

**Monsieur François COMBE**  
Enseignant – Chercheur à l’Ecole des Ponts Paris Tech

---

## **Quelle influence de l’aménagement sur la mobilité locale.**

---

Enseignant-Chercheur, je travaille au laboratoire de Mobilité-Transport de l’Ecole des Ponts Paris-Tech, où un certain nombre de Chercheurs concentrent leur travail sur les questions d’aménagement en lien avec la mobilité. Moi je me consacre plus spécialement sur les réseaux de transports régionaux et de transports en commun à l’échelle de l’Ile de France. J’ai donc interviewé tous mes collègues pour leur demander leur avis et je vous présente aujourd’hui une synthèse.

Pour faire simple, l’aménagement c’est construire des villes qui fonctionnent bien économiquement et qui sont individuellement et collectivement agréables à vivre. Faire des villes qui soient environnementalement pas trop lourdes en terme d’impact.

A ce stade, une des dimensions est notamment la mobilité. La question qui se pose est de savoir comment faire des villes où la mobilité ne soit pas complètement débridée et en même temps des villes où on puisse se déplacer, puisqu’il doit y avoir une activité économique, des spécialisations, des clusters, etc.... ; donc il faut pouvoir se déplacer facilement pour que cela fonctionne.

Ça dépasse largement la question des Eco quartiers. Par contre, les Eco quartiers sont fait pour répondre à ces questions là.

Il y a 3 types de mobilités :

- 1) Les déplacements locaux : comme acheter du pain, ou emmener ses enfants à l’école. Cela ne pèse pas lourd en terme de développement durable. Ce sont des petits déplacements.
- 2) Les déplacements domicile-travail : il s’agit de déplacements longs dans les métropoles, donc en Ile de France. Cela pèse lourd en terme économique et de développement durable, car fabriquer des réseaux de transports qui rendent possible ces déplacements, sont très onéreux.
- 3) Le tourisme : à la fois le tourisme de loisir et d’affaires. Il s’agit des déplacements professionnels. Cela pèse très lourd et cet aspect est assez peu étudié jusqu’à présent, en lien avec l’aménagement.

Du point de vue de l’aménagement, la mobilité locale est la clé de l’aménagement. C’est d’abord de ne pas interdire aux gens de prendre autre chose que leur voiture, pour aller chercher du pain. Prendre sa voiture n’est plus possible. Il faut rendre possible d’autres formes de circulation : marche à pied, vélos. C’est une question qui se pose à l’échelle du quartier. De ce point de vu là, les éco quartiers ne sont pas laissés de côté.

La question de savoir comment faire une ville où ces déplacements là ne sont pas trop longs est très complexe et ouverte dans l’esprit des scientifiques. Nous rencontrons plusieurs doctrines :

1<sup>ère</sup> outil: En ce qui concerne l'aménagement local, faire en sorte que le tissu urbain, le bus, soit plus compétitif et plus efficace. Toutefois, de nombreuses études prouvent que l'effet est quand même très faible. **Ce n'est pas parce que l'on a une bonne accessibilité en bus, et que l'on réside dans un quartier bien conçu, que d'un seul coup, les résidents ne prennent plus la voiture.**

2<sup>ème</sup> outil : La mixité fonctionnelle dont l'idée repose sur le fait de ne pas faire de quartiers très grands ou il n'y aurait que d'un côté des logements et de l'autre des emplois. On supprime le zoning, on mixte les usages.

Evidemment, comparé à une situation caricaturale où l'on n'aurait que des logements d'un côté et que des emplois de l'autre, cela ne va pas tendre vers zéro quand on aura parfaitement mixé les emplois et les logements. Cela tient au fonctionnement d'une métropole, quand on a des emplois spécialisés (*Ex : Je suis chercheur à l'Ecole des Ponts sur le Cluster Descartes de Champs-sur-Marne, je travaille sur la recherche dans les Transports en Commun. Si je veux changer d'emploi, je ne le peux pas en Ile de France. Si l'Ecole des Ponts était en plein de cœur de Paris, je ne changerais pas mon lieu de résidence, et donc, je voyagerai plus*).

Par ailleurs, les citoyens vivent en couples, l'emploi du conjoint se pose ! Il faut donc trouver des logements et un endroit qui convienne pas très loin des deux lieux de travail des parents et des écoles pour leurs enfants. ça fait des distances longues, et C'est assez imparable, cela peut faire de longues distances, et la mixité fonctionnelle ne règle pas tout les problèmes.

3<sup>ème</sup> outil : La maîtrise de la forme urbaine. Certains disent qu'il faut faire des villes compactes, d'autres des villes polycentriques. L'idée, globalement, est de densifier pour éviter l'étalement urbain non contrôlé avec beaucoup de pavillons séparés les uns des autres.

Ce sont des questions ouvertes, les avis sont nombreux et la difficulté est d'avoir des preuves manifestes que cela fonctionne en contrôlant les distances parcourues. Il commence à y avoir beaucoup d'études statistiques sur la densification, qui montrent que l'on peut s'attendre à un effet assez faible. **Par exemple, si on augmente de 50% la densité d'un quartier, ça réduit seulement de 2% les distances parcourues. C'est très peu.**

La dernière approche, est ce que les anglais appellent le « *transit oriented development* ». C'est d'urbaniser autour des gares, et la mise en place de transports en commun. Le but, est de mieux contrôler les distances. C'est d'acter que les distances domicile-travail seront parcourues, mais qu'elles ne le seront plus en voiture.

3<sup>ème</sup> niveau de mobilité : le tourisme. Spécialement les déplacements le week-end et en vacances. C'est assez nouveau comme sujet d'étude scientifique. Des Chercheurs commencent à travailler sur ce que l'on appelle « l'effet barbecue » En fait, lorsque l'on réside dans le péri-urbain, on peut avoir un jardin, et donc bénéficier des plaisir du barbecues le dimanche. Lorsque l'on habite en centre ville, on peut souhaiter le week-end prendre sa voiture, pour aller assez loin respirer le « bon air » à la campagne. En conséquence, tous les kilomètres gagnés en semaine sont perdus le week-end. Lorsque l'on observe Paris, c'est ce qui se passe. Mais à Paris, on peut supposer que les résidents sont aisés. Donc la question est de savoir s'ils quittent la ville parce qu'ils en ont les moyens ou s'ils sont désabusés d'une semaine

Pars ailleurs, nous constatons que les gens qui habitent près des gares, prennent les transports en commun. Donc, augmenter l'accessibilité améliore la performance des transports en commun. Mais nous savons aussi que les gens qui ont décidé de prendre les transports en commun, lorsqu'ils cherchent un logement, vont s'installer près d'une gare. En conséquence, si on ignore ce phénomène, on a tendance à surestimer l'impact de l'accessibilité et à se dire que si je construis plus de gares, il y aura plus de gens qui prendront les transports en commun. Ce qui n'est pas aussi vrai qu'on pourrait le penser.

Enfin, en ce qui concerne les Eco quartiers, dans une grande métropole comme la nôtre, on constate qu'il y a des impacts locaux et que finalement les Eco quartiers ont une prise assez limitée sur la maîtrise de la mobilité.

Néanmoins, on peut dire qu'on va faire ---et l'accessibilité, promouvoir la mobilité, et à cela il y a deux effets avec des impacts positifs :

1) Pour les déplacements locaux, il est possible de réaliser les actions sans voiture, comme par exemple acheter du pain, sans être trop loin de chez soi,

2) On ne sera pas gêné par les mobilités, car elles ne seront pas nécessairement effectuées en voiture. Mais les gens qui habiteront dans ces Eco quartiers travailleront généralement à l'extérieur et prendront les réseaux de transports régionaux ( transports en communs et autoroutiers).

Si les Eco quartiers sont irrigués à l'intérieur par des venelles et des voies douces, en dehors, en terme de transports, c'est le RER et l'autoroute. En fait, dans les Eco quartiers, c'est plus largement la question de l'aménagement qui se pose. Depuis des décennies, toutes les études disent qu'il faut prendre en compte en même temps des décisions d'aménagement et des décisions liées aux réseaux de transport, à la planification, à la fabrication, au financement. Mais dans les faits, ce n'est pas aussi bien coordonné. Dans des endroits où on a beaucoup de constructions, on sait que ça va avoir des impacts sur les transports, mais les gens qui s'occupent des réseaux de transports ne s'occupent pas des constructions. Et ceux qui s'occupent des constructions ne s'occupent pas des transports, puisqu'ils estiment que ce n'est pas leur responsabilité. Par conséquent, cela ne fonctionne pas très bien.

On va réaliser en Ile-de-France le projet du Grand Paris dans 20 ans, avec un coût estimé à 30Mds d'euros. En réalité, ceci signifie dans un peu plus de 30 ans et pour un financement de 50Mds d'euros. En l'espèce, ce que l'on ne dit pas, c'est que le reste des aménagements de la Région ne sera pas fait. Il est donc certain, qu'il n'y aura pas d'augmentation majeure de capacité de Transport en Commun sur les autres axes, pour au moins un demi siècle.

Sur ces conséquences et sur les décisions d'aménagement, ce serait des éléments à prendre en compte dès maintenant.

Bussy-Saint-Georges

Le 22 mars 2013