



« Réinventer le modèle mobilité-ville »

« 5 à 7 » conférence-débat avec Jean-Marc Offner, directeur général de l'a-urba (Bordeaux) et Yves Crozet, professeur émérite Sciences Po Lyon, économiste, spécialiste de l'économie des transports

Conçue et animée par Ariella Masbounji, Grand Prix de l'Urbanisme 2016 et avec la contribution d'Isabelle Vallentin, directrice générale de Sequano Aménagement

Entretien avec Jean-Marc Offner

Ariella Masbounji : *Jean-Marc Offner, vous êtes un chercheur engagé dans l'action puisque vous dirigez l'agence d'urbanisme de la métropole bordelaise, vous avez engagé le Grenelle des mobilités. Que pouvez-vous, à partir de votre expérience, dire aux acteurs, c'est-à-dire d'une part l'État, d'autre part les collectivités locales, mais aussi tous ceux qui interviennent sur la question du lien entre la mobilité et la ville ?*

Jean-Marc Offner : à l'État, je crois qu'il faut d'abord rappeler que les territoires peuvent être inventifs et donc que, selon les contextes, on peut imaginer, élaborer, surtout quand il y a un acteur collectif qui s'y prête, des scénarios assez différents selon les villes et les territoires parce que, y compris pour un même problème, plusieurs solutions peuvent exister. Je pense au périurbain où on peut avoir de nouvelles formes de mobilités assez différentes mais tout aussi efficaces selon la créativité et l'appétence des acteurs locaux. Et puis, il faut probablement lui dire aussi, à cet État qui continue à peser assez lourd dans le formatage des politiques publiques locales, que ce paradigme très fort qui structure nos politiques de déplacement depuis 40 ans, le transfert modal, c'est-à-dire prendre des automobilistes pour les mettre dans des transports collectifs, est trop totalitaire. Il a sa raison d'être, mais à côté de différents types d'intervention et de beaucoup d'autres types d'ambitions.

Vis-à-vis des collectivités territoriales, peut-être que le mot le plus important, c'est la « mobilité plurielle » ou la « mobilité raisonnée ». Les élus comme les techniciens ont beaucoup de mal à avoir une vision globale de la mobilité parce que la division du travail technique mais aussi politique souvent fait basculer les uns ou les autres dans des camps : le camp des « pro-auto », le camp des transports collectifs, les lobbys des vélos, etc. Chacun raisonne sur son moyen de transport. Ce que l'on découvre lorsque l'on s'intéresse aux comportements de déplacement, c'est qu'une bonne partie des individus sont en fait dans un univers de choix qui est plus large que ce qu'ils peuvent penser eux-mêmes, et c'est cette mobilité « plurielle » qu'il s'agit de donner à découvrir et à concrétiser avec cette idée que selon les territoires, selon les moments de la journée (la question des rythmes urbains étant très importante) et selon les motifs de déplacements, l'ensemble de la palette des moyens de transport, doit être mobilisée et convoquée.

Ariella Masboungi : *qu'est-ce que l'on peut dire de la forme du territoire, de la forme de l'espace public ? Est-ce que l'État peut continuer à laisser faire cette forme d'étalement urbain qui se produit en France ? Est-ce que les collectivités peuvent agir en faveur d'un espace public plus convivial qui mènerait à plus user de la proximité ? En tant que directeur d'agence d'urbanisme, quel est propos à tenir sur le modèle urbain et la forme de l'espace public ?*

Jean-Marc Offner : la proximité, effectivement, est une des solutions à la fois à l'étalement urbain, à la surconsommation énergétique, à la surconsommation des territoires, mais je crois qu'il faut avoir un type de proximité qui n'est pas celui de la tradition autour du domicile, autour du quartier. La proximité, c'est aussi à côté de son lieu de travail, c'est aussi à côté du pôle d'échanges où on va chercher sa voiture en copartage ou son transport collectif, c'est une proximité que j'appelle un peu facilement « métropolitaine », c'est-à-dire qui ne s'organise pas uniquement autour de l'habitat. Cela oblige naturellement à transformer les diagnostics et les modes d'analyse.

L'espace public doit se donner des priorités. À Bordeaux, je souhaite développer un espace public qui sert à la mobilité piétonne, c'est-à-dire qui soit à la fois dans une capacité d'accueil de la sédentarité, mais aussi dans une adaptabilité aux flux piétons. Cerdà parlait de sédentarité et de mouvement. C'est cette idée, qu'il a extrêmement bien concrétisé à Barcelone, qu'il faut à mon avis retrouver.

Ariella Masboungi : Merci Jean-Marc Offner.

Entretien avec Yves Crozet

Ariella Masboungi : *Yves Crozet, vous êtes économiste, vous êtes spécialiste d'économie des transports, vous avez beaucoup publié sur la question. Vous défendez la place de la*

voiture qui se poursuit aujourd'hui malgré tout ce qu'on en dit et vous démolissez pas mal d'idées toutes faites. J'aimerais que vous nous aidiez à conseiller l'État, les collectivités locales, mais aussi les acteurs qui interviennent sur le lien entre mobilité et ville. Est-ce que les modèles évoluent et changent ?

Yves Crozet : les modèles changent plus lentement que ce que l'on pense puisque la mort de l'automobile a déjà été annoncée au moment du premier choc pétrolier (1973). Cependant, l'automobile est toujours là, mais d'une façon différente. Ce qui a changé dans les politiques publiques depuis une trentaine d'années en France (à peine une dizaine d'années dans les villes les moins en avance), est que l'automobile a été regardée non plus comme un moyen de gagner du temps, mais comme un problème sur la consommation de l'espace. La grande prise de conscience des élus, qui n'est parfois pas très explicite, c'est de comprendre que, du point de vue des individus, la mobilité est une question de temps et de vitesse. Mais si on cherche à répondre aux individus avec les outils individuels de mobilité, c'est-à-dire toujours plus de voitures soit disant faites pour aller vite, le résultat est toujours plus de congestion et toujours plus de temps perdu. Les élus ont progressivement appris à regarder la mobilité non pas comme un problème individuel de gain de temps mais comme un problème d'usage collectif de l'espace. La voiture consomme plusieurs mètres carrés à l'arrêt. Quand elle se déplace, le « mètre carré – heure » augmente avec la vitesse du véhicule. Pour faire œuvre de pédagogie, au slogan « en ville sans la voiture » il faut en substituer un autre, plus réaliste, « en ville sans la vitesse ». La vitesse lente est une condition pour que la voiture consomme moins d'espace. Ensuite la vitesse lente est une condition qui permet de réduire la taille des voiries et donc de laisser plus de place aux autres modes, les modes actifs comme la marche à pied, le vélo et, bien sûr, les transports en commun. Chacun a compris en France que le retour du tramway était d'abord un moyen de réduire la place laissée à l'automobile et, en même temps, de réduire la place laissée à la vitesse. Aujourd'hui, c'est cela qui a changé, les élus ont compris qu'il y avait un conflit entre différents usages de l'espace. Dans cette perspective, le but n'est pas de faire disparaître la voiture qui reste indispensable pour réaliser des déplacements d'une portée de 10 ou 20 kilomètres. Mais il faut la domestiquer.

Les changements à venir peuvent être liés à la digitalisation de la mobilité qui n'est pas le retour à la liberté totale de l'automobiliste, mais au contraire une nouvelle gamme de contraintes. La voiture connectée et à terme autonome sera une voiture partagée dans le cadre de services de mobilité du type covoiturage ou location de voiture entre particuliers. Ce sera le changement important des années futures mais il ne va pas se faire comme par enchantement par le seul développement d'applications pour les smartphones. Avec l'exemple d'UBER, sa façon de bousculer le système, mais aussi les obstacles qu'il a rencontrés, on comprend bien que pour faire muter les services de taxi d'un produit de luxe à un produit de consommation courante, il faut revoir l'ensemble de la réglementation sans oublier les règles de protection sociale et les obligations fiscales. Les applications numériques sont très efficaces mais elles ne règlent pas tout. C'est la même chose pour le covoiturage dynamique en zone urbaine. Beaucoup d'entreprises qui ont essayé de le développer ont échoué (cf. Sharette en 2015 et plus récemment PADAM). En effet, une application réduit les coûts de transaction mais elle ne suffit pas à faire baisser tous les coûts de production.

Si on voulait que la voiture se développe beaucoup plus comme transport collectif avec le covoiturage de courte distance il faudrait sans doute mettre des contraintes sur l'auto-solo pour que la voiture devienne un objet partagé. Cela nous ramène à la question de la consommation de l'espace puisque, encore une fois, nous avons aujourd'hui 1,2 voyageur par voiture en zone urbaine, y compris le chauffeur. Il suffirait de passer à 2 voyageurs pour que la capacité des voiries soit augmentée très sensiblement. C'est une solution pratiquement sans coût pour les dépenses publiques. Cela va de soi, mais cela suppose des contraintes relativement fortes sur les conducteurs.

Ariella Masboungi : est-ce que la Métropole lyonnaise où vous habitez et où vous exercez est exemplaire à cet égard ? Qu'est-ce que vous lui conseillez à cette Métropole ?

Yves Crozet : elle est exemplaire dans le sens où elle a développé des transports en commun qui sont aujourd'hui très bien maillés et parce que les tickets et abonnements payés par les utilisateurs couvrent 50 % des dépenses d'exploitation, ce qui est bien au-dessus de ce que l'on observe en France. La nouvelle Métropole, via le projet Optimod, ou plus récemment le projet européen Opticities, cherche aussi à maîtriser la question de la digitalisation de l'offre de service à la mobilité en mettant en place une information multimodale en temps réel développée via l'application Onlymoov qui, c'est vrai, se développe un petit peu plus lentement que ce que l'on aurait espéré. Les usagers semblent préférer les applications monomodales du type calcul d'itinéraire, voiture particulière ou transport collectif.

Ariella Masboungi : Merci Yves Crozet.

Ariella Masboungi : L'évolution des rapports entre place de la voiture, mobilité et modèles urbains

Nous sommes réunis ce soir pour parler des nouveaux modèles de mobilité. Les relations entre la mobilité et la ville traversent les utopies urbaines. Quand on relit François Choay, on voit à quel point la plupart des grands utopistes du XIXe siècle ont fondé leur projet sur le lien entre urbanisme et transport. Si on consacre ce 5 à 7 à cette question, c'est parce qu'elle évolue de façon complexe à comprendre. J'ai demandé à nos deux conférenciers, Yves Crozet et Jean-Marc Offner, de nous expliquer ce que l'on peut conseiller aux élus et à l'État parce que la question.

Ce 5 à 7 fait aussi suite à une rencontre en juin qui était organisée par l'agence d'urbanisme de Bordeaux métropole Aquitaine et son directeur général Jean-Marc Offner qui a inventé le « Grenelle des mobilités » dont il nous parlera. Yves Crozet était également intervenu lors de cette conférence métropolitaine au cours de laquelle nous avons échangé avec les élus. Il m'a semblé intéressant de rapprocher deux grandes métropoles, Bordeaux et Lyon, puisque

Yves Crozet est lyonnais, et de demander à Isabelle Vallentin, directrice de la SEM Sequano aménagement d'endosser le rôle de débattuse tout en représentant l'Île-de-France. Dans la salle, nous aurons peut-être aussi le cas d'autres métropoles.

On abordera le contexte évolutif de la place de la voiture. J'avais travaillé sur cette thématique dans le cadre d'un atelier projet urbain et d'un ouvrage « Ville et voiture » avec les frères Güller. On était partis du principe que l'usage de la voiture diminuait mais, au bout du compte, on s'est rendu compte que la voiture continuait plus que jamais à prendre de l'importance, mais peut-être autrement. Ce qui nous importait, c'était de changer la place de la voiture quant à l'organisation urbaine à toutes les échelles, mais aussi dans la forme de l'espace public, d'autant qu'en France, nous sommes les champions du dessin de la ville par les ingénieurs routiers (qui fabriquent des espaces pas très agréables pour le piéton et pour le vélo).

Nous aborderons donc la place de la voiture, mais aussi les utopies que nous projetons actuellement sur les véhicules électriques et leurs limites, les usages que nous pouvons avoir des déplacements notamment à l'heure où les moyens publics diminuent en matière d'investissement sur les transports en commun qui ne peuvent pas résoudre tous les problèmes (notamment celui de la ville territoire). Nous aborderons aussi le modèle de référentiel urbain qui relie urbanisme et transport, notamment à travers l'exemple lyonnais. L'objectif de ce 5 à 7 est donc de vous éclairer avec deux chercheurs de talent, mais aussi d'établir un lien avec les décisions prises par l'État, les collectivités locales, les différents acteurs pour mieux articuler les mobilités et la ville, à toutes les échelles, sans se contenter de la ville historique.

Jean-Marc Offner allie un profil de chercheur et de directeur d'agence d'urbanisme qu'il dirige depuis sept ans et demi. Pour un chercheur, diriger une équipe qui doit proposer des idées concernant l'évolution des politiques urbaines, c'est, à mon sens, un défi particulièrement intéressant. Il vous racontera comment il a mené et il met en œuvre, de façon opérationnelle, le Grenelle des mobilités. **Yves Crozet** est universitaire, économiste. Il développe une réflexion sur le sursaut éventuel de l'automobile dans l'urbain et le périurbain ainsi qu'un propos sur la voiture électrique. Surtout, il développe une réflexion sur le business model de la voiture autonome qui reste à construire. En tous cas, il va nous démolir un certain d'utopies et sans doute nous en ouvrir d'autres. **Isabelle Vallentin** intervient en Île-de-France, dirige la SEM Sequano. Le marché des transports impacte très largement les opérations sur lesquelles elle intervient. Elle expliquera aussi les difficultés d'articulation avec les logiques sectorielles dans le travail qu'elle mène.

Le but de cette rencontre est de débattre avec vous, pour essayer d'avoir des idées plus claires, afin de voir si l'on peut arriver à un modèle d'articulation qui soit efficace, à la portée de tout le monde et qui fasse de l'équité sociale. Tout cela est bien entendu très ambitieux, mais nous allons essayer de faire un petit pas.

Yves Crozet : ville et automobile, vers une nouvelle donne ?

La question de l'automobile en zone urbaine est une vieille question. Pour vous le montrer, j'ai retrouvé l'ouvrage d'Alfred Sauvy de 1968, les « Quatre roues de la fortune », renvoyant à « Fortuna » la déesse de la mythologie romaine. Dans cet ouvrage, l'auteur appelle la voiture la « grande souveraine ». Il était plutôt un ennemi de l'automobile lui qui roulait dans Paris en Solex ! Mais il est obligé de constater que la voiture a conquis le monde et n'a pas fini de le faire.

En 1975, après le premier choc pétrolier, Fink (« The Car culture ») développer une utopie ciblant la fin de la voiture en ville : *« les problèmes d'énergie et d'environnement sonnent le glas de la culture automobilistique. Cette culture et ses valeurs ne sont plus soutenables. Nous vivons la fin de l'auto-mobilité. Nous allons voir l'émergence d'un autre futur, caractérisé par de véritables communautés et par une démocratie élargie, libérée du matérialisme, de la possessivité, de la fuite en avant et de l'exploitation que la culture automobile a encouragées »*. Ce raisonnement, que l'on entend encore aujourd'hui, est assez largement faux car il est fondé sur des hyperboles rhétoriques. Raymond Boudon parlerait de « l'art de se persuader des idées fragiles, douteuses ou fausses ». Oublions ce discours qui s'éloigne de la réalité car son objectif est de proposer des occurrences impossibles.

La réalité est qu'il y a une emprise de l'automobile sur les comportements et sur les villes et que cette emprise conduit à un certain nombre de méprises. Dans un deuxième temps, on verra que, depuis quelques années, il y a une véritable déprise de l'automobile mais aussi une sorte de reprise que l'on va considérer comme une surprise.

L'idée est ici de distinguer ce qui concerne l'individu de ce qui concerne le collectif. L'automobile est un objet extraordinaire par sa vitesse. Il était inimaginable de se déplacer aussi rapidement il y a quelques décennies en arrière. Nous franchissons en moyenne 40 kilomètres par jour pour un budget temps d'une heure, soit 40km/h de moyenne, essentiellement grâce à l'automobile. L'automobile a une forte **emprise sur notre vie quotidienne**. Notre quotidien est fait de mobilité à grande distance par rapport à une ville pédestre. Sans entrer dans les détails de la dimension individuelle qui est bien connue, rappelons que la voiture est un formidable vecteur de mobilité, elle permet un accès individuel et démocratisé à la vitesse. En outre elle est dotée d'une forte valeur symbolique, elle produit des performances mécaniques, elle est une boîte à souvenirs, etc. La voiture a aussi une dimension collective importante : des milliers de morts par an (jusqu'à 16 000 en 1972), un million de kilomètres de routes alors que nous n'avons que 30 000 kilomètres de voies ferrées, plus de 80 % des déplacements motorisés, 10 % des emplois en France, 40 milliards de recettes publiques et 15 milliards de dépenses, mais aussi des coûts externes de plusieurs dizaines de milliards (insécurité, pollution, bruit, congestion).

La voiture a donc une grande emprise sur les déplacements. Dans Paris, 40 % des déplacements se font en transport en commun, mais quand on descend dans les tailles de

ville, la part de marché diminue très rapidement : 15 % à Lyon, mais 10 ou 5 % dans d'autres villes plus petites. Par ailleurs, la part des navetteurs utilisant l'automobile passe, entre 1999 et 2013, de 58 à 64 %. Globalement, il n'y a pas de recul de l'automobile, mais plutôt une augmentation de l'emprise de l'automobile, dans la mesure où les distances domicile – travail augmentent sans cesse.

Cette emprise donne ensuite lieu à **une méprise** quand les automobilistes, au volant de leur voiture, trouvent qu'il y a trop d'embouteillages. Vous êtes au volant d'un objet qui peut aller à 200 km/h, un panneau dit que la vitesse limite est 50 km/h et vous roulez à 20. La voiture est donc un objet qui rend fou. Pour les individus, le bien le plus rare étant le temps, les exigences sont donc d'avoir une voirie permettant l'utilisation de la voiture au mieux de ses capacités. Répondant à cette demande, les élus, dans les années 1950-1960 voire plus tôt, ont fait des villes adaptées à la voiture. Mais plus l'automobile se démocratise, plus la congestion s'accroît. Les politiques publiques veulent dépasser cette méprise en disant que la mobilité est une question d'usage collectif de l'espace et non pas d'individu qui cherche des gains de temps. Pour cela, il a fallu prendre conscience du paradoxe de la congestion routière : en augmentant la capacité de la voirie, on attire du trafic et finalement on augmente la congestion.

L'exemple du projet de tunnel sous la Bastille à Grenoble est frappant. Il devait boucler le périphérique autour de la ville. Il était promu par les élus du département de l'Isère qui affirmaient que cela allait réduire la congestion. Les modèles de trafic montraient le contraire puisque dès que l'on met un raccourci, les gens s'y précipitent. Dès qu'on augmente l'offre, on augmente la demande. Or, l'espace étant le bien plus rare en zone urbaine, il faut contraindre la voiture car elle prend beaucoup de place. Sur une voirie de 3 mètres de large, la voiture fait passer 270 personnes par heure alors que le train de banlieue en fait passer 4000. La question de la consommation de l'espace est donc centrale. On sait que pour faire passer un flux maximum, il faut souvent réduire la vitesse et non pas l'augmenter. Il y a ainsi une vitesse optimale. Sur une autoroute de 2x2 voies, pour faire passer 100 000 véhicules par jour, la vitesse optimale est 70 km/h. C'est ce qui est constaté à Lyon dans le tunnel de Fourvière. Nous avons en effet une des branches du périphérique qui passe dans le centre-ville. Les automobilistes pensent gagner du temps en prenant cette infrastructure, mais ils accentuent ainsi la congestion ce qui accentue le phénomène de méprise. Mais l'usage de l'automobile ne disparaît pas pour autant. En effet, si, en zone urbaine, la congestion sévit sur quelques kilomètres, sur la partie extra-urbaine d'un parcours, plus la distance totale parcourue augmente, plus s'accroît la vitesse moyenne, au fur et à mesure que l'on quitte la zone dense pour utiliser les axes rapides de type autoroute..

En zone dense par contre, a bien été observé un phénomène de **déprise qui** s'est accentué quand on a compris que pour améliorer l'accessibilité en ville, il fallait réduire la vitesse de la voiture pour que les transports en commun deviennent une option attractive. Pour cela, les politiques publiques ont recherché l'évaporation de trafic par l'acceptation, voire la planification de la congestion. Plus récemment, elles cherchent à développer le covoiturage, les modes actifs, le déshorage, etc. A Lyon par exemple, en heure creuse, l'accessibilité automobile s'effondre au centre-ville, alors qu'elle est très forte près des autoroutes. La réponse à ce problème a été de développer les transports en commun. Par exemple, le long

des axes ferroviaires desservant la périphérie lyonnaise, on trouve une très bonne accessibilité TC. Mais si les TC, ont diminué la part de la voiture en ville, il n'en va pas de même dans le péri-urbain. Ce que l'on observe dans beaucoup de villes comme à Strasbourg, Toulouse ou Bordeaux c'est qu'il y a de gros investissements en transports en commun mais que, dans le même temps, on fait des pieds et des mains pour construire ou élargir un périphérique ou une rocade autoroutière.

L'automobile revient par **surprise** à l'heure actuelle, parée des atours de la modernité, c'est-à-dire aujourd'hui de la digitalisation. On observe la baisse tendancielle des coûts d'usage, à cause de la baisse des coûts des carburants. Le prix de l'auto-mobilité ne cesse donc de diminuer. On achète en effet deux fois et demie plus de litres d'essence avec une heure de SMIC en 2016 qu'en 1971 avant le choc pétrolier. Or les voitures consomment moins. Avec une heure de travail, on achète donc plus de trois fois plus de distance. En plus, le prix de la voiture a baissé. Le covoiturage ainsi que l'économie collaborative sont aussi des solutions pour diminuer le coût de l'auto-mobilité. Et, pourquoi ne pas abandonner la propriété de la voiture et passer à la location ? Les taxis recommencent à faire de la maraude, c'est-à-dire qu'ils passent d'un bien de luxe (80 euros pour revenir de l'aéroport) au bien de consommation courante. La voiture automatique s'annonce.

Le problème est que l'étalement urbain se poursuit à cause de l'attractivité des centres urbains. On renforce l'attractivité tout en renforçant le réseau ferroviaire à Lyon. La ville ne s'arrête pas. Changer le prix de l'automobile change fondamentalement l'accessibilité, alors que ce n'est pas le cas des transports en commun qui est bon marché. Or, on assiste à une baisse du prix de l'automobile. Pourtant, les élus refusent de mettre en place les péages. Ils nous disent aujourd'hui que tout change avec la digitalisation des transports, ce qui seulement est en partie vrai car la voiture automatique, si elle n'est pas plus remplie que la voiture actuelle, consomme le même espace.

Il y a trois vagues de digitalisation : la première est la numérisation des biens de consommation, des biens culturels (musique, livres, etc.) qui circulent entre les personnes ; la deuxième offre la baisse du coût d'accès à l'information sur les services (Uber, Blablacar) ; la troisième vague est l'internet des objets qui est devant nous avec les voitures connectées. Dans une étude réalisée à Lisbonne par l'OCDE, il est montré que l'on peut supprimer les voitures individuelles en gardant les métros et en utilisant uniquement le covoiturage, etc. Sur le papier, ça marche. Mais concrètement quel est le coût pour l'utilisateur le coût généralisé, celui qui tient compte du coût monétaire et du temps passé, y compris le temps d'attente ou de connexion. La digitalisation fait baisser le coût de transaction (information immédiate sur où se trouve le taxi et quel sera le prix) mais le temps de transport change peu et le coût de production du service reste le même, ou presque. Comme les politiques publiques n'osent pas accentuer encore les contraintes sur la voiture individuelle, par exemple via le péage urbain, pour de nombreux déplacements la voiture a un coût généralisé ressenti plus faible que les autres modes.

L'erreur sur la digitalisation est de croire que l'on va faire disparaître la voiture individuelle plus rapidement. Je ne le crois pas parce qu'elle ne change pas beaucoup le coût généralisé. La vague de digitalisation pourra changer quelque chose, uniquement si elle est

accompagnée de décisions de contrainte : sur la vitesse, sur la réglementation des véhicules (installation de boîtes noires à l'image des avions), sur la tarification du stationnement (aujourd'hui, la probabilité d'être pris est faible et le prix de l'amende est le même que celui d'une journée de parking), le péage urbain, l'organisation du covoiturage comme transport collectif et le rationnement de la fluidité (comme à Lyon où la transformation de l'autoroute A6-A7 en boulevard urbain aura pour objectif de créer de la congestion).

Ariella Masboungi : tu dis que les politiques de renforcement du centre-ville accentue l'étalement urbain, mais qu'est-ce que tu entends pas étalement urbain ? Ce que l'on a vu sur les cartes, c'est plutôt de la densification le long des axes de transport, ce qui est différent de l'étalement urbain (quand les logements et les emplois vont n'importe où mais pas le long des axes de transport).

Yves Crozet : le problème, c'est que l'on a les deux. Il y a une densification le long des axes. À Belleville-sur-Saône, au pied du Beaujolais, près de la gare, il y a des formes de densification. Mais il y a aussi des centaines de voitures qui sont garées tous les matins à la gare. Le train va en 35 minutes à Part-Dieu où il y a des dizaines de milliers d'emplois. Quand vous montez dans le Beaujolais, en direction de Beaujeu, vous voyez des lotissements qui apparaissent jusqu'à 25 kilomètres. Il y a à la fois densification et étalement.

Ariella Masboungi : merci, on va découvrir maintenant le Grenelle des mobilités.

Jean-Marc Offner : la mobilité comme outil majeur de l'urbaniste

Comme je suis globalement très en accord avec Yves sur ce qu'il a dit, je vais vous présenter une traduction pré-opérationnelle de ce nouveau monde de la mobilité. Dans un univers d'urbaniste, parler autant de la voiture et peu d'autre chose est très gênant. Il faut s'en charger. J'aimerais tout d'abord définir la mobilité. Une première définition très simple, c'est les pratiques quotidiennes de déplacement. Une définition plus experte est de parler de la manière de réaliser un programme d'activités, celui-ci étant référé à un mode de vie. Et puis il y a une définition qui m'est propre : pour moi un urbaniste est un ajusteur de distances ; pour cela, il utilise des dispositifs spatiaux comme la composition urbaine, le paysage, l'économique et le technique. Les politiques de mobilité sont l'un des outils majeurs pour l'urbaniste. Il s'agit d'un enjeu qui peut être en concurrence par rapport à d'autres pour agencer, réguler les distances, organiser le monde et l'espace, rapprocher, éloigner les hommes et les activités. Cette définition permet d'avoir les mêmes variables pour cette fameuse articulation entre transport et aménagement, ville et mobilité.

Cerdà a pensé sans aucune faute l'articulation entre ville et mobilité. Il réfléchit à cette question de façon plurimodale, des piétons jusqu'aux transports mécanisés, à plusieurs échelles (de la voirie à l'ilot) et à travers un développement urbain, une dynamique. Trop souvent, je trouve que l'on pense une ville finie alors que ce sont les mutations qui sont importantes. Sans modestie, essayons de faire du Cerdà au XXI^e siècle, en particulier parce

que les modèles d'articulation ville – territoire que nous avons sont souvent tronqués. Le premier est celui « **automobile – ville** », formalisé par Le Corbusier, celui qui est analysé par David Mangin à travers son concept de la ville sectorisée. On a une correspondance, une congruence, entre les métriques de l'automobile et ceux que la composition urbaine. C'est un modèle très fort au service de la voiture.

Un autre modèle, le plus connu, est le **Finger plan** de Copenhague qui a inspiré le SDAU de Lyon. C'est un modèle qui a sa force, qui est très détaillé à Copenhague, par exemple au niveau des espaces verts. On retrouve aussi un peu ce modèle dans le cas bordelais avec l'opération « 50 000 logements autour des axes de transports collectifs ». Il s'agit de faire en sorte que les lignes de tramways trouvent leurs clients dans un jeu de donnant – donnant : on explique aux communes que la Métropole veut bien installer les lignes de tramways assez loin en périphérie, en contrepartie d'une densification de la construction autour de ces nouveaux axes. Mais la question du coût de production de ces logements est tellement compliquée et stratégique que l'on oublie un peu celle de l'articulation entre des stations de tramway et des quartiers périphériques.

La relation tramway – espace public a largement phagocyté la relation ville – mobilité. C'est gênant dès lors que cette relation fait oublier le reste. J'insiste là-dessus, puisque l'on dit parfois « le tramway fait la ville ». Je dirais plutôt, « le tramway français », puisqu'il y a des tramways dans les pays de l'est par exemple, qui se contentent de transporter des gens. Aux Etats-Unis, il a fait la banlieue. Est-ce que le tramway « fait » ? Je dirais plutôt qu'il finance puisqu'il y a la manne du versement transport qui fait que l'on peut financer de l'espace public. Cela permet de faire de l'aménagement plus facilement. Enfin « est-ce qu'il fait la ville ? », non il fait les espaces publics concomitants au tramway. J'insiste parce que c'est un modèle très fort, beaucoup développé en France ces dernières décennies.

En 2009 – 2010, on avait l'idée, avec le Grenelle des mobilités, de « changer le modèle en changeant de casting ». En effet, j'arrivais avec mes idées de chercheur sur la façon de faire évoluer l'action publique en particulier avec le principe qui consiste à considérer que les politiques publiques sont formatées par les intérêts, par les institutions qui les portent et par le système d'acteurs mobilisé. L'idée était de convoquer largement les acteurs publics, mais aussi privés. Cinq acteurs publics (ville de Bordeaux, communauté urbaine, la Région, le Département, l'État) commandent à l'agence d'urbanisme un travail coopératif pour trouver des solutions face au problème des déplacements, alors que les enquêtes-ménages venaient de fournir leur diagnostic : une part modale augmentant seulement de 10 à 11% pour 1 milliard d'euros d'investissement et 33 kilomètres de lignes. Il s'agissait de savoir pourquoi Bordeaux n'avait pas changé de modèle de mobilité : un modèle de petite ville, étalée, avec peu d'utilisation des transports collectifs (sauf chez les étudiants), peu de marche à pied, etc.

On a donc commencé à réfléchir à un autre modèle en établissant une charte des mobilités, signée au final par une trentaine d'acteurs. Cette charte considère que l'on peut tenter la fluidité si la population locale accepte la régulation. La règle proposée est alors que les trajets à vocation économique sont prioritaires. Par exemple, en heure de pointe, il faut trouver une solution pour réduire la circulation des automobiles qui ne sont pas utilisées

dans le cadre de déplacements domicile – travail. Un autre élément de la charte est le principe de la mobilité plurielle. Avec davantage d'informations, selon les moments de la journée, les territoires, les motifs de déplacement, l'ensemble de la palette de déplacement qui s'élargit (voiture collective et « publique » par exemple), peut être convoqué.

Depuis les années 1960 et le versement transport, toutes les politiques de déplacement sont orientées vers le transfert modal (de l'auto vers les transports collectifs). C'est un modèle très ancré, parce qu'il est basé sur le versement transport et parce qu'il est porté par le GART, le Groupement des autorités responsable des transports. Mais il y a pourtant un vrai changement de modèle qui peut s'effectuer et se matérialiser dans de nouvelles conceptions de voiries, qui acceptent la multi-modalité, et qu'il fallait trouver une voirie d'échelle métropolitaine, entre la rue et la voie express. Avec la rocade aussi, on souhaite l'organiser pour qu'elle continue à produire un trafic important tout en prenant moins d'espace et en ouvrant plus la porte à un usage transport collectif, covoiturage, etc. Même sur une rocade, on peut s'intéresser aux mobilités douces, avec les murs antibruit, les passerelles, les échangeurs. On peut tout à faire prendre en compte les deux roues et les piétons, surtout lorsque l'on a une rocade qui passe par des paysages.

Nous avons aussi inventé les « **grandes allées métropolitaines** », basées sur le principe de la fluidité lente ou rapide. Une autre idée est de faire en sorte que la conception de ces voiries, lorsqu'elles sont nouvelles, élabore en même temps l'infrastructure et les modes d'exploitation. Il faut un pilotage technico-politique adapté. Ces grandes allées métropolitaines existent sur le territoire de la métropole et dans le département puisque les espaces stratégiques sont aussi les espaces périurbains, malgré leur manque de portage politique. Nous avons aussi réinventé les **boulevards** du XIXe siècle en cassant la linéarité, en créant des séquences. Les aménagements sont progressifs et suivent l'économie globale du système de déplacement. Nous avons par ailleurs décidé de faire du chrono-aménagement, notamment pour penser des espaces publics pas cher et de qualité. Nous faisons l'inverse du tramway, qui a beaucoup raisonné en termes de réseaux plutôt que sur les espaces publics traversés ce qui fait que les stations sont toutes les mêmes. L'idée d'une différenciation des équipements selon les territoires permet de lutter contre la routine technique et politique.

Si vous considérez que la mobilité piétonne est la cellule souche de la mobilité, vous avez une grille d'analyse efficace pour concevoir de façon hétérodoxe l'ensemble des aménagements liés aux questions de mobilité. Il y a peu de soutien à la mobilité piétonne. L'enjeu est d'intégrer les piétons au système de déplacement et de prendre soin d'un système piéton fait de grands équipements mais aussi d'une multitude d'objets et de lieux.

Il y a enfin une mesure tout à fait stratégique : « à l'école sans voiture ». Alors que l'insécurité a beaucoup diminué, plus de la moitié des enfants à l'école primaire sont accompagnés par leurs parents. Si l'on arrive à concrétiser progressivement la mesure « à l'école sans voiture », on y gagne en apprentissage de l'espace public par les enfants. Vous savez peut-être que les filles disparaissent complètement de l'espace public quand elles rentrent au collège. On peut considérer qu'apprendre l'espace public, apprendre à s'orienter, et maîtriser la culture multimodale sont des compétences très importantes.

Il faut donc que les urbanistes et les aménageurs s'occupent ardemment des questions de mobilité, parce que si on les laisse aux spécialistes, ils vont avoir du mal à changer de modèle et aussi parce que bien de ces questions peuvent trouver à se matérialiser, à se concrétiser à travers des projets de voirie qui sont de l'ordre de l'aménagement et de l'urbanisme.

Je suis allé très vite, mais rendez vous sur le site de l'agence d'urbanisme pour apprendre davantage de choses sur le Grenelle des mobilités et attendez fin décembre où vous aurez un hors série de la revue Urbanisme qui reprendra une partie de ces questions. Merci beaucoup.

Ariella Masbounji : merci Jean-Marc. Il est intéressant de noter qu'il s'agit d'un dispositif mis en place pour passer à l'acte. Il y a des responsables dans l'agence d'urbanisme et les services de la Métropole qui sont chargés d'un programme d'actions pour que le Grenelle ne reste pas lettre morte. En général, c'est effectivement un problème que d'avoir de très bonnes idées qui ne se traduisent pas dans le réel. Ici, le portage professionnel et politique semble efficace.

Après ces deux présentations, nous allons demander à Isabelle Vallentin si elle se sent mieux armée pour comprendre les relations ville – mobilité dans les opérations d'Île-de-France qu'elle pilote

Isabelle Vallentin : Sequano Aménagement face à la question des mobilités

Je voudrais remercier Yves Crozet et Jean-Marc Offner d'avoir présenté des éléments que nous ne maîtrisons pas toujours, nous les aménageurs. Je voudrais présenter brièvement Sequano aménagement (SEM du territoire de Seine-Saint-Denis). Il s'agit d'un grand territoire de projets de transports en commun. A l'horizon 2025, je vais avoir les lignes 15, 16, 14, 11, la TLN. Le recul que vous nous apportez aujourd'hui me semble très important.

Le premier point qui me semble intéressant, c'est de savoir que le prix de l'automobile pour un ménage est bien moins important que dans les années 1970, alors que l'on dit beaucoup que le pouvoir d'achat est en diminution, que la voiture devient un luxe, etc. Ce discours revient très souvent. Savoir que ce n'est pas la réalité est tout à fait primordial.

Le deuxième point porte sur les cycles de l'aménagement, par exemple sur l'évolution des relations entre la mobilité et la ville. À la fin du XIXe siècle, dans les villes, il y avait des tramways partout. En Seine-Saint-Denis, il y en avait un qui reliait la gare du Raincy au plateau Clichy – Montfermeil. Le succès de l'automobile a eu comme conséquence de réduire l'intérêt et l'utilisation du tramway. Dans les années 1980 jusqu'à aujourd'hui, de

nombreux tramways reprennent les tracés de ceux du XIXe siècle. En tous les cas, aujourd'hui en Seine-Saint-Denis, nous sommes en train de refaire un tramway qui va de Bondy au plateau de Montfermeil. Ces réflexions d'aménagement et de mobilité sont donc effectivement très liées.

Ce que je retiens de vos interventions, c'est bien qu'il faut faire attention à la pensée unique. Nous sommes très souvent dans l'action, en suivant des modes comme avec les éco-quartiers où l'on veut réduire la voiture à la portion congrue. Mais si l'on va dans certaines extrémités, on se rendra bien compte que le modèle ne tient pas.

Par ailleurs, vous disiez fort justement « amis aménageurs, la mobilité est un sujet trop important pour être laissé de côté ». Je dirais qu'il s'agit d'un sujet tellement transversal que l'on arrive pas à le traiter de manière globale et cohérente. Le travail qui a été fait à Bordeaux m'a beaucoup intéressé puisqu'il me paraît évident que le sujet doit être transversal. Il ne doit pas être fait par l'aménageur qui ne traite qu'un petit bout de la ville. Il faut bien que ce soit fait aux échelles départementale, régionale, métropolitaine, etc. C'est très difficile d'avoir une réflexion transversale pour l'aménagement. Par exemple, on a un travail mené avec la Société du Grand Paris où l'on voit que c'est particulièrement difficile de savoir si l'on met de la voiture, du transport en commun, du BHNS, du tramway, etc. Qu'est-ce que l'on doit privilégier ? Qui pilote ? C'est vrai qu'aujourd'hui on n'a pas vraiment de réponse et que l'on a un sujet important à travailler.

J'aimerais soulever un dernier point important en parlant de la qualité des espaces publics. Nous avons délaissé complètement la qualité de la route. Nous l'avons bien entendu cette semaine avec une information selon laquelle l'état des routes s'était dégradé. Aujourd'hui, la recherche n'est plus dans l'espace public, mais plutôt dans l'objet. Nous attendons des réponses des industriels pour savoir comment ils vont faire des voitures plus propres, plus économes, qui vont permettre la fluidité.

Pour finir, je ne trouve pas que le tramway soit un moyen d'améliorer l'espace public et je pense que ça va aller en s'empirant. Nous avons de réels sujets sur la qualité des espaces publics. Il y a très souvent de très beaux projets urbains qui sont imaginés mais qui, de toutes façons, ne pourront pas être mis en place, faute de financements. En quelques sortes, nous sommes en train d'inventer les coupures urbaines de demain.

Voilà, je voulais simplement vous exposer quelques unes de mes réactions suite à ce que l'on vient d'entendre et je pense que le mieux, c'est que l'on puisse échanger.

Ariella Masbounji : merci Isabelle. Je trouve que le BHNS est beaucoup plus grave que le tramway. Celui de Bordeaux est par exemple particulièrement désastreux. Je pense aussi que les villes s'emparent de l'instrument pour fabriquer de l'espace public. Ce n'est pas l'instrument en soi l'important. Beaucoup de villes françaises ont su se saisir de l'instrument « tramway » et créer des espaces publics favorables aux piétons. Cela renvoie donc à des politiques publiques, à des visions d'élus qui auraient envie de lier transport et urbanisme pour fabriquer des villes plus à même. Ce qui m'étonne, c'est que vous ayez très peu parlé

de la planification puisque la transversalité est supposée être présente dans les Schémas directeurs comme dans leur déclinaison.

Débat avec le public

1 - La gouvernance de l'intermodalité

Claude Soulas, CGEDD : je ne partage pas l'idée selon laquelle la politique nationale s'est basée uniquement sur les transports. Elle a sous-estimé la marche à pied et le vélo. Dans les actes, on a favorisé la voiture, par les aménagements, les indemnités transport, etc. Ce sont des coûts que l'on ne met pas sur la place publique. Mais surtout, on passe d'une mode à une autre, du tramway au BHNS qui est soit disant moins cher en investissement mais si on fait un bilan sur 30 ou 40 ans avec les coûts d'exploitation, il y a de nouveaux tramways qui peuvent présenter des coûts beaucoup plus faibles.

Je terminerai en disant que l'on n'a jamais pu travailler sur plusieurs modes. J'ai travaillé sur l'association transport en commun – vélo. En 2000, un grand rapport du PREDIT est sorti sur l'intermodalité. Dans la première version, il est bien indiqué qu'il faut raisonner par rapport au mode de transport dominant qu'est la voiture, ce qui a amené à construire des parcs relais partout. L'intermodalité avec le vélo et la marche à pied a été oubliée, ce qui me semble dommageable.

Jean-Marc Offner : personne n'a dit que les transports en commun étaient une mauvaise chose. On n'est pas dans les jugements de valeur. Mais c'est juste que certaines lignes sont sous-exploitées et que d'autres solutions peuvent être imaginées comme le co-voiturage ou autre. Derrière ces sujets, la question de la gouvernance est toujours fondamentale. Le cas de l'articulation marche à pied – transports collectifs est intéressant. Tout le monde s'occupe des cyclistes alors que personne ne s'intéresse aux piétons. On s'est donc dit que les exploitants de transport en commun pourraient être intéressés. Quand il y a eu des remises en concurrence des contrats de délégation, Transdev et Keolis ont fait des efforts pour intégrer ces réflexions, mais cela a rapidement conduit à des difficultés juridiques.

Catherine Barbé (Société du Grand Paris) : sur le Grand Paris, on n'est à une échelle d'une métropole de 7 millions d'habitants. On n'est un peu condamné au transport en commun puisque la trame viaire est déjà très stabilisée. Beaucoup de la population n'est pas à proximité d'une grande gare ou d'une voie structurante. On est aussi dans une situation différente de Lyon et de Bordeaux puisque l'on est dans une gouvernance très complexe. Depuis le 1^{er} janvier, on aura une Métropole dont les compétences seront beaucoup plus limitées que celles de Lyon et Bordeaux, en particulier en termes de domanialité publique. À l'échelle du Grand Paris, j'ai découvert que la voirie était morcelée entre la voirie nationale, départementale, municipale, ainsi que des opérateurs de transport qui, face à une gouvernance éclatée, s'en sont donnés à cœur joie pendant des décennies en matière de gare routière, d'aménagement de carrefours, etc.

Il y a certaines formes de prises de conscience. Par exemple, l'atelier parisien d'urbanisme a fait une étude sur la trame viaire de la métropole il y a quatre ans. Elle a permis de partager ce diagnostic de cette gouvernance complexe. A la SGP aussi, on ne veut pas lâcher des stations de métro dans la nature pour ne pas reproduire ce qui a été fait dans les années 1970-1980, sans aucune articulation entre urbanisme et transport (Créteil Préfecture, Châtillon Montrouge, etc.). On s'est dit qu'il fallait essayer de lancer la réflexion.

On a publié un livre l'année dernière qui s'appelle « les places du Grand Paris » que l'on a fait collectivement avec la RAPT, le STIF, des représentants des collectivités locales en tant que gestionnaires de voirie et en tant que représentants des habitants. On a alors constaté que la moitié des personnes qui utilisent les gares du Grand Paris viennent à pied. Il faut rappeler que les piétons doivent donc être étudiés beaucoup plus précisément. Cela fait donc partie de diagnostic partagé collectif. Et puis on a fait des études de pôle. On va financer à hauteur de 100 000 euros des études de pôle autour de chaque gare. On a insisté pour que les communes, les communautés d'agglomération, les territoires de la métropole portent des études de pôle pour pouvoir avoir des diagnostics partagés et un programme d'action élaboré conjointement, ce qui est souvent difficile à réaliser. Enfin, nous veillerons à ce que les opérations d'aménagement autour des gares prennent en compte l'intermodalité et notamment donnent une place importante au piéton.

2 - Mobilité et qualité urbaine

Jean Frébault : comme Jean-Marc Offner, j'ai eu un parcours qui a commencé dans la recherche transport, puisque j'ai participé à la création de l'Institut de recherche des transports. Puis je me suis consacré à l'urbanisme. Je retiens qu'il faut construire ensemble de nouvelles façons de penser le système de transport. Il faut aussi inventer de nouvelles manières d'aménager la ville.

Le tramway était très à la mode, mais aujourd'hui on lui tape dessus. Il faut sortir du tout ou rien. Aux Minguettes à Lyon par exemple, l'arrivée du tramway a permis un désenclavement du quartier qui ne se chiffre pas en temps de transport, mais qui est beaucoup plus un désenclavement mental. Je pense que c'est très important.

J'ai bien aimé le concept d'évaporation du trafic. Quand on réduit la place de l'automobile, tout le monde dit que ça va être une catastrophe, ce qui n'est pas réellement le cas. À Lyon, on a le cas de l'avenue Garibaldi où l'on a rétréci la capacité de circulation. On a pu installer des terrasses de café, on a supprimé les trémies, etc. Et pourtant, je n'ai pas remarqué qu'il y avait davantage de congestion à la Part-Dieu. À ce moment-là, comment chiffre-t-on les gains de bien-être ?

J'ai bien aimé aussi les raccourcis qui créent des embouteillages. Je me dis que l'anneau des sciences peut être regardé sous cet angle-là. Quel est l'utilité de ces projets pharaoniques dans cette période de difficultés financières ? Une question que l'on peut se poser est celle de l'attractivité du territoire : est-ce que Lyon sera moins attractive si elle renonce à l'anneau des sciences ?

J'entends très peu parler de la SNCF. Quand on a évalué au Conseil de développement le PLU et le PDU. J'ai été très frappé de voir de Bourgoin, 20 000 habitants, était très bien desservie à l'est, alors que Saint-Priest, 40 000 habitants a deux ou trois fois moins de fréquence. Elle voit passer les trains. La SNCF fait des arbitrages en interne : est-ce que l'on peut progresser un peu sur cette question ?

Une dernière question enfin : pour les seniors, vous pensez à quoi ?

Isabelle Vallentin : mes propos n'étaient pas de dire que le tramway n'était pas un transport en commun de qualité. Je vois seulement que la tendance est de faire le tramway sans travailler l'espace alentour.

Yves Crozet : l'évaporation de trafic est très intéressante à étudier. À Rouen par exemple, le pont de la Reine Mathilde qui a été coupé brusquement suite à un accident. Le CEREMA a chiffré à 12% le trafic qui a disparu. Il y a eu un petit report modal. La pâte de la mobilité est beaucoup plus malléable que ce que l'on peut imaginer.

À propos de Lyon, le maire avait le projet d'anneau des sciences avant les dernières élections municipales. Il insiste aujourd'hui plutôt sur la transformation en boulevard urbain de l'axe A6/A7 – tunnel de Fourvière. Ce changement de priorité s'explique par la politique de l'État qui a décidé de boucler l'A89 et de lui faire rejoindre l'autoroute A6 ce qui va accentuer le trafic au nord de Fourvière. Le même État est prêt à investir pour faire l'autoroute Lyon – Saint-Etienne (A 45), laquelle va déboucher au sud à Pierre Bénite. Cela revient donc à mettre deux autoroutes au nord et au sud qui vont amener du trafic du côté de Roanne et du côté de Saint-Étienne, apportant ainsi des dizaines de milliers de véhicules par jour. Dans ce contexte, les services techniques de la Métropole déconseillent de créer un « aspirateur à trafic » avec un nouveau périphérique. Il vaut mieux serrer les boulons en créant un boulevard urbain.

L'autre enjeu pour le maire de Lyon est le projet Confluence. Le long de ce quartier, on trouve une autoroute de deux fois trois voies. La volonté du maire est de transformer cette autoroute en valorisant les Berges pour les piétons, etc. Les dirigeants des métropoles sont avant tout les élus de la ville centre, ils cherchent à protéger le centre-ville.

Ariella Masboungi : est-ce que cela améliore l'image des métropoles d'avoir un périphérique ?

Yves Crozet : il faut effectivement de l'accessibilité aux métropoles. Avec plusieurs centaines de milliers de véhicules qui entrent chaque jour dans l'agglomération à Lyon, on ne peut pas tout miser sur les trains. On ne peut pas vraiment réduire substantiellement la congestion aux heures de pointes. Le tout est de voir ce qui est proposé par ailleurs. Je vous rappelle que dans les classements internationaux, Lyon est presque passée devant Paris en termes d'attractivité. Les élus pensent un ensemble de choses, le transport aérien bien entendu, les transports en commun qui sont relativement bien faits à Lyon. Ils pensent aussi infrastructures routières. Ils repoussent l'idée de faire de nouvelles voiries et souhaitent montrer qu'il faut serrer le trafic pour créer de l'évaporation.

3 - L'automobile : usages et production

Olivier Paul Dubois-Taine : je suis passionné par ce débat parce que je regarde l'évolution de la pensée réalisée depuis 10-15 ans. J'ai été frappé par deux choses. Yves dit que la voiture existera dans 30 ans sans trop dire comment. Jean-Marc a dit aussi que l'espace public (sur occupé par la voiture) est l'arme absolue pour fabriquer de l'urbanisme, du vivre ensemble. Je trouve qu'il y a de grands absents, ce sont les constructeurs automobiles. On leur a déroulé le tapis rouge depuis 130 ans, sans discontinuer. L'espace public est le moyen de définir ce que la ville attend de l'automobile, dans sa construction et dans son usage.

L'usage de l'automobile, ce n'est pas le constructeur qui doit le fabriquer. Aujourd'hui, il fabrique l'usage exclusivement réservé à ceux qui achètent les automobiles neuves : les entreprises, les vieux et les riches. Le ménage lambda achète sur le marché de l'occasion. Je pense que le débat doit porter sur quel type de véhicule nous pensons utile d'avoir dans les villes, à la fois dans son contenu et dans son usage.

Yves Crozet : je confirme que l'ingénieur trafic a plus de choses à nous dire que l'ingénieur des moteurs.

Paul Ortais de la société AIDA SEA : nous avons été en contact avec la ville de New Delhi qui a fait le tour de tout ce qui peut être fait en ville (train, métro, bus). Pourtant, la congestion et la pollution sont maximales. La société SEA fait de l'analyse système pour l'aérospatial et l'automobile, mais aussi sur le transport urbain. On a constaté dans les transports en commun sont beaucoup trop gros, ils ne peuvent pas tout transporter, ils ne peuvent pas marcher n'importe quand. Pour résoudre ces problèmes, on développe une forme de transport en commun de petite taille, comme les voitures qui n'encombrent pas la route, qui n'a pas de nuisance, qui ne fait pas de bruit, qui transporte autant de monde que le métro. C'est très simple et peu coûteux. Cela résulte une approche système qui est très fructueuse.

Ariella Masbounji : merci bien, on va prendre une dernière intervention avec Paul Lecroart qui intervient sur la qualité des voiries et qui a une connaissance internationale.

Paul Lecroart (IAU Île-de-France) : je voulais apporter une précision sur l'évaporation de trafic et sur la qualité urbaine que l'on peut attendre de la déconstruction des autoroutes urbaines. On le voit à l'étranger, à San Francisco, à Séoul, à Tokyo, à San Paolo, transformer des infrastructures qui séparent en infrastructures qui connectent et rendent accessible, cela apporte des avantages sur l'urbanisme et sur la santé publique. On a publié une dizaine d'études de cas de transformation d'autoroutes en avenues urbaines. Elles sont téléchargeables sur le site internet de l'IAU.

Yves Crozet nous a dit qu'il fallait diminuer les vitesses en ville. Jean-Marc Offner nous a dit qu'il fallait de la marche à pied, de la cyclabilité généralisée, ainsi que de l'urbanité dans les périphéries. Je crois que l'on a beaucoup investi dans les centres villes, là où les impacts

médiatiques sont les plus importants. Il faut que l'on trouve des projets médiatiques dans les périphéries. Il faut que l'on arrive à les imaginer, sinon, on aura une ségrégation sociale et spatiale des mobilités qui est très violente. C'est un enjeu très fort sur lequel nous, urbanistes, nous ne sommes pas bien armés.

Ariella Masbounji : merci Paul. Je vais donner à chacun de vous trois deux minutes pour donner votre point de vue sur ce qu'il faut retenir de ce débat.

Yves Crozet : quand j'explique qu'il faut abandonner la vision du transport comme gains de temps pour les individus et qu'il faut regarder les usages collectifs de l'espace, on me dit que j'abandonne ce qui fait le cœur de l'économie, c'est-à-dire le temps (« le temps c'est de l'argent »). Fondamentalement, demandons-nous ce qui sera le plus rare dans les villes dans 30 ans. Ça ne sera pas l'énergie, ni l'argent, ni le temps, mais ce sera l'espace. Tout ce qui a été montré prouve qu'il faut se concentrer sur l'espace mais pas sur le temps. C'est en réfléchissant à la façon dont les espaces sont occupés que les politiques publiques peuvent changer.

Isabelle Vallentin : je suis d'accord avec Yves Crozet sur l'importance de l'espace. Aujourd'hui, je réfléchis à la manière de réduire l'espace public pour qu'il soit le plus efficient. Les espaces publics trop larges et trop grands m'interpellent beaucoup et je pense qu'il faut travailler dessus.

Jean-Marc Offner : nos affaires de mobilités achoppent sur trois problèmes. Tout d'abord, tout le monde est expert et, en même temps, on ne sait pas que l'usage de la voiture est moins cher aujourd'hui qu'hier ou que le trafic de transit a une importance réduite. Ensuite, les questions de mobilité sont la moitié de la médaille de l'urbain mais ce n'est pas porté politiquement. Il faudrait remonter de plusieurs crans le portage politique des mobilités. Enfin, aller dans le détail du travail concret qui fait, par exemple, que le PLU trois en un qui fait office de PDU et qui pourrait apparaître comme une bonne articulation entre les domaines, se révèle pragmatiquement décevant. Au final, ce qu'il faut retenir c'est que la mobilité est essentielle, cela fait exister les territoires économiquement, socialement. Il faut porter ces questions de façon plus ambitieuse au niveau politique.

Ariella Masbounji : surtout en lien avec des visions urbaines. Je suis surprise que vous n'ayez pas cité New York par ce que la politique de Bloomberg était bien celle-ci, de travailler sur le lien transport – urbanisme et sur la qualité de vie au quotidien des espaces publics. On en voit encore aujourd'hui les conséquences.

Je ne vous proposerai pas ma propre conclusion. Cette séance est retransmise en direct et en différé. Elle sera disponible par séquences. Vous pourrez aussi regarder les deux petites interviews où les intervenants se sont exprimés sur le rôle des politiques pour leur donner des lignes d'action. Vous trouverez cela sur notre site ainsi que le compte-rendu. Notre prochaine séance n'est pas fixée. Elle sera sans doute en février. Nous espérons vivement avoir Gaël Giraud autour de la transition énergétique comme transition économique. Nous l'aurons certainement l'année prochaine avec un programme qui se poursuit puisque les 5 à

7 continuent. Je vous remercie d'être présents et de nous soutenir dans cette démarche qui est très chère au Club Ville et Aménagement et à son nouveau Président, Nicolas Ferrand.

Merci à vous tous et bonne soirée.