

Territoire et mobilité: vers une impasse?

Autor(en): **Ribi, Roland**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **131 (2005)**

Heft 13: **Mobilité urbaine**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-99393>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Territoire et mobilité : vers une impasse ?

La mobilité est incarnée depuis cinquante ans par l'automobile. Si le cheval est la plus noble conquête de l'homme, il n'y a pas de doute que l'homme est la plus piètre conquête de l'automobile, qui n'en a fait qu'une bouchée en un demi-siècle, le plaçant dans une situation de dépendance chronique. Le plus frustrant est que l'automobile ne nous a été imposée ni par Dieu, ni par le Diable. Elle est une création technique humaine, admirable à plus d'un titre, mais hélas non maîtrisée. Son développement fulgurant ces cinquante dernières années nous a totalement fait perdre le contrôle de notre développement territorial. Nous payons aujourd'hui, et continuerons de payer demain encore, le prix fort.

Rappel historique

La société humaine a vu l'occupation et l'utilisation du territoire à travers les âges se transformer en fonction de l'évolution économique et sociale. Jusqu'à la révolution industrielle, la ville s'est développée *intra muros*. La spécialisation des espaces née de la révolution industrielle a vu les usines s'installer dans la périphérie des villes. La proximité restait toutefois essentielle puisque l'ouvrier devait se déplacer essentiellement à pied, puis à bicyclette ou en transports publics.

La ville s'est ainsi construite des siècles durant en ignorant l'invention future de la voiture et surtout son incroyable développement. L'arrivée en nombre de l'automobile a littéralement fait exploser la ville, dispersant l'habitat et les activités, générant des déplacements toujours plus nombreux et longs.

Si l'automobile n'a commencé à jouer un rôle plus ou moins universel d'instrument de mobilité qu'au cours de la seconde moitié du 20^e siècle, la ville telle que nous la connaissons en Europe - structurée autour d'un noyau où se localisent souvent une part essentielle de ses fonctions centrales et de celles de son agglomération - a quant à elle une existence qui se compte en siècles.

L'évolution de l'occupation du territoire observée depuis les années 1950 est dominée par deux phénomènes. D'un côté, une « conversion de l'économie » qui a vu la part des

emplois dans l'agriculture et l'industrie se réduire considérablement au profit des services (72,6 % des emplois en 2000), avec pour conséquence logique une concentration de la population dans les agglomérations. De l'autre, un étalement spectaculaire de ces agglomérations.

Il ne s'agit pas ici de développer la question de la périurbanisation et de ses méfaits, mais simplement de mettre le doigt sur une réalité qui est, selon toute vraisemblance, la clé de la situation souvent inextricable où nous nous trouvons aujourd'hui.

La croissance de la motorisation sous-estimée

En Suisse, le parc automobile s'est multiplié par vingt en cinquante ans. Tous les pronostics de croissance établis entre 1942 et 1957 ont été très largement dépassés par les faits (fig. 2). Même si les pronostics plus récents paraissent plus pertinents, une sous-estimation à long terme subsiste néanmoins.

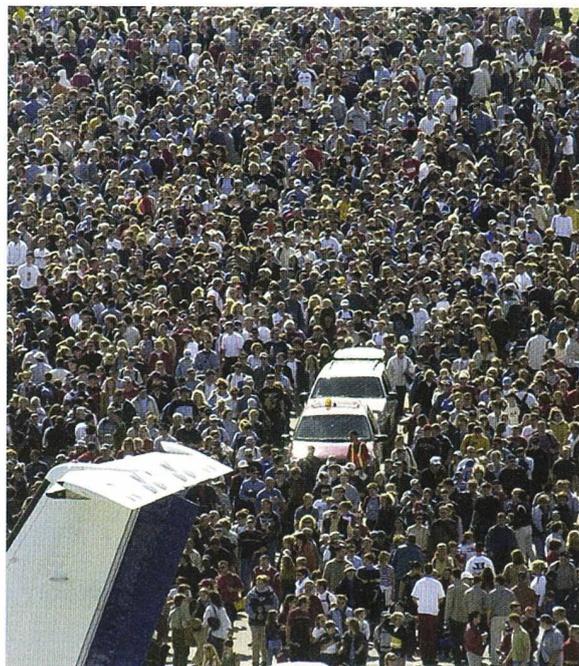


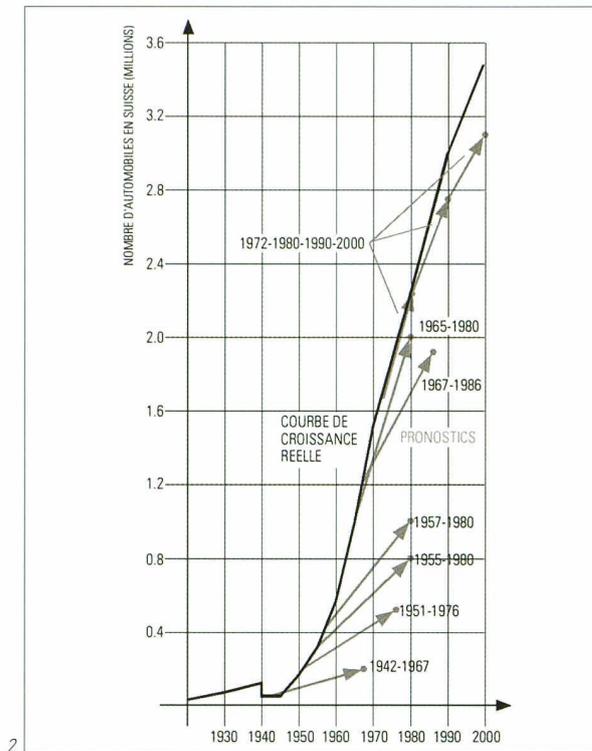
Fig. 1: Meeting aérien (Photo Daniel Maillat)

Fig. 2: Les pronostics de croissance du parc automobile en Suisse confrontés à la croissance réelle (Source prof. Ph. H. Bovy, actualisée)

Fig. 3: Zone d'activités périphérique (à gauche) et activités en milieu urbain (à droite): des conditions déterminantes pour l'utilisation ou non des transports publics

Fig. 4: Le choix modal pour les déplacements entre domicile et travail est conditionné par les possibilités de stationnement au lieu de travail

(Sauf mention, documents fournis par l'auteur)



2

On peut légitimement se demander si les gestionnaires de l'aménagement du territoire et du développement urbain auraient agi de la même manière - par une réponse systématique à la demande - s'ils avaient seulement pressenti le développement fulgurant qu'allait prendre la motorisation ? Nous n'aurons jamais de réponse à cette question, ce qui n'est pas vraiment important puisqu'en matière d'urbanisme, on ne peut jamais revoir sa copie : ce qui est fait est fait, on ne peut que constater les dégâts et tenter de les réparer sur la durée.

En revanche, il est certain que la dynamique ainsi engendrée possède une inertie énorme et que la prise de conscience - essentiellement dans les milieux professionnels et associatifs - n'est intervenue qu'à un moment où son accélération était maximale. D'autre part, tant les citoyens que les élus continuent à éluder le problème par une dramatique « fuite en avant ».

Besoins de mobilité

Les activités humaines et leur localisation dans le territoire sont à l'origine de nos besoins de mobilité en impliquant des déplacements entre les lieux d'habitation et les pôles d'activités. Les distances entre ces générateurs de déplacements

sont de première importance dans les choix modaux. Or l'aménagement du territoire est, par définition même, à l'origine de la répartition géographique de ces pôles et par conséquent de la répartition modale des déplacements.

L'étalement urbain dont sont victimes les agglomérations participe aux déplacements individuels motorisés en raison :

- de la mixité souvent très réduite des zones périphériques : les zones exclusivement résidentielles sont séparées des zones exclusivement réservées aux activités ;
- du manque de densité des zones d'habitation de type pavillonnaire, qui rend impossible une desserte efficace et économiquement supportable par les transports publics : le « choix modal » est pratiquement impossible et presque tous les déplacements se font en voiture.

Au contraire, dans les zones densément urbanisées et à forte mixité, il est aisé de se déplacer à pied ou en vélo entre les pôles, et des services de transports publics peuvent être mis en place avec certaines garanties de fréquentation et de « rentabilité ». Les parts modales sont donc plus favorables aux mobilités douces et aux transports publics (fig. 3).

Certains choix d'aménagement du territoire contribuent à la génération des déplacements motorisés. L'implantation de zones d'activités en périphérie d'agglomération réduit la possibilité d'effectuer les déplacements à pied et en transports publics : pour un exemple traditionnel de chaîne des déplacements (domicile - travail - repas de midi - travail - achats - domicile), l'avantage de la voiture en terme de consommation de temps de l'utilisateur est décisif dans son choix modal et le dissuadera à coup sûr d'avoir recours à des transports en commun.

D'autres éléments d'aménagement du territoire, comme les infrastructures, les équipements et les services prévus pour chaque mode influencent les choix des utilisateurs. Ainsi, à Genève, un suivi biennal sur plus de quinze ans a permis d'observer une nette corrélation entre le trafic cycliste et le kilométrage de pistes cyclables réalisées.

De même, il existe une nette différence d'utilisation des transports publics entre Suisse alémanique et Suisse romande. En conservant leurs réseaux de tramways, des villes comme Bâle, Berne et Zurich ont pour ainsi dire « occupé le terrain » avant de développer ces réseaux. A l'opposé, Lausanne, qui a pour « excuse » sa déclivité, mais surtout Genève, les ont démantelés pour faire de la place à la voiture. Alors que les transports publics des villes alémaniques ont conservé leur clientèle et développé leurs services à partir d'un « fonds de commerce » respectable, les villes romandes tentent avec difficulté de reconquérir la clientèle qu'elles ont « abandonnée » à la voiture.

Si le développement de chaque mode de transport a une influence directe sur les choix des usagers, c'est surtout la cohérence de ces développements qui conditionne le succès de la politique de mobilité. Par exemple, quelle que soit l'offre de transport public proposée dans une ville, la générosité du stationnement sera l'élément déterminant pour le choix de l'utilisateur. La figure 4 montre que si les Bernois apparaissent comme des « champions » de l'usage du transport public (graphe de droite), ils sont aussi les « champions » de l'usage de la voiture lorsqu'ils en ont l'opportunité.

Influence des politiques de mobilité

Si l'aménagement du territoire joue un rôle essentiel dans les comportements en matière de mobilité, la politique menée dans ce domaine agit réciproquement sur lui. A l'échelle régionale/internationale, les grandes infrastructures de transport (aéroport, chemin de fer, autoroute,...) définissent les conditions d'accessibilité et de traversée du territoire, conditionnant ainsi son attractivité pour l'économie, le tourisme ou l'habitat.

Le « budget temps » consacré aux déplacements étant relativement constant, la priorité donnée aux différents modes de déplacements influence directement les choix de localisation de la population. Ainsi, le développement de zones résidentielles périphériques ne serait pas possible sans des réseaux routiers permettant des accès faciles et rapides aux zones d'activités. De même, une offre de transport public de qualité créant une alternative crédible à la voiture (rapidité, fluidité, confort, etc.) induit une forte attractivité pour ces zones, ce que prouvent les développements importants observés ces dernières années autour des principales gares de chemin de fer.

A l'opposé, les nuisances liées au transport peuvent réduire fortement l'attractivité d'une zone : le développement des banlieues résidentielles correspond à une fuite des centres urbains embouteillés et pollués. La revalorisation de ces derniers passe donc par une gestion plus fine des nuisances environnementales des systèmes de transports.

Système complexe et besoin de cohérence

Les interactions entre aménagement du territoire et mobilité sont complexes et leur gestion exige de la cohérence. Les choix en la matière mettant en balance liberté individuelle et intérêt général, ils situent la problématique dans le domaine politique.

L'échelle à laquelle se posent les problèmes ne concorde toutefois pas avec celle du partage du pouvoir politique : le niveau communal est inapproprié pour traiter d'aménagement

du territoire et de mobilité. Or l'observateur averti constate avec dépit l'incapacité des décideurs à dépasser les limites de leur pré-autrement que par le discours. Si on s'accorde plus ou moins sur la définition d'objectifs, les démarches intercommunales ou régionales capotent en général lorsqu'il s'agit de mettre en oeuvre ces objectifs, en recourant aux instruments adéquats que sont la délégation de compétences, la fiscalité, la péréquation financière, etc.

L'absence de vision globale, une volonté politique défaillante et des instruments inadéquats repoussent chaque jour l'avènement de solutions économiquement et socialement satisfaisantes. On nuit ainsi non seulement à notre cadre de vie, mais aussi à notre compétitivité économique, même si c'est au nom de cette dernière que sont décidées, dans la plus grande incohérence, certaines des aberrations les plus marquantes en matière d'aménagement du territoire et de mobilité.

Roland Ribí, ing. civil EPFL, aménageur EPFZ
 Roland Ribí & Associés SA - Aménageurs et ingénieurs-conseils
 Rue de l'Ancien-Port 14, CH - 1211 Genève 21

