

L'ORGANISATION DE NOS VILLES PEUT-ELLE DEVENIR PLUS ÉCONOME EN DÉPLACEMENT EN AUTOMOBILE ?

Point de vue de Marc Wiel,
10^{ème} Assises Nationale de l'Énergie,
Grenoble 2009

PLAN

- **Pourquoi économiser?**
- **Les limites du partage modal.**
- **Les limites de la densification par voie réglementaire.**
- **La dynamique urbaine en cours au delà de la seule périurbanisation.**
- **Comment mettre dans le bon ordre les interventions nécessaires : Foncier, modération des vitesses, péage, investissements dans les transports collectifs, essaimage des fonctions métropolitaines.**

POURQUOI ÉCONOMISER?

- **Le facteur 4 et le principe de précaution. Peut-on diminuer par deux les kilomètres parcourus en automobile?**
- **Les différences entre les déplacements urbains et interurbains. Nature des motifs, taux d'accroissement des flux, impact économique, réaction du coût de la mobilité sur les localisations et donc sur les flux.**
- **Limiter l'interurbain supposera surtout des mesures tarifaires. Limiter l'urbain impliquera surtout la maîtrise des localisations. En urbain on ne gagne jamais durablement de temps par la vitesse.**

LES LIMITES DU PARTAGE MODAL

- **Marche et deux roues : beaucoup d'effet sur le nombre de déplacements en automobile mais très peu sur le nombre de kilomètres parcourus**
- **Transport collectif : les limites sont financières pour les collectivités ou en temps pour les particuliers. C'est que la structure des déplacements s'est adaptée à la souplesse de l'usage automobile et qu'il faut donc que les acteurs se relocalisent pour que les flux deviennent à nouveau captables par les transports collectifs.**

LIMITES DE LA DENSIFICATION RÉGLEMENTAIRE

- La densité ne peut être imposée là où il y a une relative abondance foncière et une relative facilité de déplacement. Or la facilité de déplacement donne une relative abondance foncière... mais à l'extérieur des agglomérations.
- Il faut donc réinterroger le processus urbain dans son ensemble et ne pas croire que l'on puisse y arriver en superposant ville durable (dense, mixte, compacte) et mobilité durable (TC, modes doux).

COMPRENDRE LA DYNAMIQUE URBAINE EN COURS (1)

- **Les politiques d'aménagement ne sont pas à la hauteur des politiques de mobilité. Pourquoi?**
- **La demande d'habitat ne faiblit pas (vieillissement) et les villes attirent les emplois.**
- **Les collectivités accueillent plus volontiers l'emploi que l'habitat. Elles investissent peu sur la maîtrise foncière. Elles n'ont plus autant qu'autrefois le souci d'ouvrir à l'urbanisation en fabriquant des quartiers nouveaux (traumatisme des grands ensembles).**
- **Les prix des terrains s'accroissent plus vite que les ressources. La demande d'habitat insatisfaite s'accroît malgré la périurbanisation et le logement social;**

COMPRENDRE LA DYNAMIQUE URBAINE EN COURS (2)

- **La ségrégation sociale s'élargit (périurbanisation, gentrification, et relégation) ce qui conforte l'attitude des collectivités à la rétention foncière et contribue à l'allongement des kilomètres parcourus et donc à l'annulation des gains de temps par la vitesse. L'inégalité face à la mobilité résidentielle croît quand celle face à la mobilité quotidienne croît ou stagne.**
- **Les stratégies de localisation intra-urbaine des entreprises ne régulent rien, au contraire.**
- **Majoration des prix du logement et des coûts de déplacements pénalisent les plus grandes agglos. La régulation se fait par la désindustrialisation et l'émigration des retraités. C'est de loin l'île de France la plus affectée par cette dynamique.**

COMMENT INVERSER L'ACTUELLE DYNAMIQUE

- **Donner priorité à l'action foncière. Taxer l'incohérence territoriale (excès d'emploi par rapport au parc d'habitat proche) pour financer l'aménagement des nouveaux quartiers.**
- **Pouvant offrir un substitut à la périurbanisation il devient plus légitime de modérer les vitesses et/ou de faire payer la vitesse au bénéfice des flux interurbains ou des échanges intra-métropolitains.**
- **On peut alors plus investir dans les transports collectifs sans mélanger la satisfaction des trafics intra bassin d'emploi et inter bassin d'emploi. Dans les plus grandes agglomérations on déconcentrera les fonctions métropolitaines et on les reliera mieux entre elles.**

CONCLUSION

- **Il s'agit bien d'une nouvelle conception de la cohérence entre transports et urbanisme qui dépasse la seule densification autour des gares. Elle intègre la fiscalité des localisations et celle de la mobilité. Elle se préoccupe de hiérarchie entre les mesures et de leur importance respective dans le temps.**
- **Elle est conforme au développement durable car elle n'isole pas des mesures sectorielles.**
- **Ici c'est la préoccupation sociale mise en amont qui aide à mieux accéder aux finalités économiques et à celles de l'énergie ou de l'environnement.**