

Journée d'études « Changement climatique, énergie chère...Peut-on changer la ville et comment ? ». Paris le 21 Octobre 2003.

POINT DE VUE DE MARC WIEL (Urbaniste).

Je reprends ci après les questions posées par le Certu dans sa note de problématique générale et proposerai mes réponses (souvent des pistes à explorer dont l'intérêt dépend du niveau d'ambition de l'objectif de réduction de kilomètres parcourus en automobile) mais auparavant je ferai trois remarques générales sur le fond des choses qui inspireront ces réponses.

1) La politique de maîtrise de la vitesse automobile est le « socle » indispensable de tout ensemble d'actions visant à limiter les kilomètres parcourus en automobile en zone urbaine mais ce n'est que le socle.

Je ne justifierai pas ici cette idée, l'ayant faite de nombreuse fois à d'autres occasions¹. En pratique cette maîtrise revient à réserver progressivement les infrastructures routières rapides existantes aux trajets interurbains (par péage ou contrôle d'accès cela pourra dépendre des situations), et de recomposer, « requalifier » en les transformant, celles d'entre elles qui resteraient à vocation urbaine (c'est à dire selon mes définitions, sont les supports de déplacements « répétitifs fréquemment »). Cela suppose de **constituer un maillage routier « intermédiaire »** (le maillage entre ces voies rapides à rendre à leur vocation interurbaine et la desserte locale de proximité) **suffisamment serré** pour devenir la clef de l'ouverture à

¹Dans mes livres (La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée Edition P.Mardaga 1999 et Ville et Automobile Edition Descartes et Cie 2002) ou dans ma communication de Septembre 2003 pour le colloque de l'ASRDLF.

l'urbanisation, de la localisation des centralités diverses, comme de la desserte « plurimodale² » des urbanisations. C'est là une des tâches parmi les plus importantes des futurs schémas de cohérence territoriale (SCOT), car, à mon avis, le réseau routier rapide ne doit plus être le réseau structurant du développement urbain, mais en revanche le réseau intermédiaire doit pouvoir l'être. Ce SCOT devra sur ce point s'imposer aux PLU. De même l'existence de ce maillage conditionnera un grand nombre de mesures particulières dans le cadre des Plans de Déplacements Urbains (PDU) comme dans celui du Programme Local de l'Habitat (PLH) et du Schéma de Développement des Equipements Commerciaux (SDEC)^o. La définition de ce maillage intermédiaire est donc d'abord un acte d'Urbanisme, l'acte premier en ce domaine, car il constitue la trame de fond de l'organisation urbaine, celle qui va permettre à chaque partie de l'agglomération *d'instituer son rapport* au reste de cette agglomération. L'essentiel de la cohérence entre gestion des déplacements et aménagement est là, dans la gestion du rapport global entre *vitesse et densité*, beaucoup plus que dans celle d'une densité qui serait fonction de l'accessibilité aux infrastructures de transports collectifs³.

2) *Contrairement aux idées reçues la plasticité des déplacements est grande.*

Cela suppose de ne plus les considérer, à priori, comme des « besoins » (à la rigueur certaines des interactions sociales qui les justifient sont des besoins) mais les objets d'une transaction permanente dont l'enjeu est évidemment le plus souvent l'existence et la qualité de l'activité pratiquée à son extrémité. Il faut donc, pour inverser le processus qui fait que les localisations se dispersent et que les déplacements s'allongent, avoir à la fois des politiques *globales* sur le coût de la mobilité (vitesse, péage, etc...) et des politiques *ciblées* qui permettront aux acteurs de devenir plus économes de leur mobilité (les ménages) ou de la mobilité qu'ils permettent (les institutions) voire induisent (les entreprises). Tout ceci devra se faire sans restreindre le

² Je mettrai mes suggestions les plus concrètes dans les notes de bas de page pour ne pas « hacher » mon propos. Une mesure simple pourrait être de dire qu'en agglomération l'absence de sécurisation minimale pour les piétons et les vélos sur ce réseau intermédiaire ne doit pas permettre de dépasser le 50 km/h pour les automobilistes. On verra dans ce cas des actions de sécurisation se multiplier très rapidement sur les voies de ce réseau où la collectivité pense utile d'autoriser le 70 km/h. Sur les voies où la vitesse maximale autorisée resterait le 50 les vélos seraient toujours *prioritaires* (comme les piétons dans les zones 30). Une politique de répression des abus de vitesse et de lourdes sanctions pour tout accident provoqué par un automobiliste vis à vis d'un piéton ou d'un deux roues devraient permettre d'observer un respect de la vitesse égal à celui que nous observons maintenant dans plusieurs pays européens.

³ La vision « réseau » du gestionnaire des déplacements s'oppose ici à la vision « territoire » de l'urbaniste. Ce dernier inclut la gestion des réseaux dans celle des territoires car ce qui l'intéresse ne s'arrête pas à satisfaire une demande de flux mais les interactions sociales qui sont à l'origine de ces flux et dont les formes de réalisation sont multiples. On peut ajouter également que, sauf dans les plus grandes métropoles, l'accessibilité par les

potentiel d'interactions sociales, ni être trop coûteux pour les acteurs privés ou collectifs. Cela passe par une relocalisation des ménages et des entreprises qui sera longue à provoquer (comme elle a été longue à se mettre en place) mais dans l'intervalle il y a encore des marges de manœuvre « comportementales » (c'est à dire à localisations constantes) pour réduire les kilomètres parcourus par les automobiles (sans devoir investir trop massivement dans les transports collectifs).

Deux grands principes :

Quand la fréquence des déplacements (travail, école) ne fait pas partie des paramètres sur lesquels les personnes peuvent jouer, la collectivité s'efforcera de peser sur les localisations (ménages et entreprises) et *mais en contrepartie* le report modal sera facilité.

Quand il s'agit d'un déplacement peu fréquent, il sera généralement beaucoup plus « flexible⁴ » (remplaçable par un coup de téléphone, différé à un autre moment de la journée ou de la semaine, susceptible d'avoir une destination moins éloignée etc...) et dans ce cas la maîtrise de la vitesse sera à mon avis le levier le plus efficace. *Mais en contrepartie* on cherchera à favoriser le regroupement dans le temps et/ou dans l'espace des activités pratiquées. Dans le temps il s'agira de pouvoir mieux « boucler » les déplacements en les associant dans une même sortie, dans l'espace il s'agira de permettre un regroupement des activités économes des déplacements. On devra veiller pour cela à « l'équilibre des centralités » et au contrôle de la localisation de certaines entreprises (gros générateurs).

Les « contreparties » ci dessus désignées introduisent d'elles mêmes la notion de « transaction » à organiser entre les acteurs (ménages, entreprises, institutions). De façon générale cette moindre vitesse devra avoir pour contrepartie une plus grande fiabilité dans la prévision des temps de déplacements. ***Cette plus grande régularité implique que les réseaux ne fonctionnent plus en limite de capacité et cela ne demande pas plus de capacité mais moins de vitesse.***

transports collectifs pèse maintenant beaucoup moins pour la localisation des ménages et des entreprises que celle par les moyens de transports individuels compte tenu de la place prise par ces derniers.

⁴ Nous manquons de travaux de fond sur cette notion de « flexibilité » des déplacements, suivant les personnes, leur localisation, la pratique de l'activité au bout du déplacement etc... Nous savons que les femmes qui travaillent et habitent dans les couronnes périurbaines ont des boucles de déplacements comportant le plus de motifs différents. Elles sont bien contraintes à chercher le moyen d'économiser par la vitesse un temps précieux.

3) *La mobilisation nécessaire ne se fera qu'en rendant les citoyens, les ménages, les entreprises, les institutions locales, pleinement acteurs du changement de pratique.*

La tentation est grande de vouloir trancher par des mesures radicales : le prix du carburant, le péage urbain etc... Toute solution par le renchérissement du coût monétaire de la mobilité n'est pas à exclure mais on ne l'utilisera qu'en dernier recours du fait qu'elle risque fort d'être la solution la plus inéquitable⁵ et d'autre part je ne suis pas convaincu que les institutions les plus concernées (en premier lieu l'Etat) en aient vraiment la « capacité politique ». Je pense donc que les formules à trouver doivent permettre une *implication* progressivement élargie des acteurs concernées. Il faut enclencher un processus dont la propre « réflexivité » garantira la dynamique. Pour cette raison je privilégie des solutions utilisant le levier de la *fiscalité locale* mais pas à fond perdu pour les contribuables comme par exemple, si nous entendons ce qu'en disent certaines entreprises, pour le versement transport. Au contraire il faudrait trouver des procédures qui ouvrent la possibilité d'une *participation élargie* aux choix des solutions à mettre en œuvre à partir des ressources fiscales « extorquées » au nom de la réduction des kilomètres automobiles effectués (pour qu'elles soient bien utilisés à cette fin et au bénéfice de ceux qui les auront financés). Les PDU ne vont en général pas assez loin dans l'implication des acteurs car ils ne concernent que rarement le niveau situé en dessous des collectivités intercommunales.

Pour cela la méthodologie habituelle des analyses des déplacements est le plus souvent inadéquate⁶ pour les travaux à mener tant elle se nourrit, implicitement et depuis toujours, d'une façon de penser le phénomène mobilité comme la variable d'ajustement des autres marchés urbains (foncier, immobilier, de l'emploi et des services). La méthode de l'étude Pari 21 est sans doute celle qui permet d'aller le plus loin avec les matériaux disponibles pour tenter des estimations de l'impact de politiques nouvelles. Mais en ne travaillant qu'à partir des flux de déplacements existants elle limite quasiment le problème étudié à l'estimation de

Mais en généralisant la résolution des contraintes par la vitesse on ne peut qu'allonger indéfiniment les déplacements.

⁵ Par ailleurs si le « tout automobile » devient ou redevient le privilège des plus riches nous ne cassons pas le ressort du processus d'imitation des plus riches par les moins riches.

⁶ Pour cette raison je suis sceptique sur l'intérêt des enquêtes ménages pour tenter de faire des estimations globales. Cet outil sert à occuper la scène des débats mais sans apporter des éléments de la transaction à nouer entre les tous acteurs concernés. Il faut préciser la nature des outils nécessaires *après* avoir identifié les types de transactions à opérer et entre qui.

la marge de manœuvre en matière de partage modal⁷. Or il faudrait intégrer les critères permettant aux acteurs de ***rentrer en négociation entre eux***, afin de pouvoir optimiser l'usage des ressources collectives compte tenu des buts visés et des inconvénients induits. Pour cette raison je n'ai pas cru utile de faire ici beaucoup de commentaires des études présentées dans le dossier expert. Elles sont trop éloignées de ce qui peut être utile à la négociation entre les acteurs concernés. On continue, en quelque sorte, à « surplomber » le sujet, comme si entre l'utilisateur réduit au statut d'homo economicus et un pouvoir de décision aussi lointain qu'abstrait, il n'y avait pas tout un ensemble d'échelons intermédiaires où peuvent être réorientés un grand nombre d'arbitrages. Je crois qu'il ne sera intéressant de voir combien on a effectivement gagné de kilomètres parcourus en automobile que lorsque suffisamment d'actions auront permis d'être prises pour que leur effet devienne visible dans des enquêtes (compte tenu de leur fiabilité) que l'on concevra à cette fin. Nous devons, en quelque sorte, changer notre rapport à la chose quantifiée.

Ces remarques générales faites je réponds aux diverses questions posées par le Certu

Première Question : Peut-on aller vers un consensus qui permette de mobiliser la décision à tous les niveaux ? Comment articuler et harmoniser les différentes échelles de responsabilité ? Comment rendre possible la coexistence des démarches top-down et bottom-up ? Comment mobiliser les acteurs clefs et améliorer la gouvernance pour aller vers davantage de cohérence dans une même aire urbaine ?

Le sujet est très vaste, je vais à l'essentiel sans vouloir être exhaustif.

Nous pouvons viser d'avoir, me semble-t-il, un consensus sur le diagnostic. Mais il est très loin d'être atteint. La révolution culturelle des techniciens n'est pas achevée ; la mobilité reste associée à une valeur curieusement « sacralisée » et les institutions campent toutes dans « leur propre système d'intérêt » (ce qui n'a rien d'anormal mais tend à orienter leur approche des phénomènes ce qui exige de les mettre en relief plutôt que de les aplanir artificiellement).

⁷ Elle ignore donc l'effet en retour des politiques adoptées sur les localisations ou sur les regroupements (dans le temps et l'espace des activités pratiquées). Si 70% des déplacements échappent à la possibilité de changement modal c'est bien que le plus souvent les choix de localisation ont antérieurement été faits dans la plus totale indifférence à la possibilité d'utiliser un autre moyen de déplacement que la voiture.

L'Etat a un rôle stratégique car il lui faut montrer l'exemple pour pouvoir prétendre être crédible dans *l'énoncé de la règle du jeu* qui concerne beaucoup d'acteurs (surtout si comme je le propose on utilise le levier de la fiscalité locale). Il est concerné par la répartition des *aides aux logements*. Dans ce domaine il faut trouver des choses simples⁸ pour arrêter d'encourager, *comme il le fait sans vouloir le reconnaître*, la périurbanisation éparpillée et au contraire encourager l'ouverture à l'urbanisation dans des secteurs où le poids démographique des communes permet d'envisager de renforcer les équipements de proximité. Il a aussi un rôle important pour tout ce qui touche à *l'urbanisme commercial*. J'ai pu constater que c'est lui qui a freiné le plus la mise en place effective des SDEC⁹. Il faut développer des outils d'expertise permettant de garantir l'équilibre des centralités¹⁰. Il a un rôle par conséquent un rôle fondamental d'impulsion.

Le Département est un vrai problème (cf sa faible implication dans les PDU ou les SCOT). En plus son pouvoir va se renforcer dans le domaine des infrastructures routières. Il n'y a pas de raison de ne pas arriver à le convaincre mais ce sera long et difficile dans la mesure où les territoires périurbains s'appuient souvent sur lui pour s'opposer aux agglomérations centrales et que ces territoires périurbains tirent la plus grande part de leur prospérité « sur le dos » de cette agglomération centrale via la périurbanisation et la déconcentration des emplois. Il serait fort utile d'avoir une doctrine plus claire sur le partage des maîtrises d'ouvrage routière Département / Groupement de communes car c'est une des clefs de la maîtrise de la vitesse dans les aires urbaines. A terme la vitesse autorisée (si les infrastructures routières rapides sont réservées à l'interurbain) pourrait devenir le critère.

Le plus important me paraît de se faire un allié de la commune qui a le contact avec à la fois les ménages les écoles et les entreprises et, bien sûr, avec le groupement de communes dont elle fait partie. *C'est donc, pour beaucoup de projets très concrets, un excellent lieu de concertation, voire de décision*. Dans l'état actuel des choses, du fait des transferts de compétence à l'intercommunalité, la commune, en matière de gestion des transports collectifs, est quasiment « hors course ». C'est un vrai problème car cela l'incite à une posture

⁸ Par exemple supprimer des aides à l'accession à la propriété là où le nombre d'actifs résidents dépasse de 25% celui des emplois au lieu de travail, sauf si le PLH prévoit explicitement le contraire.

⁹ Cf le modèle (appelé MINOU) que j'avais confectionné pour juger de l'impact d'une implantation commerciale alimentaire sur les autres établissements de la même aire urbaine (ce que j'appelle l'équilibre des centralités) pour le ministère du commerce et que ce ministère s'est dépêché de mettre dans l'armoire se privant d'un outil de management territorial « public » à mon avis fort utile.

revendicative tout en rechignant à participer financièrement. Cela contribue à enfermer les intercommunalités et les départements dans des logiques très techniques, plus orientées sur l'infrastructure que sur le service, et où le service rendu n'a plus beaucoup de rapport avec les apports financiers venant des territoires. Cela a pu favoriser des péréquations politiquement fondées mais cette situation peut maintenant, me semble-t-il, se transformer en handicap. *Je préconise donc que la commune redevienne financièrement responsable des rabattements sur les axes TC principaux (qui pourront plus facilement de ce fait être qualifiés de « lourds ») mais en définissant à la fois des incitations et des sanctions, constituant les éléments d'une règle du jeu construite à un niveau supérieur à celui de la commune (mais appliquée avec elles).*

Sinon l'important est de trouver une façon de déconcentrer le problème global (réduction des kilomètres parcourus) en le mettant *à la portée* de tous les acteurs concernés (y compris des niveaux de régulation intermédiaires à responsabiliser) en explicitant les finalités recherchées, en leur laissant le choix du moyen de les atteindre, et en évaluant les résultats à posteriori. Il est important de pouvoir les faire rentrer dans une logique diagnostic / essai / évaluation / nouvel essai, ect... sans oublier de leur donner les moyens de leur politique.

Deuxième Question : La sensibilisation du public et des acteurs sociaux et économiques n'est elle pas un préalable majeur pour amorcer des évolutions et pour éviter la poursuite de partis d'aménagement ou de pratiques de la mobilité dont la pertinence pourrait être demain mise en défaut par des changements brutaux de contexte imposés par les événements ou les circonstances ? Comment les mettre en œuvre ?

Oui mais la méthode amenant les acteurs à négocier entre eux sera *par elle même* sensibilisante. Il faut toucher à ce qui est déterminant dans les arbitrages, c'est à dire en particulier les diverses taxes ou impôts qui varient avec les localisations. Majorer ces taxes chaque fois que la personne ou l'entreprise se met dans une situation telle que les modes alternatifs à la voiture ne sont plus compétitifs pour les déplacements les plus fréquents (cela revient à pénaliser la « dépendance automobile ») devrait à la fois infléchir les localisations et donner des ressources nouvelles pour la mise en place de modes alternatifs plus compétitifs. Mais il est important que *cet argent continue de leur appartenir* pour financer des mesures

¹⁰ Permettre, par exemple, à quiconque de pouvoir faire ses courses alimentaires sans devoir excéder une certaine distance à pied, pour le maximum de communes.

participant de la réduction des kilométrés parcourus en automobile et même pourra dans certain cas être abondé par la collectivité. *L'établissement scolaire, l'entreprise et la commune pourront ainsi devenir les partenaires actifs du changement des pratiques.*

Troisième Question. : Intégrer la problématique des déplacements dans l'aménagement est il suffisant ? Faut il (et comment) assurer un management urbain de la question spécifique de la réduction des émissions de CO2 liés aux déplacements pour développer les fonctions d'observation, les capacités d'expertises, d'évaluation et d'animation.

Il ne faut pas trop attendre de chose de la planification urbaine¹¹ qui malheureusement même rénovée est d'un impact faible. Il n'en est pas de même du financement du logement, de la politique foncière, de la fiscalité des localisations,...C'est tout cela qu'il faut remettre en cohérence mais en pesant sur les arbitrages réellement stratégiques pour les acteurs (par exemple pour un particulier : choisir un établissement scolaire ou un terrain pour construire, pour une entreprise : embaucher une personne, ou pour un établissement scolaire : ouvrir ou fermer une classe, etc...).

Pour cette raison il ne faut surtout pas noyer la question de la réduction des kilomètres parcourus dans des politiques trop globales ou l'affichage de la multitude des bonnes intentions suffirait à sauver les apparences, à gagner du temps et surtout éviterait d'avoir à négocier. Il faut observer, expertiser au niveau où les acteurs vont pouvoir s'emparer de la question pour élaborer des réponses. Cela exigera de situer aussi l'observation des déplacements à l'échelle de l'établissement scolaire, de l'entreprise, de la commune. Ceci me paraît nécessaire pour véritablement « socialiser » la démarche de lutte contre les distances automobiles excessives et bénéficier d'une dynamique d'émulion dans les comportements. Cela passe donc selon moi par un plan CO2 à plusieurs niveaux institutionnels mais qui se répondent entre eux.

¹¹ Les deux domaines de la planification urbaine les plus stratégiques sont à mon avis ceux concourants à la maîtrise de la vitesse (maillage du réseau intermédiaire) ou pesants sur la localisation des activités avec en premier lieu la maîtrise de l'équilibre des centralités. Pour l'habitat les disponibilités de construire existent le plus souvent (mais pas toujours) mais ne sont pas utilisés comme il faut (ce sont les disponibilités périurbaines lointaines qui sont utilisées les premières). Ce n'est pas par la planification que sera résolu cette contradiction (ni par le « projet urbain ») mais par des engagements programmatiques entre les communes et les intercommunalités intégrées par exemple dans le PLH (dont fera partie la politique foncière intercommunale).

Quatrième question : Ne faudrait il pas disposer d'une véritable boîte à outils qui permette aux mesures et actions de se développer à leurs échelles respectives appuyées sur un état initial de référence.

Certainement mais attention aux évaluations qui ne sont pas conçus pour que les acteurs de terrain décident vraiment. ***Pour cela des documents montrant d'où viennent les élèves d'un établissement scolaire¹² ou les salariés d'une entreprise¹³ suivant les performance des transports alternatifs sont un support de négociations concrètes entre une pluralité d'acteurs.*** Ils permettront de préciser à quoi s'engage la collectivité, l'entreprise ou l'établissement scolaire, comment pourront être utilisées les ressources affectées etc...

Les trajets en automobile pour l'accompagnement scolaire ne sont peut être pas les plus nombreux ni les plus longs mais leur prise en compte permet d'approcher la question cruciale de la mixité urbaine. La limitation de la spécialisation sociale des territoires constitue un objectif général par lui même mais aussi du fait qu'il sous tend la tendance à l'allongement de nombreux autres trajets que les trajets scolaires. De même il fait réfléchir aux indicateurs permettant de mesurer les défaillances du maillage du réseau routier intermédiaire¹⁴, et disposer des informations permettant d'apprécier si l'équilibre des centralités¹⁵ commerciales autorise encore une desserte suffisante de proximité n'impliquant pas le recours obligé à l'automobile.

¹² Par exemple cette carte permet de se donner des objectifs annuels de réduction progressive du nombre des élèves fréquentant un établissement donné et qui ,du fait de la localisation de leur domicile, seraient contraints d'être accompagnés en voiture (et dont le domicile appartiendrait à l'aire d'influence bien desservie par les transports collectifs d'un autre établissement). Elle permet de discuter ouverture ou fermeture de classe suivant que la fréquentation de l'établissement déborde sur celui d'un autre ou l'inverse. Elle signale là où l'amélioration TC mérite d'être faite par des transports plutôt réguliers ou au contraire spéciaux. Elle peut susciter plutôt des actions d'amélioration de sécurité de l'accessibilité vélo. On peut même imaginer des implications de parents d'élèves pour organiser des dessertes collectives en les rémunérant de l'argent économisé par l'absence de dessertes bus si celles ci s'avéraient plus coûteuses. Après on peut supprimer le stationnement minute s'il y en a un et ne tolérer que celui qui rentre dans l'établissement etc...

¹³ De la même façon on peut pour une entreprise définir des majorations de ses taxes ou impôts localisées suivant la proportion de personnes résidant en dehors du périmètre efficace de desserte par les TC dans une durée de déplacement donnée. On pourrait imaginer qu'un jour une partie de cette taxe soit retenue du salaire (si le particulier ne veut pas utiliser les propositions de mode alternatif offertes par l'entreprise) ou qu'une partie du versement transport dans certaines circonstances viennent abonder un fond cogéré par l'entreprise, les représentants de ses salariés et l'autorité de transport. Toutes mesures prises pour effectivement faciliter l'usage des modes alternatifs pourrait se défalquer de cette taxation supplémentaire sous réserve d'un accord de la collectivité et de la possibilité d'en vérifier l'efficacité. On pourrait également imaginer que la population, résidant à plus de 300 mètres d'un arrêt de transport collectif, paie une taxe, mise à la disposition des communes, pour organiser les rabattements, en concertation avec la population concernée, sur les axes lourds de T.C.etc...

¹⁴ Définir de façon homogène les trois réseaux (rapide, intermédiaire, de desserte) et calculer la distribution des population et des emplois suivant la taille des mailles, leur contenu etc...

¹⁵ Cf le travail de la FNAU pour le compte du ministère du commerce en 1998.

Cinquième question : L'analyse systémique des déplacements, menée à différentes échelles (aire urbaine, agglomération, secteur urbain, quartier), n'est elle pas à renforcer pour repérer les incohérences, les marges de manœuvre et les opportunités ? N'est elle pas à désynchroniser des exercices de planification eux mêmes ? Les outils et méthodes de l'analyse spatiale ne sont ils pas à construire.

Le SCOT (complété par la conférence des SCOT de la même aire urbaine¹⁶) est un moment très important. Il serait judicieux d'avoir un guide méthodologique des analyses permettant de juger de la prise en compte de l'objectif réduction des kilomètres automobiles dans ces documents. Ensuite il faut des engagements interpartenariaux plus précis. Mais si on retient comme levier la majoration de la fiscalité locale comme incitation à la relocalisation et en même temps au financement d'actions utiles à l'économie de kilomètres automobiles, les vrais engagements concerneront, d'un côté les écoles, les entreprises et les communes, et d'un autre côté, les institutions de rang supérieur aux communes. Ces institutions de rang supérieur peuvent contracter entre elles pour harmoniser leur façon de procéder avec les écoles, les entreprises et les communes ou pour programmer leurs actions concernant la mise en œuvre de leur politique foncière, d'ouverture à l'urbanisation, d'équilibre des centralités, de rééquilibrage (de requalification ou de mise à péage) des réseaux routiers (rapides et intermédiaire) ou de transports collectifs. On renouvelle de cette façon les procédures existantes (PDU par exemple) qui sont souvent restés au stade des généralités (sauf pour légitimer de grands projets voyants et coûteux) sans mobiliser vraiment les acteurs de base (qui ne sont pas les associations) dont les arbitrages sont décisifs.

Sixième question : Comment utiliser une fonction territoriale d'observation et de connaissance, la faire vivre, l'utiliser comme outil d'initiation et de dialogue et comme point de départ de la planification et des projets.

Pas se précipiter à mettre en place des outils sans mieux savoir où on va. Mais il en faudra. Maillage de la voirie intermédiaire, politique des vitesses, fiscalité des localisations sont des sujets complexes et donc il faut déjà que se trouve esquissée la définition des principaux leviers de l'action . Sinon on refait un PDU aussi verbeux qu'inefficace (seulement utile à

disposer un jalon pour commencer à faire évoluer l'appréhension des problèmes mais c'est tout). Il faut des outils plus proches de l'action opérationnelle (genre gestion d'Opah ou de « feu la maîtrise de l'énergie ») mais bien connecté à la production des grands documents stratégiques de planification.

Septième question : Compte tenu des différentes composantes à maîtriser pour agir sur les veh.km parcourus : décisionnelles, managériales, territoriales et opératoires, ne faudrait-il pas préciser dans ces registres, ce qui peut être attendu du PDU et les conditions dans lesquelles il est possible de l'obtenir ?

Ne faut il pas reconsidérer de la même façon l'efficacité potentielle des différents programmes, outils et projets et de leurs articulations(DTA, PDU, DVA, SCOT, PLU, projets urbains...)?

Quels aspects essentiels des PDU mériteraient d'être retravaillés : hypothèses faites, fonction des transports collectifs, périmètre de l'AOTU, interfaces avec les territoires périphériques, mise en œuvre de leviers (stationnement, PDE...), identification d'un volet effet de serre, autre... ?

Le maillage de la voirie intermédiaire concerne les PDU, le DVA, le PLH, le SCOT (surtout le SCOT qui doit encadrer tout le reste) et les PLU. C'est également transversal en terme d'institutions concernées mais c'est plutôt branché long terme.

Les transactions liant écoles, entreprises, communes, contribuables et pouvoirs intercommunaux concernent plus le court et moyen terme mais peuvent inspirer des PDU comme être inspirés par eux. On est ici dans une démarche programmatique de plus courte durée. Mais surtout il nous faudrait, si mes suggestions étaient retenues, un encadrement réglementaire législatif nouveau pour pouvoir majorer des taxes et impôts localisées fournissant des ressources nouvelles (dont l'utilisation puisse être une base de négociation) pour les acteurs locaux. Cela exige des simulations, des expériences pilotes, puis une généralisation intégrant l'acquis des expériences.

¹⁶ quand il y en a plusieurs dans la même aire urbaine