



Table ronde sur les interactions entre formes urbaines et transport urbain dans la perspective d'un développement urbain soutenable – 10 et 11 juin 2010

Quelques enseignements de la table-ronde

Christophe Demazière

- I. Points d'accord (et de controverse) : présentations et débats (10 juin)**

- II. La conduite / l'accompagnement de projets (11 juin matin)**

- III. Ouvertures méthodologiques sur l'approche des relations ville-transport (10 juin)**

I. Trois points d'accord

1. La ville durable n'existe pas

- la ville a des dimensions économiques (A BERTAUD), politiques (J LERNER), sociales (collectives et individuelles) et pas seulement géographiques ou environnementales
- le développement durable, notion fourre-tout (M MAIZIA),
- « **cities are very different animals** » (A BERTAUD), **différents modèles** (J LERNER, N COULOMBEL) ;
- **les moyennes nationales sont trompeuses, pour les transports (T VIDAL) comme pour l'habitat (M MAIZIA)**
- **densité (de population, d'emploi) / mixité (fonctionnelle, sociale) : deux constantes des projets urbanisme/transport** (du moins dans certains continents, dans certains pays). **Oui, mais écart entre ces concepts ET leur mesure ET les objectifs d'action publique ET ce qu'en font les marchés et les habitants**

Deux questions peu ou pas abordées :

- **comptabilité globale :**

Emission CO2 des Parisiens/Franciliens : vertueux pour déplacements domicile-travail (forte part marche à pied et TC, vs. régression ou maintien France entière) :

- quid des déplacements professionnels (avion) ?

- quid des déplacements (plus fréquents) vers les aménités forestières ou littorales ?

A comparer avec les émissions CO2 d'un ménage pour transport en ville moyenne, sans système de transport collectif performant (*cf. Atelier piloté par Francis BEAUCIRE pour le Plan Urbanisme Construction Architecture*)

- **les projets urbains « durables »** (écoquartiers, *Ecotowns*, écopolis du rapport Attali, rive sud Méditerranée) : **quelle contribution réelle à la durabilité ?** (*cf. Taoufik SOUAMI : Ecoquartiers, secrets de fabrication*). De plus, faire des villes nouvelles n'est pas si facile ; et en France les villes nouvelles ne sont pas denses (A-M BOURLON).

2. **Aller vers le développement urbain durable est nécessaire...**

- rythme de l'urbanisation dans le monde
- hausse prévisible du prix de l'énergie (M. MAIZIA)
- contribution de l'immobilier et des transports aux émissions de GES (M. MAIZIA)

....mais comment y aller ? **Des désaccords**

- « **New materials, green buildings, recycling: that's not enough** » – J LERNER.
- “**We have to take the market seriously**” (A BERTAUD)
- “**Gap between planning documents and real life**” (T VIDAL)
- “**Planners do the wrong thing**” (A BERTAUD). Effectivement, des priorités très différentes en matière de transport, du SDAU au SDRIF (déplacements banlieue à banlieue, métro circulaire – A-M BOURLON)
- Evolution perpétuelle des technologies (transport collectif et individuel, maîtrise de la demande en énergie, modes de production d'énergie...) mais quelle appropriation sociale ?

Trois variables :

- **les marchés fonciers, immobiliers, du travail (offre, demande) ;**
- **le politique ;**
- **la sphère technique.**

3. Allers vers = Encourager un changement d'appréhension de la ville et / Un changement des actions sur la ville

31 L'approche intégrée : « If you think separately housing and economic development, it is a disaster” – J LERNER).

Met au cœur de la politique urbaine **la question des interactions entre transport et urbanisation**

32 Au-delà de la ville, la région urbaine.

Pour les transports, en dehors de la ville-centre paradis du Vélib, du piéton, du Dockdock), nécessité de **penser les relations ville-périphérie ou périphérie-périphérie**, du point de vue

- des choix techniques (Rio, J LERNER),
- de la planification des transports (T VIDAL)
- de l'organisation des relations (harmonisation, contractualisation...) (T VIDAL).

Une question à approfondir :

Que mettre à disposition des villes moyennes et petites (en France, pas de réalisation de PDU par lourdeur des procédures, manque de ressource humaine, manque de moyens financiers). Dans les pays émergents, certaines villes croissent très rapidement ! Opportunité d'anticiper ?

33 De nouveaux concepts de ville à mettre en avant : Ville sans limite (traduit le « droit à la ville ») plutôt qu'Urban Village.

Il s'agit de changer l'idée même de la ville aux yeux des habitants, pour qu'ils fassent un nouveau *trade off*, entre qualité de vie/de ville et niveau de vie (adopter un mode de vie durable = « cut you budget by 2 zeros » - J LERNER).

Autrement dit, les choix de localisation résidentielle se font en situation d'information imparfaite.

Besoin de rêve, voire d'utopie (zero car city – J LERNER).

Une question à approfondir :

Comment connaître la capacité d'une société locale à évoluer ? Importance de l'éducation, de l'information, voire de la participation au projet (de projets conçus entre experts à une expertise habitante)

34 Planification de l'usage des sols per se, non, démarche du projet urbain, oui :

reconnaître le patrimoine, travailler le bâtiment et son rapport à la rue, l'espace public, l'échelle du quartier... (ex : Paris Bercy, A-M BOURLON). *Urban acupuncture* (J LERNER).

Intérêt : effet de démonstration et appropriation par les habitants.

II. La conduite de projet

1. Des outils à inventer ?

Curitiba : à l'origine, une volonté. Un projet de ville (de croissance urbaine) dans lequel le transport joue un rôle important. Tradition de planification par l'interdiction
Besoin d'une vision et d'une communication de cette vision

2. Des outils (des démarches) à transférer ?

Rabat-Salé

Besoin d'un schéma stratégique, pas seulement d'un document réglementaire.

Schéma de structure (plus que schémas de destination de l'usage des sols) : orientation en matière de transport (tandem planificateur ingénieur transport) + trame verte

En amont du projet, maîtrise foncière

En aval, convention partage de la plus-value du développement

Le transfert des démarches du Nord au Sud n'est pas simple. Il suppose une maîtrise d'ouvrage experte et une ingénierie de projet.

Ex du PDU de Rabat

3. Villes nouvelles

Permet d'organiser la croissance urbaine, mais coûte cher. Des alternatives existent (extensions urbaines en villes moyennes). Y a-t-il une vision stratégique, des motivations économiques, ou s'agit-il de se débarrasser d'un problème ?

4. **Avantages et inconvénients de la métropole monocentrique** (optimal size of the city)

Quelques questions à approfondir :

- **Bataille d'experts et de chiffres pour justifier des projets, comment se positionner ?**

Cf. A BERTAUD « In some cities, transit transport is a niche market »

- **Plus on se rapproche du terrain, plus la dimension politique est prégnante.**

Le volontarisme repose sur les valeurs des dirigeants locaux, mais est aussi une question de marketing politique (cf. multiplication des lignes de tramway dans les villes françaises)

III. Ouvertures méthodologiques

1. La prospective pour réinterroger le projet

- Projection : prolongation des tendances passées, dans une vision systémique : habitat+NRJ, transport+NRJ... (M. MAIZIA)

- Prospective (méthode des scénarios): exercice de créativité, décloisonnement, prise de conscience

2. Comparaison (systématique) des situations urbaines et de transport

A BERTAUD : According to the survey, **transport has a slow influence on spatial structures**

M. BOARNET : **Les autoroutes ont un effet sur la concentration spatiale des emplois plus que sur la croissance des emplois**
(à compléter)

3. Enquêtes déplacement

Très instructif sur les modes, les motifs de déplacement et les variables explicatives
(income as a key variable in the case of South California M BOARNET)

4. Modélisation des relations transport-usage du sol

- Nécessaire pour cerner les interactions transports-villes, encore mal connues
- De plus en plus praticable hors pays développé (N Coulombel)

Conclusion : Intérêts de la table-ronde

- **Débat entre disciplines (urbanisme, économie, planification, architecture, énergétique...)**
- **Monter en généralité à partir d'apports extérieurs**
- **Capitaliser l'expérience acquise par l'AFD à travers l'aide technique et financière apporté aux projets**
- **Développer une capacité d'expertise des situations (institutionnelles, géographiques) pour guider la conception des projets**