les villes françaises :

Tableau 4 - la part de la voiture particulière selon les vitesses et les distances



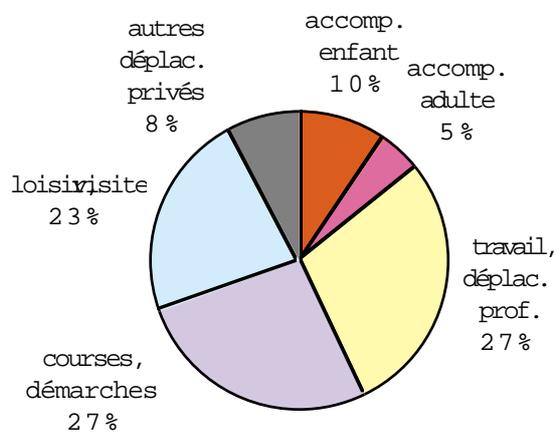
H. Fontaine, Enquête nationale transport INSEE-INRETS 1994

Plus de la moitié des déplacements en VP sont inférieurs à 5 km (dont la moitié inférieurs à 2 km), avec une vitesse moyenne de 13 km/h (ce qui correspond aux vitesses moyennes des cyclistes en ville).

Il existe donc, uniquement sur la base des distances parcourues et des vitesses, un potentiel important de transfert modal de la VP vers la marche et la bicyclette.

Tableau 5 - La part de l'accompagnement dans les trajets en voiture

Un autre exemple vient des trajets à des fins d'accompagnement, et en particulier d'accompagnement d'enfants. L'accompagnement représente 15% des trajets en voiture particulière (dont 10% pour l'accompagnement des enfants).



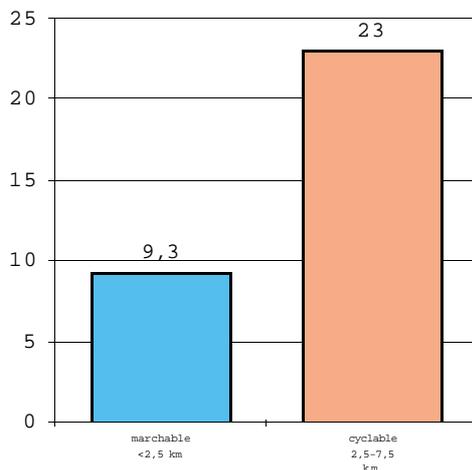
H. Fontaine, Enquête nationale transport INSEE-INRETS 1994

En regardant les enquêtes-ménages de province, on a observé que le poids du motif accompagnement s'était accru dans l'ensemble des motifs, et que la part de la VP s'était elle-même accrue dans le motif : en clair, les parents accompagnent de plus en plus leurs enfants, et le font de plus en plus en voiture.

Tableau 6 - les reports modaux : marchable et cyclable

Dans le rapport (synthèse INRETS n°32) sur le projet Ecomobilité, Francis Papon s'est attaché à analyser les circuits ou chaînes de déplacement des automobilistes. Un circuit est constitué par l'ensemble des déplacements de la journée, en partant du domicile et en revenant au domicile.

Pourcentage des circuits journaliers motorisés pouvant être parcourus facilement à pied ou à bicyclette



Source : F. Papon, données EMT 1994

Les résultats de ces analyses montrent les circuits quotidiens des automobilistes : 10% pourraient donc être transférés vers la marche (moins de 2,5 km), et 24% vers la bicyclette (2,5 à 7,5 km). Ce qui n'est qu'une première estimation qu'il faudra affiner.

Des évaluations plus fouillées devront être entreprises, et bien d'autres critères que la longueur des boucles seront à prendre en compte.

Il faut cependant être conscient que tous les déplacements de moins de 5 km, ou tous les déplacements d'accompagnement ne pourront pas être transférés de la VP vers la marche et la bicyclette.

La transition urbaine

Extraits : études statistiques

Marc Wiel, *Agence d'urbanisme de Brest*

I - BUDGET LOGEMENT ET BUDGET TRANSPORT

Une étude récente de l'INRETS* établie sur l'Ile de France permet d'évaluer le poids des dépenses de logement et de transport dans le budget des ménages en fonction de la zone d'habitat, caractérisée par le coût moyen du m2. Neuf zones sont distinguées, des plus onéreuses (arrondissements centraux parisiens et partie Ouest, de part et d'autre du périphérique), aux plus économiques (Sud et Est de la Seine-et-Marne, Nord-Ouest des Yvelines). Les coûts moyens varient de 50 à 92 F/m2/mois en location privée et de 7.000 à 23.000 F/m2/mois en accession. Dans un marché du logement très encadré par des règles et des seuils sur les taux d'effort pour le logement, ces différences de coût induisent un tri social (le revenu moyen baisse des zones les plus onéreuses aux plus économiques) et générationnel des familles (les familles avec enfants sont orientées vers les zones les plus économiques), net en location, très marqué en accession. Ces règles et leurs conséquences ségrégatives conduisent à des taux d'effort pour le logement (loyers en remboursement d'emprunt) peu variables d'une zone à l'autre, autour de 27% du revenu, malgré les différences importantes de coût au m2.

La part de la dépense liée aux déplacements quotidiens dans le budget varie en revanche énormément d'une zone à l'autre, sous l'effet de trois phénomènes qui se cumulent :

- l'augmentation de la taille des familles ;
- la nécessité de parcourir les distances plus élevées, et plus souvent en automobile, à mesure qu'on s'éloigne du centre ; la distance moyenne parcourue par personne de plus de 6 ans et par jour passe ainsi de 10 km dans la zone centrale à 24 km dans la zone la plus excentrée ;
- la baisse du revenu moyen de chaque famille en fonction de l'éloignement de la zone.

Cette dépense est limitée à 6% du budget dans la zone centrale (une spécificité parisienne, liée à la densité et à l'existence du métro) et monte à 26% dans la zone la plus périphérique (30% pour les seuls accédants).

Ainsi, la dépense globale pour le logement et les transports représente :

- un tiers du revenu dans les zones les plus centrales et les plus aisées et,
- monte à 52% dans la zone la plus excentrée (59% pour les seuls accédants).

* A.R. Polacchini, J.P. Orfeuil : "les dépenses pour le logement et pour les transports des ménages franciliens", rapport INRETS, 1998, sur la base des résultats de l'EGT IdF 1994.

II - POURQUOI CHOISIT-ON LE PÉRIURBAIN ?

Le CREPAH** a interviewé 72 ménages installés dans l'agglomération de Rouen et ayant décidé depuis moins de trois ans d'acquérir une maison individuelle dans la couronne périurbaine et installés depuis. Ces ménages sont très typés, jeunes (25 - 40 ans), ont 1 à 3 enfants et sont très fréquemment d'une catégorie sociale dite intermédiaire. Ils ont massivement recouru à des emprunts.

La décision de départ est largement déclenchée par :

- l'arrivée d'un enfant (15%) ou liée à une taille de logement insuffisante (20%). La ville apparaissait souvent dans les discours comme pas faite pour les enfants.
- le rejet de l'environnement de l'ancien logement intervient clairement dans 20% des cas (bruit, saleté, voisinage, insécurité) ;
- le loyer jugé excessif (10%) sachant que l'objectif est, de toute façon, de devenir propriétaire (de ne plus avoir de loyer).

Le ciblage du nouvel habitat. Le "produit" recherché est bien cerné et peu (20%) ont mis leur projet en compétition avec une recherche dans le marché de l'occasion.

Par contre, le choix de localisation était ouvert, ce qui ne veut pas dire qu'il soit indifférent.

L'attachement au logement acquis. La satisfaction est forte car elle résulte d'une démarche d'appropriation d'un territoire personnalisé.

Les motifs à insatisfaction se manifestent quand la présence automobile est perçue encore dangereuse et quand des frais imprévus émergent.

La perspective de mobilité. 40% envisagent de changer un jour de logement (retraite, départ des enfants, mutation), c'est-à-dire ne considèrent pas avoir fait une option définitive. Ce qu'ils considèrent comme irréversible est moins la localisation que le statut de propriétaire en maison individuelle.

Quelques attitudes générales :

- 40% à 50% soulignent le poids déterminant du coût du foncier dans leurs décisions résidentielles ou prospectives ;
- maintien d'un fort attachement de la fréquentation du centre de l'agglomération dans la vie quotidienne ;
- les secteurs naturellement convoités à terme pour le retour dans l'agglomération sont ceux qui permettent de bénéficier de la centralité en gardant le statut de propriétaire en maison individuelle, donc Nord de Rouen et plateaux Nord. Pour ceux là, le passage par le périurbain est une étape dans un cursus résidentiel associé à l'ascension sociale projetée.

En conclusion, il y a bien une diversité des attitudes dans les choix effectués. Le groupe central est constitué de ceux qui sont "en transit" dans le périurbain, compte tenu de leur composition familiale et de leurs ressources.

Ce groupe central est flanqué de deux sous-groupes qui, soit ont adopté durablement un nouveau mode de vie qu'ils ont choisi et dont ils parlent avec enthousiasme parce qu'ils peuvent réaliser leurs aspirations, soit se sont mis à l'écart de la ville en minorant des inconvénients plutôt qu'en majorant un avantage. Ce qui peut paraître paradoxal est que ce ne sont pas ceux qui sont déçus de la ville qui manifestent le plus leur intérêt pour leur nouvelle localisation.

** CREPAH : "Enquête pour les choix résidentiels des ménages périurbains", 1998, pour le compte du Syndicat Intercommunal pour le schéma directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf.

III - PRINCIPALES ÉVOLUTIONS DE LA MOBILITÉ LOCALE ENTRE 1982 ET 1994

	Niveau 1994	Evolution 1982-1994
<i>Nombre de déplacements/personne/jour</i>		
<i>Dont :</i>		
Travail professionnel, études	3,20	-6 %
Achats, affaires personnelles, etc.	0,74	-20%
Loisirs et visites	0,82	-7%
Retour au domicile	0,36	+33%
A pied ou en deux roues	1,31	-4%
En transport public	0,88	-39%
En voiture	0,29	0%
	2,03	+23%
Distance parcourue (km/jour)	22,9	+30%
Budget-temps de transport (min/jour)	55,0	-1%
Vitesse (km/h, tous modes)	25,3	+34%

Passagers-km selon les types de liaison (millions de km/jours)		
Ville-centre/Ville-centre	90	-5%
Banlieue et périphérie/ville-centre	315	+46%
Banlieue/Périphérie	86	+79%
Banlieue/Banlieue -Périphérie/Périphérie	304	+28%
Echanges interurbains de proximité	382	+83%

	Niveau 1994	Evolution 1982-1994
Déterminants principaux de l'évolution de la mobilité modale		
Parc automobile :	14 millions en 1975	25 millions en 1995
Réseau autoroutier :	2.700 km en 1975	8.000 km en 1994
Pourcentage de maisons individuelles	50% en 1973	56% en 1988
Pourcentage de ménages propriétaires	45% en 1973	54% en 1988
Distance moyenne au centre des logements :	+12% entre 1975 et 1990	
Nombre d'emplois en ville-centre :	-5% entre 1975 et 1990	
Nombre d'emplois en banlieue extérieure :	+24%	
Evolution du prix du super (francs constants) entre 1985 et 1995	-19%	
Evolution du prix du gazole (francs constants) entre 1985 et 1995	-32%	
Taux de diésélisation :	8% en 1985	31% en 1995

Congrès de l'ATEC sur "la mobilité dans un environnement durable" du 28 au 30 janvier 1997 à Versailles, extrait de la communication de J.P. Orfeuil (INRETS).

Annexe 2

Etudes et références

recueil de textes établi par Jean-René Carré

Le Paris où nous marchons
N'est pas celui où nous marchâmes
Et nous avançons sans flamme
Vers celui que nous laisserons.

Jacques Roubaud, d'après Raymond Queneau

La forme d'une ville change plus vite que le coeur d'un mortel.

(on le sait, dit Julien Gracq... hélas! ajoute Jacques Roubaud)

LE POINT DE VUE D'UN ANTHROPOLOGUE :

“La formule qui correspondrait idéalement à l'insertion heureuse dans le microcosme urbain actuel est simple : ce serait pour chaque famille autonome un refuge au centre d'un territoire personnel constitué par un morceau de nature sauvage et des moyens de transports assez rapides pour que le terrain de chasse, c'est-à-dire l'emploi, soit à portée de temps équivalent aux déplacements d'avant les transports (...).

Il a fallu recourir à une transposition sommaire en construisant des cellules agglomérées dans des immeubles plantés au centre d'une bordure de gazon, à portée d'autobus.”

LEROI GOURHAN, 1961

LE POINT DE VUE DES “URBANOLOGUES”

Le proche et le lointain :

L'usage des [télé]-technologies disqualifie le proche au profit du lointain, cet ange sans odeur à la présence spectrale qu'on peut “zapper”, contrairement à son proche qu'il faut supporter. Cet amour du lointain caractérise l'homme moderne.

Se réunir à distance, terme aussi paradoxal que faire virtuellement l'amour, est une situation de délocalisation : être là-bas sans y être. La ville, lieu de rassemblement, pour commercer, pour faire nombre, devient inutile.(...) Les lieux sont liquidés au profit du temps. Or en délocalisant la proximité véritable des individus, on met en cause la survie de la démocratie.

Paul VIRILIO, in Le Nouvel Observateur, 23 janvier 1997

De la banlieue à la cité future :

Les choses en sont venues à ce point que tous les services urbains dépendent étroitement de la circulation automobile. Celle-ci prend à la fois aux habitants des banlieues le temps et l'espace.[...]

A la base de cet échec de la technologie moderne, on retrouve la croyance fort contestable en la valeur absolue de la puissance et de la vitesse... La notion de vitesse devrait être en fait subordonnée au but à atteindre. Si l'on entend se promener en admirant un site urbain et en s'entretenant avec des connaissances, la vitesse de cinq kilomètres à l'heure est plus que suffisante. [...]

Nos spécialistes des transports paraissent incapables de reconnaître qu'un moyen de locomotion unique, quelle que soit théoriquement sa rapidité, ne saurait suffire et qu'il est indispensable de prévoir une très grande variété de moyens, aux réseaux et aux vitesses variables, s'adaptant ainsi à différents objectifs. [...]

Le moyen le plus rapide de transporter cent mille personnes à une distance inférieure à 800 mètres, est de leur permettre de parcourir le trajet à pied, et le moyen le plus lent serait de les faire monter dans des voitures rapides. [...]

Nous nous trouvons devant ce curieux paradoxe : une structuration suburbaine d'un type nouveau menace de détruire la forme urbaine. On ne trouve plus de buts à portée de marche et la marche n'est plus utilisée en tant que moyen de circulation. Du fait du trafic automobile, elle était devenue dangereuse ; l'extension démesurée de la banlieue la rend inefficace. [...]

[...] On pourrait ajouter que “la dispersion ne paie pas”, en se référant à ce vaste étalement suburbain. [...] Désormais le réseau routier dévore des milliers d'hectares de terrains, et les priorités de circulation sont plus contraignantes que celles du réseau ferré à la période de son expansion. [...]

La notion d'équilibre ne peut plus désormais être limitée à la cité, elle doit s'étendre à l'aire régionale, délibérément adaptée et façonnée comme un ouvrage d'art. [...]

Après trois siècles d'expansion incontrôlée, la civilisation occidentale poursuit encore sa course sur sa lancée, et l'on peut voir, dans la difficulté de changer la direction de cette trajectoire, la raison principale d'un récent échec : expansion des surfaces utilisables, expansion de l'industrie, accroissement des chiffres de population, l'énergie cinétique de ces divers mouvements en rendait le contrôle difficile. Le caractère irrationnel et destructeur de ce développement, visible dès l'origine, n'a fait que s'accroître au cours de la plus récente période. Alors qu'il existe des possibilités d'organisation politique et de planification sur une base régionale, le développement continu des structures urbaines, s'accompagnant de l'étouffement congestion des grands centres, ne saurait représenter que la plus déplorable des solutions.

Lewis MUMFORD : “La cité à travers l'histoire”, Editions du Seuil, 1964

Le mythe de la mégalopole

Tout projet sérieux d'amélioration des conditions de vie dans la métropole devrait à coup sûr prévoir une réduction du temps et des distances à parcourir dans ces trajets quotidiens. [...] Pouvoir se rendre à pied à son travail, même s'il faut parcourir à cet effet une distance d'un ou deux kilomètres, ne pourrait par contraste représenter autre chose qu'une promenade hygiénique, et particulièrement pour les travailleurs sédentaires... des grandes cités.

Une grande partie des difficultés d'aménagement du réseau de transport urbain auraient pu être surmontées par une délimitation de centres secondaires où s'imposeraient les déplacements pédestres. [...]

[...] tous les matériaux nécessaires à la fondation d'un nouvel ordre urbain se trouvent déjà rassemblés ; mais il existe malheureusement de fortes chances pour que les régimes politiques actuels continuent simplement de les ignorer ou de les gaspiller. Il est à craindre que notre équipement mécanisé et notre outillage électronique ne cessent de se perfectionner, sans que l'on puisse constater dans le domaine social des améliorations tangibles, et sans qu'aucun effort soit entrepris pour que l'humanité dans son ensemble en tire un profit réel.

Lewis MUMFORD : "La cité à travers l'histoire", Editions du Seuil, 1964

Le citoyen aux prises avec la cité idéale :

Si nous poursuivons avec constance le même effort dans le domaine de la science et de la technique, sans modifier en rien nos objectifs et la rapidité de la marche, et sans chercher à fixer des buts spécifiquement humains au processus de mécanisation, les futures perspectives se dessinent clairement. La cybernétique, la psychanalyse, l'insémination artificielle, la chimiothérapie et la chirurgie ont donné aux dirigeants des groupes humains la possibilité de former des purs exécutants, n'utilisant leurs facultés intellectuelles que pour concurrencer les machines quand le coût de celles-ci paraît trop élevé. (p 228-229)

Lewis MUMFORD : "La cité à travers l'histoire", Editions du Seuil, 1964

Rétrospective et perspectives :

La tâche la plus urgente ne consiste pas à accroître et perfectionner l'équipement matériel, ni à multiplier le nombre des appareils de radio et de télévision pour couvrir toutes les régions suburbaines d'une poussière informe d'éléments culturels. Des progrès réels ne pourront intervenir tout au contraire que, lorsque, dans l'accomplissement de sa mission sociale et humaine, la cité recevra pleinement le concours de la pensée et des arts....[...] La cité a pour fonction primordiale en fin de compte d'aider l'homme à prendre conscience de son rôle historique et de la place qu'il occupe dans un ordre cosmique.

Lewis MUMFORD : "La cité à travers l'histoire", Editions du Seuil, 1964

LA PROBLEMATIQUE : VILLES ET TRANSPORTS,

dans le Séminaire du Plan urbain de 1994 :

La question urbaine : une série de contradictions :

Deux schémas de référence :

La question urbaine est une question politique : comment faire de l'espace construit, habité, utilisé, un espace sociable ?

Deux références en Occident :

- 1- le schéma de l'organisation de la ville autour d'un centre,
- 2- le schéma de la rationalité (à partir de la 2^e guerre mondiale) : juxtaposer les fonctions, le transport servant de lien.

Le rôle des transports :

Nous fonctionnons aujourd'hui avec les deux schémas superposés : les transports devraient pouvoir nous permettre de conserver ce schéma de la ville construit sur la proximité.

Il s'agit là d'une contradiction, d'où le rôle ambivalent que nous faisons jouer aux transports :

- ils doivent régler les problèmes de densité urbaine, de sururbanisation en rupture avec nos schémas idéaux, c'est à dire des problèmes d'espace-temps,
- ils risquent de s'opposer à la production d'urbanité (espace de proximité et valorisation de la relation sociale).

L'origine du phénomène de périurbanisation :

- soit il existe une politique de développement périphérique des banlieues, d'envahissement des campagnes, liée à une logique de l'implantation résidentielle, industrielle ou idéologique.
- soit, à l'inverse, les transports exercent une fonction motrice dans les processus d'urbanisation.

L'enjeu est entre deux types urbains :

- 1- un type urbain muséifié, utilisé par une population à capital économique et symbolique élevé ou par une population qui n'a pas les moyens d'un type de transport individuel ou d'un mode de résidence individuel.
- 2- un autre type urbain, coupé de l'autre mode d'urbanité, choisi préférentiellement par une population entre vingt-cinq et cinquante ans.

*Sylvia OSTROWETSKY, Introduction (p 21 - 23)
aux Actes du séminaire "Villes & Transports", Plan urbain, 1994*

L'usager est un navetteur

Que signifie l'interconnexion pour l'usager ? [...] Dans le transport de voyageurs - et il s'agit là d'une différence essentielle - l'usager est un interlocuteur, il est partenaire de l'opérateur de transport, pas un objet. Pour l'être humain en déplacement, la rupture de charge est une opération technique certes, mais c'est d'abord et surtout une opération psychologique.

L'usager, par ailleurs, est confronté à un deuxième problème : il a affaire à des opérateurs différents. Il en résulte pour l'usager qu'on ne lui a pas conçu un déplacement de A à B, mais seulement sur une fraction de A-B. Il doit se débrouiller par lui-même pour construire l'intégralité de son déplacement.. Aujourd'hui, on laisse à sa charge une partie de ce déplacement, [qu'il] accomplit généralement par des moyens individuels, la marche à pied et, plus souvent, la voiture.(...)

En s'intéressant à la connexion intermodale entre la voiture et le transport collectif, on dispose d'un levier capital pour agir sur le choix modal, au profit d'une "combinaison modale", qui est la clef du désencombrement des villes.

Francis BEAUCIRE, in Actes du séminaire "Villes & Transports", Plan urbain, 1994

DEBUT D'AUTOCRITIQUE DES SPECIALISTES EN TRANSPORT :

*in : Actes du séminaire Villes et Transport, tome 2, 1994,
Synthèse et développement, le compte-rendu des débats*

Concernant les logiques d'acteurs :

Genèse du fonctionnement des "lobbies", qu'il s'agisse de l'automobile ou des transports collectifs : "Il a été beaucoup question au cours du séminaire d'un rapport de force au profit d'un lobby de la voiture en France. Existe-t-il une étude sur ce lobby, son évolution ? "

Concernant la prédiction de trafic :

"Pour en finir avec la prédiction de trafic, il faut faire de la prédiction de ville ; il faut retourner l'outil : il y a toujours le flux qu'on s'attendait à avoir dès lors qu'on le rend possible puisque c'est l'offre qui définit la demande."

L'incroyable gâchis de connaissances actuel :

Sources d'information ou enquêtes jamais exploitées, faiblesse de la diffusion des recherches en direction des élus et des décideurs...

(Une) des raisons de l'échec :

La non-connaissance constitue une stratégie pour certains acteurs.

L'importance du mode de présentation de la connaissance :

"Ainsi, déclarer que 80% des individus prennent la voiture pour effectuer leurs déplacements revient à renforcer le poids de la voiture et à discréditer les autres moyens de transport ; cela revient in fine à militer en faveur du statu quo présenté comme la norme". "Au CETUR nous avons n'avons pas sorti un seul tableau lié à la personne. Nous ne nous sommes pas rendu compte qu'en faisant cela, nous encourageons le statu quo. (...)

Quand on dit que quelque chose est fort, on le renforce, et quand on dit que quelque chose est faible, on le rend encore plus faible.

En se plaçant strictement sur les modes de déplacement, nous avons défendu les modes forts, c'est-à-dire la voiture."

Culture politique :

De plus, notre culture politique est peu portée au débat et à la concertation, contrairement à d'autres pays, comme la Suisse... Ce dont nous avons besoin, c'est moins de changer de doctrine que d'empêcher l'endoctrinement par des certitudes jamais réinterrogées...

ELEMENTS POUR UNE AUTRE APPROCHE DE LA MOBILITE URBAINE

Stabilité des budgets temps de transport : le temps gagné est aussitôt dépensé

Constante de ZAHAVI : "Le budget temps de transport (BTT) moyen au niveau d'une agglomération est stable à la fois dans l'espace (d'une agglomération à une autre) et dans le temps (entre différentes périodes dans une même agglomération)." Dans toutes les villes du monde le BTT se situe à environ 1 heure par jour par personne.

Autrement dit : "Les progrès de la vitesse offerte par l'amélioration des techniques de déplacement et par l'importance des investissements consacrés à l'automobile et aux transports collectifs, permettent non pas de gagner du temps mais d'augmenter la portée spatiale des déplacements en maintenant relativement stable le budget-temps de transport d'un individu". (Bieber, 1995)

Les gains de vitesse induisent une extension géographique de la zone de déplacement

ZAHAVI : *"The TT relationship : a unified approach to transportation planning", T. E. and Control, 1973*

Points de vue récents de spécialistes in 11es Entretiens Jacques Cartier, 1998

" L'avenir des déplacements en ville / The Future of Urban Travel " - Lyon - décembre 1998

On retiendra en particulier les communications de :

Richard GILBERT, qui propose d'introduire dans la planification des déplacements urbains un principe organisateur dit : "Egal Avantage pour la non-possession d'une automobile" (ou EANO principe : "Equal Advantage for Non-Ownership") :

"Chaque région urbaine devrait être aménagée et organisée de telle sorte qu'en tout point de la région les avantages de ne pas posséder de voiture soient au moins égaux aux avantages de posséder une voiture."

*"Reducing automobile use in urban areas by reducing automobile ownership : the EANO principle",
Richard GILBERT (Centre for Sustainable Transportation -Toronto)*

David BEGG, et Robert GORDON montrent qu'on peut lutter contre l'extension d'un mode de vie entièrement fondé sur l'automobile, mais qu'il faut agir dès maintenant, car demain sera encore plus difficile.

" Dans une enquête récente, on a demandé à des adolescents britanniques de choisir entre avoir le permis de conduire ou avoir le droit de vote : 90% ont fait le choix du permis de conduire. Je suis sûr qu'on obtiendrait en France la même réponse!"

*"Cities for people -The UK's approach to urban transport",
David BEGG (city of Edinburgh), Robert GORDON (Univ Aberdeen)*

En revanche, Martin WACHS, au terme d'une analyse historique de la motorisation individuelle, estime qu'en 2050 pour la plus grande partie de la zone Nord-américaine (villes "européennes " de la côte Est exceptées), la différenciation entre urbain, suburbain et rural sera beaucoup moins prononcée qu'aujourd'hui.

*"The motorization of North America : causes, consequences and speculations on possible futures",
Martin Wachs (Prof Civil &Environmental Engineering, Univ Calif. Berkeley)*

Energie et équité

par Ivan Illich

Dans la circulation, l'énergie dépensée pendant un certain temps se transforme en vitesse. Aussi, le quantum critique prend ici la forme d'une limite de vitesse. (...)

Une vitesse élevée est le facteur critique qui fait des transports un instrument d'exploitation sociale. Un véritable choix entre les systèmes politiques et l'établissement de rapports sociaux fondés sur une égale participation n'est possible que là où la vitesse est limitée.

Instaurer une démocratie de participation, c'est retenir une technique économe en matière d'énergie. Entre des hommes libres, des rapports sociaux productifs vont à l'allure d'une bicyclette, et pas plus vite. (p 21)

Définition de la circulation

Deux formes sont à distinguer :

- la mobilité personnelle ou transit autogène : tout mode de locomotion qui se fonde sur l'énergie métabolique de l'homme,
- le transport mécanique (motorisé) des gens. (p 23)

L'industrie du transport façonne son produit : l'usager...

L'usager s'accroche à l'espoir fou d'obtenir plus de la même chose : une circulation améliorée par des transports plus rapides. (...)

Il oublie que de toute accélération supplémentaire, il paiera lui-même la facture, sous forme d'impôts directs ou de taxes multiples. (...)

L'usager ne voit pas l'absurdité d'une mobilité fondée sur le transport. Sa perception traditionnelle de l'espace, du temps et du rythme propre a été déformée par l'industrie. (...) Il a perdu confiance dans le pouvoir politique qui lui vient de la capacité de pouvoir marcher et parler. (p 30-31)

Ceux qui planifient le logement, le transport ou l'éducation des autres appartiennent tous à la classe des usagers :

Leur revendication de pouvoir découle de la valeur que leurs employeurs, publics ou privés, attribuent à l'accélération.

En augmentant la charge énergétique, ils ne font qu'amplifier des problèmes qu'ils sont incapables de résoudre. (p 51)

La recherche que je propose est subversive : elle remet en question l'accord général sur la nécessité de développer le transport et la fausse opposition politique entre tenants du transport public et partisans du transport privé. (p 52, 53, 54)

Les degrés de la mobilité

L'homme forme une machine thermodynamique plus rentable que n'importe quel véhicule à moteur et plus efficace que la plupart des animaux. (...)

Le roulement à billes (inventé il y a un siècle) est un élément fondamental dans deux formes de déplacement, respectivement symbolisées par le vélo et par l'automobile :

- Le vélo élève la mobilité autogène de l'homme jusqu'à un nouveau degré au-delà duquel il n'y a plus en théorie de progrès possible.
- A l'opposé, la cabine individuelle accélérée a rendu les sociétés capables de s'engager dans un rituel de la vitesse qui progressivement les paralyse.

Si le nouveau degré de mobilité autogène offert par le vélo était protégé de la dévaluation, de la paralysie et des risques corporels pour le cycliste :

- *alors il serait possible de garantir à tout le monde une mobilité optimale et d'en finir avec un système qui privilégie les uns et exploite les autres au maximum.*
- *on pourrait contrôler les formes d'urbanisation, si la structuration de l'espace était liée à l'aptitude des hommes à s'y déplacer.*

A bicyclette, l'homme va de trois à quatre fois plus vite qu'à pied, tout en dépensant cinq fois moins d'énergie (...).

- Un vélo n'est pas seulement un outil thermodynamique efficace, il ne coûte pas cher. (..)
- Le vélo nécessite une moindre place. (...)
- La bicyclette permet de se déplacer plus vite, sans pour autant consommer des quantités élevées d'un espace, d'un temps ou d'une énergie devenus également rares. (...)

Limiter absolument la vitesse, c'est retenir la forme la plus décisive d'aménagement et d'organisation de l'espace. (p 55-60)

Les hommes naissent dotés d'une mobilité presque égale.(...) Cette capacité naturelle de transit est le seul critère utile pour évaluer la contribution réelle du transport à la circulation globale.

Il n'y a pas plus de transport que la circulation ne peut en supporter.

Le transport peut imposer une triple entrave à la circulation :

- en brisant son flot,
- en isolant des catégories hiérarchisées de destinations,
- en augmentant le temps perdu à circuler.

La clé de la relation entre le transport et la circulation se trouve dans la vitesse maximale du véhicule. On a vu aussi que, passé un certain seuil de vitesse, le transport gêne la circulation.

L'inverse vaut aussi. En deçà d'un certain seuil de vitesse, les véhicules à moteur sont un facteur d'appoint ou d'amélioration en rendant possibles ou plus faciles certaines tâches. (...)

Limiter l'énergie consommée et, donc, la vitesse des moteurs ne suffit pas à protéger les plus faibles contre l'exploitation des riches et des puissants.

Avec une vitesse maximale limitée, on pourra réduire ces inégalités à l'aide d'un ensemble d'impôts et de moyens techniques. (p 61-63)

Sous-équipement, sur-développement et maturité technique

Il existe deux moyens d'atteindre la maturité technique :

par la libération de l'abondance OU par la libération du manque.

Les deux conduisent au même terme : la reconstruction sociale de l'espace, chacun faisant alors l'expérience toujours neuve de vivre et de se mouvoir là où se trouve le centre du monde.

La libération de l'abondance doit commencer dans les îlots de sur-circulation dans les grandes villes. (...) La libération du manque naît à l'opposé : elle brise le resserrement du village et débarrasse de l'oppression d'un monde isolé sur lui-même.

La libération du monopole radical de l'industrie, le choix joyeux d'une technique "pauvre" sont possibles là où les gens participent à des procédures politiques fondées sur la garantie d'une circulation optimale.

Si l'accélération était démystifiée, alors on pourrait choisir d'imposer des limites à l'outil moderne, ces limites en deçà desquelles il est un instrument de libération (p 65-69).

Ivan ILLICH : "Énergie et Équité", Ed du Seuil , 1975, 83 p

Annexe 3

Appel à propositions
comité Déplacements non-motorisés
du groupe thématique Recherches stratégiques du Predit

par Michel Gilbert

Appel à propositions de recherche sur le thème Déplacements non-motorisés

Constat

Au cours des dernières décennies, les déplacements quotidiens dans les villes françaises ont été marqués par la croissance considérable du trafic automobile.

L'automobile a favorisé une dispersion spatiale de l'habitat et des activités, dispersion qui accentue les impacts négatifs du trafic automobile.

Dans le débat sur les problèmes de mobilité urbaine, l'apport des modes non-motorisés, c'est-à-dire les modes de proximité a été négligé. Pourtant ces modes constituent une part essentielle bien que méconnue de la chaîne "écomobile" dont les transports publics sont l'autre élément.

Objectifs de l'appel à propositions

- Favoriser une mobilité quotidienne compatible avec un développement durable
- Rechercher un nouvel équilibre social dans les systèmes de mobilité
- Réinscrire dans l'espace urbain les conditions d'une nouvelle urbanité

Les neuf thèmes de recherches

- 1- Complémentarité entre modes non motorisés et transports publics
- 2- Mobilité non motorisée : les leçons à tirer des expériences étrangères
- 3- La lutte contre le vol de bicyclettes
- 4- Les cibles préférentielles pour les modes non motorisés
 - Les enfants d'âge scolaire. Les étudiants. Les pratiques familiales de loisirs
 - Les habitants des villes moyennes et petites
- 5- Les impacts des modes de proximité sur l'économie
 - Le commerce.
 - Les services urbains non motorisés pour les livraisons
 - Les services et les emplois générés par le développement des modes non motorisés
- 6- Analyse et réflexion sur les conceptions de l'espace public urbain du point de vue de la marche, de la bicyclette (et du roller)
 - Formes urbaines, réseaux viaires et hiérarchisation des voies
 - La place du vélo dans l'espace urbain
- 7- Connaissance fine des pratiques non motorisées
 - Les rollers
 - Les déplacements des cyclistes
 - Les cheminements à pied dans les déplacements quotidiens des citoyens
- 8- L'accompagnement et les services de transport non-rémunérés
- 9- Modélisation et modes non motorisés
 - Prise en compte des modes non motorisés dans la modélisation du trafic.
 - Modélisation de la consommation d'espace-temps des différents modes

Aucun projet n'ayant pu être retenu sur quatre des neuf thèmes proposés, le comité a décidé de relancer son Appel début 2000, en maintenant cinq des thèmes, et en précisant mieux ses attentes :

RELANCE DE L'APPEL A PROPOSITIONS DEBUT 2000

- 1- Thème 1 : Complémentarité entre modes non-motorisés et transports publics
(une note de cadrage précise les attentes du comité)

- 2- Thème 4 : Les cibles préférentielles : "les villes petites et moyennes"
(le thème est dorénavant centré sur cet unique sujet)

- 3- Thème 6 : Analyse et réflexion sur les "formes urbaines"
(une note de cadrage précise les attentes du comité)

- 4- Thème 7 : Connaissance fine des pratiques non motorisées
 - la pratique roller
 - le problème du stationnement sauvage (voitures et vélos)

- 5- Thème 8 : L'accompagnement et les services de transport non-rémunérés

Le Thème est 9 renvoyé sur l'intergroupe "Modélisation" du Predit