

## 2-3 Résumé des interventions

### Pour une réorganisation des quartiers périurbains par les mobilités

3ème rencontre entre les représentants des organisations professionnelles du cadre de vie organisée par le Séminaire Robert Auzelle (SRA) à la Grande Arche de La Défense le 24 septembre 2013.  
Résumé à partir des contributions écrites par Yves Malfilatre Administrateur du SRA

« Pour une réorganisation des quartiers périurbains par les mobilités » : ce thème s'inscrit dans la continuité des thèmes des années précédentes qui portaient sur « l'étalement urbain » en 2011 et « les quartiers écologiques en lien avec un réseau nature » en 2012.



**Robert-Max Antoni**, Président du SRA, a rappelé en introduction que cette rencontre s'inscrivait dans le cadre du Centenaire de la naissance de Robert Auzelle, architecte et urbaniste qu'on peut qualifier de précurseur de l'aménagement durable. En 1967, il écrivait dans le n°101 de la revue Urbanisme, que l'aménagement devait être guidé par la nécessité de « **satisfaire cette dualité des besoins apparemment inconciliables que sont la mobilité et l'enracinement, tout en favorisant l'épanouissement d'un nouveau mode de vie** ».



**Bertrand Lemoine**, directeur général de l'Atelier international du Grand Paris, a pris la parole comme grand témoin pour évoquer le périurbain d'exception que constituent les quartiers périurbains du Grand Paris.

Dans ce grand projet, avec un objectif très ambitieux de construire 70.000 logements par an, soit le double de la production actuelle, il faut imaginer un nouveau mode de développement, remettant en cause la dualité centre/ périphérie.

L'attraction d'une partie de la population pour les petites villes en frange de la métropole plaide pour la mise en place en grande couronne d'une stratégie territoriale d'intensification urbaine maîtrisée, continue et durable.

Cette nouvelle approche doit conjuguer micro-mobilité, nouveaux services de proximité, agriculture urbaine et nouvelles typologies d'habitat.



**Antoine Loubière**, rédacteur en chef de la revue Urbanisme, a ensuite interpellé sur le thème de la soirée, les différents représentants des organisations professionnelles de l'aménagement, qu'ils soient publics ou privés.



**Christian Curé**, directeur du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), a rappelé qu'en matière de mobilité, le périurbain demeure le territoire de l'automobile. Alors que l'usage de la voiture baisse dans les centres des villes (moins de 50 % des déplacements en 2008), il augmente dans le périurbain, atteignant 78 % dans les grandes agglomérations et 85 % en périphérie des villes moyennes.

L'augmentation du coût de l'énergie fait planer une menace à terme sur les déplacements des périurbains. De nouveaux services à la mobilité doivent se développer (transport à la demande, covoiturage, autopartage...) en complément des transports publics traditionnels, qui ne peuvent atteindre leur rentabilité en secteur diffus.



**Frédéric Bonnet**, président de l'association des architectes-conseils de l'Etat, partage ce point de vue. Dans les périphéries des villes moyennes, les modèles métropolitains ne sont pas transposables.

Il faut à la fois, une planification intercommunale volontariste, ce que prévoit le projet de loi ALUR, en cours de débat au Parlement, et un investissement des

pouvoirs publics, dont Réseau Ferré de France, sur des centaines de sites de haltes ferroviaires rurales ou périurbaines pour faire émerger de nouveaux quartiers.



**Sébastien Giorgis**, président de l'association des paysagistes-conseils, constate que « l'extrême générosité des vides (dans le périurbain) rend chaque destination lointaine ». Prendre sa voiture pour toute sorte d'activité relève d'un réflexe naturel. Une recomposition des vides sous forme d'espaces publics tissant des connexions est donc à rechercher. Un nouveau tissu urbain plus complexe favoriserait les modes de déplacements actifs, piétons et cyclables, dans la création d'un nouveau paysage urbain qui reste à concevoir, et où les paysagistes auraient toute leur place.



**Pascale Poirot**, vice-présidente du Syndicat national des aménageurs-lotisseurs (SNAL) pointe pour sa part que la conception des quartiers périurbains, en grande partie pavillonnaires, a été guidée, par les contraintes liées à l'automobile, que ce soit en terme de circulation ou de stationnement.

Elle constate que pour aller de Roissy à Cergy-Pontoise il faut 15 minutes en auto, alors que 1h30 est nécessaire par les transports en commun en passant par Paris!

La transversalité n'est pas étudiée et l'axialité privilégie l'auto.

La réflexion sur les mobilités doit donc se fonder sur un diagnostic précis pour remodeler le périurbain dont la responsabilité échoit aux élus. Les objectifs de réorganisation de l'espace doivent être transcrits lisiblement dans les documents d'urbanisme.



**Dominique de Sauza**, président de l'Union des constructeurs immobiliers (UCI-FFB) estime que cette nécessaire réflexion sur les mobilités ne doit pas conduire à des solutions radicales comme l'exclusion de l'automobile. même s'il faut favoriser les autres modes de déplacements.

Pour densifier le périurbain, il faut faire évoluer les documents d'urbanisme et promouvoir un aménagement qui n'exclut aucun type d'habitat ni aucun type de mobilité, mais en développant un parc de logements conforme aux exigences énergétiques actuelles et futures.



**Jean-Marc Bouillon**, président de la Fédération française du paysage (FFP), signale que réorganiser le périurbain par les mobilités comporte le risque de mélanger 2 temporalités :

la mobilité pour un rythme d'évolution rapide, calé sur l'évolution sociétale,

la mobilité de l'aménagement urbain, beaucoup plus lente, qui laisse longtemps sa trace sur le territoire.

Il faut donc penser la réorganisation du périurbain en termes de réversibilité, de plurifonctionnalité et d'espaces de mobilité. Ainsi, il faut établir un réseau de circulations douces avec équipements et commerces, offrir le choix d'utiliser ce réseau plutôt que l'auto, en bénéficiant d'un paysage et des services.



**Martine Pattou**, déléguée du Conseil national de l'Ordre des architectes (CNOA), souligne l'ampleur considérable de la tâche pour réaménager le périurbain, car il concerne un français sur quatre.

La première réaction consiste à contenir l'étalement urbain en stoppant le développement anarchique du périurbain. Une planification urbaine à la bonne échelle et une fiscalité foncière sont peut-être des solutions (mais elles ont montré

jusqu'à présent leurs limites...).

Pour ce qui existe, il faut réorganiser les voiries pour une autonomie du quotidien ainsi qu'un report modal des transports et créer des itinéraires confortables vers les gares et les stations de bus, en liaison avec des parcs de stationnement sécurisés.

Il faut aussi que les petites villes et villages à échelle humaine, se dotent de moyens d'études, dans le cadre des « bassins de vie », lieux des principaux échanges, qui échappent aux limites administratives.



**Christian Deuré**, délégué Ile-de-France de Syntec Ingénierie, constate l'évolution des métiers de l'ingénieur en aménagement depuis les années 60. A cette époque, la discipline « noble » était l'ingénierie routière, dans le privé comme dans le public.

De nos jours, ce sont les ingénieurs des transports-déplacements qui tiennent le haut du pavé, avec les nombreux projets de tramways, tram-train et autre bus à haut niveau de service (BHNS). Or la majorité de ces projets concerne encore les liaisons centre / périphérie. « Les voies axiales ont servi d'aspirateurs de citoyens ».

L'enjeu majeur du futur, avec le poids de plus en plus important du périurbain, se situe précisément dans le développement d'une offre de transport souple et adaptée dans ces quartiers.



**Jean-Cédric Landry**, représentant le Conseil supérieur de l'Ordre des géomètres-experts, partage l'idée qu'une nouvelle donne est nécessaire en matière de déplacements pour répondre aux enjeux d'aménagement du XXIème siècle. Elle constitue une opportunité pour intervenir en profondeur dans les quartiers périurbains. Les géomètres-experts s'y préparent de leur côté. Ils ont élaboré une feuille de route de l'Agenda 21 de leur profession et un guide méthodologique sur la « mobilité et les circulations douces ».

Les géomètres-experts ont fait le constat du panel toujours plus étoffé des modes de déplacement et contribuent, dans les opérations dont ils ont la charge, à définir des espaces fonctionnels de plus en plus variés pour satisfaire des usagers dont les objectifs évoluent très vite.



**Florent Hébert**, en charge de la démarche « Ecocité », à la sous-direction de l'aménagement durable du ministère de l'égalité des territoires et du logement (METL) considère qu'en s'interrogeant sur l'impact négatif des modes de vie périurbains actuels (artificialisation des sols, surconsommation foncière, changement climatique...) il faut également saisir l'opportunité de s'intéresser à l'évolution des territoires urbains dans leur ensemble. Mais la diversification des

modes de transports ne doit pas être le seul objectif.

Les réflexions devront ainsi porter sur l'adéquation entre le développement des aménités périurbaines et le renouvellement des modes d'habiter en réinterrogeant l'attractivité des lieux périurbanisés. Les grandes agglomérations françaises expérimentent la faisabilité d'une telle approche sur les projets retenus dans le cadre de la démarche nationale « EcoCité » : il s'agit en effet d'y renforcer des « localités périphériques », à mi-chemin entre la ville-centre, la ville nouvelle et le village péri-urbain.

Cette réflexion sur la « ville des proximités » est également poursuivie dans le cadre du club EcoQuartier.



**Emmanuel Raoul**, Secrétaire permanent du Plan Urbanisme, Construction et Architecture (PUCA), en clôture de ce tour de table, souligne que l'équité vis-à-vis des territoires nécessiterait une meilleure coordination des transports. A l'occasion d'un voyage au Japon, il a vu fonctionner un « type de ville sans centre », constitué par la polycentralité de noyaux urbains interconnectés.

La capacité à se déplacer conditionne en effet l'accès à d'autres biens collectifs. En milieu peu dense comme le périurbain, il faut donc mettre en place une politique globale des transports collectifs. Pour cela, il faut trouver une échelle de régulation adaptée. Il semble que la région soit le bon espace géographique, au sein duquel les principales collectivités et les autorités organisatrices de transports devraient se coordonner. Il cite en exemple le cas de la Suisse, où les

habitants disposent de l'équivalent en France de la carte Navigo pour tous les transports en commun à l'échelle de la Confédération.

Enfin, le président du SRA donne la parole aux deux invités-surprise, experts dans le domaine de l'aménagement et des transports :

**Jean Poulit**, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts honoraire, ancien directeur d'EPAMARNE, de 1981 à 1991,

**Yo Kaminagai**, délégué à la conception à la maîtrise d'ouvrage de la RATP.



**Jean Poulit**, s'appuie sur son expérience à Epamarne pour rappeler que Marne-la-Vallée, ville nouvelle linéaire multipolaire ( Cité Descartes, Val de Bussy, Val d'Europe), s'est développée le long d'infrastructures majeures (autoroute A4, RER A ..). Elle constitue l'un des moteurs du développement de l'Ile-de-France, grâce aux mobilités. Ce n'est pas de l'étalement urbain mais de la polarisation, soutenue par un réseau de transports collectifs puissants.

En matière de mobilité il évoque l'existence d'invariants en se fondant sur la théorie de Daniel McFadden, Prix Nobel d'économie en 2000 (ndlr). En particulier, un individu fait en moyenne 3,5 déplacements par jour et passe 1h23mn en moyenne par jour dans les transports, et cela depuis des décennies.

La question fondamentale n'est donc pas « comment gagner du temps dans les transports ? », puisque ce temps est invariant, mais « comment j'utilise ce temps ? ». L'augmentation de la vitesse des déplacements fait qu'un individu en recherche d'emploi par exemple, a la possibilité dans un temps donné aujourd'hui d'atteindre beaucoup plus de lieux d'emplois qu'il y a 10 ou 20 ans.

Il confirme l'idée de développer la multipolarisation en aménagement, pour que chaque individu puisse bénéficier d'une augmentation de son univers de choix dans un temps donné. La multipolarisation permet en effet un bon équilibre entre lieux d'habitation, de travail, de loisirs pour un accès ouvert à tous des différents biens convoités.



**Yo Kaminagai**, parle du mot de mixité comme le mot le plus important entendu au cours de la soirée. Il se considère comme « trilingue », c'est-à-dire compétent en transports, en aménagement d'espaces et en systèmes d'information.

Ces trois compétences doivent être mobilisées pour réaliser une station de transports en commun réussie.

C'est précisément cette mixité qui est difficile à produire. Car les différents acteurs agissent avec des temporalités différentes. Certains acteurs interviennent souvent trop tard, alors qu'il faut porter le risque et la responsabilité pendant tout le temps de l'étude et du développement. Ce qui peut être constaté dans le domaine des transports est transposable pour l'aménagement du périurbain.

Il faut réussir à mobiliser tous les acteurs au même moment. C'est ce qui a bien fonctionné pour certains projets de tramway, où l'effet d'exemplarité a joué et a provoqué le développement récent de ce type de projet dans de nombreuses agglomérations. 30 villes ont adopté le tramway sans y avoir été obligé par une loi ou une quelconque règle.

De la même manière, il faut faire connaître les exemples de réaménagements réussis en milieu périurbain pour susciter l'émergence de projets similaires.

NOTA: Les interventions orales de cette rencontre sont consultables sur [www.arturbain.fr/rencontres](http://www.arturbain.fr/rencontres) professionnelles 2013