

# LA VIE MOBILE

*SE DÉPLACER*  *DEMAIN EN ÎLE-DE-FRANCE*

**LES CAHIERS** N° 175

DE L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME - ÎLE-DE-FRANCE





## XAVIER DESJARDINS: « LA MOBILITÉ CHANGE PLUS VITE QU'ON NE LE CROIT »

Professeur en aménagement et urbanisme, Sorbonne Université. Xavier Desjardins est également l'auteur de *Urbanisme et mobilité – De nouvelles pistes pour l'action* (Éditions de la Sorbonne, 2017).

### La mobilité en Île-de-France vit une période d'effervescence, avec des chantiers multiples. Pourquoi maintenant ?

**Xavier Desjardins** Un nouveau chapitre s'écrit dans la planification francilienne depuis une dizaine d'années, avec le développement des projets du Grand Paris. Il marque la fin d'une longue période de 50 ans, celle de Paul Delouvrier, qui a notamment vu naître les villes nouvelles, les autoroutes urbaines et le RER. Trois principes fondateurs régissaient cette époque, dont deux sont toujours d'actualité : le besoin d'unification du marché de l'emploi à l'échelle régionale et la lutte contre l'étalement urbain. Le troisième principe a été remis en question. Il privilégiait les transports en commun pour les liaisons entre Paris et sa banlieue (notamment pour assurer la pérennité du rôle central de Paris). L'automobile était considérée comme un mode adapté aux déplacements entre banlieues, même s'il ne devait pas être exclusif. Or, en tout premier lieu, sur ce point, nous vivons une rupture stratégique forte aujourd'hui, avec des tentatives pour réduire la place de l'automobile partout, y compris en banlieue. La représentation collective de la voiture est aujourd'hui beaucoup moins favorable qu'il y a 50 ans.

Le deuxième facteur tient au recul suffisant que nous avons actuellement pour dresser un bilan de la planification passée. Et nous constatons plusieurs points d'insatisfaction. Tout d'abord, certaines zones sont restées mal desservies. Ensuite, la saturation des infrastructures a grippé le système. Dans ce cas, ce n'est pas une question de stratégie mais de prévisionnel quantitatif. Prenez l'exemple du RER A, dépassé par son propre succès. Enfin, la géographie sociale francilienne a considérablement évolué, avec un embourgeoisement résidentiel du centre et un déplacement de l'emploi ouvrier vers la périphérie de l'agglomération. Ce dernier se trouve aujourd'hui majoritairement en grande couronne, notamment le long de la Francilienne. La partie de la population qui y réside et y travaille, aux ressources financières limitées, est devenue très dépendante de l'automobile. Cet effet de mutation sociale interne à l'Île-de-France n'avait pas été anticipé.

Le troisième point est lié aux évolutions technologiques. Les outils numériques ont ouvert la voie à de nouveaux comportements de mobilité, avec des impacts non seulement sur la connaissance précise des flux mais aussi sur l'espace public et la manière dont les usagers le vivent. Prenez l'exemple

de Vélib' : il est anecdotique en termes de flux à l'échelle régionale, et pourtant, il a pu démontrer que l'on pouvait réaménager l'espace public autrement. On voit bien combien ce type de réponses ponctuelles, même si elles n'ont pas d'impact systémique sur la mobilité, peuvent avoir un impact majeur sur la vie urbaine, son animation, ses paysages.

### **Dans cette planification sur le temps long, comment a évolué la place de l'utilisateur ?**

#### **L'écoute-t-on davantage aujourd'hui ?**

**X.D.** Les usagers ont un rôle en tant qu'individus mais ils n'ont pas de forme officielle de représentation groupée, claire et forte. Leurs associations sont structurées par modes ou regroupement de modes de transport (cyclistes, piétons, automobilistes, motards), et ils n'ont pas toujours les mêmes intérêts. Leurs profils et leurs préoccupations sont tellement divers qu'il est bien difficile d'imaginer les entendre parler d'une seule voix.

Et pourtant, l'avis de l'utilisateur a toujours été pris en compte dans la planification spatiale et économique de l'Île-de-France, d'une manière ou d'une autre. Les analyses de flux pour définir les projets partent des comportements des usagers eux-mêmes, à partir de grandes enquêtes.

Hier comme aujourd'hui, tout exercice de planification implique une forme de convergence entre les grands acteurs. C'était le cas dans les années soixante, lorsque l'État était maître du jeu et prenait ses décisions en relation étroite avec les acteurs socio-économiques, le patronat et les syndicats ouvriers. C'est la même chose aujourd'hui avec le Grand Paris : tous les transporteurs, promoteurs, grands services en réseau... connaissent le projet et se sont mis en ordre de bataille pour y prendre leur part, en fonction de leurs intérêts.

Ce qui a changé, c'est la décentralisation, qui a donné un plus grand rôle aux élus locaux, lesquels sont à la fois force de proposition et potentiels verrous pour les projets. On en voit les effets positifs autour du développement des tramways par exemple. Ce réseau de surface, non prévu dans les grands documents de planification régionale, résulte d'une multiplicité de projets locaux, qui se sont insérés dans une vision régionale de développement des transports collectifs.

L'autre changement concerne la plus grande place accordée à la démocratie participative. Elle présente certains biais : beaucoup de travaux de sociologues ont montré une surreprésentation des citoyens qui ont un peu plus d'argent, de diplômes, de capacités oratoires... Pour bien prendre en compte l'avis des usagers, la réponse par la participation est donc intéressante mais loin d'être suffisante. Il faut la compléter par une connaissance des points de vue les moins visibles, des gens les moins audibles... Les travaux de nombreux chercheurs en sciences sociales contribuent à se faire l'écho de ces populations.

### **Comment répondre aux besoins de ces usagers moins audibles et pour quelles améliorations ?**

**X.D.** Le Grand Paris Express ne pourra pas répondre à tous les besoins. Certains types de déplacement sont survalorisés dans les représentations collectives et les discours politiques : le cycliste parisien, le voyageur ayant des temps de déplacement extrêmement longs, celui qui est dans les bouchons... En revanche, le Francilien qui fait un déplacement de 5 km à 4 h du matin entre son domicile et la zone logistique est moins sur les écrans radars, même s'il peut aussi avoir du mal à se déplacer. Pour ces « figures d'usagers » moins visibles, il reste encore beaucoup à faire, par exemple dans le domaine du covoiturage de courte distance, où il y a des marges de progression évidentes, notamment pour les trajets en grande couronne. Prenez également le cas du vélo : la part de ceux qui font de courtes distances est aussi élevée en grande couronne qu'en centralité urbaine. Il n'y a pas que l'automobile qui puisse répondre aux besoins de ceux qui effectuent de courts trajets en grande couronne. Il faut travailler au changement des représentations.

### **Il y aurait donc un décalage entre la réalité des besoins des usagers et leur perception ?**

**X.D.** J'illustrerai mon point de vue en prenant l'exemple du changement de mode de transport. On entend souvent dire qu'il est très difficile de faire renoncer quelqu'un à sa voiture. Or une enquête menée en Grande-Bretagne a démontré que 18 % des gens changent de mode de déplacement d'une année à l'autre pour se rendre au travail. Pourquoi ? Parce que les usagers changent de modes de transport quand ils sont amenés à changer d'emploi, de résidence, d'activités, de loisirs... Ils choisissent le mode de déplacement le plus facile, leur capacité d'adaptation est très grande. Prenez, par exemple, un résident d'Abou Dhabi. Chez lui, il prend la voiture car tout est prévu pour faciliter son usage. Mais lorsqu'il se rend à Amsterdam, il peut préférer le vélo, à Londres le métro... Il n'est pas forcément attaché à un mode de transport. Il le prend dans un contexte socio-territorial et culturel particulier. Nous sommes tous semblables. Dès qu'un paramètre change dans nos vies, nous avons une capacité d'adaptation extrêmement rapide. Nous voulons nous déplacer d'une manière confortable et, en fait, l'attachement au mode n'est pas vraiment présent. Les usages peuvent changer beaucoup plus vite que l'on veut bien le croire.

### **Selon vous, quels sont les enjeux pour les transports en Île-de-France aujourd'hui et demain ?**

**X.D.** De mon point de vue de géographe, il faut surtout prendre conscience et ne pas perdre de vue le temps long, qui est celui de la ville, avec des investissements lourds, qui mettent du temps à se réaliser, et qui perdurent dans le temps. Le réseau du Grand Paris Express, c'est une vingtaine d'années de travaux pour mener le projet à son terme, peut-être même plus. Il faut avoir à l'esprit cette dimension, celle que l'on voit moins dans l'agitation quotidienne.

Beaucoup de débats actuels sur le rôle des applications numériques nous font perdre de vue qu'au final ce sont surtout les investissements lourds qui changent la donne, avec des voies ferrées, des gares ou des autoroutes qui structurent l'espace durablement. 90 % de la trame viaire parisienne était là il y a un siècle, tout comme près des trois quarts du réseau ferroviaire régional actuel. Il y a toujours, notamment pour les transports, une vraie importance de ces décisions sur le long terme. La route est concernée par de moins en moins de projets de nouvelles infrastructures. Pour demain, l'enjeu porte surtout sur l'évolution des usages qu'elle peut permettre : une autoroute peut être utilisée demain bien différemment d'aujourd'hui ! Les perspectives, encore imprécises, de l'automatisation des véhicules vont redéfinir la place et les fonctions de l'automobile urbaine.

Le Grand Paris Express est le projet étendard du moment, la ligne directrice. Mais ce projet d'ampleur exige qu'on redéfinisse à l'échelle régionale la relation transport-urbanisme. Il implique de nombreuses modifications et des évolutions de la mobilité, qui sont au cœur de ce numéro des *Cahiers*. ■

**Propos recueillis par Sophie Laurent, Nicolas Boichon et Sophie Mariotte.**



Vers une nouvelle mobilité  
Interview de Xavier Desjardins  
[https://youtu.be/5AK\\_wY0\\_zBE](https://youtu.be/5AK_wY0_zBE)