

Hors-série

n° 58 20 €

www.urbanisme.fr

LA REVUE

urbanisme

Bordeaux

Les nouveaux espaces
de la mobilité métropolitaine

Demain, la **mobilité périurbaine**

En France, l'action publique s'intéresse enfin à la mobilité périurbaine.
L'enjeu est de changer de regard, notamment pour appréhender les évolutions
des pratiques des habitants.

Par **Xavier Desjardins**,
professeur en aménagement
et urbanisme,
Université Paris-Sorbonne

En matière de mobilité périurbaine, nous savons trop bien le chemin que n'ont pas emprunté les grandes villes françaises. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, au nord de l'Europe, alors que l'automobile se diffuse massivement, les édiles de Copenhague et de Stockholm font le choix de privilégier un développement périurbain finement articulé avec le chemin de fer. Aujourd'hui, un actif sur deux de Stockholm utilise les transports collectifs pour se rendre au travail dans cette agglomération de 1,5 million d'habitants. Près d'un travailleur sur trois se rend au travail à vélo à Copenhague les jours où il ne pleut pas : la ville « amicale avec les transports publics », développée en « doigts de gant » autour des lignes ferroviaires suburbaines, est également très bien conçue pour les cyclistes.

QUE FAIRE ?

Dans les années 1970 et 1980, alors que l'enjeu d'une gestion plus économe du pétrole se fait jour, de nombreuses villes de l'Europe rhénane, de la Suisse aux Pays-Bas en passant par l'Allemagne, redéveloppent massivement les transports publics, limitent le stationnement en centre-ville, réarment leur système de planification territoriale pour orienter le développement périurbain. Dans les années 1980 et 1990, quelques villes font l'objet de visites régulières et admiratives de la part des urbanistes et spécialistes des transports du monde entier : Zurich et son urbanisation guidée par un tramway en fort développement, Karlsruhe qui ose aventurer ses lignes de tramway jusqu'aux lointains confins périurbains, les différentes villes de la Randstad Holland – Amsterdam, Rotterdam, La Haye et Delft – qui mènent une rigoureuse politique de planification urbaine pour limiter la création de bureaux et commerces loin des gares.

Pourquoi la France n'a-t-elle pas suivi ces exemples, hormis quelques cas dont celui – majeur – des villes nouvelles de la région parisienne développées le long des lignes du Réseau Express Régional ? Les raisons sont multiples. Chercheurs, analystes et praticiens de l'urbanisme ont mis en avant l'émission communale, peu favorable à une vision articulée du développement métropolitain, notamment après l'acte I de la décentralisation des années 1982 et 1983. D'autres soulignent les faibles densités générales de la France, qui rendent moins urgente la nécessité de limiter l'urbanisation. Dans ces conditions, en France, le développement du réseau

roucier a longtemps tenu lieu de politiques foncières. En ouvrant de vastes terrains à l'urbanisation, le système automobile répond à deux aspirations majeures de la vaste classe moyenne, de l'ouvrier à l'ingénieur : une mobilité facilitée, un habitat de qualité.

Depuis une quinzaine d'années néanmoins, l'action publique se penche sur la mobilité périurbaine, du moins si l'on se fie au nombre de rencontres, colloques et autres journées consacrées à ce thème. On craint des difficultés sociales majeures en cas de hausse subie ou voulue (par une éventuelle taxe carbone) pour les résidents peu fortunés du périurbain. On remarque l'incompatibilité d'un tel mode de développement urbain avec l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre. On est désemparé face à des projets d'amélioration de la qualité des centres urbains, qui s'accompagnent d'une réduction de la place de l'automobile, et qui peuvent être jugés par les habitants du périurbain comme une volonté de mettre à l'écart les automobilistes « contraints ».

Mais que faire ? Il apparaît bien évident que ces vastes espaces périurbains ne pourront devenir en quelques années ce que d'aucuns appellent de « vraies villes », avec une forte densité et l'accès à la diversité des ressources (emplois, commerces, écoles, etc.) dans la proximité. Peut-on, avec retard, faire ce que les autres ont fait ? C'est une tentation, bien sûr, mais elle risque de se heurter à de nombreuses déconvenues pour des raisons de lieu et de temps.

DEUX CHANGEMENTS MAJEURS

Le territoire n'est pas le même : les territoires périurbains sont déjà fortement « constitués ». Leur développement démographique va être important (on peut aisément imaginer plus d'un doublement de la population des couronnes périurbaines françaises des villes les plus dynamiques comme Bordeaux d'ici 2050), mais cette urbanisation nouvelle, même guidée par les transports collectifs, ne permettra pas à de nombreux habitants des couronnes périurbaines de se passer d'automobile. Il faut donc tenir compte de ce qui existe en termes d'habitat, de commerces ou encore d'emplois. Cet important « déjà-là » fait que la proximité dans les couronnes périurbaines, souvent masquée par l'importance des flux automobiles, est une réalité tant pour l'accès aux services (écoles, commerces) que pour de nombreux actifs : un actif sur deux des zones périurbaines a un emploi à moins de cinq kilomètres de chez lui. C'est donc une « reprise en sous-œuvre » de territoires presque intégralement asservis à l'automobile qui est à mener pour

Pistes cyclables
(Saint-Aubin-d'Arquenay,
agglomération de Caen)



© Particules

révéler les proximités et créer un territoire « ergonomique » pour les modes alternatifs à l'automobile. Pourquoi ne pas imaginer des centres commerciaux entourés de leurs larges parcs de stationnement transformés en « hubs » de la mobilité métropolitaine pour permettre de passer de sa voiture à l'autobus ou au tramway ? Un maillage cyclable fin ne peut-il pas être constitué dans ces espaces de densité résidentielle modérée pour favoriser la promenade, la pratique sportive, mais aussi pourquoi pas le « vélo utilitaire », notamment avec le développement de l'assistance électrique ?

L'époque n'est plus la même. Deux changements majeurs sont à souligner. Le premier est relatif aux technologies. La capacité de mise en relation des usagers pour partager des informations a été démultipliée par la banalisation des technologies numériques. Elle facilite l'usage du covoiturage, simplifie l'utilisation des transports collectifs, contribue à l'efficacité des parcs partagés d'automobile ou de vélo. Le second changement est relatif aux valeurs de la société. Si les valeurs de « liberté individuelle » et de « progrès social » sont encore largement partagées, les sociologues nous indiquent qu'elles s'incarnent moins aujourd'hui qu'hier dans la voiture. Ces mutations technologiques et sociales élargissent l'univers des possibles en matière de gestion des mobilités. Elles ne doivent pas conduire à penser que les « politiques publiques » n'auront qu'à suivre ces évolutions sociologiques ou à accompagner ces changements technologiques qui conduiront « naturellement » à une diminution régulière des multiples pollutions liées à l'automobile. Les politiques publiques doivent orienter les innovations technologiques (motorisation électrique, plate-forme numérique) dans un sens favorable à leurs projets métropolitains. Alors que le passage de « politiques locales de transport » à de plus larges « politiques locales de mobilité » a marqué les deux dernières décennies, ne faut-il pas envisager dès aujourd'hui des « politiques locales de mise en relation » alors que se déroule non l'illusoire substitution des « mobilités réelles »

par des « rencontres virtuelles », mais une recomposition inédite des rôles entre « virtuel » et « physique » ?

Quelles mobilités périurbaines demain ? Pour que ces mobilités relèvent au moins en partie de politiques publiques, donc de nos décisions collectivement débattues, il convient d'opérer un changement de regard sur les potentialités de ces périurbains, dont l'asservissement à l'automobile n'est ni une fatalité ni une donnée immuable, et d'élargir le « répertoire » de l'action publique en matière de mobilité.

■ **Xavier Desjardins**

Bibliographie de l'auteur

- *Notions de l'urbanisme par l'usage* (avec Francis Beaucire), Publications de la Sorbonne, 2015.
- *L'Aménagement du territoire en France* (dir., avec Isabelle Geneau), La Documentation française, 2016.
- *Urbanisme et mobilité. De nouvelles pistes pour l'action*, Publications de la Sorbonne (à paraître en 2017).

Références bibliographiques

- **Pour la proximité dans le périurbain**
Francis Beaucire, Ludovic Chalonge, « L'emploi dans les couronnes périurbaines, de la dépendance à l'interdépendance », in Denise Pumain, Marie-Flore Mattei, *Données Urbaines, Tome 6*, Anthropos, coll. Villes, 2011.
- **Pour les politiques publiques possibles**
Antoine Brès, Xavier Desjardins, « Quelles alternatives à l'automobile dans les espaces d'entre-villes ? Une comparaison franco-allemande », *Annales de géographie*, vol. 4, n° 698, 2014.
- **Pour les exemples venus d'ailleurs**
Peter Hall, avec des contributions de Nicholas Falk, *Good Cities, better lives. How Europe Discovered the Lost Art of Urbanism*, Routledge, Londres, New York, 2014.