

IDÉES • GRAND PARIS

## « La mobilité urbaine ne doit pas être l'arbre qui cache la forêt »

### TRIBUNE

#### Guy Burgel

Professeur émérite de géographie urbaine à l'université Paris-Nanterre

Répondant à une tribune publiée dans « Le Monde » du 16 janvier, le géographe Guy Burgel estime que l'obsolescence du RER ne résulte pas tant d'un sous-investissement de l'Etat que d'un défaut de réflexion politique globale sur la ville.

Publié hier à 16h55, mis à jour hier à 21h05 | Lecture 3 min.

Article réservé aux abonnés



« Il faut se réjouir que le législateur ait enfin compris que l'avenir de la ville au XXI<sup>e</sup> siècle était dans la récupération et la transformation de l'espace urbanisé existant » (RER D à Fontenay-sous-Bois, le 3 décembre 2019). CHARLES PLATIAU/REUTERS

**Tribune.** L'exceptionnelle durée de la grève des transports, notamment en région parisienne, et la proximité des élections municipales de mars ont ravivé le débat sur les mobilités urbaines, avec ce qu'il comporte d'approximations, d'utopies, ou d'arrière-pensées. Le télétravail a donc une fois de plus été présenté comme une arme absolue, le « tous à vélo » (ou sur trottinette électrique) sur des réseaux de circulation dédiés a été préconisé, la gratuité des transports collectifs (pour les jeunes ou pour tous) a été évoquée.

De même, l'innovation se dissimule parfois sous des sigles abscons (comme le fameux « BHNS », pour « bus à haut niveau de service »). Il est temps de mettre un peu de bon sens dans cette effervescence, en rappelant quelques fondamentaux des déplacements dans la ville.

Le premier est leur motivation. Si les classiques trajets résidence-emploi ont perdu de leur prédominance par rapport aux causalités personnelles (courses, visites, conduite d'enfants, loisirs, etc.), ils n'en demeurent pas moins structurants par leur périodicité dans le temps et l'espace. Mais les conditions ont changé au cours des dernières décennies. L'irrégularité des rythmes s'est installée, avec l'étalement des heures de pointe.

## Dispersion

L'activité féminine a progressé de manière très importante, augmentant dans les ménages les disjonctions entre habitat et travail. La dispersion de la population s'est accentuée, notamment dans les espaces périurbains de faible densité. Les zones d'emploi, surtout tertiaire, se sont considérablement multipliées, intensifiant les itinéraires de banlieue à banlieue plutôt que les mobilités historiques périphérie-centre.

**Lire aussi | « La mobilité mérite mieux que les gadgets de start-up et autres légendes technologiques »**

C'est ce que ne voient pas les auteurs (élus et membres d'associations d'usagers) d'une tribune publiée dans *Le Monde* daté du jeudi 16 janvier (« Saturé et vieillissant, le RER est devenu synonyme de promiscuité, de déclassement et d'aliénation sociale ») qui dénoncent l'obsolescence du réseau RER francilien.

## **Les zones d'emploi, surtout tertiaire, se sont considérablement multipliées, intensifiant les itinéraires de banlieue à banlieue plutôt que les mobilités historiques périphérie-centre**

Celle-ci n'est pas seulement due au sous-investissement de l'Etat, ni à la perte de l'euphorie des « trente glorieuses » (toujours mythiquement magnifiées, quand la France d'aujourd'hui est collectivement beaucoup plus riche), mais aussi à l'inadéquation physique du réseau régional.

Le schéma directeur de Paul Delouvrier, en 1965, concevait un dessin de lignes radiales se croisant au centre de Paris (Chatelet-Les Halles), quand la demande, depuis, est devenue de plus en plus tangentielle. Cette inertie des matérialités urbaines face à l'évolution des sociétés est inéluctable, et doit être affrontée sur le temps long. Elle ramène à la forme et à la taille de la ville. Les signataires de la tribune font le pari, en se référant aux projections de l'actuel schéma directeur de la région d'Ile-de-France, que « *l'offre résidentielle nouvelle sera produite et concentrée essentiellement sur la seconde couronne dans les dix prochaines années* ».

Rien n'est moins sûr, ni surtout souhaitable, si l'on recherche des mobilités économes en gaz à effet de serre, et si l'on veut rentabiliser les investissements lourds consentis pour le nouveau réseau du Grand Paris Express.

## Déni de raison et d'action

On peut déplorer la spéculation immobilière autour des soixante-huit nouvelles gares et regretter que l'objectif de mobilité ne se soit pas suffisamment accompagné d'une réflexion sur les logiques foncières et sociales du projet, mais il faut se réjouir que le législateur ait enfin compris que l'avenir de la ville au XXI<sup>e</sup> siècle était, plutôt que la dilution périphérique, dans la récupération et la transformation de l'espace urbanisé existant.

## **On ne façonne pas l'avenir de la cité seulement par des pistes cyclables sécurisées, un boulevard périphérique doté d'une**

## **circulation « pacifiée », ou une nouvelle ligne de tramway**

Cette reconstruction de la ville sur la ville peut être belle, efficace, tout en répondant à un souci d'équité. Pour une fois, l'on cesserait d'opposer l'attractivité économique, la sauvegarde écologique et la nécessité d'une métropolisation [*processus de développement et de renforcement des métropoles*] inclusive.

Mais il manque à cette perspective idyllique la stratégie politique et institutionnelle adéquate. Là encore, la Métropole du Grand Paris (MGP) est un déni de raison et d'action. Elle manque de pertinence, puisque son territoire n'englobe pas la seconde couronne francilienne, au moins ses zones agglomérées. Le projet global est inconsistant, fractionné en multiples objectifs plus ou moins concurrents. Il relève aussi d'une inconséquence démocratique, du fait de son illisibilité pour les citoyens franciliens. Le défi dépasse ici l'enjeu municipal : c'est l'Etat, au plus haut niveau, et la région, qui doivent prendre leurs responsabilités.

**Lire aussi | « L'automobile reste un lieu de mémoire heureux dans l'imaginaire des Français »**

Bref, la « mobilité urbaine » ne doit pas être l'arbre qui cache la forêt. On ne façonne pas l'avenir de la cité seulement par des pistes cyclables sécurisées, par un boulevard périphérique doté d'une circulation « pacifiée » (au bénéfice de qui d'ailleurs ?), ou par une nouvelle ligne de tramway reliant les gares. C'est d'une réflexion politique globale sur la ville dont nous avons besoin.

¶ **Guy Burgel** est l'auteur de « Questions urbaines » (Editions de l'Aube, 2017).

**Guy Burgel** (Professeur émérite de géographie urbaine à l'université Paris-Nanterre)