HAL
open science

Les nouvelles luttes pour l'espace public

Yves Crozet

To cite this version:

Yves Crozet. Les nouvelles luttes pour l'espace public. Ville Rail & Transports, 2020, 635, pp.72-73. halshs-03153415

HAL Id: halshs-03153415

https://shs.hal.science/halshs-03153415v1

Submitted on 26 Feb 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

VRT
Territoires & MOBILITÉS
Ville Rail & Transports

La reprise dans les transports publics

Risques et périls

Les opérateurs de transports ont travaillé à un plan de sortie de crise en passant en revue tous les équipements nécessaires et les procédures à mettre en place : gels, désinfections renforcées, protections pour les conducteurs… et surtout masques. Avec l'objectif de rassurer les voyageurs, qui pourraient craindre des contaminations, et de redresser un secteur qui risque de souffrir durablement.

Les prétendants aux Grands Prix des Régions

Dans ce numéro, nous présentons les candidatures pour sept pass thématiques que nous attribuerons le 15 septembre lors de notre cérémonie de remise de prix, la crise sanitaire nous ayant conduit à reporter cet événement. Nous décernerons aussi à cette occasion le prix du tourisme ferroviaire ainsi qu'un tout nouveau prix européen du transport régional et attribuerons bien sûr notre Grand Prix à une des régions françaises en lice. Rendez-vous à la rentrée pour connaître notre palmarès final!

N° 635 - Mai 2020 - 7 €
www.ville-rail-transports.com

Nouveau

RÉSERVOIR MOB

On avait rarement autant discuté de mobilité qu'en ces semaines d'immobilisation générale.
Et maintenant, tout peut-il, tout va-t-il redémarrer comme avant ? Il est devenu urgent de prendre le temps de la réflexion. Cela faisait quelque temps que nous nous préparions, à *VRT*, à ouvrir un espace dédié à la recherche, à la prospective, au débat.
Voici la première parution de ce nouveau cahier, Réservoir MOB.
On dirait qu'elle tombe à point nommé.
Espérons que chaque mois, ces pages feront œuvre utile en éclairant des débats dont les enjeux sont vitaux.

SOMMAIRE

Passage en revue
Immobilisation générale

Re-vivre dans la rue
Dialogue entre Arlette Farge et David Mangin

Municipales 2020
Les nouvelles luttes pour l'espace public. Par Yves Crozet

La gratuité des transports publics
Pourquoi pas mais pourquoi faire
Par Nicolas Louvet

Avant le confinement…
Les Français bougeaient encore plus qu'on ne le croyait

Comment la SNCF a transformé ses TGV en services de réanimation roulants

MUNICIPALES 2020

Les nouvelles luttes pour l'espace public

La campagne des municipales l'a montré : les villes veulent faire du vélo un mode de transport majeur dans les zones denses. Ce qui annonce de nouveaux épisodes dans la bataille de l'espace public… mais laisse de côté la question des mobilités périurbaines, totalement dépendantes de l'automobile et relevant des voiries départementales… L'analyse de l'économiste Yves Crozet.

© OECD/Michael Dean

Yves Crozet,
professeur émérite
(Sciences-Po Lyon),
Laboratoire
Aménagement
Economie
Transport

Depuis quelques années la mobilité urbaine a été bousculée par l'arrivée des deux-roues en « free floating ». Ces nouveaux venus ont ravivé une réalité aussi ancienne que la ville : la bataille pour l'occupation de l'espace viaire. La ville pédestre était déjà confrontée à ce problème. Au XVIIe siècle déjà Blaise Pascal évoquait les « *embarras de Paris* ». L'arrivée des véhicules motorisés et surtout de l'automobile a changé le rapport de forces entre les modes de transport. Non seulement car de nouveaux espaces de circulation lui ont été attribués, mais aussi parce que les rues ont été envahies par les véhicules en stationnement.

Ce que nous observons dans les centres villes depuis la fin du siècle dernier est une lente transition vers un autre partage de l'espace viaire. La mise en place des rues piétonnes a précédé la création de voies réservées pour les bus laquelle a été suivie de la relance du tramway. Partout où ces transformations ont eu lieu, les trafics automobiles ont été réduits, mais aussi dans un premier temps les déplacements en vélo lequel était considéré comme lent et dangereux. Deux qualificatifs à revoir ?

La campagne électorale de 2020 a vu fleurir des programmes visant à faire du vélo un mode de transport majeur dans les zones denses. Il ne s'agit plus seulement de tracer des pistes cyclables. Pour réduire le danger pour les cyclistes, de véritables itinéraires dédiés sont proposés, avec priorité aux intersections. Mais comme l'espace public est rare, cela signifie qu'il faudrait redistribuer l'espace viaire. Au détriment des piétons avec le rétrécissement des trottoirs mais aussi au détriment des voitures, et notamment de celles en stationnement comme l'a proposé Mme Hidalgo.

Quels que soient les choix à venir, un changement de paradigme est en cours. Derrière le conflit entre modes de transport se révèle une autre façon de considérer l'accessibilité urbaine. C'est le constat dressé lors de deux Tables Rondes organisées à Paris par le Forum International des Transports (OCDE) en octobre et décembre 2019[1].

- Les politiques de mobilité ont longtemps été et restent encore focalisées sur la vitesse des déplacements afin d'économiser le bien le plus rare pour les individus : le temps.
- Une première mutation est apparue avec les voies piétonnes et le retour de modes de transport relativement lents comme les tramways. Les unes et les autres améliorent l'accessibilité pour peu que leur développement s'accompagne d'une densification des aménités urbaines (logements, emplois, commerces…). L'enjeu clé n'est plus la vitesse mais une meilleure gestion du bien le plus rare pour la collectivité, l'espace. La réaffectation de l'espace public au profit des modes moins consommateurs d'espace viaire est un levier puissant de meilleure utilisation des espaces privés.
- La promotion du vélo et les contraintes accrues sur la voiture en zone urbaine (zones à faibles émissions, tarification du stationnement, covoiturage, interdiction des moteurs diesel…) ne sont donc pas seulement inspirées par la haine de l'automobile[2]. Seconde phase de la mutation des politiques publiques, elles visent à faire de l'accessibilité un bien collectif pour que le maximum d'aménités urbaines soit disponible avec un déplacement non motorisé, à coût réduit pour les individus et la collectivité.

Mais comme le monde de la mobilité est paradoxal, cette priorité donnée à l'optimisation des usages de l'espace est promue en invoquant… de moindres temps de parcours (la ville du quart d'heure…) ! En outre elle se heurte à l'arrivée de nouvelles formes de recherche, individuelle voire individualiste, de gains de temps. Les nouveaux deux-roues électriques : vélos, overdrives, trottinettes mais aussi désormais les « speedelec » qui peuvent atteindre 45 ou 50 km/h doivent-ils circuler avec les vélos, sur les trottoirs, ou au milieu du trafic automobile avec les risques que cela comporte ? En France, en 2019, huit personnes ont été tuées alors qu'elles circulaient en trottinettes ! Doit-on rechercher pour eux des voies dédiées ? Mais à qui les prendre ? La bataille pour l'espace public va connaître de nouveaux épisodes. N'oublions pas enfin une autre dimension de cette bataille, celle qui a démarré sur l'espace viaire des ronds-points en 2018 pour défendre l'usage de l'automobile. Ses acteurs n'ont pas su ou voulu lui donner un contenu politique via des candidatures aux élections municipales. Cela peut paraître curieux puisque plus de 80% des actifs se rendent aujourd'hui au travail en voiture. Mais c'est logique car les programmes municipaux sont surtout centrés sur les zones denses[3]. La question des mobilités péri-urbaines totalement dépendantes de l'automobile n'intéresse pas les communes car il s'agit très majoritairement de flux intercommunaux sur des voiries départementales. Le renouvellement des Conseils départementaux, qui gèrent plus de 400 000 km de routes, aura lieu en 2021. L'occasion d'un débat ?

COMME LE MONDE DES MOBILITÉS EST PARADOXAL ; CETTE PRIORITÉ DONNÉE À L'UTILISATION DES USAGES DE L'ESPACE EST PROMUE EN INVOQUANT… DE MOINDRES TEMPS DE PARCOURS (LA VILLE DU QUART D'HEURE…)

[1] *www.itf-oecd.org/measuring-accessibility-methods-and-issues*

[2] *www.itf-oecd.org/zero-car-growth-managing-urban-traffic-roundtable*

[3] *En 2018, il y avait chaque jour 400 000 déplacements en automobile ayant Paris comme origine et destination, 60% de moins qu'en 2001 ! Mais dans le même temps, on comptait plus de 8 millions de déplacements en voiture ayant la Grande Couronne comme origine et destination. Un chiffre en progression.*