
Les politiques de mobilité dans les grandes villes françaises à l'heure de la COP21

Michel Rostagnat,
membre permanent du Conseil général de l'environnement et du développement durable,
ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, France
Forum THNS, Paris, jeudi 27 novembre 2015

Dernièrement dotées de par la loi du statut de métropole, les grandes agglomérations sont devenues en France, avec les Régions, le fer de lance de l'innovation en matière économique et sociale et les porteurs des grands investissements correspondants.

La mobilité est un mot neuf dans leur discours. Pourtant, elle figure depuis longtemps à leur agenda. Après les décennies de la reconstruction qui ont privilégié les dessertes lourdes et « l'adaptation de la ville à l'automobile », les décennies 70 et 80, marquées par le slogan « Small is beautiful », ont accouché de réalisations mettant en valeur les déplacements de proximité, telle que les rues piétonnes et les tramways (initiés à Nantes en 1985 et à Grenoble en 1987). Ce n'est que depuis une vingtaine d'années que nos grandes agglomérations sont engagées dans une politique réfléchie et construite de mobilité.

Celle-ci a jusqu'ici principalement joué sur le registre de la contrainte : réduction à 50 km/h de la vitesse en agglomération, création des « zones 30 » dans certains quartiers, reconquête de voies de circulation au profit des transports collectifs et des piétons, priorité aux transports collectifs, stationnement résidentiel. Elle a été en phase avec le discours dominant, bien illustré par les travaux du Grenelle de l'environnement (2007 – 2009), selon lequel la contribution de la France aux objectifs ambitieux de lutte contre le réchauffement climatique passait par des mesures contraignantes.

Cette politique a donné des fruits. La dernière Enquête globale transports en Ile-de-France (2010) révèle un net recul de l'automobile dans les choix modaux des habitants, au profit marginalement du deux-roues, plus nettement des transports collectifs et pour l'essentiel de la marche à pied, avec un taux d'équipement automobile à Paris *intra muros* inférieur de moitié à la moyenne nationale, et en baisse de 10 % en 20 ans. Ce résultat, combiné avec celui d'une réduction du motif domicile – travail alors même que les autres déplacements sont en forte croissance, dessine le paysage d'une ville apaisée, recentrée sur ses quartiers.

Néanmoins, cette politique pose par contraste la question de la cohérence d'ensemble de très vastes ensembles urbains. Y a-t-il un sens à un tissu urbain fait de quartiers juxtaposés qui ne communiquent guère entre eux ? Ne risque-t-on pas le divorce entre un centre ville bien desservi et finalement agréable à circuler et des banlieues dont les habitants, moins fortunés, seront condamnés à de longs déplacements par leurs propres moyens ? La croissance de la pauvreté en France depuis quelques années pose clairement la question de la mobilité des personnes fragilisées.

Le Grand Paris s'est voulu une réponse à ce défi. Son intuition initiale était de doter la région capitale d'un réseau de grands pôles de développement de l'emploi et de l'habitat suscités et appuyés sur un réseau de transport lourd et rapide en rocade. En un mot, il s'agissait de refaire la Défense (170 000 emplois sur 200 ha) ou Roissy (100 000 emplois sur la plate-forme aéroportuaire). Le projet a toutefois évolué pour tenir compte des nécessités de la desserte de banlieue qui représente aujourd'hui l'essentiel des déplacements. Si la desserte des deux aéroports reste un enjeu majeur, essentiel à la défense de la candidature de Paris aux Jeux olympiques de 2024 et à l'Exposition universelle de 2025, le réseau en projet du Nouveau Grand Paris s'est sensiblement recentré sur les zones urbanisées proches de Paris.

Ce choix révèle les difficultés à irriguer une très grande agglomération. En effet, les projeteurs d'aujourd'hui doivent concevoir leurs infrastructures au cœur de tissus urbains denses et dessinés à

petite échelle, ce qui les oblige à privilégier le passage en tunnel à grande profondeur. C'est ainsi que les 205 km du Grand Paris Express sont estimés à 27 milliards d'Euros, soit 130 M€/km, 6 fois le prix d'une ligne à grande vitesse (LGV) et 15 fois le prix d'une autoroute en rase campagne. Il est donc probable que de tels réseaux structurants resteront assez lâches. Inversement, leur réalisation peut être une vitrine du savoir-faire français à l'étranger, où les plus grandes métropoles sont confrontées aux mêmes défis de l'irrigation de vastes territoires urbanisés sans lignes directrices.

Mais le risque est réel que ce choix, voulu ou contraint, de la desserte de proximité ne nuise in fine à l'attractivité des métropoles. Celles-ci ne peuvent pas ignorer leur besoin de liaisons à longue distance. Une bonne desserte de ses aéroports et des lignes de chemin de fer rapides arrivant au cœur des villes sont pour elles des atouts essentiels.

Sur ce plan, la France a su globalement faire œuvre de prévoyance. On note pourtant désormais un certain nombre de facteurs de fragilité, tels que la compétition dans les « nœuds » (grandes gares ferroviaires) et en sortie des grandes villes des trains de banlieue et des circulations interurbaines (TGV et fret). Au contraire du monde aérien, où en vertu du « droit du grand-père », une compagnie titulaire d'un créneau dans un aéroport peut le réaffecter le moment venu au profit d'une liaison long courrier plus rentable, la tarification des sillons ferroviaires au kilomètre ne décourage pas cette concurrence entre longs et courts courriers. Or, sauf à refermer sur elles-mêmes les grandes métropoles, il paraît essentiel de donner la priorité aux dessertes ouvrant sur l'extérieur lointain. Une illustration en est aujourd'hui le projet CDG Express de desserte ferroviaire de l'aéroport de Roissy depuis Paris Est, qui devrait pouvoir, pour ses relations directes sans arrêt, bénéficier de l'exclusivité sur 2 des 4 voies du faisceau Paris Nord – Aulnay-sous-Bois.

La gouvernance est un facteur clé de la cohérence et de l'attractivité des agglomérations. L'intégration fiscale par la Contribution économique territoriale (CET, ancienne taxe professionnelle) unique à l'échelle de l'agglomération, dont la métropole créée en vertu des lois de 2010 et 2014 offre un exemple abouti, est un vrai progrès en ce sens. En effet, elle tue dans l'œuf toute velléité de compétition entre les communes pour l'accueil des activités économiques (elle a même parfois l'effet inverse !). En revanche, on peut se demander si le fait d'avoir conservé le principe de représentation des communes au sein du Conseil communautaire ne va pas toujours dans le sens d'une approche trop locale des problèmes qui, au prix d'arbitrages incessants, empêche la conception de politiques à l'échelle de l'agglomération.

Les grandes agglomérations françaises seront clairement des acteurs majeurs de la réponse du pays aux défis planétaires posés à la COP 21