

Le réseau ferroviaire peut-il être l'ossature du développement métropolitain ?

Marc WIEL

Article publié dans l'ouvrage « De la gare à la ville, Arep une démarche de projet » AAM Ante Prima 2007

Là où ce réseau ferroviaire a déjà ce rôle il paraît probable que cela dure encore plusieurs décennies. En revanche, actuellement, beaucoup de techniciens qui participent aux réflexions préalables à la définition des Schémas de cohérence territoriale, pensent avoir trouvé la pierre philosophale du développement urbain, en prévoyant d'urbaniser de façon dense autour des arrêts de gare, et ainsi de réactiver un réseau ferré suburbain plus ou moins délaissé. Ils conçoivent ce projet comme le prolongement de leurs efforts récents de développement des tramways ou des métros dans la partie agglomérés de leur aire urbaine. Ils parlent alors souvent, par référence à la situation francilienne, d'une sorte de RER, et ils considèrent un tel projet comme symbolique d'un positionnement métropolitain, voire « européen ». Je ne dis pas que cette perspective soit obligatoirement une impasse mais qu'il n'est pas impossible qu'elle le devienne. Et je vais essayer de dire pourquoi.

La récente recherche franco-allemande désignée par le terme évocateur de « Bahn.ville » montre l'impact incontestablement positif du renforcement des dessertes ferrées sur l'augmentation de clientèle captée par le train dans des contextes de vallées de plusieurs dizaines de kilomètres, où l'urbanisation s'est lentement développée au fil de l'histoire autour de la voie ferrée, et où la récupération de friches industrielles, à des fins d'urbanisation d'habitat ou d'activités tertiaires, a permis de consolider cette symbiose entre la ville et un moyen lourd de déplacement. Il y a bien dans ces réalisations une exemplarité des partenariats mis en œuvre entre développeurs urbains et gestionnaires des réseaux, qui mettent bien en exergue les atouts de la voie ferrée. Mais il s'agit de réalisations dans des contextes un peu particuliers.

La faiblesse des réflexions des planificateurs (comme des chercheurs franco allemands de la recherche précitée) est de ne pas traiter des coûts, ni du point de vue transport, ni non plus du point de vue de l'aménagement. Si les trains sont suffisamment remplis c'est donc que c'est utile. Les craintes environnementales suffisent à légitimer cette approche. C'est affaire de conviction. Les financements *devront* sortir des bas de laine où les routiers ont trouvé dans le passé l'argent pour faire des routes.

J'ai l'impression que nous n'en sommes plus tout à fait là. Dans mon esprit il y a deux cas de figure. La pression des questions d'environnement (réchauffement climatique) ou d'approvisionnement en pétrole, peut provoquer (surtout s'il y a guerre) une rupture forte et durable dans l'évolution des coûts des déplacements. La réponse doit alors se faire dans l'urgence car la conséquence de cette discontinuité sera des pertes considérables de temps pour les personnes qui se déplacent, une flambée de l'immobilier, et une désorganisation de l'économie. Les voiries rapides urbaines se videront toutes seules et la problématique actuelle de recherche d'un report des déplacements en voiture sur le ferroviaire plutôt que d'utiliser différemment ces infrastructures (conséquence d'une priorité implicitement non reconnue pour les transports collectifs), ne sera plus perçue comme la plus efficace. Employeurs et collectivités, tirant cette fois dans le même sens, inventeront quelque chose qui marche et de peu coûteux, où le fer trouvera sa place mais pas obligatoirement la place centrale que les planificateurs sont actuellement tentés de lui donner. Il faudra aller au moindre coût pour le meilleur service rendu. Les voies rapides urbaines s'avéreront, dans de nombreux cas, le

meilleur vecteur de la réorganisation nécessaire, car elles peuvent tout aussi bien accueillir des autocars rapides faisant le minimum d'arrêts, si, enfin, il y a assez de clients.

L'autre hypothèse, réputée la plus probable, est que le processus de renchérissement des coûts soit relativement lent et reste d'un niveau modéré du fait de la mobilisation de nouvelles ressources énergétiques. Le fer a peut être dans ce cas plus de chance de tirer son épingle du jeu puisque sa crédibilité actuelle est fonction de la difficulté d'avoir de nouvelles voiries rapides urbaines et que ces dernières s'encombrent plus vite qu'on ne peut les créer. Mais son attractivité restera limitée (elle fonctionnera en trop plein) tant que les coûts des déplacements (temps, argent, fatigue) pour les particuliers ne seront pas suffisamment inférieurs à ceux de l'automobile. La densité de l'habitat ne dépend pas des choix de l'urbaniste ou des élus mais du choix de la vitesse automobile. Et personne n'est prêt à remettre en cause le principe qu'il est normal de pouvoir aller aussi vite aux heures de pointe qu'aux heures creuses. Dans ces conditions nous pouvons être sûrs que la congestion provoquera une adaptation plus rapide des localisations des entreprises que les comportements de mobilité ne changeront. L'emploi se décentralisera plus qu'actuellement mais surtout « encore plus mal », c'est-à-dire dans des lieux commodément accessibles qu'en automobile. La grande question actuelle est donc, si il n'y a pas de situation nette de crise (si elle reste larvée), de savoir si on peut agir sur les localisations pour avoir une ville qui d'elle-même, par auto adaptation à la saturation automobile, ne marginalisent pas les TC ou les modes doux. Je pense personnellement que la réglementation du droit du sol ne peut plus y prétendre et que la nouveauté de cette situation n'est pas perçue comme telle. A contrario je crois qu'une fiscalité incitatrice des localisations des entreprises réinvestie dans une politique foncière (et d'aménagement), et assortie d'une réduction des vitesses selon les types de mobilité permettrait d'atteindre les objectifs assignés illusoirement au droit du sol. Il y a différents procédés pour adapter la vitesse à la nature de la mobilité pratiquée : le péage, le contrôle d'accès, le gabarit des voies, l'aménagement urbain environnant, etc... Cette réorganisation des réseaux routiers existants est indispensable au moment de l'exercice de planification urbaine car la réflexion sur la cohérence entre transport et urbanisme n'est aussi large et à la bonne échelle géographique que pour cette procédure. Certes elle devra être progressive dans sa mise en œuvre, mais elle ne pourra se mettre en œuvre tant que le sujet sera tabou et que la réflexion reste comme actuellement paralysée. L'inter modalité prônée par tous se voulant trop respectueuse du statut actuel de l'automobile par ce que personne n'osera affronter l'opinion sur cette question, surtout pas la grande majorité des élus locaux. Les rêveries sur de grands réseaux de transport collectif sont, pour cette raison, moins la manifestation de l'émergence d'une nouvelle volonté d'entreprendre, qu'une échappatoire, par la recherche d'une solution pseudo consensuelle mais irréaliste sans accompagnement de multiple ordre. Le vrai problème est bien celui de lier politique d'urbanisme et des transports pour que (1) les déplacements vers les activités de proximité soit assez lents pour que ces activités restent viables économiquement dans une répartition spatiale suffisamment diffuse, (2) que ceux vers l'emploi ou les équipements d'agglomération puissent disposer d'une vitesse routière intermédiaire sans être payants mais que pour cette mobilité les transports collectifs puissent être assez performants pour être suffisamment concurrentiels, et que (3) pour les déplacements à l'échelle métropolitaine une vitesse routière plus élevée ne soit *jamais* gratuite. C'est évidemment loin d'être fait, même si toutes les initiatives des pays qui semblent avoir des marges politiques supérieures aux nôtres, me paraissent converger dans cette direction.

La coupure entre les univers des transporteurs et des urbanistes explique selon moi que les objectifs de la mobilité soient toujours évalués avec des critères rigoureusement internes à

l'univers de la mobilité. L'objectif n'est pas seulement d'avoir des clients sans que le coût soit excessif pour la collectivité. Il est de satisfaire des attentes plus larges auxquelles peuvent répondre soit la politique des déplacements, soit l'urbanisme (ou un mariage des deux comme pour le traitement urbain autour des gares). Ces attentes principales sont, selon moi de quatre types.

La première est de modérer l'emballement des prix immobiliers qui nourrit artificiellement la demande de mobilité et pour lequel plus de capacité à se mouvoir n'est plus immédiatement utile. Il faut retrouver auparavant une capacité de mobilité résidentielle (pouvoir plus facilement changer de logement) qui se hisse à un niveau comparable que celui de la capacité de se déplacer. Sinon on favorise une ségrégation sociale supplémentaire qui explique une situation immobilière où en payant plus cher (à ressources égales) son logement, il faut néanmoins perdre plus de temps en déplacement pour se rendre à son travail, tout en disposant d'un logement moins agréable. Seuls les spéculateurs y trouvent intérêt, et ce n'est pas illogique avec une France où le locatif privé ne concerne plus que 30% des ménages, c'est à dire est devenu nettement minoritaire.

Le deuxième objectif majeur concerne l'accessibilité aux lieux d'enseignements. Cela passe d'abord par l'aménagement, mais cela peut également appeler une mobilité en quelque sorte supplémentaire si la carte scolaire ne permet pas d'atteindre les objectifs que théoriquement elle vise : brasser les populations et égaliser les chances d'insertion sociale et professionnelle. Ces débats rencontrent une certaine actualité mais en sens contraire pourrait-on dire des objectifs précités puisqu'il s'agit au contraire pour une minorité de pouvoir rentrer à toute fin dans les meilleurs établissements. Cela contribue à renforcer la dynamique de ségrégation sociale déjà encouragée par un marché de l'immobilier rendu trop concurrentiel du fait d'une mobilité inadaptée car suiviste des besoins et non organisatrice des territoires (cf plus haut).

Le troisième est de rechercher à ce que la mobilité liée à la vie résidentielle permette aux gens ayant peu de temps disponible (après le travail ou la fréquentation d'un lieu d'enseignement) d'optimiser son usage. L'amélioration de la mobilité est pour cela un moyen parmi d'autres. Le travail d'aménagement autour des gares vise aussi cet objectif, de même que l'adoption d'heures d'ouvertures des équipements publics ou des services privés, plus adaptées aux contraintes des gens... Nombreux sont les moyens qui permettent d'accéder à cet objectif sans recourir obligatoirement à une augmentation des vitesses qui systématiquement éloignera les pôles de service des habitants

Le quatrième objectif concerne la satisfaction de la mobilité inter-entreprise. C'est au nom d'une priorité de l'économique que nous avons accumulé les erreurs qui ont déstabilisé les équilibres urbains d'une façon qui les rendent maintenant plus vulnérables aux risques environnementaux. Pourtant cette priorité à l'économique pouvait se réaliser avec le péage, assorti de quelques dérogations pour certains professionnels comme il a été fait pour le stationnement (livraison par exemple). Cela n'aurait pas déstabilisé inutilement l'organisation urbaine. La priorité est maintenant pour accéder à cet objectif de réorganiser les réseaux routiers. Les transports collectifs ont une place privilégiée pour l'interurbain long (TGV) une place moins commode à conquérir à l'échelle régionale, mais dans l'urbain je pense qu'au-delà de ce nous avons dit précédemment, ils ont un autre rôle particulier à jouer dans les plus grandes métropoles. Leur renforcement est à mon avis la clef d'un *redéploiement des fonctions métropolitaines* en dehors du centre principal. C'est la condition pour casser le modèle centre périphérie (ou centre/banlieue) construit depuis deux siècles et qui altère la performance des métropoles dans plusieurs domaines. Pour garantir la diffusion des fonctions

métropolitaines au sein de l'agglomération ou de la région urbaine, un maillage des TC s'impose là où la recherche logique d'une rentabilité suffisante n'a suscité que des schémas restés radiaux. C'est pour atteindre cet objectif essentiel pour le contrôle de la dynamique du peuplement, qu'il faudra probablement encore des investissements importants en TC rapides. Fer ou pas fer, lourd ou léger, cela dépendra du contexte. L'important est d'atteindre la performance rendant plausible une répartition plus diffuse des localisations des entreprises à rayonnement métropolitain.

Ces quatre grands objectifs ne sont ni spécifiques du transport, ni spécifiques de l'aménagement. C'est autour d'eux que peut se construire une cohérence entre urbanisme et déplacement et non exclusivement dans une cartographie intentionnelle des infrastructures localisées à proximité des lieux les plus denses, ou rendant plus denses l'environnement des infrastructures existantes. La recherche en commun d'une concrétisation de ces quatre objectifs peut susciter une inventivité, actuellement compromise par la méconnaissance respective des spécialistes de ces deux disciplines que sont, la gestion urbaine et la gestion des déplacements.

Alors « Ville et mobilité » ne seront plus un « couple infernal » mais un « couple d'enfer »...

MARC WIEL
Urbaniste consultant