

# **Demain, quelle(s) mobilité(s), quelles perspectives d'action dans nos villes.**

## **Sommaire**

<b>DEMAIN, QUELLE(S) MOBILITE(S) ?</b>	<b>3</b>
<b>Ouverture du colloque</b> Daniel HOEFFEL Président de l'Association des maires de France	<b>3</b>
<b>Introduction</b> François PERDRIZET Directeur de la recherche et des affaires scientifiques et techniques au ministère de l'Équipement	<b>5</b>
<b>ETAT DES LIEUX ET ENJEUX ACTUELS</b>	<b>7</b>
<b>Le bilan de vingt-cinq ans de mobilité urbaine</b> Jean-Marie GUIDEZ Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme	<b>7</b>
<b>Mobilités et modes de vie : les politiques de transports urbains au cœur de nos contradictions</b>	<b>9</b>
Vincent KAUFMANN Ecole Nationale des Ponts et Chaussées - Laboratoire Technique, Territoires et Sociétés	
<b>Débat élus-chercheurs</b>	<b>12</b>
<b>La mobilité individuelle dans vingt ans</b> Marie-Hélène MASSOT Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité	<b>20</b>
<b>Nouvelles mobilités, nouvelles polarités</b>	<b>24</b>
<b>L'exemple du commerce et des loisirs</b> François BELLANGER Transit Consulting	<b>24</b>
<b>Les nouveaux services de mobilité urbaine</b> Jacques SAINT-MARC Groupe Interministériel Mobilités et Véhicules Électriques	<b>27</b>
<b>Débat élus-chercheurs</b>	<b>29</b>

<b>QUELLES PERSPECTIVES D'ACTION ?</b>	<b>32</b>
<b>Introduction</b>	<b>32</b>
Michel DESTOT Président du Groupement des Autorités Responsables de Transport	
<b>Cinq scénarios d'évolution de la mobilité urbaine</b>	<b>35</b>
Yves CROZET Laboratoire de l'Économie des Transports	
<b>Résultats de l'enquête de prospective sur la mobilité urbaine</b>	<b>38</b>
Renée FELTIN Ville et Banlieue	
<b>Débat élus-chercheurs</b>	<b>42</b>
<b>Conclusion</b>	<b>56</b>
Paul ASTIER Vice-président de Lille-Métropole	
<b>Synthèse : les points saillants de la journée</b>	<b>57</b>
François ASCHER Institut de la Ville en Mouvement	

*Le texte qui suit est la transmission d'un séminaire de prospective urbaine, organisé entre des Elus et des chercheurs, au Sénat, le 30 janvier 2003*

# Demain, quelle(s) mobilité(s) ?

## Ouverture du colloque

**Daniel HOEFFEL**

**Président de l'Association des maires de France**

Permettez-moi de vous souhaiter une cordiale bienvenue au Palais du Luxembourg pour cette deuxième rencontre entre élus et chercheurs, qui est consacrée à la mobilité urbaine. Je suis particulièrement heureux de pouvoir saluer le président du Groupement des autorités responsables de transport (GART), notre collègue Michel Destot ; le président de Ville et Banlieue, Pierre Bourguignon ; le directeur du Centre d'Études sur les Réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), Monsieur Paul Martin ; le maire de Millau, Jacques Godfrain ; le maire de Juvisy-sur-Orge, Etienne Chauffour, ainsi que le directeur de la recherche et des affaires scientifiques et techniques du ministère de l'Équipement, Monsieur François Perdrizet.

C'est avec plaisir que nous vous accueillons ce matin pour un exercice de prospective, dans un domaine qui en a bien besoin et qui nourrit l'ambition d'aboutir à des formulations claires et intelligibles, qui doivent permettre aux élus de choisir les politiques en connaissance de cause. Il y a deux ans, l'association des maires de France (AMF), le CERTU et Ville et Banlieue avaient organisé une journée du même type sur le thème des nouvelles centralités. Ils sont à nouveau réunis pour échanger cette année sur le thème de la mobilité urbaine. Ce partenariat à trois s'est enrichi, depuis lors, de la présence du GART et de la direction de la recherche et des affaires scientifiques du ministère de l'Équipement.

C'est donc de questions auxquelles les villes et les territoires urbains ont à répondre que nous voulons débattre aujourd'hui, avec les chercheurs, sur la base des travaux qu'ils vont nous présenter tout au long de la journée. Cette journée devrait être l'occasion d'établir des échanges entre des partenaires qui ne sont pas forcément conduits à se croiser spontanément.

Il s'agit de mettre à profit le dialogue entre élus et chercheurs pour préparer l'avenir. Le souci de la part de certains d'entre nous de tirer parti dans leur gestion, mais aussi dans leurs projets, des enseignements issus des analyses menées par les tenants de la recherche urbaine a toujours existé. Il reste cependant trop minoritaire à notre sens.

Au-delà d'un langage technique de spécialistes dont l'intelligibilité ne s'impose pas forcément à tous, c'est de la vie quotidienne et de sa qualité dont il va être essentiellement question. Il s'agit donc de notre responsabilité en tant qu'autorités locales en charge d'un avenir dont nous ne mesurons pas forcément au départ tous les enjeux.

Pourquoi avoir choisi ce thème de la mobilité urbaine ? Ce thème nous semble particulièrement fécond. Au travers des enquêtes qu'il suscite périodiquement – par exemple les déplacements

domicile-travail – il permet d'observer et de suivre concrètement les pratiques et les usages de nos concitoyens et surtout d'en mesurer leurs changements permanents. Les analyses qui en découlent devraient nous permettre d'ajuster les conditions de l'action publique, notamment en matière d'aménagement de l'espace et d'organisation des services.

L'instauration des 35 heures, dont chacun est par ailleurs libre de penser ce qu'il veut, a été un révélateur des mutations en cours, des nouveaux rythmes de travail et de leur différenciation. Nous avons donc commencé à apercevoir l'opportunité d'intégrer la dimension temporelle dans nos réflexions sur les déplacements et plus globalement, à tout ce qui touche à ce que l'on pourrait nommer l'urbanité.

L'autre sujet qui doit particulièrement retenir notre attention concerne les perspectives démographiques, qui ne sont pas sans incidence sur tout ce qui touche aux déplacements en milieu urbain. A cet égard, le vieillissement de la population doit nous conduire à réfléchir sur ce qu'il faut faire pour éviter la marginalisation d'une partie croissante de la population en milieu urbain. En résumé, nous devons, en tant que maires, accepter la confrontation avec une réalité sans cesse en évolution.

C'est aussi l'une des raisons pour lesquelles, en tant qu'Association des Maires, il nous a semblé utile de prendre l'initiative d'une telle rencontre. Je remercie les maires ici présents, en particulier ceux qui sont installés à la tribune, d'avoir accepté de jouer le jeu, c'est-à-dire d'accepter, s'il le faut, une certaine remise en cause des certitudes acquises.

## **Introduction**

**François PERDRIZET**

**Directeur de la recherche et des affaires scientifiques et techniques  
au ministère de l'Équipement**

La direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques au ministère de l'Équipement (DRAST) est heureuse de participer à cette journée, en collaboration avec l'AMF, le GART, Ville et Banlieue et le CERTU. Ce colloque a pour objectif de faire connaître les réflexions des chercheurs aux élus et à tous les responsables des collectivités territoriales. Au moment où nous abordons la deuxième génération des plans de déplacement urbain (PDU), il est certain que des réflexions prospectives sur l'avenir des déplacements dans nos agglomérations peuvent aider à opérer des choix et à élaborer les politiques de demain.

La prospective est une manière de dégager des images de l'avenir qui permette de nous guider et de nous fournir une ampleur de temps suffisante pour agir. A la direction de la recherche, notre rôle est de réfléchir aux enjeux des politiques menées par le ministère de l'Équipement et l'Etat, mais également de faire partager ces réflexions aux collectivités locales et à leurs représentants. De fait, l'action publique fait de plus en plus appel au partenariat, particulièrement dans le domaine des transports et de l'aménagement.

Au sein du ministère de l'Équipement, la direction de la recherche, des affaires scientifiques et techniques est responsable du pilotage de programmes de recherche, et notamment du Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT) et d'un programme en génie civil urbain.

Cela signifie que nous sommes également responsables d'un certain nombre d'organismes scientifiques, comme l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) ou le Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB). Nous sommes aussi responsables des réseaux des collectivités territoriales et nous participons à l'animation des services techniques centraux, à l'instar du CERTU. Au sein de notre direction, nous disposons d'un centre de prospective et de veille scientifique qui travaille depuis plusieurs années sur la mobilité urbaine. Nous ne travaillons pas uniquement sur des recherches à caractère technologique, mais également sur des recherches en sciences sociales et humaines. Par conséquent, le sujet de ce matin est au cœur de nos activités.

La réflexion que nous allons vous exposer permettra de présenter cinq scénarios d'évolution de la mobilité urbaine, qui correspondent à cinq manières d'imaginer le futur des déplacements urbains et cinq manières de réguler ces déplacements. Ce travail a été mené avec le centre de prospective et de veille scientifique et un groupe de travail composé de chercheurs, d'universitaires et de responsables de l'administration. Ces scénarios ont été présentés à divers auditoires et ils ont soulevé intérêt et discussions. Il est vrai que les enjeux soulevés par ces évolutions sont cruciaux pour l'avenir des villes, à travers différents défis, comme la lutte contre la ségrégation sociale, la maîtrise de l'effet de serre et le contrôle de la périurbanisation.

L'objectif que nous visons ici est de susciter des réactions et des discussions, c'est-à-dire de provoquer et d'alimenter le débat. La prospective telle qu'elle vous sera présentée partira des

représentations que la société se fait de la mobilité urbaine. Ceci est essentiel : pour modifier la situation actuelle, il est nécessaire d'avoir des représentations de l'avenir, mais également d'inscrire des concrétisations de ces images dans le temps de l'action.

Une des conclusions sur laquelle je souhaite insister est la suivante : l'avenir de la mobilité n'est pas gravé dans le marbre du destin de nos villes ou de nos agglomérations. En effet, le futur des déplacements est ouvert. Il existe des marges de manœuvre permettant de ne pas sombrer dans un scénario où une part croissante des ménages serait de plus en plus soumise à la dépendance automobile. Si la voiture conserve une place importante dans l'offre des déplacements, le transport collectif a connu ces dernières années un regain d'intérêt, et ce mouvement perdurera. Cela se vérifie dans les villes, mais les autres niveaux de collectivités locales sont également concernés, qu'il s'agisse des départements ou des régions, notamment dans le cadre de la régionalisation ferroviaire. L'intercommunalité gagne également en moyens et en pouvoir d'influence dans l'élaboration des politiques de transport et d'aménagement.

A cet égard, il faut mentionner l'existence d'un vaste bouillonnement d'expériences et de collaborations nouvelles. Ainsi, au sein du PREDIT, nous effectuons une synthèse et un échange des pratiques qui sont en train de voir le jour. Nous envisageons ainsi de créer un club des villes qui se préoccupent des innovations en matière de déplacements et de services de mobilité. Les réalisations du PREDIT précédent ont permis de mettre en lumière des innovations pertinentes, qui sont malheureusement limitées à une dizaine de villes. En effet, la vraie question est la suivante : comment faire connaître ces innovations aux autres villes ?

Il existe donc une tendance en faveur des transports collectifs. Deux idées commencent ainsi à émerger. En premier lieu, le service public de la mobilité ne se limite pas aux transports collectifs. Au-delà de l'armature des transports collectifs, il convient de se demander comment il est possible de desservir des capillaires plus lointains, de manière publique. En second lieu, une autre réflexion essentielle a trait à la structuration urbaine, c'est-à-dire la forme de la ville dans vingt ou trente ans. Certains scénarios privilégient l'étalement, d'autres une reconcentration sur le centre-ville. Enfin, des scénarios intermédiaires d'un troisième type, fondés sur plusieurs pôles desservis par un réseau de transports collectifs, semblent constituer un modèle intéressant.

La prospective ne se résume pas uniquement au domaine des études brillantes, mais elle consiste également à anticiper l'avenir. Au-delà du caractère intellectuel et pertinent des exposés que nous entendrons, cette journée doit nous aider à préparer l'avenir de nos villes en matière de mobilité.

Pour conclure, je tiens à remercier les organisateurs et les participants, qui contribueront à faire de cette journée une réussite.

# Etat des lieux et enjeux actuels

## Le bilan de vingt-cinq ans de mobilité urbaine

**Jean-Marie GUIDEZ**

**Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme**

Monsieur Hoeffel a parlé pour les élus de « responsabilité », et « d'accepter la confrontation avec la réalité ». On ne peut que souscrire à ces idées. Il a en outre demandé aux chercheurs d'être intelligibles, pour que vous puissiez nous comprendre. Je vais donc essayer de faire cet effort, afin que vous puissiez apprécier la portée de nos recherches. Monsieur Perdrizet a indiqué quant à lui que la mobilité n'était pas inscrite dans le marbre.

L'évolution de la mobilité depuis vingt-cinq ans est-elle une fatalité ? Les textes de lois, les règlements et les nombreux rapports sur le développement durable indiquent que le trafic automobile va être diminué grâce à l'action politique. De même, les PDU affirment qu'une attention toute particulière sera apportée aux modes doux et que l'interface urbanisme-déplacement sera étudiée avec beaucoup plus d'attention.

Je crains malheureusement que ces grandes incantations ne se heurtent aux modes de vie et aux tendances lourdes. Depuis vingt-cinq ans, les déplacements effectués en modes alternatifs – c'est-à-dire la marche à pied, les deux roues et les transports collectifs – n'ont cessé de diminuer au profit de la voiture. Ainsi, dans les années 70, sur 100 déplacements, les deux tiers étaient réalisés autrement qu'en voiture. Aujourd'hui, il ne s'agit plus que d'un tiers. Par conséquent, dans toutes les agglomérations françaises, la voiture progresse : la part de marché de la voiture augmente, à la seule exception de Grenoble en 1992.

Je souhaite également mettre en parallèle les actions qu'il conviendrait de mener, c'est-à-dire le « politiquement correct » et les résultats concrets. Par exemple, tout le monde s'accorde à dire que le covoiturage doit être promu. Néanmoins, le nombre d'occupants par voiture ne cesse de diminuer dans toutes les villes françaises : la tendance est au « dé-covoiturage ». En effet, les Français demandent du confort, de la fluidité et de l'immédiateté.

De la même manière, il est pertinent de se pencher sur le mode de transport des enfants qui se rendent à l'école primaire. Il y a vingt-cinq ans, un enfant sur dix se rendait à l'école en voiture ; le chiffre est aujourd'hui d'un sur deux. Se faisant, ils font l'apprentissage de la voiture et ils découvrent que ce mode de transport est confortable et permet de partir à la dernière minute. Dès lors, pourquoi seraient-ils ensuite enclins à attendre le bus pendant plusieurs minutes ou à faire du vélo sous la pluie ?

Par ailleurs, les personnes âgées d'aujourd'hui ne ressemblent plus à celles d'hier. Les femmes qui ont aujourd'hui quatre-vingts ans ont rarement passé leur permis de conduire, alors que toutes les femmes de dix-huit ans passent cet examen, à l'heure actuelle. Il convient de bien se rappeler de ceci, pour ne pas faire des villes ou des réseaux de transport des boucs émissaires : en ne faisant

rien, en laissant les offres de transports collectifs et de voitures comme elles sont aujourd'hui, les simples modifications démographiques font que les personnes âgées, les femmes d'aujourd'hui ont beaucoup plus la culture de la voiture que celles d'hier. Il convient également d'observer que la ville se dé-densifie : elle fuit les réseaux de transports collectifs.

Il existe donc une série de tendances lourdes qui sont structurellement défavorables aux modes alternatifs. Par exemple, l'installation de multiplexes de cinémas est une manifestation des contradictions des élus. En même temps que des PDU sont établis et mettent en exergue la nécessité d'interfaces urbanisme-transport, les élus signent des permis de construire pour des multiplexes situés au bord d'une bretelle d'autoroute, à cinq kilomètres du centre-ville.

Afin que l'usage de la voiture diminue, il est nécessaire en premier lieu de développer l'offre de transports en commun. En second lieu, il convient de limiter la voiture quand elle roule, et surtout quand elle stationne. Enfin, il convient d'assurer une certaine maîtrise foncière.

Il y a quelque temps, le journal *Libération* a publié un entretien avec le philosophe Dupuis, qui affirmait : "*Nous n'avons pas assez peur*". Son raisonnement est le suivant : personne ne croit à l'effet de serre ; personne n'a vraiment peur. En effet, si nous avons vraiment peur, nous agirions. Nous attendrons le dernier moment pour réagir, et à ce moment-là, ce sera la panique. Or la panique est rarement bonne conseillère, alors que la peur peut l'être.

Pourquoi les transports collectifs et les modes alternatifs ont-ils du mal à trouver les faveurs des élus ? La raison est la suivante : tous les arguments en faveur des transports collectifs sont des arguments à moyen et long terme, et il s'agit d'arguments de valeur collective. En revanche, tous les arguments en faveur de la voiture sont des arguments à court terme et ont une valeur individuelle, égoïste. Or il est plus facile de vendre des arguments à valeur individuelle et immédiate que des arguments valeur collective et prospective.

Je souhaite achever mon exposé par deux remarques. En premier lieu, je suis intervenu, il y a peu de temps, devant des étudiants d'un DESS de Planification. L'un d'entre eux m'a interpellé en me disant : "*Je ne comprends rien à ce que vous nous dites. Les gens veulent des maisons et des voitures*". Je lui ai répondu qu'il avait sans doute raison, mais en lui demandant, dans ce cas, ce à quoi pouvaient servir la planification et l'action politique.

En second lieu, pour terminer sur une note positive, il convient de souligner l'existence de politiques volontaristes, à La Rochelle, Grenoble, Nantes, Strasbourg et Paris. Il est donc possible d'agir pour un maire et d'être malgré tout réélu. Les actions doivent être menées dans la durée, c'est-à-dire au-delà de six ans. Je souhaite conclure en utilisant l'expression de Daniel Deleveau, qui met en exergue le « courage urbain », c'est-à-dire intervenir par des actions courageuses, qui peuvent paraître impopulaires, mais qui se révèlent, à terme, payantes pour la collectivité et pour les individus.

Il faut dire aux élus de visiter les villes de Nantes, Grenoble, Strasbourg, Amsterdam, Zürich, Berne et Fribourg. A Zürich, il y a autant de voitures qu'à Lyon ou Grenoble, mais autant de personnes dans les transports collectifs. Ce n'est pas impossible et cela pourrait même être la noblesse d'une certaine action politique. Attendrons-nous d'être confrontés à la panique ou aurons-nous peur auparavant ? En matière de qualité de l'espace public, quelles villes voulons-nous ?

## **Mobilités et modes de vie : les politiques de transports urbains au cœur de nos contradictions**

**Vincent KAUFMANN**

**Ecole Nationale des Ponts et Chaussées - Laboratoire Technique, Territoires et Sociétés**

Je tiens à évoquer cinq aspects qui ont trait à la mobilité et aux modes de vie.

### **I. Les déplacements ne sont pas un interstice de la vie quotidienne, mais une dimension structurante de l'action sociale**

Tout d'abord, les pratiques modales et l'utilisation des différents moyens de transport dans la vie quotidienne s'ancrent en habitudes. Nous constatons ainsi à travers toutes les enquêtes que les habitudes sont fortement ancrées et que les pratiques sont très souvent monomodales : la combinaison de plusieurs moyens de transport reste tout à fait marginale.

Nous nous apercevons également que ces habitudes de transport ne sont pas interchangeables : quand on se constitue un programme d'activités autour de l'usage de la voiture ou autour de l'usage des transports collectifs ou de la marche, on ne fréquente pas les mêmes territoires.

En conséquence, le passage de l'automobile à un autre mode de transport, comme les transports collectifs, implique bien souvent de revoir l'agencement spatial et temporel d'un certain nombre d'activités, notamment en termes de destinations. Cela montre à quel point les pratiques de transport sont ancrées dans les modes de vie. En outre, cela implique un coût important.

De plus, cet ancrage des pratiques de transport dans les modes de vie est probablement de plus en plus profond, pour diverses raisons. En premier lieu, le travail féminin, la bi-activité dans le couple nécessitent une articulation beaucoup plus complexe des activités au quotidien, avec notamment la « double journée ». En second lieu, l'éclatement spatial des espaces de la vie quotidienne induit un ancrage dans les modes de vie de plus en plus affirmé, dans la mesure où les modes de transport offrent de moins en moins les mêmes accessibilités.

Par exemple, les zones d'activité d'entrée de ville ont une accessibilité essentiellement tournée vers l'automobile.

Enfin, nous assistons à l'apparition de nouvelles formes de mobilité, comme la bi-résidentialité, qui se développe bien plus que les statistiques ne le laissent entendre. Cela concerne notamment la bi-résidentialité liée au travail – c'est-à-dire la pendularité de très longue distance associée au travail à domicile –, la bi-résidentialité liée aux loisirs ou la bi-résidentialité d'enfants de couples divorcés en garde partagée. Ces phénomènes sont émergents et tendent, là aussi, à ancrer davantage la mobilité dans les modes de vie puisque la bi-résidentialité implique une mobilité continue et importante.

## **II. Le développement de la mobilité est associé à la qualité de vie**

L'ingéniosité déployée dans le développement de sa mobilité et dans la manière dont on va s'organiser permet de bénéficier d'une certaine qualité de vie. Ceci suppose un certain nombre d'accès à un certain nombre de compétences. Les accès concernent l'accès à l'automobile, à des moyens de transport rapides. Les compétences relèvent des compétences d'organisation et de la connaissance des réseaux. Ce dernier aspect met en lumière un système d'inégalités sociales, qui est rarement évoqué : ces compétences et ces accès ne sont évidemment pas distribués de manière équitable.

## **III. L'automobile est le moyen de transport qui ancre profondément la mobilité dans les modes de vie**

L'automobile est en effet le moyen de transport dominant qui est utilisé dans la vie quotidienne. L'automobile dispose en effet de trois avantages décisifs pour développer des programmes d'activité dans une vie quotidienne complexe sur le plan spatial et temporel.

- **l'efficacité**  
Même dans une agglomération comme Berne, qui est souvent citée comme un modèle en termes de transports collectifs, les transports collectifs ne sont plus rapides que la voiture que dans 13 % des cas pour les déplacements domicile-travail. Ainsi, même si les transports collectifs se sont fortement améliorés, il leur est très difficile de rivaliser avec l'automobile, en termes d'efficacité.
- **la flexibilité**  
La voiture est disponible quel que soit le temps. Lorsque le programme d'activités est éclaté sur le plan spatial et implique d'articuler des sphères d'activité différentes, la flexibilité de l'automobile est une ressource extrêmement importante.
- **l'accessibilité**  
L'automobile offre une accessibilité complète à l'ensemble des aménités urbaines, y compris le centre-ville.

## **IV. Un consensus se fait jour sur le caractère de plus en plus indésirable de l'automobile en milieu urbain**

Il faut prendre ce phénomène au sérieux : ce consensus est très important. Par conséquent, il existe une forte contradiction entre l'ancrage de l'automobile dans les modes de vie et un consensus sur les problèmes induits par l'automobile en milieu urbain.

## **V. Les politiques publiques de transports urbains sont prises dans cette contradiction et tentent de réconcilier ces deux termes**

Depuis une vingtaine d'années, un certain nombre de mesures ont été développées dans quelques agglomérations. Ainsi, l'offre de transports collectifs a été améliorée, le stationnement et l'accès au

centre-ville ont été limité. Néanmoins, ces stratégies de conciliation ont produit relativement peu d'effets, comme Jean-Marie Guidez l'a précédemment souligné.

En effet, en France, les agglomérations qui ont massivement développé l'offre de transports collectifs, sont restées dans une logique d'heures de pointe. En revanche, il n'existe pas vraiment d'offre qui permette de développer des programmes d'activité sur l'ensemble de la journée : les services sont relativement faibles le soir et le week-end. Enfin, les réseaux de transports collectifs ne donnent pas l'accès complet aux agglomérations qu'ils desservent. Ainsi, si nous avons développé des systèmes de transports parfois performants, nous ne disposons pas de la ville qui leur correspond. Ainsi, l'effet structurant de l'automobile sur la ville est supérieur à celui des transports collectifs, du fait de l'ancrage de l'automobile dans les modes de vie.

Les réponses à la contradiction entre l'ancrage de l'automobile dans les modes de vie et l'opinion partagée d'une nécessaire limitation de la voiture n'ont pas donné pour l'instant de résultats spectaculaires.

L'articulation urbanisme-transport a été faite dans d'autres lieux, comme Berne ou Bâle en Suisse, Fribourg et Karlsruhe en Allemagne. L'exemple de l'Italie doit également être mentionné : dans ce pays, la planification urbaine continue à promouvoir des formes urbaines compactes, doublées de limitations assez fortes de l'usage de l'automobile, notamment à Milan et à Bologne.

Dans toutes ces villes, l'automobile demeure le moyen de transport privilégié par la population, mais son utilisation est de moins en moins importante, au profit de l'utilisation des transports collectifs et de la marche. Ces exemples soulignent que des marges de manœuvre existent. Cependant, il est loisible de constater que dans toutes ces agglomérations, la question des transports et de l'automobile a été érigée en priorité politique. En revanche, en France, il ne s'agit pas actuellement d'une priorité. Il convient donc de réfléchir et de débattre sur ce dernier aspect aujourd'hui.

## **Débat élus-chercheurs**

*Ont participé au débat :*

*Etienne CHAUFOUR, maire de Juvisy-sur-Orge, vice-président du Conseil général de l'Essonne  
Michel DESTOT, député, maire de Grenoble, président du Groupement des autorités responsables de transport (GART)*

*Jacques GODFRAIN, député, maire de Millau*

*Jean-Marie GUIDEZ, CERTU*

*Vincent KAUFMANN, ENPC – LETTS*

*Le débat était animé par Jean-Claude GALLETY, CERTU.*

### **Jacques GODFRAIN**

Les élus vivent dans le monde du fugitif, ou en tout cas du précaire. Par conséquent, notre perspective doit nécessairement prendre en compte l'aspect précaire de notre mandat, même s'il peut durer vingt ou trente ans. En revanche, un chantier, un investissement structurant prend au *minimum* trente ans. Ainsi, en tant que maire de Millau, mon premier souvenir d'un projet d'une route à deux fois deux voies traversant le Massif Central remonte au discours du Puy du président Giscard d'Estaing, en 1975. Or vingt-huit ans plus tard, cette autoroute n'est toujours pas terminée.

La ville de Millau est connue pour ses fameux bouchons estivaux. Mais de quoi s'agit-il exactement ? Nous avons affaire à l'exportation des problèmes de voitures de la banlieue parisienne et de l'Europe du Nord, dont les habitants partent à dates fixes en vacances. Ainsi, la banlieue résout ses problèmes d'embouteillage en les reportant chez nous. Dès lors, le bouchon de Millau n'est jamais que le fruit de la volonté des gens de partir des mêmes endroits, à la même date. Nous sommes donc le réceptacle, certes accueillant, de ces problèmes.

Je souhaite évoquer une anecdote qui en dit long sur la notion de planification, qui a précédemment été évoquée. Nous avons constaté que l'attente prolongée dans une voiture en plein soleil induit des effets néfastes en termes de déshydratation et de température élevée dans l'habitacle des automobiles. La ville de Millau a donc distribué des bouteilles d'eau et des brochures. En outre, une année, j'ai ajouté une feuille d'informations qui indiquait les possibilités d'éviter le bouchon par des routes adjacentes. Or près de 80 % des automobilistes ne veulent pas sortir du bouchon et risquer de se « perdre dans la campagne ». Les automobilistes pris dans ses bouchons sont finalement confrontés quotidiennement à ces problèmes dans leurs déplacements pendulaires. Ils s'y sont habitués et ils en redemandent donc lorsqu'ils partent en vacances !

### **Michel DESTOT**

Je tiens en préambule à remercier Daniel Hoeffel qui nous accueille aujourd'hui au Sénat et qui a accepté que le GART soit associé à l'AMF dans l'organisation d'une telle rencontre.

Le cas de quelques villes « vertueuses » a été évoqué dans les deux interventions précédentes. A Grenoble, notre situation est particulière : la ville a connu une évolution démographique

extraordinaire depuis la deuxième guerre mondiale, qui s'est traduite par un accroissement continu de la population. Dernièrement encore, des milliers d'emplois ont été créés par l'arrivée de Motorola, en consortium avec ST Microelectronic et Philips.

De manière parallèle, le trafic automobile s'est accru à l'extérieur de la ville, mais nous constatons également une augmentation continue de la part des transports collectifs et des modes doux dans les déplacements au sein de la ville Grenoble *intra muros*. Nous avons bien été obligés de procéder de cette manière, étant donné le caractère très dense de notre ville. *La Vie du rail* nous a ainsi attribué le « Rail d'or » en raison de la forte augmentation de la fréquentation des transports collectifs dans la ville de Grenoble. Nous avons également pris un certain nombre de décisions : avec Nantes, nous avons été parmi les premières villes à installer un tramway et nous commençons aujourd'hui à en tirer les bénéfices.

Par ailleurs, il a été dit que nos concitoyens étaient réticents à abandonner leur voiture. C'est en partie vrai : un sondage réalisé par le GART a montré que deux tiers d'entre eux sont « accros » à la voiture, 50 % sont favorables aux transports en commun et un tiers sont prêts à changer de mode de déplacement. En outre, mon prédécesseur à la mairie de Grenoble avait organisé un référendum sur l'implantation du tramway, qui n'avait été remporté que par 52 % des voix.

Aujourd'hui, tous les sondages soulignent que 90 à 95 % de nos concitoyens plébiscitent le tramway, ce qui signifie qu'une forte détermination politique conduit à modifier le comportement de nos concitoyens vis-à-vis des transports collectifs.

Notre volontarisme passe également par des réalisations plus modestes. Ainsi, je me suis battu pour que le multiplexe de cinéma grenoblois soit installé en centre-ville. Ceci a entraîné deux conséquences :

- l'augmentation de l'utilisation des transports en commun, laquelle a induit des économies en matière de consommation d'énergie.
- l'amélioration de la qualité architecturale du multiplexe situé au cœur de la ville.

De la même manière, nous sommes en train de définir avec les Américains de Motorola un concept de d'appartement dans le centre-ville de Grenoble qui puisse concurrencer les villas du Grésivaudan. Les services associés à ces appartements qui sont destinés à une population particulière permettent de maintenir un nombre important de personnes dans le centre de l'agglomération. Ainsi, la mise en place d'un lycée international a été un des éléments de l'attractivité de notre proposition en centre-ville.

Ainsi, nous avons élaboré une série de décisions qui permettent de conforter une politique de déplacements différente. Il en va de même des plans de déplacements entreprises (PDE) et les plans de déplacements administratifs (PDA).

En effet, nous avons fait jusqu'à présent le plus facile, en nous intéressant à la partie captive de la population : les collégiens, les lycéens et les personnes âgées qui ne disposent pas de voitures et qui utilisent donc les transports collectifs. En revanche, nous devons désormais travailler sur la catégorie des actifs. Cependant, ce travail ne relève pas seulement de la mairie, mais également des entreprises et des administrations. Les PDE et les PDA constituent ainsi, à mon sens, la seule

solution pour changer la culture même des personnels. Il s'agit également de développer le covoiturage et tout ce qui permet de modifier la culture des transports de nos concitoyens.

Par ailleurs, nous devons faire face à une évolution sociétale majeure. Ainsi, les sociologues estiment qu'il y a trente ans, les Français se déplaçaient en moyenne de six kilomètres par jour ; aujourd'hui le chiffre est passé à trente kilomètres. Cela signifie donc que les déplacements ont été multipliés par cinq. Or je ne suis pas certain que nos efforts budgétaires se soient accrus dans la même proportion. De ce point de vue, il est nécessaire que nous fassions preuve d'une volonté politique beaucoup plus affirmée.

Au GART, nous avons la volonté de fournir des solutions qui permettent de diversifier les offres des agglomérations, en nous adaptant à la diversité des situations. En outre, l'opinion publique est de plus en plus favorable à la diminution de la part de la voiture, dans la mesure où elle est consciente que cela conduit à des effets négatifs, comme la pollution atmosphérique, le bruit, l'insécurité et l'effet de serre. En revanche, nous ne sommes pas encore suffisamment efficaces pour faire comprendre aux citoyens l'effet positif de l'utilisation des modes alternatifs à la voiture.

Ainsi, il nous faut encore augmenter la qualité de service, c'est-à-dire tout ce qui a trait à la régularité, à la fréquence, à l'amplitude horaire et aux services de week-end pour les transports collectifs. En outre, nous devons considérer que les taxis font partie des transports publics : une trop grande limitation du nombre des taxis et une mauvaise présence de ces derniers aux heures de pointe entraînent une moins bonne qualité de services, en comparaison des grandes villes européennes.

Il convient également de diminuer la capacité de voirie pour la voiture et augmenter celle-ci dans les mêmes proportions pour les modes alternatifs. A Grenoble, nous allons réduire la capacité de voirie pour la voiture sur les grands boulevards, grâce à l'introduction d'une troisième ligne de tramways. Cela ne se fera pas sans peine, mais nous prenons ce risque, dans la mesure où nous estimons que cela permet de penser aux générations futures, dans le cadre d'un développement durable bien compris.

Enfin, il ne faut pas non plus nous limiter aux limites de l'agglomération, mais travailler avec les autres collectivités, qu'il s'agisse du département ou de la région. En guise de conclusion, je rappelle la nécessité de nous battre sur le plan législatif pour essayer de mieux coupler les politiques de stationnement et les politiques de déplacement. Il m'apparaît ainsi curieux de taxer les voitures lorsqu'elles ne se déplacent pas : il faut réfléchir par exemple à la problématique du péage urbain au sein de nos grandes agglomérations. De plus, Denis Baupin explique qu'à Paris, seulement 20 % des personnes qui sont verbalisées payent effectivement leurs contraventions. Ceci est scandaleux, d'une part d'un point de vue civique, et d'autre part dans la mesure où cela empêche d'élaborer une véritable politique de circulation.

Nous devons donc mener une politique bien plus offensive en matière de stationnement. Peut-être conviendrait-il que les maires ou les présidents d'agglomération disposent de pouvoirs plus étendus pour pouvoir affecter les recettes liées au stationnement au développement des transports publics. Il s'agirait là d'un cercle vertueux que nous pourrions engager favorablement.

## Etienne CHAUFOUR

La ville de Juvisy-sur-Orge est relativement petite, mais sa gare est la plus importante d'Ile-de-France en dehors des gares de Paris *intra muros* : dans notre gare, 53 000 voyageurs transitent chaque jour.

Monsieur Kaufmann se demandait comment il est possible de limiter l'usage de la voiture. Je tiens cependant à rappeler que les élus donnent la priorité à l'autonomie, dans la mesure où la mobilité fait partie de l'autonomie. Si l'automobile induit naturellement des effets pervers, sa démocratisation constitue cependant une victoire. De plus, lorsque l'on parle des transports, il est paradoxal de n'évoquer la qualité des transports qu'à travers le prisme des personnes non-transportées, et non pas les personnes transportées.

Certes, le problème des transports concerne les voitures qui encombrant nos villes, mais plus encore, il a trait aux personnes qui n'ont pas de choix possible et qui sont obligées de se déplacer le matin et le soir pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail. Il ne faudrait donc pas inverser la tendance, en favorisant une hyper protection des résidents des centres-villes, au détriment des « captifs de la voiture » venant travailler depuis la banlieue.

Aujourd'hui, les activités économiques sont le plus souvent éloignées des zones d'emplois. Par ailleurs, il existe une dichotomie entre l'offre d'activités et la qualité de l'offre d'emplois. Ainsi, en Essonne, la ville d'Evry concentre un grand nombre d'activités de très haut niveau technologique. Dans le même temps, la ville d'Evry propose une offre de logements typique d'une ville nouvelle, dont la qualité ne correspond pas du tout à la qualité des emplois proposés. Ainsi, les personnes qui habitent Evry sont la plupart du temps privées d'emplois ou alors doivent travailler très loin ; à l'inverse, les personnes qui travaillent à Evry viennent des Yvelines, des Hauts-de-Seine ou de parties plus nobles de l'Essonne. Par conséquent, en matière d'aménagements urbains, des problèmes majeurs se font jour.

Enfin, je suis tout à fait en faveur des péages urbains : il est nécessaire d'établir une discrimination positive en faveur des transports en commun. Cependant, il convient que le financement de ces péages urbains soit affecté de manière vérifiable aux transports collectifs.

Par ailleurs, à Juvisy-sur-Orge, nous disposons de commerces de centre-ville. La logique veut qu'une fluidité du stationnement soit assurée pour permettre à ce commerce de vivre, donc d'imposer un stationnement payant. Or il existe aujourd'hui une concurrence assez forte entre les territoires et les activités économiques, notamment en Ile-de-France. Imaginez qu'un centre commercial s'implante à quelques kilomètres et propose des milliers de places de parking gratuites. Comment allez-vous expliquer à vos commerçants qu'il existe une logique environnementale et commerciale à faire payer le stationnement devant chez eux, alors que le centre commercial propose 3 000 places gratuites ? Il s'agit là d'un véritable paradoxe.

Le problème de la survie économique des agglomérations est au cœur de cette réflexion. Tant qu'il y aura une telle concurrence entre les territoires et que nous serons obligés d'accepter tout et n'importe quoi, nous éprouverons de grandes difficultés à régler le problème du bien-vivre dans nos agglomérations.

**Jean-Claude GALLETY, CERTU**

Je relève que les villes nouvelles, pour lesquelles un équilibre entre logements et emplois avait été prévu, rencontrent de grandes difficultés pour maintenir cet équilibre. Je rappelle néanmoins que les villes nouvelles constituent le prototype de la planification...

**Jacques BEAUCHARD, Laboratoire de sciences sociales, Paris Val-de-Marne**

Il serait utile d'introduire davantage les notions de formes urbaines ou d'espaces urbains. En effet, à chaque fois que vous êtes intervenus, vous avez précisé la forme urbaine dans laquelle vous vous situiez. Ainsi, la densité de l'agglomération grenobloise explique les initiatives qui ont été prises. Ceci n'a rien à voir avec un phénomène de métropolisation lent et peu dense.

Par conséquent, toutes les études qui ont été proposées ce matin sont plus orientées vers le métropolitain dense que vers d'autres formes. En effet, en vingt-cinq ans de temps, les formes urbaines se sont considérablement transformées. Parallèlement, il existe trois ou quatre types de formes spatiales, très différentes, qui se sont affirmées. Il n'est pas possible d'ignorer ces dernières, car cela aboutit à une perte de l'identification, laquelle entraîne des crises d'identité métropolitaines.

**Jean-Claude GALLETY, CERTU**

Il convient en effet de parler de la multiplicité des formes urbaines, alors que nous nous sommes peut-être trop focalisés sur le centre jusqu'à présent.

**Vincent TINET, Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise**

Je souhaite réagir aux propos de Monsieur Guidez. Nous avons fait beaucoup plus qu'on ne peut le penser dans le domaine des transports depuis vingt ans : des autoroutes, des rocade, des voies de contournements ont été construites. Le rôle du Conseil général et de l'Etat est à ce titre très important : les communes sont évoquées, mais les constructeurs de routes sont parfois passés sous silence.

**Paul ASTIER, vice-président de Lille-Métropole**

Je tiens à rappeler que la politique de l'offre n'a rien résolu. Elle a certes réussi à maintenir notre part de marché, mais ce n'est pas très glorieux, compte tenu des milliards de francs qui ont été dépensés. Il est donc nécessaire de se concentrer sur les aspects qualitatifs de la politique de l'offre. Ainsi, les tramways et les trams-trains sont des éléments majeurs de cette reconquête, puisqu'ils se conçoivent au sein de sites propres, avec des cadences régulières. Surtout, la ville se donne en spectacle dans les transports de surface, ce qui n'est pas le cas dans les transports souterrains.

### **Daniel DELAVEAU, vice-président de Rennes-Métropole**

Compte tenu de l'évolution urbaine, nous sommes confrontés à un problème d'échelle des territoires. Il est évident que les lois de décentralisation et la loi Chevènement ont permis une formidable avancée de l'intercommunalité, notamment dans le domaine des transports et de l'urbanisme. Cela n'est sans doute pas suffisant.

Il existe donc bien un vrai problème institutionnel : la problématique des transports se pose à l'échelle des aires urbaines, sans qu'il existe d'outils institutionnels correspondants.

Certes, il existe des avancées, à l'image de la loi SRU et de la mise en place des syndicats mixtes. Néanmoins, il faudra bien s'attaquer plus profondément au problème de la recomposition des territoires. Il faudra bien aller vers des PLU intercommunaux.

Enfin, la dernière question est liée au mode de financement des transports publics. A cet égard, le GART milite depuis longtemps pour le principe d'une affectation, et notamment à partir de la TIPP.

### **Francis CAUCHETEUX, société Transitec**

Les interventions de ce matin n'ont pas évoqué le déterminant de l'économie des ménages. Ainsi, le coût des déplacements et le coût du foncier ne sont-ils pas des éléments déterminants des choix effectués par un certain nombre de citoyens ? En effet, confrontés à des loyers élevés dans les cœurs de villes, ils se sont reportés vers d'autres destinations. Ne faudrait-il pas plus insister sur cet élément pour mieux appréhender les perspectives de demain ?

### **Gérard CHAUSSET, Communauté urbaine de Bordeaux**

Il convient de remarquer que nous sommes restés sur l'idée que la ville devait s'adapter à la voiture. Il n'y a pas eu suffisamment de décisions permettant d'inverser cette tendance de manière radicale. Tant qu'une prise de conscience générale ne sera pas intervenue, je crains que nos projets ne puissent pas prendre plus d'envergure.

De plus, des petites décisions pourraient faciliter la mise en place de politiques. Par exemple, il est souvent question d'intermodalité, mais pourquoi la réglementation interdit-elle de transporter un vélo dans les bus en France, alors même que cela est permis dans d'autres pays ? En face du lobby automobile, il faudrait pouvoir disposer d'un lobby qui fasse la promotion des circulations douces.

Par ailleurs, disposez-vous de données précises en matière de plans de déplacement de zones, c'est-à-dire de PLE combinés ? Quels résultats pouvons-nous en attendre ?

### **Jean-Claude GALLETY, CERTU**

Je souhaite revenir sur les propos de Monsieur Beauchard. N'oublions pas que la problématique de la ville ne concerne pas uniquement les villes centres. Ne faut-il pas porter le débat sur les autres formes de villes comme la « ville diffuse » ? Par ailleurs, Monsieur Chausset souligne que nous voulons adapter la ville à la voiture. Mais ne sommes-nous pas piégés par un autre mode de raisonnement, lequel consiste à adapter la ville aux transports collectifs ?

### **Francis GODARD, Ville de Saint-Ouen**

En tant qu'élu-chercheur, j'estime qu'il ne faut pas faire d'amalgames. Il faut arriver à comprendre la manière dont la demande évolue. Ce n'est pas en adoptant un discours moraliste, en disant "*ce n'est pas bien de prendre votre voiture, c'est bien de prendre les transports en commun*" que nous parviendrons à nos fins.

Il ne sera possible d'agir qu'en ne faisant pas d'amalgames dans l'analyse de la demande. Nous tendons trop à multiplier les exemples sur les différents motifs de flux – les déplacements de loisirs, les déplacements domicile-école ou domicile-travail, etc. – comme s'ils relevaient tous d'une même logique. De la même manière que Monsieur Beauchard expliquait à juste titre qu'en matière d'automobile, il est nécessaire de distinguer les différentes formes urbaines, il ne faut pas oublier que l'usage de l'automobile répond à des fonctionnalités très différentes. Le discours moraliste anti-automobile n'a aucune chance de modifier les comportements.

### **Yannick CHENEVARD, Ville de Toulon**

Je souhaite témoigner de la part que l'automobile peut prendre en quelques mois et partant, de notre obligation en matière de travaux d'infrastructure. La ville de Toulon, qui concentre un million de déplacements quotidiens, a ouvert au mois de septembre un tunnel qui absorbe aujourd'hui 25 000 voitures. Lorsque nous avons ouvert ce tunnel, nous avons immédiatement décidé d'occuper l'espace de voirie en surface : nous avons récupéré une voie de circulation en ville et nous l'avons réaffecté aux bus, aux vélos et aux piétons. De ce fait, nous avons artificiellement créé des bouchons d'entrées de ville.

Il s'avère qu'en quatre mois, la part de l'automobile a augmenté de 25 % dans l'entrée du tunnel : les gens ont totalement modifié leurs modes de déplacement. Par exemple, ils ont décidé de rentrer déjeuner chez eux le midi, alors qu'il ne le faisait plus auparavant. Heureusement, nous avons créé artificiellement des bouchons d'entrées de ville et mis en place un nouveau plan de circulation, ce qui nous permet aujourd'hui de contenir la circulation automobile à l'intérieur de la ville. Cependant, l'augmentation de 25 % montre à quel point l'automobile est capable de s'infiltrer dans tous les interstices urbains.

### **Vincent KAUFMANN**

Monsieur Chaufour estime que la voiture est associée à l'autonomie. Pour ma part, je n'en suis pas convaincu. En effet, une personne sur deux seulement a accès à l'automobile en tant que conducteur. Dans la mesure où la ville se fait autour de la voiture, l'autonomie des uns s'effectue au détriment des autres, c'est-à-dire de ceux qui n'ont pas accès à une voiture.

De plus, une personne qui est contrainte de se déplacer en voiture du fait de son programme d'activités est-elle vraiment autonome ? J'en doute. Enfin, nous nous rendons compte qu'un des problèmes soulevé par l'automobile concerne l'autonomie des jeunes. En effet, la prise d'autonomie et l'appropriation de l'espace urbain est essentielle en matière d'éducation. Or quelle est la tendance que nous pouvons observer depuis une vingtaine d'années ? Nous constatons que l'accompagnement des enfants en voiture augmente considérablement et nuit *de facto* à leur autonomie.

En résumé, je ne suis pas du tout certain qu'il soit possible de raisonner en termes d'autonomie par rapport à la voiture. La mobilité est une valeur très forte au sein de nos sociétés, et l'automobile en est la matérialisation. Il est nécessaire de prendre du recul : il ne s'agit que d'une représentation sociale, qui n'est pas forcément avérée dans la réalité. Il est donc essentiel de bien prendre la mesure des choses : la mobilité est à la fois une pratique, mais aussi une représentation.

## **La mobilité individuelle dans vingt ans**

**Marie-Hélène MASSOT**

**Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité**

### **I. Les tendances établies par les experts**

En 2020, le trafic de la mobilité locale va augmenter de 40 à 50 % en termes de distance : aujourd'hui, ce n'est plus tant le nombre de déplacements qui importe mais le nombre de kilomètres parcourus. Néanmoins, les experts prédisent que l'accroissement de cette mobilité se poursuivra à un rythme deux fois inférieur à celui qui a prévalu lors des dernières années.

Par ailleurs, la voiture gagnera encore des parts de marché, passant de 86 % actuellement à 90 % en 2020. En revanche, les transports collectifs maintiendront leur part de marché dans les grandes métropoles. Les habitants des centres-villes stabiliseront leur mobilité en termes de distances parcourues, mais les habitants des grandes couronnes verront leur mobilité augmenter de 40 à 70 %.

### **II. Les déterminants de ces tendances**

#### **1. Le niveau de la mobilité**

Les pratiques de mobilité dans vingt ans seront d'abord le reflet de notre société, laquelle aura achevé trois transitions majeures.

- **la transition démographique**  
Dans un horizon de vingt ans, notre croissance démographique sera nulle et la population sera vieillissante.
- **la transition urbaine**  
La croissance de la population urbaine sera également quasi-nulle.
- **la transition automobile**  
L'accès à la voiture sera généralisée à toutes les générations d'hommes et de femmes : les retraités de demain auront tous passé leur permis de conduire avant l'âge de la retraite.

Les segments de population les moins motorisés auront rattrapé les segments de population les plus motorisés et les plus mobiles. La pression sur le besoin d'infrastructures et sur l'évolution de la mobilité peut donc être revue à la baisse. Néanmoins, certaines personnes n'auront toujours pas accès à la voiture ; il sera donc nécessaire d'innover en matière de services.

## **2. Les raisons de se déplacer vont évoluer**

Dans les années passées, la mobilité entre le lieu de travail et le domicile a diminué sous l'effet du chômage, de l'accroissement du nombre de retraités. En outre, elle aurait encore plus diminué si la mobilité professionnelle n'avait pas aussi fortement augmenté. Si la croissance économique se poursuit, la pyramide des âges fera diminuer le taux de chômage. La mobilité liée au travail prendra certainement d'autres formes, d'autres rythmes, en fonction notamment de l'évolution de l'économie qui sera plus orientée vers les services.

Par conséquent, la mobilité liée au travail ne va pas nécessairement diminuer, elle sera simplement différente. Enfin, si les effets de la RTT sont derrière nous, le financement des retraites est devant nous. Les actifs travailleront donc à la fois de plus en plus tôt – en raison de la baisse du chômage – mais également de plus en plus longtemps, afin de financer leurs retraites.

De plus, la mobilité de loisir est de loin celle qui est la plus sensible aux revenus des ménages. Cette mobilité ayant été portée par les jeunes retraités ces vingt dernières années, les revenus des retraités seront déterminants sur la mobilité de loisir.

## **3. Les répartitions modales**

Dans les grandes métropoles, tous les efforts qui ont été faits en termes d'innovation montrent que nous sommes capables d'adapter les moyens d'investissement : nous avons ainsi diversifié tous les moyens de transport lourds. En revanche, je suis bien plus pessimiste en ce qui concerne les coûts de fonctionnement des transports publics, lesquels représentent 70 % des coûts globaux et ont tendance à croître de 4 ou 5 points de plus que l'inflation.

Dans la zone de concurrence européenne à laquelle nous serons confrontés, la maîtrise des coûts d'exploitation sera essentielle pour l'avenir de nos transports collectifs. De plus, comment les autorités organisatrices et les transporteurs arriveront-ils à attirer des clients ? Cela n'est pas aussi simple que cela : le service universel est loin d'exister. Il est donc nécessaire d'innover en termes de coûts et d'organisation pour attirer les clients. Les coûts d'exploitation et de fonctionnement de nos services de transport sont extrêmement sensibles aux taux d'occupation.

Néanmoins, des marges de manœuvre existent : notons que le coût global du transport collectif rapporté au voyageur transporté par kilomètre revient, pour les pouvoirs publics quasiment au même prix que celui facturé par un taxi à son client. En effet, le coût du taxi payé par l'utilisateur évolue entre 0.60 Euro au kilomètre pour une liaison interne à la ville et 1 Euro pour une liaison suburbaine. En province, le coût du TC revient pour les pouvoirs publics en moyenne à 0.58 Euros au passager kilomètre (chiffre 99). Pour la collectivité locale, le coût de son transport urbain revient donc au même prix que si elle payait un taxi à chaque usager ! Ces faibles différentiels laissent à penser qu'à coût quasi égal, des services de transport, plus souples et répondant mieux aux besoins de transport, pourraient être imaginés et le jeu concurrentiel se mettre en place.

#### **4. Le produit automobile continuera d'évoluer au gré des attentes de la société et des consommateurs**

Le règlement de la pollution locale par la motorisation est globalement derrière nous : le problème aura disparu dans un horizon de vingt ans. En revanche, en ce qui concerne l'effet de serre et les effets de consommation et de diversification énergétique, les progrès existent certes, mais ils demeurent très lents.

En effet, tous les signaux fiscaux et de prix sur la consommation des moteurs vont dans le sens inverse du discours politique d'aujourd'hui : la vignette a disparu, la fiscalité du carburant ne cesse de diminuer en raison de la diésélisation du parc automobile. S'il existe des innovations en matière de diversification énergétique, il est nécessaire d'agir sur le long terme, en émettant des signaux différents de ceux qui sont émis actuellement. Il est toujours possible d'attendre, mais nous disposons de tous les moyens fiscaux et réglementaires pour agir.

### **III. Le développement territorial des villes**

Ce développement mérite d'être questionné, dans la mesure où l'action politique dispose d'une grande marge de manœuvre en la matière. Je rappelle ainsi qu'une famille vivant en grande couronne parcourt trois fois plus de kilomètres localement qu'une famille vivant en centre-ville.

En matière de développement territorial, trois positions sont envisageables.

- **la ville étalée**

Ce modèle correspond à la « boulimie de circulation » et considère qu'il s'agit d'un faible prix à payer par rapport à l'accès généralisé à la maison individuelle et à la propriété, notamment pour les catégories de population les plus pauvres. Néanmoins, cette position fait l'impasse sur la question du développement durable et l'accessibilité au bassin d'emploi : l'emploi est bien plus concentré dans nos agglomérations que ne le sont les populations.

- **la ville compacte**

Ce modèle vise à produire la mixité de l'espace fonctionnel et à redensifier le tissu urbain, en se fondant notamment sur de récentes lois. Cependant, ce modèle délaisse aujourd'hui l'accès au logement dans cette zone densifiée. En outre, il fait totalement abstraction de l'imaginaire de la densité et du refus de la densité par beaucoup d'entre nous.

- **le renouvellement urbain**

Ce modèle a pour objectif de canaliser la périurbanisation par les transports publics, de réduire les vitesses de déplacement et de réhabiliter les zones urbanisées.

Le développement territorial de nos aires urbaines dépendra énormément de la maîtrise de la vitesse des déplacements et du coût de la mobilité. Il est aujourd'hui avéré que les conditions de la mobilité en termes de vitesses et les conditions de sous-tarification généralisées ont porté l'étalement urbain. Les progrès de vitesse ont été intégrés par les citoyens dans leur logique de localisation et dans leur pratique de mobilité.

Dans l'agglomération parisienne, 92 % des conducteurs de la zone dense ne pourraient pas, sans voiture, réaliser leur programme d'activités journalières sans remettre en question, soit une partie

importante de leurs activités, soit leur temps de déplacement. La seule possibilité de remettre en cohérence le mode de transport collectif avec celui de la voiture consiste à maîtriser l'usage de la voiture. Néanmoins, le problème qui se poserait alors serait celui de la réversibilité des phénomènes : la réduction de la vitesse et l'augmentation de la tarification permettront-elles de resserrer les tissus urbains ? Il s'agit d'un vrai défi : nous ne savons pas répondre aujourd'hui à la problématique de la réversibilité.

## **Nouvelles mobilités, nouvelles polarités** **L'exemple du commerce et des loisirs**

**François BELLANGER**  
**Transit Consulting**

Aujourd'hui, 93 % des Français fréquentent un hypermarché et 88 % d'entre eux utilisent leur voiture pour faire leurs courses, alors qu'ils n'étaient que 50 % dix ans auparavant. Cependant, l'éternel débat entre la périphérie et le centre-ville, entre le grand commerce et le petit commerce est peut-être en voie d'être totalement bouleversé. Nous sommes peut-être en train de vivre un changement de paradigme dans l'analyse de la mobilité et du commerce.

Depuis vingt ans, l'idée du commerce est associée à celle des prix : le prix a fait le succès de la grande distribution périphérique. Aujourd'hui, ces systèmes ont atteint un seuil de développement et sont en voie de saturation. Ainsi, les multiplexes de cinémas ont été envisagés comme une menace par plusieurs des intervenants précédents. Or aujourd'hui, les multiplexes n'ont plus le vent en poupe : les promoteurs de cinéma travaillent aujourd'hui sur des « miniplexes » de centre-ville, puisqu'ils se sont aperçus que les multiplexes ne constituaient pas nécessairement la meilleure solution, d'un point de vue économique.

### **I. Un nouveau paradigme : le gain de temps**

Aujourd'hui, l'analyse des motivations de fréquentation des magasins par les Français fait apparaître que le facteur prix est de moins en moins important. Le facteur essentiel est le facteur temps, donc le facteur mobilité. Un Français sur deux considère que les courses alimentaires sont une corvée, un Français sur trois considère que les courses non alimentaires sont une corvée, et 66 % des Français rêvent de passer moins de temps pour faire leurs courses. Ainsi, nous nous trouvons dans une situation paradoxale : l'INSEE affirme que les Français n'ont jamais eu autant de temps libre, mais les Français estiment qu'ils n'ont jamais autant manqué de temps.

Comme le temps de travail, le temps de transport et le temps de sommeil sont contraints, des arbitrages se font sur le temps. Les Français se rendent moins souvent dans un hypermarché et ils y passent moins de temps : 50 minutes aujourd'hui contre 90 minutes il y a vingt ans, ce qui ne les empêche pas de consommer plus. De fait, le taux de croissance du commerce de centre-ville est le plus élevé de tous : + 4,5 % contre + 1,3 % pour les hypermarchés. Aujourd'hui, nous vivons une révolution silencieuse de la distribution, laquelle s'organise autour de la gestion du temps et de la gestion de la mobilité.

Aujourd'hui, la grande distribution se demande comment elle peut continuer à attirer les clients dans ses magasins. La réponse se répartit autour deux axes.

### **II. Faire gagner du temps aux clients**

Dans ce dessein, trois canaux essentiels sont envisagés.

## **1. Le développement des magasins de proximité**

Ce développement s'effectue avec un effet paradoxal : ce sont tous les grands distributeurs comme Carrefour et le groupe Casino qui parient sur ce créneau. De fait, les différentiels de prix des magasins de proximité ont faibli par rapport à l'hypermarché situé en périphérie. Le petit commerce est donc en train de réapparaître sous de nouveaux codes, avec de nouveaux horaires et de nouveaux services.

## **2. La transformation des lieux de passage en lieux de commerce**

Monsieur Chaufour expliquait que la gare de Juvisy voyait transiter 53 000 voyageurs quotidiens, mais il faut y rajouter les 7 000 personnes qui se rendent à la gare mais ne prennent pas le train. Le commerce est de plus en plus régi par des règles de flux : à la gare du Nord, 400 000 personnes transitent quotidiennement, contre 8 000 personnes pour un hypermarché. Tous les lieux de transit sont en train de devenir des lieux commerciaux. La problématique des distributeurs ne vise plus à faire venir les clients dans leurs enseignes mais à s'inscrire dans leur mobilité quotidienne.

Dans le même ordre d'idée, Carrefour a récupéré dix-sept stations d'autoroute lors de la fusion entre Total et Elf. Aujourd'hui, Carrefour vend ses produits au même prix dans ces stations et découvre qu'un certain nombre de « bobos » de grandes villes ne font plus leurs courses dans les hypermarchés mais effectuent leurs courses en rentrant de week-end, sur une aire d'autoroute.

## **3. Les achats par Internet**

Internet constitue également un canal permettant de gagner du temps. Si le succès tarde encore à venir, les derniers chiffres montrent que les achats par Internet disposent d'un véritable potentiel de développement. Ignorer ce phénomène reviendrait à reproduire le schéma des élus qui n'avaient pas envisagé le développement de la grande distribution dans les années soixante.

## **III. La justification du gain de temps**

Une mutation se fait jour et consiste à transformer peu à peu les espaces commerciaux en espaces de vie, le *fun shopping*. Par exemple, l'hypermarché, qui était l'alpha et l'oméga de la distribution française depuis quarante ans ne fonctionne plus : Casino est en train de lancer le concept d'hypermarché de proximité.

A Tours, un magasin s'est ouvert en avril 2002, dans le dessein de s'adapter à la temporalité et la mobilité des consommatrices. Ce magasin dispose d'une taille réduite et offre deux entrées : une entrée pour les achats rapides et une entrée pour les achats traditionnels. Les distributeurs sont sensibles aux discours des consommateurs, qui s'expriment de la manière suivante : *"Je ne veux pas perdre mon temps : je veux me débarrasser de la corvée des courses le plus rapidement possible, de manière à dégager du temps libre pour les activités qui me plaisent"*.

Aujourd'hui s'élaborent des concepts innovants de magasins en centre-ville. Les centres commerciaux de périphérie sont en train de se demander comment il leur sera possible de redevenir un lieu de destination. Dès lors ces derniers entament une mutation pour se transformer en centres

de loisirs. En effet, il y a vingt ans, la locomotive d'un centre commercial était la présence d'un hypermarché. Il y a dix ans, il s'agissait de la présence d'enseignes qui ne s'implantaient pas en centre-ville. Demain, la prime sera accordée aux loisirs, afin que les visiteurs ne se rendent pas uniquement dans les centres commerciaux pour leurs achats, mais également pour réaliser un certain nombre d'activités.

Par exemple, Bouygues Immobilier vient de signer avec une ville d'Ile-de-France pour l'installation d'un centre commercial disposant d'une piste de ski. Ainsi, nous assistons à la transformation des centres commerciaux périphériques en lieux de loisirs. Ce phénomène est également en train d'affecter le centre-ville. Un exemple de cette modification est fourni par l'appel d'offres qui a été effectué pour le projet Lyon Confluence, situé au cœur de la ville. En effet, le centre commercial n'a pas été choisi sur un programme de commerces, mais sur un programme de loisirs.

Les élus sont effectivement en train de repenser les lieux de commerce, non plus simplement comme des machines à vendre, mais comme des lieux véritablement urbains. Aujourd'hui, tous les concours de centre-ville se gagnent sur des projets architecturaux.

Je souhaite terminer mon exposé en soulignant les efforts consentis par la grande distribution, efforts certes bien compris, dans la mesure où leur objectif est de générer plus d'argent. Face à cela, quelles sont les réalisations effectuées par les personnes des transports en commun afin de se rendre désirables ? Lorsqu'il est question de mobilité et de modes de vie, il est nécessaire de prendre en compte un certain nombre de facteurs et de casser certains schémas traditionnels de pensée : aujourd'hui, les transports, mais également les logements ne sont pas suffisamment repensés.

Enfin, le débat qui oppose la voiture aux transports collectifs me fait penser à l'exemple de la salle de bain personnelle qui a tué les bains publics. Or aujourd'hui, on s'aperçoit que les bains publics et les saunas sont en train de connaître une seconde jeunesse. Cela signifie qu'il existe des codes, des imaginaires de consommation et de modes de vie qui ne sont peut-être pas suffisamment pris en compte.

### **Jean-Claude GALLETY, CERTU**

Je constate que vous estimez qu'un grand nombre d'attitudes et de comportements vis-à-vis de la ville risquent encore de changer.

### **François BELLANGER**

Je pense que nos modes de vie sont caractérisés par leurs changements, des changements de plus en plus rapides. Ainsi, en matière de transport, la question essentielle consiste à savoir comment il est possible d'adapter un transport en commun. Je travaille actuellement avec la SNCF sur la prospective des TGV dans vingt ans : la question que nous nous posons ne se résume pas seulement à savoir à quoi ressemblera un train dans vingt ans, mais à se demander comment il sera possible de le faire évoluer.

## **Les nouveaux services de mobilité urbaine**

**Jacques SAINT-MARC**

**Groupe Interministériel Mobilités et Véhicules Electriques**

Mon exposé a pour objectif d'aborder la question des déplacements des personnes, de la livraison des biens et services.

Il s'agit de réintroduire la marche dans les quartiers, grâce au confort, à la sécurité, mais également l'implantation de services quotidiens. En outre, il convient de s'occuper des moyens de déplacements. Comment réimplanter les services de déplacement qui correspondent aux demandes quotidiennes des personnes, à la fois du point de vue professionnel, mais également familial ?

Il existe une nuée d'outils de déplacements, entre la voiture particulière et l'autobus conventionnel. Par exemple, les déplacements dans le centre de l'agglomération grenobloise en voiture particulière sont particulièrement faibles, alors même que 30 à 40 % de la population y habitent. En revanche, du centre vers la périphérie, il y a 130 000 déplacements motorisés, et 500 000 de la périphérie vers la périphérie.

Comment éviter le recours à la voiture de tourisme ? Certaines pistes sont d'ores et déjà explorées, à travers diverses expériences.

### **Les véhicules de portage à domicile**

Dans ce cas, les personnes sont prises à leur domicile et sont ramenées avec les courses. Cette expérience est pratiquée à Melun, à Amiens, à Montreuil.

### **Les véhicules en temps partagé**

Il s'agit par exemple de l'expérience LISELEC, qui est menée depuis deux ans à La Rochelle, où sept stations sont mises en places et proposent 50 véhicules électriques. Le fonctionnement est simple : chaque client possède une carte et un code particulier permettant d'ouvrir les véhicules. A l'heure actuelle, il y a 500 abonnés, qui se répartissent de la manière suivante :

- 440 clients privés ;
- 60 clients entreprises.

Le système séduit six à dix nouveaux clients par semaine en ce moment, dont 37 % d'étudiants. Le taux de remplissage de la voiture est de trois à quatre personnes, qui partagent le coût du trajet. Une deuxième étape devrait être franchie cette année, grâce à l'augmentation du nombre de véhicules de 50 à 100 unités, et en incorporant des camionnettes à cette flotte, afin d'attirer les commerçants.

### **La livraison en ville : le programme Elcidis**

Ce programme européen est également mis en place à La Rochelle. Le principe est simple : à la lisière de la ville, les gros camions déchargent leur cargaison, qui est prise en charge par une flotte de petites camionnettes électriques qui livrent ensuite les commerçants et les artisans. Le point

d'équilibre sera atteint lorsque 600 colis seront livrés quotidiennement ; pour le moment, il est de 360. En outre, des camionnettes réfrigérées ont été introduites.

### **Les minibus et les midibus**

A Montmartre, six midibus électriques de 7,70 mètres desservent le quartier de Montmartre. La longueur de la ligne est de 6,2 kilomètres, les bus parcourent 400 kilomètres par jour et prennent en charge un million de voyageurs par an, dont 30 % de touristes. Les riverains sont satisfaits du système dans la mesure où les phénomènes acoustiques sont réduits. En outre, ces bus roulent de manière moins heurtée que les bus thermiques : les à-coups sont bien moins nombreux.

A Bordeaux, l'expérience des bus Gulliver est menée. Il s'agit de bus de 5,5 mètres, qui proposent une vingtaine de places et effectuent un parcours de sept kilomètres. La particularité de ces bus réside dans le fonctionnement du service : ils s'arrêtent à la demande, lorsqu'un piéton lève la main. Ce système est également caractérisé par une grande courtoisie des passagers, laquelle est liée à l'arrêt à la demande : les personnes se saluent, se donnent des conseils.

Le taux de fréquentation de ces petits services est assez époustouflant : les navettes de Montmartre sont à 100 % et les minibus bordelais sont à 90 % au mois de janvier 2003. En outre, ce type de services est accessible aux personnes à mobilité réduite. Certes, nous avons conscience que ces différents services ne répondent pas à l'ensemble des problèmes qui ont été évoqués ce matin, mais ils permettent de fournir une alternative au recours à la voiture individuelle en pleine propriété et aux systèmes de transports collectifs conventionnels. Nous essayons donc de promouvoir ce type de services dans le cadre des politiques de déplacements urbains, des politiques de PLU et de schéma de cohérence territoriale (SCOT), en mettant en avant l'intermodalité.

## **Débat élus-chercheurs**

*Ont participé au débat :*

*Etienne CHAUFOR, maire de Juvisy-sur-Orge, vice-président du Conseil général de l'Essonne  
Michel DESTOT, député, maire de Grenoble, président du Groupement des autorités responsables  
de transport (GART)*

*Jacques GODFRAIN, député, maire de Millau*

*Le débat a été animé par Jean-Claude GALLETY, CERTU.*

### **Un intervenant**

Le travail de prospective que nous effectuons doit beaucoup plus prendre en compte la problématique des marchandises. Il me semble que la mobilité concerne également la mobilité des consommateurs et par conséquent, les problématiques auxquelles la grande distribution est confrontée. Il y a donc une absolue nécessité de mieux connaître et de mieux maîtriser la question de la mobilité des marchandises.

### **Etienne CHAUFOR**

Le problème des marchandises n'est pas simple. Suivant que vous êtes en cœur d'agglomération ou en partie limitrophe du périphérique, les possibilités sont extrêmement divergentes. L'exemple de La Rochelle est à ce titre très intéressant, mais la plupart des modèles qui se développent aujourd'hui ont tendance à privilégier l'hyper centre et à déplacer les nuisances en périphérie. Par conséquent, je ne suis pas convaincu que le modèle des parcs de rabattement utilisé à La Rochelle soit le seul envisageable. Si l'offre de transports en commun ne consiste qu'à déplacer en banlieue le problème de l'hyper centre, le problème de fonds ne sera pas réglé.

Je souhaite par ailleurs revenir sur le problème du foncier : si nous ne menons pas une réflexion sur le foncier avant de traiter l'aménagement urbain, nous serons obligatoirement soumis à une forte contradiction. Par conséquent, le problème du foncier me semble être celui qui doit être résolu en priorité.

Enfin, je suis d'accord pour ne pas culpabiliser l'usager de l'automobile individuelle. En effet, nous sommes portés aujourd'hui par la crainte de l'effet de serre et de la pollution. En revanche, dans dix ans, le lobby automobile aura complètement dépassé ce problème, soit parce que les véhicules seront moins polluants, soit parce que, grâce à une bonne communication, ils nous auront fait croire qu'elles ne le sont plus. Si nous ne profitons pas des dix prochaines années pour développer une offre de transports en commun extrêmement qualitative, l'essentiel de notre argumentation aura disparu.

### **Jean-Claude GALLETY, CERTU**

Je vous recommande la lecture du numéro de *La Recherche* du mois d'octobre 2002, qui est consacré à la question des voitures non polluantes.

### **Gérard CHAUSSET, Communauté urbaine de Bordeaux**

Le problème de civilité doit également être pris en compte. Aujourd'hui, beaucoup de personnes ne respectent pas le Code de la route. Si comme cela est annoncé, nous allons vers une plus grande sévérité dans ce domaine, la voiture deviendra moins attrayante.

### **Jean-Marie GUIDEZ, CERTU**

Je ne suis pas tout à fait d'accord avec les propos de Monsieur Chaufour concernant l'inefficacité d'un discours moraliste en matière automobile. En effet, ce discours a été tenu dans d'autres domaines et il a porté ses fruits : le discours sur la ceinture de sécurité a porté. Actuellement, le discours de moralisation sur l'alcool au volant ou sur la vitesse est de plus en plus admis. En Allemagne, les piétons qui traversent la route alors que le feu est vert sont rabroués : une certaine pression sociale s'exerce à leur rencontre.

### **Jean-Claude GALLETY, CERTU**

Nous avons vu que certains phénomènes d'inertie perdurent en matière de modes de vie. Néanmoins, les dernières interventions suggèrent qu'il existe bien des marges de manœuvre assez simples : l'application stricte des règles de police et d'usage de la voirie permettrait de modifier les comportements.

### **Michel DESTOT**

Je pense que la volonté politique peut produire des transformations dans nos villes, à condition de ne pas tomber dans le travers bien français qu'il suffit de voter des lois universelles pour traiter tous les problèmes. Par exemple, la loi SRU constitue naturellement une avancée. Cependant, dans la réalité, rien ne se fait : dans l'agglomération grenobloise, nous sommes toujours confrontés à une dispersion de l'habitat, parce que la solidarité des communes dites résidentielles ne joue toujours pas. Il y a là une incohérence sociale qui pèse lourdement, y compris en termes de déplacements.

Il en est de même de notre incapacité à promouvoir des règles concrètes qui permettent de progresser dans le domaine du facteur temps ou du facteur coût. Si nous voulons augmenter les coûts et les temps pour la voiture et les diminuer en proportion pour les transports en commun, il est nécessaire de prendre quelques mesures simples, qui peuvent être décidées au niveau national, au lieu de s'abriter derrière quelques lois conceptuelles dont l'application sur le terrain demeure assez aléatoire.

Par exemple, en matière de stationnement, nous savons que l'automobiliste moyen préfère risquer une contravention à 75 francs plutôt que de venir insérer de l'argent dans son parcmètre à trois reprises. De la même manière, si nous acceptons une évolution économique réduisant la concurrence économique, les coûts des transports publics continueront à augmenter. Par exemple, la concentration dans les mains de la SNCF et de la RATP d'un certain nombre de transporteurs aboutit à une moindre concurrence. En tant que socialiste, j'estime qu'il est absolument nécessaire que notre service public ne soit pas synonyme d'inefficacité et de gabegie.

A cet égard, je vous donne rendez-vous au Congrès du GART qui se tiendra à Nantes et dont l'ordre du jour aura trait à la définition d'un service public de la modalité, afin de concilier le développement durable, le développement économique et la solidarité sociale.

### **Jean-Claude ROY, Communauté d'agglomération du Grand Besançon**

Il est possible de ne pas être défavorable à la voiture individuelle, tout en plaidant pour une nouvelle mobilité. Cependant, la prolifération de la voiture individuelle produit des conséquences sur les voiries ainsi que sur les conflits d'usage entre les automobilistes et les riverains. En effet, nous nous apercevons que les voies de transit se tissent dans les quartiers où la voiture n'a rien à faire, et nous sommes obligés de constater que ce dérapage a des conséquences sur la vie dans les quartiers, bien au-delà des voiries hiérarchisées.

Par ailleurs, il me semble que l'incivilité grandit également en raison du facteur temps. Aujourd'hui, nous devons déplorer la multiplication de comportements inciviques de la part des automobilistes, qu'il convient de réprimer. En résumé, nous ne pouvons pas nous contenter de mettre en place des transports publics modernes, des parcs relais et des pôles d'échange, il convient également d'agir sur les comportements.

### **Michel DESTOT**

Je tiens à rappeler que la plus grande insécurité demeure l'insécurité routière.

### **Daniel DELAVEAU, vice-président de Rennes-Métropole**

En tant que politiques, nous disposons d'un certain nombre d'outils, afin de gommer un certain nombre d'incohérences entre les différents niveaux territoriaux. Par exemple, il peut exister une incohérence entre la compétence de stationnement et de circulation, qui est une compétence communale, et la compétence de transport, qui est du ressort communautaire. Si une vraie phase II de la décentralisation devait effectivement voir le jour, il s'agirait également de s'attaquer à ce problème.

# Quelles perspectives d'action ?

## Introduction

**Michel DESTOT**

**Président du Groupement des Autorités Responsables de Transport**

Je tiens à remercier tous les participants et réaffirmer au Président de l'AMF toute l'opportunité de cette rencontre.

Les débats de ce matin ont montré les limites des politiques qui ont été menées dans le domaine des transports urbains, mais ils ne remettent pas en cause le nécessaire engagement des politiques en la matière. Les quelques résultats qui ont tout de même été obtenus, notamment avec les transports en commun en sites propres, ont montré leur efficacité pour contenir l'augmentation du trafic automobile.

Il convient cependant de poursuivre cet effort : il faut diminuer la place de l'automobile dans nos centres-villes et penser à la qualité du service de l'ensemble du réseau en utilisant les différents modes de transports et en les hiérarchisant. Je rappelle que les sondages qui ont été effectués rappellent certes que l'attachement de nos concitoyens à l'automobile demeure, mais nos concitoyens nous font également part de leur souhait de voir les nuisances limitées.

Il convient donc de jouer sur le levier du stationnement. A cet égard, les débats que nous avons menés, notamment au sein du GART et de l'AMF pourraient aboutir à des applications législatives permettant de décentraliser les politiques de stationnement et de les faire prendre en charge par les collectivités locales, et notamment les agglomérations. Il est également nécessaire de coordonner les politiques de déplacement spatial, conformément à la volonté de la loi SRU, laquelle a cependant bien du mal à être appliquée sur le terrain.

Comment mettre tout cela en pratique ? Je suis tenté de suivre Gramsci dans ce domaine, c'est-à-dire trouver un compromis politique entre le pessimisme de la raison et l'optimisme de la volonté. Si nous voulons modifier le cours des choses, nous devons faire preuve d'un certain courage : les résultats ne sont pas toujours immédiats, mais nous nous apercevons qu'à moyen et long terme, nous disposons de possibilités évidentes de faire prendre en compte de nouvelles politiques par l'ensemble de nos populations.

Je tiens à rappeler le rôle essentiel que joue le service public des transports dans nos agglomérations, en tant que ciment de la cohésion sociale et territoriale : le service public de la mobilité doit s'adresser à tous. Nous devons être capables d'assurer à tous le droit au transport, qui est inscrit dans la loi, mais également de pouvoir offrir un service dont la qualité fasse qu'il constitue une réelle alternative à la voiture.

Dans ce dessein, le service public doit pouvoir être décliné au niveau local, mais également avec les départements et les régions, mais également avec les taxis et les professionnels tels les loueurs de véhicules. Il s'agit de tout ce qui a trait à l'organisation de la mobilité, c'est-à-dire ce que les Anglo-Saxons appellent le « *network management* », qui est aujourd'hui au centre de la définition de nos politiques de déplacement et de mobilité durable.

L'adaptabilité concerne également le travail en lien étroit avec les entreprises : les PDE ont une vertu pédagogique pour changer la culture des salariés. Nous savons effectivement que nous avons mangé notre pain blanc : les politiques de déplacement ont surtout concerné les captifs, c'est-à-dire les plus jeunes, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite. Le plus difficile consiste désormais à convaincre les actifs de modifier leurs modes de déplacement.

Nous avons également besoin de moyens financiers bien plus importants. Nous l'avons ainsi évoqué ce matin à travers la maîtrise des coûts, mais également à travers une taxation plus forte de l'automobile. Ainsi, dans la région Rhône-Alpes, nous réfléchissons à la mise en place de péages urbains à titre expérimental, afin de savoir si nous pouvons, à l'instar de Londres, progresser pour mieux organiser les déplacements et contraindre davantage de nos concitoyens à utiliser un mode alternatif à la voiture

Il s'agit également d'instituer une plus grande concurrence entre les opérateurs de voyageurs. De ce point de vue, le GART a déploré que les rapprochements SNCF-Keolis, RATP-Transdev et Connex-Vernet diminuent la concurrence entre les opérateurs. De notre point de vue, il est essentiel que la concurrence se maintienne, afin que la maîtrise des coûts se poursuive. En effet, le socialiste que je suis est attaché au maintien de la concurrence.

La politique courageuse de partage de l'espace de voirie au profit des transports collectifs, des taxis et des vélos qui a été menée par un nombre croissant d'agglomérations permet à la fois d'améliorer la qualité des transports publics et de diminuer les coûts, par l'amélioration de la productivité (vitesse des transports collectifs augmentée).

Je crois beaucoup à une politique du même type sur les pénétrantes, à l'image de ce que nous essayons de faire à Grenoble, en réservant dans un premier temps les bandes d'arrêt d'urgence aux transports routiers collectifs, puis en développant progressivement des voiries qui leur soient dédiées. Cependant, il faudra disposer de nouveaux moyens financiers. C'est la raison pour laquelle je suis favorable à la décentralisation du stationnement de surface. L'annonce du reversement d'une partie de la TIPP en régions nous oblige à alerter le gouvernement et nos concitoyens : il ne s'agit là que de fusils à un coup. Si nous ne les affectons pas aux politiques de déplacement publiques alternatifs à l'automobile, nous n'enclencherons pas un cercle vertueux.

Je conclus en affirmant qu'il est nécessaire de mieux coordonner nos politiques de déplacement et d'urbanisme. Il est ainsi urgent de travailler sur le coût du foncier et sur la production de logements, afin de nous doter de véritables outils permettant d'assurer le renouvellement urbain. La Fédération nationale des agences d'urbanisme travaille sur ces questions, et nous devons grandement nous inspirer de ses préconisations en la matière. Tout cela constitue de vastes chantiers qui ne pourront se réaliser qu'avec une concertation étroite de la population. Nous savons en effet que la plus grande difficulté est d'ordre culturel : il s'agit de convaincre l'ensemble de nos concitoyens du bien-fondé de ces politiques publiques, lesquelles ne sont pas uniquement nationales. Ainsi, le service public n'est pas seulement un service public national, mais également un service public local.

En matière de transports urbains, il est souhaitable que les collectivités locales qui partagent cette prérogative de service public avec l'Etat fassent entendre leur voix. Elles doivent en effet rappeler que la constitution prévoit que les collectivités locales puissent s'administrer librement : il ne faudrait pas qu'au détour d'une directive ou d'un règlement, il soit décidé que les collectivités locales n'auraient pas la libre décision du mode de gestion de leur propre service de transports.

Nous devons demeurer extrêmement vigilants sur ce type de question ; il en va de l'efficacité de nos politiques de déplacement.



## **Cinq scénarios d'évolution de la mobilité urbaine**

**Yves CROZET**  
**Laboratoire de l'Économie des Transports**

Mon exposé va s'attacher à vous présenter les scénarios de prospective de la mobilité urbaine établis par le groupe de Batz, qui réunit des experts, à l'initiative du Centre de prospective et de veille scientifique. Le compte-rendu que je vais établir est effectué à titre personnel : il n'engage que moi.

### **I. Rappels sur la mobilité urbaine**

En 1975, les migrants qui rentraient dans la ville de Lyon le matin se répartissaient sur cinq ou six communes du centre du grand Lyon. En 1999, nous avons constaté une augmentation de la portée des déplacements et du nombre de communes concernées.

Au niveau national, le nombre de migrants quotidiens qui changent de communes pour aller travailler représentaient 7 927 000 personnes en 1999, soit une hausse de 12,7 % par rapport au recensement de 1990. Ces personnes parcouraient en moyenne 13,7 kilomètres pour se rendre quotidiennement à leur travail, soit 8,1 % de plus que neuf ans auparavant.

Le même phénomène est observable dans les zones qui sont moins spécifiquement urbaines : dans les populations hors pôle urbain, 6 millions de personnes se déplaçaient en 1999 – soit 30 % de plus qu'en 1990 – et elles parcouraient une distance de 17 kilomètres.

Il existe donc un gigantesque effet de structure : plus de personnes se déplacent et elles effectuent plus de kilomètres. L'explication de ce phénomène réside dans ce que les économistes appellent la conjecture de Zahavi, c'est-à-dire l'hypothèse dans laquelle les individus maximisent leurs besoins sous contrainte. Ils cherchent ainsi à maximiser leurs opportunités de déplacements, d'emplois, d'achats et de sociabilité. Dans ce dessein, ils maximisent leurs distances, sous contrainte du budget temps, lequel est une constante.

Or comme l'augmentation des vitesses s'effectue de manière corollaire grâce à la généralisation de l'accès à l'automobile, les distances se trouvent automatiquement augmentées. De plus, cet accès à la vitesse est d'autant plus rendu possible que la conjecture de Zahavi présente une deuxième constante : la constante du budget monétaire. En effet, les ménages dépensent à peu près la même quantité de monnaie pour se déplacer par rapport à leurs revenus. Or comme les revenus s'accroissent, les distances et les mobilités augmentent.

### **II. Hypothèses et choix méthodologiques des scénarios**

Pour ce travail de méthodologie sur les scénarios, nous sommes partis des paradoxes qui animent les Français : la poursuite de la croissance, mais sans la pollution ni le bruit. Les scénarios sont donc établis dans le dessein d'ouvrir le champ des possibles. Les quatre premiers scénarios suivent

le même type de cheminement et ils sont placés dans une matrice qui se fonde sur deux questionnements.

- Quels seront les choix collectifs généraux en matière de mobilité ?
- Quels sont les moyens d'atteindre ces objectifs ?

### **III. Quatre scénarios principaux**

#### **1. Premier scénario : *l'homo technicus*, progrès technique et volontarisme**

Ce scénario est celui qui correspond le plus au prolongement des tendances et à l'idéologie largement répandue selon laquelle la technique nous permettra de résoudre les problèmes. Les constructeurs automobiles travaillent ainsi pour aider les individus à concilier leur besoin de mobilité et leur exigence en matière d'environnement. L'idée fondamentale consiste à permettre le développement de la mobilité, quitte à ce que cela coûte plus cher et que l'Etat subventionne de nouvelles infrastructures et demande de nouveaux impôts pour les financer. Dans ce modèle, la technologie nous sauve, et ce scénario correspond à peu près aux conclusions du rapport du sénateur Jacques Oudin.

#### **2. Scénario : *l'homo œconomicus*, vérité des coûts et des prix**

Le deuxième scénario estime que le scénario de *l'homo technicus* n'est pas crédible, pour des raisons de coûts. Il s'agit ici de responsabiliser les individus, en leur disant qu'il faudra payer pour continuer à se déplacer. Ce scénario consiste à répondre par la tarification de la voirie. A cet égard, je m'insurge contre l'idée que la TIPP pourrait être transférée aux collectivités locales : la TIPP n'est pas faite pour financer les infrastructures, mais pour financer les coûts externes. La logique économique consiste à dire que l'usage de la voirie doit être régulé par la mise en place de péages urbains.

#### **3. Troisième scénario : *l'homo contractor*, les technologies de l'information et de la communication (TIC) au secours de l'environnement**

Le troisième scénario consiste à dire que la matrice originelle doit nous conduire plus loin. A Londres, la faculté de rentrer au centre de la ville coûtera 50 francs par jour. Ceci me semble irréalisable, à l'exception peut-être de la City. Dans ce cas, l'idée est de prendre le libéralisme au pied de la lettre, en créant un marché de droits à circuler, qui permet à ceux qui circulent d'acheter le droit de leur mobilité à ceux qui ne circulent pas, sans faire transiter le surplus par la collectivité. Cette idée doit être prise au sérieux, en tant que piste de réflexion. Dans ce scénario, les TIC jouent un rôle fondamental, puisque le marché des droits à circuler ne peut être efficient que s'il fonctionne en temps réel.

#### **4. Quatrième scénario : *l'homo politicus*, maîtrise du foncier et de la vitesse**

Le quatrième scénario est d'ordre politique : une transaction doit effectivement être réalisée entre ceux qui se déplacent et ceux qui se déplacent peu. Dans ce cas, la transaction ne passe pas par le

marché mais par le politique. Dans ce modèle, le droit à se déplacer est payant par l'augmentation du coût du temps de transport et la diminution des vitesses. Un des éléments fondamentaux de ce scénario réside dans la maîtrise du foncier, à la manière de ce qui existe en Allemagne, où les collectivités locales sont souvent propriétaires d'une grande partie des terrains. Il s'agit de reconcentrer de l'habitat pavillonnaire relativement dense dans les premières couronnes urbaines. Le couplage de la réduction des vitesses et de l'offre de logements de qualité est ainsi essentiel dans ce scénario.

## **5. Le cinquième scénario : *l'homo civis***

Ce scénario emprunte des éléments aux scénarios précédents : il pratique aussi bien le péage que la réduction des vitesses. Dans ce cas, pour modifier fondamentalement la donne du déplacement urbain, il convient d'abandonner l'idée de péage de congestion des économistes. Il faut clairement prendre la question de l'inflexion de la mobilité pour ce qu'elle est : si nous voulons réduire la mobilité, il convient de dire que le coût de la mobilité urbaine augmentera. Ce scénario est dit « citoyen », puisqu'il faut que les individus l'acceptent. Parallèlement, il est nécessaire de prévoir des mesures d'accompagnement, en permettant aux individus et aux entreprises de mieux s'organiser.

Il demeure cependant quelques questions en suspens.

- Comment relancer l'offre foncière et résidentielle proche d'une offre de transports collectifs performante, comme c'est le cas en Allemagne ?
- Jusqu'où étendre la zone de réduction des vitesses ?
- Quelle est la taille pertinente de la collectivité locale ?
- Quel est le contenu de la « transaction urbaine » ?
- Nous dirigeons-nous vers une ville-centre en forme de « Disneyland » ?

Il me semble bien que les discours actuels sur les transports collectifs concernent essentiellement les villes-centres et posent des problèmes en périphérie. Enfin, le modèle Mobisim financé par le PREDIT indique que si les budgets temps sont modifiés dans le sens d'une augmentation, la ville se videra de la moitié de ses habitants en vingt ans.

## **Résultats de l'enquête de prospective sur la mobilité urbaine**

**Renée FELTIN**  
**Ville et Banlieue**

Cette enquête a été réalisée conjointement par trois associations d'élus – l'AMF, l'AMVBF, le GART – et deux organes du ministère de l'Équipement : la DRAST et le CERTU. Ce questionnaire a été adressé aux membres des trois associations et nous avons reçu environ une centaine de réponses provenant d'élus mobilisés par les questions de transport.

Dans les réponses que nous avons obtenues figurent très peu grandes agglomérations françaises : les réponses émanent soit de villes moyennes, soit de communautés de communes ou de communautés d'agglomérations de taille moyenne.

En ce qui concerne les villes de banlieues et les villes de périphérie, les réponses émanent des communes situées en première ou seconde couronne. Enfin, 18 % des réponses émanent de communes d'Ile-de-France.

La nature du questionnaire est la suivante : quatre questions ont été posées. Deux questions concernent les enjeux et les solutions à apporter en matière de mobilité à l'avenir. En contrepoint, nous avons posé deux autres questions concernant la manière dont les élus mènent au jour le jour leur politique.

### **I. Concernant la politique des déplacements urbains, quels sont, d'après vous les trois enjeux prioritaires dans les années à venir ?**

Cinq enjeux se détachent nettement, avec plus de 30 % des réponses :

- la réduction de la présence de l'automobile en ville ;
- l'amélioration de l'offre de transports en commun, comme de meilleures fréquences et une extension des plages horaires ;
- l'articulation entre les politiques d'urbanisme (PLU, SCOT) et les politiques de déplacement (PDU) ;
- l'articulation des politiques de déplacement entre les communes, les intercommunalités, les départements et les régions ;
- le financement des transports publics.

Les élus du GART privilégient la réduction de la présence de l'automobile en ville. Les élus de banlieue privilégient l'amélioration de l'offre de transports en commun. Les élus de l'AMF se répartissent quant à eux sur une gamme d'enjeux plus diversifiée.

Les résultats les plus surprenants concernent les faibles taux de réponse obtenus sur les objectifs de réduction des gaz à effet de serre et les économies d'énergie dans les transports. Par ailleurs, nous

sommes également surpris du faible taux de réponses sur l'objectif de désenclavement des quartiers en difficulté par les transports collectifs et l'amélioration de l'accès au transport pour les plus défavorisés.

Par ailleurs, les grands thèmes des politiques nationales, comme l'amélioration de la sécurité routière et la lutte contre l'insécurité dans les transports collectifs ne sont pas cités au rang des enjeux décisifs de la mobilité urbaine.

## **II. Concernant la diminution du trafic automobile, déterminez quelles actions seraient efficaces et leur faisabilité**

Six mesures paraissent efficaces pour plus de 70 % des personnes interrogées. Cinq d'entre elles paraissent directement applicables :

- la limitation drastique du stationnement en ville ;
- la priorité systématique des transports collectifs aux carrefours ;
- la généralisation des parcs relais au bout des lignes de transport en commun ;
- le partage de la voirie ;
- la création de lignes de transports collectifs cadencées entre les pôles urbains.

La priorité systématique des transports collectifs aux carrefours n'est pratiquement jamais réalisée, bien qu'elle soit considérée comme une priorité. La généralisation des parcs relais est un objectif pour toutes les communes, à l'exception des communes situées à l'extrémité de ces parcs relais.

Par ailleurs, il existe deux mesures jugées efficaces mais non faisables :

- l'interdiction de rouler en centre ville pour les voitures ;
- l'ouverture de zones à l'urbanisation sous condition de desserte des transports collectifs.

Il s'agit d'une grande contradiction de la politique urbaine des transports, c'est-à-dire la question de l'articulation entre les politiques urbaines et les politiques de transport.

De plus, certaines mesures sont jugées irréalistes :

- l'instauration d'un péage à l'entrée des villes ;
- l'incitation au covoiturage par des mesures financières ou fiscales ;
- la création d'une forte discrimination par la fiscalité des carburants en fonction des effets polluants des véhicules ;
- la gratuité des transports collectifs ;
- l'arrêt de la construction en limite des villes et la création de ceintures vertes.

Enfin, certaines mesures n'ont pas recueilli d'avis ou n'ont pas suscité de commentaires :

- la mise en place de bureaux du temps pour mieux coordonner les rythmes urbains ;
- le transfert des compétences « transports urbains » aux départements.

### **III. Quels sont, selon vous, les principaux obstacles à la mise en œuvre des mesures que vous venez de choisir ?**

Les obstacles ont été regroupés en quelques grandes catégories.

- **les limites des compétences des autorités organisatrices**  
Il s'agit du manque de moyens d'action et des limites territoriales, les bassins de déplacement correspondant rarement aux périmètres des autorités organisatrices.
- **une culture automobile trop forte**  
Dans cette catégorie, ont été regroupées les réponses évoquant les habitudes des Français à n'utiliser que la voiture individuelle comme mode de transport ainsi que la puissance de certains lobbies, comme les lobbies de l'automobile et du pétrole.
- **les obstacles financiers**  
Ces obstacles correspondent au manque de moyens ou à la mauvaise répartition de ces derniers.
- **la mentalité des élus**  
Il s'agit du manque de volonté politique ou d'une prise de conscience trop lente de la part des élus.
- **la peur des électeurs et des automobilistes**  
Cette peur est essentiellement liée à la catégorie précédente.
- **la lourdeur des procédures administratives**  
Les procédures administratives sont décrites comme longues et fastidieuses.
- **les contraintes de l'urbanisme**  
L'urbanisme existant est envisagé comme un frein aux mesures favorisant le développement de solutions alternatives à la voiture individuelle.

Les principaux obstacles semblent être d'ordre financier et sociologique : la dépendance à l'automobile est un des obstacles récurrents au développement d'autres modes de transport.

### **IV. Dans les mesures que vous prenez en matière de politique de mobilité, que privilégiez-vous dans le court terme, le moyen terme ou le long terme ?**

#### **1. Les mesures à court terme**

Dans les mesures à court terme, il convient de relever la part importante qu'occupe l'amélioration de l'offre de transports en commun. Ceci s'explique par la diversité des mesures entrant dans cette catégorie : la desserte, la fréquence, la qualité. L'action sur le stationnement et le développement des modes de déplacements doux apparaît également comme envisageable à court terme.

## **2. Les mesures de moyen terme**

L'amélioration des transports en commun reste l'action privilégiée à moyen terme par les élus dans leurs politiques de mobilité. Les circulations douces sont toujours présentes et semblent bien représenter plus qu'un effet de mode. Enfin, les élus sont favorables à une limitation de la circulation de l'automobile, c'est-à-dire des mesures affectant la voirie, soit de manière structurelle – la construction, l'aménagement – soit de manière fonctionnelle (plans de circulation).

## **3. Les mesures de long terme**

Les mesures de long terme concernent majoritairement une meilleure cohérence entre les politiques d'urbanisme et de transport, mais également une amélioration des conditions de circulation. Le développement des modes alternatifs à la voiture est également important, par le biais des circulations douces ou d'infrastructures plus lourdes, avec les transports en commun en site propre.

A long terme, les élus cherchent donc à proposer une offre de transport diversifiée, avec des transports collectifs performants s'insérant dans un nouveau cadre urbain.

En conclusion, il est loisible d'observer le faible impact des politiques nationales, comme la sécurité routière, le développement durable et la politique de la ville, qui n'est pas considérée localement comme une action essentielle. Par ailleurs, les élus se concentrent tous sur l'amélioration de l'offre, qui est envisagée comme une priorité absolue. Enfin, la contradiction de fond entre les grands enjeux et les difficultés à mettre en œuvre les politiques peut s'analyser par la faiblesse des politiques locales sur la mobilité et leur insuffisant portage financier.

## Débat élus-chercheurs

*Ont participé au débat :*

*Paul ASTIER, maire de Bondues, vice-président de Lille Métropole*

*Denis BEAUPIN, adjoint au maire de Paris*

*Daniel DELAVEAU, maire de Saint-Jacques-de-la-Lande, vice-président de Rennes-Métropole*

*Christian PARRA, communauté urbaine de Nancy*

*Jean-Louis SCHNEITER, maire de Reims et président de la communauté de communes de Reims*

*Yves CROZET, Laboratoire de l'Économie des Transports*

*Les débats étaient animés par François ASCHER, Institut de la Ville en Mouvement.*

### **François ASCHER**

Les résultats issus de l'enquête présentée par Renée Feltin posent problème, dans la mesure où la sensibilité des élus aux questions de la mobilité est différente selon la taille des villes dont ils ont la charge.

Les spécialistes estiment qu'il faut ralentir la mobilité et créer un péage aux entrées de villes. De leur côté, les élus considèrent qu'il faut améliorer l'offre de transport, sans pour autant que cette amélioration soit clairement précisée.

Je souhaite lancer le débat en posant aux élus une série de questions. Etes-vous d'accord avec les idées de ralentissement de la vitesse, de création de péage d'usage ? Pensez-vous que les collègues de vos agglomérations soient d'accord avec ces démarches ? Ne craignez-vous pas que cela crée des effets pervers, c'est-à-dire que les activités se délocalisent un peu plus loin ? Enfin, comment est-il possible d'améliorer le service public de mobilité, à supposer que l'on parvienne à lever les obstacles ?

### **Jean-Louis SCHNEITER**

Nous travaillons peut-être dans le désordre : il n'y a pas de coordination entre les différentes agglomérations dans la détermination de leurs politiques. Nous aurions intérêt, au sein des différentes associations d'élus, à assurer une certaine coordination des expériences des différentes collectivités, de manière à ce que le message soit vraiment national.

Je suis tout à fait favorable le ralentissement dans le centre ville, d'autant qu'il se réalise tout seul. En revanche, il convient de faire du « pincement » : à chaque fois qu'une rocade est créée, nous devons en contrepartie supprimer quelque chose en centre-ville. Il faut pouvoir pénétrer dans les quartiers de la ville, non plus en la traversant, mais par des systèmes extérieurs.

La question du péage pose le problème de la localisation de la barrière de péage. En tant que citoyens soucieux de l'intérêt général, mes collègues des autres communes s'intéressent cette question. Ils sont donc d'autant plus favorables à cette idée de péage que toutes les grandes zones commerciales sont situées sur leurs communes. Par conséquent, si un péage doit être mis en place, il doit nécessairement être un péage d'agglomération.

Les premières mesures doivent nécessairement porter sur le stationnement de surface, qu'il est nécessaire de réduire de manière draconienne. En effet, à Reims, certains ouvrages ne sont remplis qu'à 50 %, ce qui obère leur rentabilité. Nous avons donc décidé de réduire ce stationnement, en installant des barrières et des poteaux, sans nécessairement prévenir les automobilistes. En effet, si dans ce domaine, tous les riverains étaient consultés, cela serait une véritable révolution ! Il faut donc savoir parfois agir par surprise : à mon âge, il est possible de prendre des risques en politique...

Par ailleurs, il est nécessaire de s'attacher à l'organisation de la multimodalité : nos concitoyens ne comprendront la nécessité d'utiliser différents moyens de transport que grâce à la multimodalité, entendue de deux manières.

- **le partage de la voirie**

Il s'agit de disposer de place pour les cyclistes, les voitures et les transports collectifs.

- **la multimodalité d'échange**

A Reims, je dois concentrer autour de la future gare TGV les taxis, les transports urbains et départementaux, le parcotrain et les transports de marchandises.

Les personnes utilisent leur voiture pour trois raisons : pour se rendre à leur travail, effectuer leurs achats et déposer leurs enfants à l'école. Nous sommes en train de mettre au point avec les organisations de commerçants des systèmes de livraison à domicile, de consignes et de haltes-garderies.

Enfin, quelles peuvent être les améliorations ? Certaines villes ont fait preuve de courage en installant des tramways et commencent aujourd'hui à en tirer les bénéfices. A Reims, il avait également été question de construire un tramway, avant que le précédent maire ne fasse marche arrière. Aujourd'hui, je suis obligé d'avancer prudemment sur ce dossier : je suis en train de construire quatre kilomètres de site propre dans le quartier de Croix-rouge, qui seront ensuite poursuivis et sur lesquels un tramway viendra peu à peu se greffer. Mais je dois agir de manière pointilliste : si je présente immédiatement un projet de tramway, cela ne sera pas accepté.

## **François ASCHER**

Monsieur Baupin, quelle est votre position en matière de péages ? Quelles sont les innovations en matière de mobilité qui peuvent permettre d'offrir des services publics de meilleure qualité ?

## **Denis BAUPIN**

A Paris, nous avons cherché à accélérer les transports collectifs, dans la mesure où la majorité des Parisiens se déplacent en transports collectifs dans Paris. Notre logique vise donc à mieux faire circuler les transports collectifs et à faire circuler moins rapidement les automobiles : ce qui est pris aux uns est redonné aux autres. Aujourd'hui, les bus ont augmenté leur vitesse de 30 %, les taxis circulent plus rapidement et les cyclistes sont plus en sécurité qu'ils ne l'étaient précédemment.

L'objectif est également de ralentir la circulation automobile pour la rendre moins attractive, mais également pour des raisons de sécurité routière : à Paris, nous devons déplorer de 60 à 90 morts dans les accidents de la route selon les années.

Je souhaite revenir sur l'idée du bureau des temps. Ainsi, il est nécessaire d'intégrer dans nos réflexions les modifications de nos habitudes de vie, lesquelles vont nécessairement entraîner des comportements différents en matière de déplacement et de vitesse. De fait, les motifs de déplacement ne sont plus confinés aux relations domicile-travail. Notre analyse consiste à estimer que, lorsqu'il ne s'agit pas des déplacements domicile-travail, notre comportement est vraisemblablement quelque peu différent.

Ainsi, nous réfléchissons à la mise en place d'un bateau-bus sur la Seine. Notre idée est qu'il existe sans doute un public pour ce type de transport, qui circulera nécessairement moins vite que le RER, mais qui dispose d'autres atouts. De la même manière, la RATP a effectué des études quantitatives sur dix ans. Il en résulte une augmentation de 60 % des déplacements en métro après 20 heures en dix ans, mais également un étalement de l'heure de pointe. Cet étalement entraîne une réorganisation des transports collectifs qui est techniquement intéressante.

En ce qui concerne la question du paiement, nous avons diminué de 80 % le coût du stationnement résidentiel au 1<sup>er</sup> janvier 2002. Parallèlement, nous avons augmenté de 33 % le tarif de stationnement rotatif. En revanche, nous ne sommes pas très favorables à l'idée de péage urbain, notamment pour des raisons politiques et sociales. Nous nous opposons ainsi à l'idée d'un retour à l'octroi à l'entrée de la capitale. Il est sans doute plus intéressant de trouver des systèmes pour faire payer l'usage de la voiture au nombre de kilomètres effectués. C'est la raison pour laquelle je ne comprends pas pourquoi Yves Crozet est si défavorable à l'idée que la TIPP soit décentralisée.

Par ailleurs, il n'est pas possible de comparer les méthodes employées à Rome, Londres et Paris, dans la mesure où il s'agit de trois situations singulières et de trois méthodes différentes :

- le paiement à Londres ;
- la sélection par les plaques d'immatriculation à Rome ;
- la diminution de l'espace de la voiture à Paris.

Les relations avec les communes limitrophes constituent un cas particulier, puisque ces communes demeurent au cœur de l'agglomération parisienne, qui est caractérisée par sa densité. Par ailleurs, nous ne disposons pas de communauté d'agglomération parisienne, dans la mesure où la loi ne nous permet pas de nous doter d'une instance de concertation avec nos voisins.

Le seul lieu de discussion collective est le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), où la majorité des voix est tenue par l'État, ce qui n'est guère responsabilisant pour les communes. Le fonctionnement est donc incohérent : quand je souhaite augmenter le nombre de bus qui circulent dans Paris, il est nécessaire de passer par une réunion interministérielle : Matignon décide *in fine*. Nous sommes donc demandeurs d'une décentralisation des transports en Ile-de-France, ce qui m'a conduit à dire, de manière un peu provocatrice, que notre seule ambition de Paris était d'être une ville de province comme les autres... Il s'agit de trouver les moyens de disposer d'instances de dialogue avec nos voisins nous permettant de formuler des politiques communes, que nous puissions véritablement mettre en œuvre.

De plus, Paris se vide de ses emplois et de ses habitants : nous avons perdu 200 000 habitants en dix ans. La congestion urbaine, la pollution et la mauvaise qualité de vie constituent certainement des facteurs explicatifs de cet exode. Aujourd'hui, notre objectif consiste à redonner de la qualité de vie dans la ville – à l'instar de l'opération Paris Plage – pour inciter les habitants à demeurer dans Paris.

Enfin, il convient également de réfléchir à la question des marchandises. Il y a là un enjeu majeur, sur lequel nous devons porter toute notre attention. Lorsque j'ai accédé à mes responsabilités à la ville de Paris, j'ai eu la surprise de m'apercevoir qu'aucune équipe ne travaillait sur la question des marchandises. Nous commençons donc à réfléchir à différentes pistes globales pour régler ce problème essentiel : les études du CERTU ont effectivement montré que 20 % des déplacements de la capitale sont le fait des transports de marchandises. Si nous ne traitons pas efficacement ce dossier, nous serons confrontés à des problèmes d'attractivité économique dans les cœurs de ville.

### **Christian PARRA**

A Nancy, le tramway fonctionne de mieux en mieux : alors qu'il y avait 19 000 validations quotidiennes lors de son ouverture, nous en sommes aujourd'hui à 30 000 validations par jour. Par conséquent, malgré les problèmes techniques que nous avons rencontrés, le tramway commence à produire tous ses effets.

Aujourd'hui, nous sommes en train de payer les politiques qui ont été menées depuis trente ans en France et qui ont consisté à dire : « *On fait de l'habitat, des entreprises et des emplois et l'intendance suivra* ». En effet, je ne suis pas certain que tous les élus aient toujours envisagé de travailler les zones d'habitat et les zones de déplacement de manière simultanée. Il ne faut donc pas plus culpabiliser l'automobiliste qu'il ne le mérite : une partie des problèmes auxquels nous sommes confrontés est directement issue des mauvaises procédures de travail antérieures.

Par ailleurs, il convient de traiter le phénomène du bruit, auquel les habitants sont de plus en plus sensibles. Ainsi, les mesures que nous prendrons ne devront pas uniquement s'attaquer au nombre d'automobiles et à la question de la qualité de l'air, mais également aux phénomènes de bruit, lesquels deviennent de plus en plus insupportables.

Je ne suis pas favorable à l'instauration de péages, puisque cela reviendrait à rétablir les octrois, à favoriser la ségrégation sociale et à pénaliser le commerce des centres d'agglomération par rapport au commerce de périphérie. Naturellement, il est nécessaire d'augmenter l'offre de transports, de privilégier l'intermodalité et d'instaurer des parcs relais. Par ailleurs, nous avons achevé une étude sur un centre de logistique urbain qui devrait permettre de résoudre les problèmes de livraison.

Nous résoudrons pas les problèmes en intervenant par une politique affichée de répression. J'estime en effet que la meilleure des politiques est celle à laquelle le citoyen consent : la brutalité ne mène généralement pas à une bonne compréhension des mesures. De plus, lorsque l'on parle d'offre de transport, je souhaiterais être sûr que l'on s'adresse à celui qui était considéré depuis des temps immémoriaux comme un usager captif, mais qui doit être désormais envisagé comme un client.

Nos concitoyens ont changé de modes de vie, notamment sous l'effet de la féminisation des emplois. De plus, les nouvelles générations auront des comportements différents en matière de transports, parce qu'ils sont plus sensibles que nous à certains thèmes. Il faudra donc les écouter et

les consulter : il ne faudra pas faire ce qui nous arrange, mais essayer de répondre à leurs attentes en tant que clients. En effet, si nous ne les considérons pas comme des clients, nous nous retrouverons dans dix ans au Sénat pour débattre des mêmes questions, ce qui équivaudrait à un cuisant constat d'échec.

### **Yves CROZET**

J'ai trois raisons d'être furieux lorsque j'entends parler du transfert de la TIPP. La première raison est une raison fiscale, citoyenne et politique : l'objectif du transfert prévu avec la régionalisation est une redistribution des fonds des zones riches vers les zones pauvres. Par conséquent, si nous devons redistribuer, il faut prélever les zones riches, soit par la TVA, soit par l'impôt sur le revenu. Ce système est pratiqué dans les Etats fédéraux, qui organisent les transferts du centre vers la périphérie, à l'image de ce qui se passe en Allemagne.

La deuxième raison a trait au discours relayé par les revues automobiles et des transporteurs routiers. Celui-ci consiste à dire que les automobiles et les camions sont les vaches à lait qui payent la TIPP.

Enfin, la troisième raison est un argument de coûts externes : la TIPP, évaluée à 23 milliards d'euros couvre les coûts d'insécurité routière (qui sont de 10 milliards par an). Contrairement à des idées répandues, ces coûts ne sont pas uniquement dûs aux alcooliques, aux chauffards et aux drogués. En effet, sur les 8 000 accidents qui interviennent chaque année en France, 6 000 sont le fait de personne comme vous et moi, c'est-à-dire des accidents liés à la fatalité. Les Suédois se sont fixé l'objectif du « zéro mort » par an sur les routes, mais ils n'y parviennent pas : ils butent sur une barrière de 500 morts par an. Si l'on rajoute à ces accidents le coût de l'effet de serre, le coût du bruit et des autres polluants, la somme des 23 milliards d'euros est atteinte. Il convient donc de dire aux usagers que la TIPP ne touche que les coûts externes : les coûts d'usage de la route sont payés par les impôts locaux, les péages autoroutiers, et, autrefois, les vignettes.

### **Denis BAUPIN**

En matière de péage urbain, il s'agit de trouver un système proportionnel au nombre de kilomètres parcourus. Or je ne vois pas d'autre système que celui de la quantité de carburant utilisée. Ensuite, la question de son éventuelle décentralisation constitue un autre débat.

### **Yves CROZET**

En zone urbaine, le problème des polluants n'est absolument pas lié à la consommation d'essence. En effet, du fait du faible régime des véhicules et de la congestion automobile, la pollution augmente beaucoup plus vite que la consommation de carburant. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire d'avoir un péage spécifique si l'on tarifie l'accès à la zone urbaine pour des questions de pollution. Ensuite, le péage urbain qui pourrait être institué serait un péage de faible niveau, dont l'objectif est, à l'instar de l'exemple norvégien, d'effectuer un transfert au profit des transports collectifs.

## **François ASCHER**

Cette question mérite d'être posée aux élus des communes périphériques, dans la mesure où les habitants de ces communes parcourent un plus grand nombre de kilomètres que ceux des villes-centres. Messieurs les élus des communes de périphérie, comment réagissez-vous aux propositions de vos collègues des villes-centres ? Monsieur Chaufour, maire de Juvisy-sur-Orge, prenait l'exemple des parcs relais. Ces derniers sont certes intéressants, mais ils ne constituent pas pour autant le meilleur outil de développement pour les villes périphériques.

## **Paul ASTIER**

J'estime que l'on ne parle pas suffisamment des plans de déplacement urbain, qui constituent notre feuille de route pour les quinze années à venir. En effet, je crains que notre débat dérive quelque peu du côté « techno », qu'il s'agisse de la TIPP ou du tram-train. Ainsi, il faudrait se rappeler que les PDU constituent d'abord une formidable interpellation du mode de fonctionnement de nos collectivités. En effet, même au sein d'une communauté urbaine, les notions de transversalité passent difficilement.

Par ailleurs, la question de nos concitoyens est essentielle. Pour ma part, j'ai énormément appris en matière de processus de concertation à travers la mise en place du PDU : le fait de rencontrer une centaine d'associations a permis d'établir une véritable culture de la concertation, qu'il convient de maintenir. N'oublions pas qu'il y a quatre ans, nous avons, en tant qu'élus, été conviés à opérer une véritable révolution culturelle qui associe beaucoup plus nos concitoyens.

En ce qui concerne les solutions envisageables, je souhaite évoquer quelques sujets. En premier lieu, cela concerne l'urbanisme : à Lille, nous avons l'ambition de nous approprier les 200 kilomètres de voies ferrées en forme d'étoile qui ne sont pas aujourd'hui dédiées à l'urbain. Il faudra également que les voisinages immédiats de ces voies deviennent des lieux de rencontre, de commerce et d'échange.

En second lieu, j'estime que le tram-train est une formidable opportunité offerte aux villes-centres appartenant à des communautés urbaines de tendre la main aux communes périurbaines qui ont parfois été délaissées par les opérations d'investissement en matière de transports collectifs.

De plus, ces problèmes de trams-trains constituent un autre défi, qui doivent conduire à faire travailler ensemble les régions et les autorités organisatrices de transport. Or il n'existe pas d'outils techniques du type des syndicats mixtes de transport qui soient opérationnels au sein de la métropole lilloise.

En dernier lieu, nous devons être capables de travailler à la fois manière très localisée, mais également de conserver une large vue : une zone 30 oblige à travailler avec des commerçants, à modifier des rues et des quartiers, mais elle oblige également à conserver une vision globale de la hiérarchisation du réseau de voirie.

En résumé, il est nécessaire de garder en tête la leçon des PDU en termes d'action transversale des politiques publiques.

## **François ASCHER**

Daniel Delaveau, quels problèmes de transport rencontrez-vous dans votre commune ? Comment y remédier ?

## **Daniel DELAVEAU**

Je souscris totalement aux propos tenus par Paul Astier. Si l'on regarde en termes d'actions à échéance d'une vingtaine d'années, les PDU constituent un cadre de travail pertinent. La boîte à outils pour effectuer un transfert modal et changer progressivement des usagers clients existe : nous savons comment mettre en œuvre des systèmes de priorité aux feux, gérer la politique de stationnement et l'établissement de couloirs de bus. Il suffit d'avoir la volonté de mettre en œuvre ces politiques, dans un objectif d'amélioration de la performance des transports collectifs, en termes d'offre et de qualité des services.

Comment est-il possible d'aller plus loin ? La question fondamentale consiste à se demander quelle ville nous voulons. En effet, le débat porte sur la stratégie urbaine que nous souhaitons développer. Lorsque je rencontre certains maires qui disposent de capacités d'urbanisation sur une zone d'une centaine d'hectares, il m'importe de savoir s'ils poursuivront la politique d'étalement urbain qui a été menée depuis vingt ans – une urbanisation de dix logements à l'hectare – ou s'ils vont plutôt construire 100 logements à l'hectare.

En effet, au-delà de la question de la ville figure celle de la mixité sociale. Ainsi, je suis un farouche adversaire de l'étalement urbain, dans la mesure où une ville étalée est aussi une ville ségrégative. Aujourd'hui, un ménage constitué de deux salaires moyens ne peut plus accéder à la propriété en centre-ville.

Par exemple, la communauté d'agglomérations de Rennes comporte 36 communes, le pays de Rennes en comporte 67, et l'aire urbaine, 140 communes, soit la moitié de la superficie du département et les deux tiers de sa population. Par conséquent, la question fondamentale consiste à savoir comment il est possible d'articuler pour le centre de l'agglomération un système de transports collectifs performants qui soient accessibles à tous avec le développement d'une politique cohérente à l'échelle de l'aire urbaine. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire de développer une deuxième ligne de métro et une stratégie de tram-train à partir de l'étoile à cinq branches. Le SCOT doit ainsi être élaboré autour d'une véritable mixité urbaine qui allie dans un même ensemble l'individuel dense, l'intermédiaire et le collectif.

## **François ASCHER**

Il semble que nous n'avons pas encore suffisamment purgé le débat du périurbain et de l'évolution des modes de vie.

## **Annie GAGNIERE, adjointe déléguée aux transports et au PDU à la mairie de Nîmes**

Il existe une grande différence entre la ville de Nîmes, dont les transports collectifs sont performants et les communes environnantes qui n'assurent que le transport des scolaires. Une

grande mise à niveau est donc nécessaire et certains maires ne comprennent pas les décisions qui sont prises en matière de transport au niveau de l'agglomération.

A Nîmes, nous avons voté une tarification unique, pour un réseau unique : les personnes qui se déplaceront des villages vers la ville ou des villages vers les villages auront les mêmes avantages. Jusqu'à présent, nous étions un des seuls départements dans lequel le Conseil général payait le transport gratuit à tous les enfants du périurbain qui allaient dans les collèges et les lycées.

Pour avoir une tarification unique, il a fallu augmenter l'offre : au lieu d'avoir uniquement des trajets le matin et aux heures de pointe, nous avons établi des navettes et une offre de transport de qualité. De fait, nous avons créé des pôles d'échange aux quatre coins de la ville, en réunissant les villages de l'intercommunalité concernés et nous réalisons un ramassage qui rejoint la ville-centre en environ une demi-heure, avec une tarification unique.

Dans le cadre d'une agglomération, d'une mobilité urbaine et périurbaine, il est nécessaire de penser les transports de manière transversale. De plus, nous sommes tous conscients des problèmes de bruit et d'environnement, mais l'essentiel consiste à modifier la mentalité des citoyens. Notre travail passe donc également par des actions de communication auprès de nos concitoyens.

### **Christine GIRAUDON CHARRIER, Lyon Parc Auto**

Aujourd'hui, il existe déjà une forme de péage urbain à travers le stationnement payant, lequel est bien une forme de régulation. De plus, j'ai entendu que certains associaient la notion de péage urbain à celle de ségrégation sociale. Cependant, cette ségrégation existe déjà aujourd'hui : il existe bien une ségrégation par la gestion du stationnement, entre le stationnement résidentiel et le stationnement rotatif, entre ceux qui peuvent payer et ceux qui ne peuvent pas payer.

Par ailleurs, j'ai le sentiment que nous souhaitons tous nous diriger vers une amélioration de l'offre et de la qualité. Pour ma part, je reste persuadée que la maîtrise de l'automobile en ville passera nécessairement par la notion de contrainte, qu'il s'agisse du péage ou de la diminution des vitesses, dans la mesure où il n'existe pas d'alternative.

### **André TURCOT, direction régionale de l'Équipement de Poitou-Charentes**

Je souhaite m'extraire d'un discours marqué par la langue de bois : une des principales difficultés réside dans la sanction démocratique de politiques sur lesquelles nous avons malgré tout un peu de mal à avancer. Ainsi, nous savons agir par une politique de l'offre offensive : nous savons installer des couloirs de bus et des sites propres ou instaurer la priorité aux feux. Néanmoins, nous ne le faisons pas.

J'étais ainsi surpris de constater, dans le questionnaire adressé aux élus, que la crainte des électeurs était rarement évoquée en tant qu'obstacle à la mise en œuvre des politiques de mobilité. Seuls les membres du GART, qui sont plus sensibilisés à la question des transports, évoquent plus librement la peur des électeurs. De fait, nous croyons tenir des propos politiquement corrects, mais la population n'y adhère pas nécessairement.

### **Vincent TINET, Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise**

Les choix politiques se portent encore sur la construction de giratoires en entrée de ville et de rocales : ces investissements routiers sont encore réalisés, quelle que soit la taille des villes. Je souhaiterais savoir quel est le coût de ces investissements, qui portent exclusivement sur le domaine routier.

### **Jean-Louis SEHIER, Lille-Métropole Communauté Urbaine**

Monsieur Perdrizet nous a indiqué ce matin que les chercheurs nous expliqueraient les résultats de leurs travaux. A présent, il nous est indiqué que tous les outils techniques sont disponibles, mais qu'ils ne sont pas mis en œuvre. Je souhaite donc interpeller les chercheurs : pourquoi, alors que savons-nous construire un certain nombre de réalisations en matière de mobilité urbaine et de sécurité routière, ne le faisons-nous pas ? Les recherches devraient porter en priorité sur cette question.

### **Jean-Marie GUIDEZ, CERTU**

La peur des électeurs n'est pas toujours évoquée de manière ouverte par les élus, mais elle transparaît dans la « culture automobile », qui est bien la culture automobile des électeurs, sur laquelle il convient d'agir. Un certain nombre de villes ont ainsi agi de manière courageuse dans le domaine des transports sans que les élus soient pour autant sanctionnés, à l'exception peut-être des cas de Nantes et d'Orléans. Un tramway bien intégré dans une politique de déplacement développée avec sincérité dans la durée ne provoque pas l'éviction de maires.

### **Chantal DUCHENE, Directrice générale du GART**

Les recherches portent rarement sur l'outil essentiel que constitue la concertation. Il s'agit de savoir comment il est possible de travailler sur les opinions, comment arriver à faire prendre conscience des enjeux. En effet, la concertation constitue un formidable outil d'éducation partagée.

### **François ASCHER**

La question de la négociation est effectivement essentielle. Monsieur Schneider nous a indiqué qu'il préférerait agir de manière relativement confidentielle, alors que Denis Baupin préfère se fonder sur des procédures de concertation. Le PREDIT effectue-t-il des recherches dans ce domaine ?

### **Bernard DUHEM, Secrétaire du PREDIT**

Dans ce domaine comme dans celui des PDU, les textes sont précis, mais il convient d'observer si cela se traduira effectivement en actes. Après six mois de travail, je dois concéder que le sujet ne figure pas franchement sur la liste des priorités des différents groupes.

### **François ASCHER**

Le maire de Juvisy-sur-Orge nous rappelait ce matin qu'il n'est pas possible de réfléchir uniquement en termes de riverains : il est nécessaire de s'attacher aux citoyens en transit. Nous sommes confrontés à un problème politique, mais les solutions techniques ne dépendront-elles pas de la manière dont des compromis seront construits entre les différentes catégories d'habitants et de communes ?

### **Bernard DUHEM**

Dans les textes fondateurs du PREDIT, une déclaration d'intention vise à l'impliquer de manière plus précise dans ces débats. Nous sommes actuellement en train de réfléchir aux modalités pratiques d'une telle action, afin de débattre de certains sujets d'orientation de la recherche. Par exemple, le sujet des péages semble devoir être plus spécifiquement étudié.

### **Yves CROZET**

Une des recherches qui a été primée par le PREDIT fut celle de Marc Wiel, qui a évoqué le premier la question des vitesses. De plus, la simulation de la mobilité urbaine à Lyon dans vingt ans – le modèle Mobisim<sup>1</sup> – confirme les propos de François Ascher. En effet, il existe aujourd'hui une espèce de consensus qui tend à dire que des progrès sont aujourd'hui enregistrés, notamment en matière de PDU. Or dans l'agglomération lyonnaise, plus de 400 000 personnes habitent aujourd'hui dans le centre de la ville, contre 900 000 dans la première couronne et 300 000 dans la deuxième couronne.

Selon les projections de Mobisim, il y aura dans vingt ans 800 000 habitants dans cette deuxième couronne. Cela signifie que le nombre de déplacements automobiles dans cette couronne passera de 600 000 aujourd'hui à 1,5 million dans vingt ans, contre une diminution de 150 000 pour les transports collectifs. Si un accord existe aujourd'hui sur la circulation dans les villes et la circulation des automobiles sur les pénétrantes, nous fermons pudiquement les yeux sur la question de la périphérie. Nous continuons à établir des rocade, puisqu'il existe un compromis politique implicite dans ce domaine : les rurbains ne veulent pas entendre parler de la réduction de la vitesse sur les rocade. Aujourd'hui, certains élus sont suffisamment courageux pour installer des tramways, mais je ne pense pas que cela soit le cas en matière de vitesse sur les rocade.

### **Renée FELTIN**

Monsieur Delaveau a terminé son intervention en évoquant l'étoile à cinq branches du réseau ferré comme base du SCOT. Ainsi, si nous disposons de la loi SRU, des PDU et d'un certain nombre de règlements, nous n'avons pas suffisamment de recherches sur l'articulation des politiques urbaines et des politiques de déplacement au niveau local. De nombreux colloques se sont tenus sur

---

<sup>1</sup> Précisons que Mobisim est un modèle dynamique qui fait jouer les interactions entre l'urbanisme et les transports. Il permet notamment d'estimer la répartition des ménages dans l'espace en fonction de l'évolution des offres de transport (VP et TC).

l'articulation entre les transports et l'urbanisme, mais il existe peu d'éclairages concrets sur la manière dont cela se pratique localement.

### **Paul ASTIER**

Dans le domaine des limitations de vitesse sur les rocade ou les voies autoroutières pénétrantes, nous avons engagé à Lille un bras de fer avec la Direction des routes pendant trois ans, et nous avons fini par conclure un accord. Ainsi, sur les voies autoroutières pénétrantes dans l'agglomération lilloise, la vitesse sera désormais de 110 kilomètres/heure.

Je répète une fois de plus que si le PDU est porté politiquement dans la continuité, avec l'autorité que nous confère la loi, il est possible d'aboutir. Par ailleurs, nous avons hiérarchisé notre futur réseau de transports publics. Entre les transports en sites propres et les bus standard, nous avons institué les bus à haut niveau de service. Le PDU qui avait été voté annonçait un programme, mais nous nous sommes alors heurtés à certains maires qui ont invoqué leur pouvoir de police pour refuser de faire passer le bus à haut niveau de service. Par conséquent, nous n'intervenons pas dans ces communes, mais je vous garantis que dans trois ans, lorsqu'ils verront circuler les produits dans d'autres circuits, ces maires regretteront amèrement leur décision.

### **Daniel DELAVEAU**

La question de la cohérence pose le problème des institutions. En effet, le premier frein à la mise en œuvre de nos PDU est constitué par les départements et les DDE. Par exemple, la DDE de l'Ille-et-Vilaine voulait regrouper l'ensemble de ses services sur un site vierge qui était situé sur ma commune. Ils voulaient construire sur 10 000 mètres carrés et ils comptaient installer un parking par agent, alors même que l'Équipement avait fait voter la loi SRU !

Aujourd'hui, nous assistons sur le plan institutionnel à la montée en puissance des agglomérations et des régions. Il faudra donc bien aller jusqu'au bout de cette logique, qui ne signifie pas pour autant la mort des communes. Ainsi, je ne vois pas comment nous éviterons l'instauration de vrais pouvoirs d'agglomérations élus au suffrage universel, avec une redéfinition des communes et la transformation du département en Sénat de l'intercommunalité locale.

### **François ASCHER**

Je souhaite revenir sur les modes de vie des périurbains. Nous avons évoqué ce matin la question des enfants, des « parents-taxis » et des chômeurs. J'ai le sentiment que certaines personnes sont exclues de la mobilité et ne peuvent pas accéder à l'emploi, à l'éducation ou à la culture. Ils ne prennent pas le tramway dans la mesure où cela ne correspond à leur mode de vie périurbain. Il est donc nécessaire de leur proposer de nouveaux services, dont je n'ai malheureusement pas entendu parler aujourd'hui. Quels sont ces nouveaux services publics de mobilité sur lesquels vous travaillez pour faire face à cette exclusion par le transport ?

### **Chantal DUCHENE**

Cette question du service public de la mobilité sera abordée lors du congrès du GART qui se tiendra à Nantes, du 26 au 28 novembre 2003 et auquel je convie l'auditoire. Par ailleurs, je souhaite revenir sur l'intervention de Daniel Delaveau. Je souhaite connaître l'avis des élus et des chercheurs sur la question du transfert des routes aux départements, en sachant le pouvoir sur les transports urbains appartient aux agglomérations et le pouvoir sur les transports ferrés appartient aux régions.

### **Paul ASTIER**

Le jeu entre l'Etat et le Conseil général sur la plupart des voies de l'agglomération de Lille devient extrêmement pernicieux : nous assistons à une dégradation de l'outil. C'est la raison pour laquelle je souhaite que le législateur identifie le plus rapidement le responsable en matière de voirie. Par exemple, une voie départementale traverse une commune périurbaine et le maire demande que des ouvrages de mise en sécurité soient construits. La question est de savoir qui paye : le Conseil général estime que les problèmes de sécurité relève de la compétence du maire.

Dans ce domaine, je pense qu'il existe des solutions de partenariat entre les collectivités communales, les collectivités communautaires et le Conseil général. Il s'agit de faire en sorte que les demandes des communes en matière de sécurité sur ces voies départementales soient clairement prises en compte et que le Conseil général ne puisse pas s'opposer, par exemple, à un système de giratoires. Le Conseil général doit s'engager à réaliser des passages pour les piétons et des zones 30 sur des voies de transit.

### **Daniel DELAVEAU**

Il est effectivement nécessaire de clarifier les règles du jeu. Par exemple, à Rennes, le dossier de voirie d'agglomération ne progresse pas : le département, l'Etat et l'agglomération doivent se réunir pour édicter sur les objectifs. S'il est normal qu'il y ait des confrontations, il est nécessaire de trouver des solutions pour dépasser ces querelles.

### **Michel WOINANT, Président de la communauté de communes de Compiègne**

Les trajets sur lesquels il est possible de mettre des tramways ou des gros bus ne doivent pas occulter les petites communes qui ont le droit d'accéder aux transports. Il est vrai que nous n'avons pas évoqué certaines solutions qui émergent, à l'instar du transport à la demande. Ainsi, dans notre communauté de communes, nous avons noué des accords avec les taxis pour transporter les personnes. Cette solution n'est pas inédite, mais il serait intéressant d'en tirer un premier bilan.

Par ailleurs, nous n'avons pas abordé le lien entre les politiques que nous essayons de définir et l'emploi. Existe-t-il des analyses qui établissent un lien entre la fuite des emplois et les difficultés de circulation ? De plus, tout le monde semble s'accorder pour ralentir la circulation automobile. Est-ce bénéfique pour l'emploi ?

### **Alain ALLIOT**

Je suis choqué que cette discussion technique ne prenne pas en considération les industriels. En effet, si vous voulez effectuer des progrès et modifier le comportement des gens face aux objets qui

les transportent, vous devez inclure dans vos réflexions ce qui sera permis demain par les évolutions technologiques. Or je n'ai rien entendu de cela, bien que l'utilisation de nouvelles technologies de régulation et de pilotage des flux soit très utile en la matière.

De plus, il est nécessaire de s'interroger sur les conséquences des décisions politiques sur l'emploi. Enfin, l'ergonomie de vie n'a pas été abordée aujourd'hui. Les Français ont ainsi un comportement individuel dans leurs déplacements, que l'on ne rencontre pas dans d'autres pays. Il est donc nécessaire de mettre en place un véritable plan de communication et de s'inspirer des résultats de nouvelles expérimentations qui ont été menées ailleurs. Le PREDIT pourrait utilement solliciter les bonnes volontés pour savoir comment il est possible de travailler pour faire évoluer les mentalités.

### **François ASCHER**

La question de l'économie et de l'emploi est effectivement essentielle. Les scénarios qui ont été proposés par Yves Crozet considèrent que la productivité est indépendante de la mobilité. Or le déplacement a quand même une fonction économique : le ralentissement de la mobilité peut ainsi rallonger la durée de déplacement des hommes et des marchandises. Cette question pratique s'adresse aux chercheurs. Si nous réduisons les vitesses dans la ville existante, cela induira nécessairement des effets économiques et sociaux considérables. Il n'est pas possible d'agiter de nouveaux mots d'ordre sans prendre en compte les conséquences concrètes d'un ralentissement.

### **Yves CROZET**

Cette question est effectivement très pertinente. C'est la raison pour laquelle j'ai indiqué dans mon exposé qu'il existait de grandes incertitudes, notamment sur les scénarios de maîtrise de la vitesse. Je souhaite cependant souligner un paradoxe. Ainsi, par définition, une ville fonctionne par la segmentation, en se fondant sur la rente foncière. Dans les villes qui se sont engagées depuis longtemps dans la réduction des vitesses en Allemagne ou en Suisse, l'emploi n'a pas été tué. Au contraire, dans ces villes, la rente foncière a augmenté.

De fait, le ralentissement des vitesses ne tue pas la ville, mais il accentue son caractère ségrégatif : c'est la raison pour laquelle j'ai parlé de « Disneyland ». Le mécanisme logique de l'emploi dans Paris repousse en périphérie tous les emplois qui ne peuvent plus payer le coût du mètre carré. Le jeu sur les vitesses accompagne ces mouvements, de manière typiquement européenne. Ainsi, au lieu d'avoir uniquement des bureaux au centre-ville, on crée un « Disneyland » qui produit de la mixité en journée, mais qui repousse en périphérie les ménages populaires.

La transaction qui est en train de s'effectuer entre les élus et qui vise à laisser les routes au département et le reste à l'agglomération n'est pas neutre. Cela permet de dire aux chercheurs et élus qui ont travaillé sur le ralentissement des vitesses : « *Nous vous laissons ronronner en paix : vous ferez vos PDU, vous limiterez les vitesses sur les pénétrantes. Laissez-nous faire ce que nous voulons en zones rurales* ». La transaction politique s'effectue donc dans ce domaine. Le défi des maires qui développent cette action sera d'éviter que le jeu de la rente foncière, qui s'accroît en raison même de l'efficacité de leur système de transport, ne provoque pas encore plus de ségrégation.

### **Christophe DALIN, CERTU**

Ma question s'adresse à Yves Crozet. Dans la prospective que vous avez effectuée sur la ville de Lyon, votre méthode tient-elle compte des tendances nouvelles issues de la recherche ? Si tel est cas,

il faudrait fabriquer des outils méthodologiques qui intègrent ces modélisations. Si cela n'est pas le cas, il convient d'entamer ce chantier. Sommes-nous sûrs de disposer des bons outils de modélisation d'une image de la ville dans vingt ans ?

### **Yves CROZET**

Le modèle Mobisim présente des tendances qu'il est possible d'infléchir. Il est ainsi possible de jouer sur l'offre foncière.

### **Jacques THEYS, METLTM-DRAST**

Il a été demandé aux chercheurs de s'intéresser au problème des blocages. Trois blocages ont été cités dans l'enquête qui a été menée par les trois associations d'élus :

- le blocage financier ;
- le blocage institutionnel ;
- le blocage culturel.

Je pense qu'il existe un déficit de réflexion en matière de prospective financière : globalement, nous savons très peu de choses sur les contraintes financières à long terme pour l'Etat, les collectivités locales et les particuliers. Par ailleurs, nous disposons de peu de travaux de prospectives permettant de clarifier les différentes hypothèses sur les impacts de la décentralisation.

En revanche, les chercheurs connaissent bien la culture de l'automobile, qui est une culture de la contradiction : les gens vivent plutôt l'automobile sous le régime de la dépendance que de la liberté et du désir. Il n'est pas possible de les éduquer en faisant de la concertation si nous ne leur donnons pas les moyens d'avoir plus de choix.

Le problème essentiel de la prospective n'est pas la culture de l'automobile chez les gens, mais celle de la culture du long terme chez les décideurs. Je suis ainsi surpris par la manière dont les décideurs conçoivent le long terme dans le questionnaire. Finalement, tout ce dont on ne peut attendre que des résultats à long terme est repoussé au long terme. Par exemple, l'articulation entre l'urbanisme et les transports, les services de mobilité et l'intermodalité sont repoussés au long terme, parce que les décideurs savent que les résultats n'apparaîtront qu'à très long terme. De fait, nous n'agissons pas immédiatement.

Si un seul message pouvait être tiré de la prospective, il serait le suivant : ce n'est pas parce que les résultats ne voient le jour qu'à long terme qu'il ne faut pas entamer les politiques tout de suite. Il est à la fois possible de traiter des problèmes urgents et des problèmes de long terme. En résumé, nous ne pourrions pas attendre des résultats dans le domaine des déplacements tant que des changements ne seront pas intervenus dans la culture du long terme.

### **Bernard DUHEM**

Le cas de Nantes est un cas d'école : la politique de restriction des emprises dédiées à la voiture dans les pénitentes date d'une trentaine d'années. Il s'agit également d'un superbe exemple de transaction : le cours des Cinquante-Otages, qui est passé de six voies à deux voies, a pu être établi grâce à la simultanéité de l'ouverture du pont et du bouclage du périphérique. Il doit être possible de mesurer les effets des politiques d'environnement urbain sur les ségrégations sociales, spatiales et fonctionnelles.

## **Conclusion**

**Paul ASTIER**  
**Vice-président de Lille-Métropole**

Cette journée a permis aux élus et aux chercheurs de s'interpeller mutuellement. Nous avons ainsi demandé aux chercheurs de nous aider à construire le processus de concertation : nous aurions besoin de mieux comprendre les mécanismes qui sont en jeu avec nos différents partenaires.

De plus, il s'agit également d'instaurer une communication qui permette de faire évoluer les comportements. A Lille, nous avons un grand projet de communication et nous sentons bien que nos différents interlocuteurs publicitaires sont nouveaux dans ce domaine. Nous manquons ainsi de matière sociologique pour bien mener ces opérations.

J'aurais tendance à vous proposer la pensée suivante : l'objectif est important, mais le chemin qui mène à cet objectif compte tout autant. Le jour où nous aurons gagné le pari de la communication avec les habitants, les commerçants et les livreurs, et que le passage obligé des travaux constituera une occasion de mieux travailler ensemble, je prétends que nous serons tous ensemble aussi heureux dans la transformation de notre environnement que dans ses aboutissements.

## **Synthèse : les points saillants de la journée**

**François ASCHER**  
**Institut de la Ville en Mouvement**

La mobilité urbaine constitue un enjeu central pour les villes, en même temps qu'il s'agit du lieu essentiel de l'élaboration de compromis. Ainsi, le développement durable est un compromis, dans la mesure où il faut parvenir à remplir quatre objectifs de manière simultanée :

- le développement économique ;
- l'équité sociale ;
- la qualité de l'environnement et du cadre de vie ;
- la protection des patrimoines naturels et culturels.

Or les solutions sont ponctuelles. Par exemple, la question d'un parc relais est redoutée par les communes de périphérie, qui craignent que cela ne renforce l'hyper-centre. De la même manière, les mesures qui visent à limiter l'usage de la voiture et à réduire les vitesses comportent des avantages, mais également des inconvénients, notamment en matière sociale.

De fait, toutes les solutions posent de nouveaux problèmes, et l'enjeu du développement durable consiste à trouver des solutions aux quatre objectifs précédemment évoqués. Le ton des élus, comme les efforts des chercheurs permettent d'admettre cette complexité et d'essayer de trouver le bon compromis.

De ce point de vue, il faut cesser de séparer les solutions techniques des recherches en sciences sociales, mais il faut parvenir à les concevoir de manière simultanée. De la même manière qu'il faut trouver des solutions économiques, sociales et environnementales, il faut arriver à développer des recherches qui associent les recherches technologiques, les recherches en sciences sociales et en politologie.