



Comment nous déplacerons nous en 2020 ?

Trois hypothèses de scénarios susceptibles de nous écartier des tendances observées.

Le risque d'encombrement ne dépend pas de nos *besoins* de mobilité mais des *conditions* faites à la mobilité qui organisent l'agencement urbain.

Les conditions de mobilité doivent servir les objectifs d'aménagement visés lesquels doivent permettre les interactions sociales désirées



La guerre de l'énergie

- Une sévère dégradation économique
- La fin des encombrements
- Le retour des transports employeurs et des modes non motorisés
- Le resserrement urbain spontané mais lent à se mettre en œuvre autour des réseaux de TC
- L'augmentation de notre temps de déplacement puis sa résorption au fur et à mesure que la ville se réorganise.



La technologie à notre secours

- Les transports collectifs ?
- Des carburants de substitution ?
- La voiture propre ?
- La capacité des réseaux ?
- Les services à la mobilité ?



La vertu retrouvée

- **Voir plus loin que 2020. Viser en 2050 la réduction (facteur 4) des gaz à effet de serre sans espérer que la technologie ne nous permette sa division par deux.**
- **Diminuer les kilomètres parcourus en jouant du péage et de la modération des vitesses en l'accompagnant d'une réorganisation urbaine.**
- **En urbain ou en interurbain?**



Les trois types de mobilité

- La mobilité de *proximité* est induite par des interactions sociales qui pourraient se réaliser dans plusieurs endroits de l'aire urbaine. Elle est liée à la taille et au nombre de pôles secondaires.
- La mobilité *interurbaine* est la conséquence du choix d'implantation du ménage et de l'entreprise dans une aire urbaine plutôt que dans une autre. Elle est liée à la taille et la diversité propre au contenu de l'aire urbaine. Elle croît avec la « métropolisation », interdépendance économique croissante des aires urbaines entre elles.
- La mobilité *d'agglomération* représente le reste, la conséquence des interactions sociales non susceptibles de se faire en plusieurs endroits dans l'aire urbaine.



Les bienfaits de la vitesse

- **Pas de gagner du temps, car à terme la ville se réorganise pour satisfaire les interactions sociales, pas la mobilité en elle même.**
- **Pour les ménages, de gagner de l'espace, de l'intimité, un choix plus large du quartier résidentiel ou de l'équipement visité, toutes choses pas uniquement accessibles par la mobilité mais très dépendantes des conditions d'organisation des autres marchés urbains (emploi, habitat, services, foncier).**
- **Pour les entreprises, de la productivité.**
- **C'est aux objectifs dans ces domaines qu'il faut subordonner les choix de conditions de la mobilité, pas à une recherche immédiate de fluidité.**



Les méfaits de la vitesse

- **Le risque d'enclavement métropolitain si la mobilité urbaine occupe les infrastructures à vocation interurbaine.**
- **Accessibilité réduite des pôles de proximité aux non motorisés.**
- **Diverses nuisances (cadre de vie, effet de serre, sécurité routière, crise énergétique).**
- **Un déficit croissant des transports collectifs.**
- **Une concurrence accrue sur la marché de l'habitat génératrice de ségrégation sociale à l'échelle de l'aire urbaine.**



Des conditions de mobilité à adapter aux objectifs poursuivis

Mobilité interurbaine : plus de vitesse mais en payant les coûts collectifs induits. Priorité en zone urbaine sur les autres mobilités à adapter suivant le contexte. **Compétition > solidarité**

Mobilité de proximité : le moins de vitesse et le plus de recours possible aux modes doux.
Solidarité > compétition

Mobilité d'agglomération : vitesse suffisante pour trouver une diversité de l'habitat adaptée à l'emploi en moins d'une demi-heure de trajet.
Solidarité = compétition



La clef de la fluidité : des politiques urbaines sectorielles plus équilibrées

Réduire la vitesse ne garantit pas la réversibilité des processus que sa croissance a produit, aussi convient-il parallèlement de...

- Promouvoir les pôles de proximité.
- Équilibrer emploi et logement qualitativement et quantitativement par grands secteurs géographiques.
- Avoir une politique foncière en conséquence
- Émergence probable de la fiscalité des localisations comme principe de régulation plus important que celui de la planification urbaine actuelle.