

## **Lier différemment les politiques d'aménagement et d'organisation de la mobilité**

*Article publié dans l'ouvrage intitulé « Cultures croisées » réalisé par l'association des ingénieurs des ponts et chaussées pour le bicentenaire du CGPC en 2004*

### **1. Corriger les effets pervers des politiques volontaristes antérieures est en fait devenu l'élément central du « projet ».**

Nous parlons d'autant plus de « projet » que nous avons la nostalgie des périodes de forte expansion urbaine et qu'une projection de l'ensemble des espaces urbains n'est plus à l'ordre du jour. En utilisant ce mot nous voulons certes récuser les abus d'un usage aveugle de la règle, mais insensiblement le recours à la notion de projet devient pure incantation, effectuée presque toujours en des termes assez flous pour convenir à la fois à ceux qui sont obsédés du remodelage urbain dans sa dimension formelle (pour tous ceux qui croient toujours que l'urbanisme est tout au plus de l'architecture en un peu plus grand), et aux fins stratèges qui se sont mis au service d'une conception du politique strictement parasitée par la préoccupation de « rassembler par la communication »... Comme toute incantation, elle magnifie, sacralise, masque une idéologie qui sert des jeux de pouvoir. Nous verrons plus loin qu'il en est de même de la reconquête de la ville sur elle-même, nouveau credo depuis que, justement, le jeu marché ne suffit plus à rendre naturel le « réemploi » (on devrait dire la réinsertion dans le marché) des secteurs dévalorisés.

Il arrive que ces deux conceptions, pourtant fort différentes du projet, se rejoignent, et s'articulent entre elles d'une façon qui n'est pas sans intérêt, mais l'inflation du discours ne peut masquer qu'il s'agit, le plus souvent, d'un comportement purement théâtral, d'une scène pour des acteurs qui restent dans le discours et sont donc plus ou moins réduits à n'être que des « ombres », avec bien peu d'effets sur le cours des choses. Pourtant, la force du « désir de projet » est telle qu'elle explique vraisemblablement que les adeptes du développement durable se soient crus obligés de sacrifier au nouveau rite sémantique. Ainsi a-t-on inventé le « projet de développement durable », merveilleuse synthèse mais strictement verbale, qui risque fort de laisser « durablement perplexe » beaucoup de monde. Il me paraît probable que le développement durable assurera la promotion d'une multitude de projets (au pluriel) dont le rôle sera de panser les plaies ouvertes par les héroïques démarches volontaristes des périodes antérieures. L'urbanisme français carbure toujours à l'idéologie, aussi se condamne-t-il à s'inventer constamment des idoles nouvelles et à brûler les anciennes. Le fil directeur de ces projets sera de corriger les dérives non prévues par un pilotage le plus souvent à vue. Evitons donc d'être inutilement glorieux cela nous rendra plus compréhensible et plus convaincant

Les nouvelles pratiques consistent à se mettre à l'écoute des nouveaux besoins pour « bricoler à la marge » mais plus généralement à gérer les conséquences des processus

de dévalorisation. Modestement émerge la préoccupation d'infléchir les évolutions en cours avec le souci, si cela paraît possible, d'essayer de prendre de vitesse les évolutions récusées.

Il me paraît très symptomatique que presque **tous les correctifs apportés gèrent, sans le reconnaître, les conséquences sur la dynamique d'aménagement des choix effectués en matière d'organisation des conditions de la mobilité.** Celles-ci ont méconnu le caractère systémique de la ville qui veut qu'on ne peut durablement gagner du temps sans que les marchés urbains (foncier, immobilier, de l'emploi et des services) ne récupèrent cet avantage et le transforme en consommation d'espace (en fait en aisance spatiale) ou en productivité. Ceci accélère la dévalorisation d'une partie au moins des occupations du sol antérieures à la généralisation des nouvelles conditions de la mobilité. C'est dans ces marchés urbains là (foncier, immobilier,...) que les équilibres urbains se construisent et se déconstruisent, pas dans celui de la mobilité comme les gestionnaires des déplacements voudraient s'en convaincre.

## **2.Mettre fin aux illusions des gains de vitesse en zone urbaine.**

Le choix central, simplement pour ralentir les processus en action et avoir moins d'effets pervers (avec leurs multiples conséquences dans tous les domaines) à corriger, nécessite d'accepter, enfin, de ne plus se laisser abuser par l'illusion collective des vertus de la vitesse, au moins dans le champ de l'urbain. Le temps passé hors domicile reste constant, même si ce à quoi il est affecté n'est pas stable. C'est selon moi l'inertie de cette durée passée hors domicile qui est la raison principale de la stabilité du temps consacré en moyenne aux déplacements. Dès lors, en « achetant du temps » par l'usage de moyens de déplacements plus rapides, les localisations se modifient, se dilatent, se spécialisent et les trajets s'allongent, ce qui suffit à expliquer l'accroissement des trafics. La vitesse bouleverse les équilibres urbains, effondre la densité et « fait le trafic », ce n'est pas plus compliqué que cela.

Les résistances idéologiques à cette remise en cause sont d'autant plus fortes et difficiles à dénouer, que la sagesse de ne résoudre la question de l'encombrement que par un accroissement de la capacité, sans majoration de vitesse, est précisément perçue comme une position idéologique... L'acte premier d'une politique d'aménagement est de reconnaître que les conditions de la mobilité n'ont pas pour seule finalité de satisfaire des flux mais d'organiser l'espace de façon à répondre aux demandes d'interactions sociales pour lesquelles les flux ne sont que des moyens. Aussi les réponses sont elles diverses et doivent toujours combiner autrement qu'auparavant aménagement et organisation de la mobilité.

La maîtrise de la vitesse se fait actuellement par la congestion, donc une prévision de plus en plus dégradée des durées des trajets. Ce n'est pas la bonne solution mais c'est pourtant celle-là qu'évoque toute velléité de maîtrise de la vitesse...et le débat est clos avant d'avoir eu lieu. Or, aller moins vite est précisément la façon de se réconcilier avec la fluidité, avec la capacité à bien prévoir les durée de trajet, car la ville s'agence

de nouveau « toute seule » pour devenir compatible avec les conditions de la mobilité qui lui sont faites.

Nous ne pourrions mettre en place un contrôle d'accès des voies rapides (avec des priorités), comme cela se généralise, semble-t-il, dans les grandes métropoles, y compris les plus « libérales », (pour ainsi garantir la fiabilité de toute prévision de la durée des trajets) que si le réseau de voies « lentes » est assez développé pour constituer une alternative à l'usage du réseau de voies « rapides ». Or tout tend à raréfier ce réseau (par exemple la crainte des nuisances suscite la multiplication des impasses) et ceci surtout dans les parties les plus récentes de la ville. L'antique préoccupation de la régularité de la trame de voirie (le maillage), qui fut longtemps à la base des pratiques urbanistiques, a été perdu dans les décennies où nous avons attendu du réseau des voies rapides l'absorption des suppléments de trafic... que justement il induisait. Par ailleurs le péage urbain est surtout utile là où la maîtrise des vitesses et le contrôle d'accès aux voiries rapides a épuisé ses vertus et qu'elles se saturent quand même ; donc sans le récuser, soyons en économe.

La vitesse reste pertinente dans l'interurbain (métropolisation à l'échelle régionale). Malheureusement l'importance croissante des flux urbains et périurbains vient handicaper la satisfaction des flux interurbains, d'où l'importance de la non confusion de ces deux types de flux (et donc de ces deux types de réseau). Comment les différencier ? La réponse à cette question est centrale.

### **3. Des politiques différenciées suivant la taille des agglomérations**

Ces grands choix en matière de conditions de la mobilité dominent toutes les politiques d'aménagement mais concernent surtout les plus grandes villes car, pour les plus petites, les choix faits ces dernières décennies ne laissent plus guère de marge de manœuvre. L'agencement urbain y sera celui que les conditions actuelles de la mobilité ont déjà induit. Dans les plus grandes villes il y a encore une alternative d'évolution, dans la mesure où le stock des quartiers denses, hérités des périodes anciennes de mobilité lente, sera assez considérable pour que la question du contrôle des équilibres et des déséquilibres dans la concurrence entre les tissus urbains issus d'époques différentes des conditions de la mobilité se pose encore. La lenteur consolide les équilibres internes aux quartiers denses et permet d'éviter une congestion qui les condamne. La reconquête tant magnifiée est à ce prix

Le slogan de la reconquête de la ville sur elle-même fait partie de la logomachie qui évite de se donner le mal de raisonner. On parle d'autant plus de cette reconquête depuis que le marché n'arrive plus tout seul à la réaliser depuis que l'abondance foncière induite par la mobilité facilitée met hors marché des pans entiers de la ville. Il ne s'agit pas de réorganiser la rareté foncière mais d'avoir des politiques foncières publiques, sans pour autant revenir à des opérations publiques systématiques.

La suprématie idéologique du modèle de la ville compacte a de bonne chance, à coup de mesures réglementaires peu coûteuses, de geler la construction et ainsi de majorer

l'éparpillement périurbain, donc d'aboutir au contraire du but visé. Nous devons plutôt organiser conjointement la ville agglomérée et sa couronne périurbaine qui, actuellement, ne peut exister que sous une forme de plus en plus « pulvérisée ». Cela n'est pas évident du tout car les collectivités ne voient pas, à leur niveau, l'intérêt de changer les processus actuels. Elles ne s'en estiment pas responsables ou en tout cas pas seules responsables. Pour elles, la périurbanisation est finalement, dans ses formes actuelles, une chose normale. Elles n'ont pas en charge les effets de l'effet de serre, donc, pour elles, que ceux qui l'ont commencé par balayer devant leur porte, prennent les mesures qui les concernent (péage, politique foncière, financement du logement articulée sur les options d'urbanisme etc...) ou posent les contraintes qu'ils estiment justifiées, en les justifiant.

#### **4. Une vraie question sans réponse univoque : comment organiser la polycentralité d'une autre façon qu'au travers du modèle des villes nouvelles et quelles conditions de la mobilité peuvent servir cet objectif**

La grande question est plutôt de penser et d'organiser la polycentralité de façon différente du modèle de la ville nouvelle. Celle-ci, en cherchant à fabriquer une centralité à l'ancienne, pourrait-on dire, n'a pas évité que les fonctions antérieurement qualifiées de centrales se dissocient massivement de l'habitat (et le méchant « zoning » a bon dos). Les moyens pour qu'il en soit autrement n'ont pas été pris à temps et cela ne se rattrape pas. Mais ce n'est plus le plus important. Le plus important, mais aussi le compliqué, est plutôt de **sauvegarder les synergies entre les diverses fonctions métropolitaines tout en organisant leur déconcentration**. L'architecture des réseaux de déplacements doit se mettre au service de cet objectif et ne plus poursuivre la chimère d'une unité du marché de l'emploi qui renforce inutilement les spécialisations sociales. Cette spécialisation extrême est, à mon avis, l'explication principale du fait que les Parisiens consacrent deux fois plus de temps, pour accéder aux emplois, que les Provinciaux.

La réponse à la question de la déconcentration organisée des fonctions métropolitaines pourrait fournir l'ossature d'un « projet ». Mais contrairement aux vœux (illusoires) de la loi Voynet, tout projet ne peut être que celui de l'institution qui le porte et auquel elle s'identifie. C'est pourquoi dans les plus grandes métropoles la question du regroupement des collectivités à la bonne échelle (le demi budget temps déplacement - ou 30 minutes - de façon à ce que le souci de l'unité du marché n'induisse pas mécaniquement une spécialisation sociale excessive) devient utile au renforcement de l'autonomie du local, sans pouvoir en être un préalable, compte tenu du temps nécessaire à sa mise en place. On peut l'induire, pas l'imposer ; l'autonomie ne se décrète pas mais se construit. C'est ainsi que nous trouverons l'équilibre dynamique entre l'autonomie et la dépendance des parties au tout que nous cherchons depuis toujours sans jamais pouvoir le trouver faute de penser ensemble ville et mobilité. Cette (autre) lenteur est une raison de plus de s'en préoccuper « au plus tôt ».