



**Propos conclusifs au symposium international de Pékin,  
Université de Tsinghua  
11 octobre 2004**

Jean-Pierre Orfeuil,  
Professeur, Université de Paris XII  
Président du comité scientifique de la Chaire de l'IVM

Ces 3 journées d'échanges ont été riches et très stimulantes. Ces propos conclusifs ne prétendent pas retracer toute cette richesse, mais simplement mettre l'accent sur ce qui m'a le plus frappé. Ils sont donc très personnels.

1. Nous partageons une même perspective, celle du développement durable et soutenable. Cette perspective est très générale, chacun peut rassembler sous cette bannière des objectifs assez différents, je retiendrai surtout ce qui nous unit : la mobilité, les infrastructures, la fabrique de la ville ont à la fois une dimension publique et une dimension privée. Il appartient au politique de définir le cadre dans lequel les marchés fonctionnent, en fonction des problèmes du présent, qu'il faut bien résoudre, comme l'urbanisation rapide et les congestions, et d'objectifs de moyen et long terme dans la perspective du développement durable. Pour gérer cette double exigence au niveau de la planification et de la gestion des systèmes de transport sur un territoire donné, il faut être clair sur ce qui est considéré comme exogène, c'est-à-dire relevant d'un ordre de priorité supérieur, et ce qui doit être endogénéisé par les principes de gestion appliqués dans chaque ville et sur chacun des réseaux. En bref, il faut avoir une vue claire sur « ce qui s'impose à nous » et sur « ce qui dépend de nous », « nous » renvoyant aux autorités en charge de la gestion et du développement des territoires.

Il fait par exemple peu de doute que la croissance économique s'impose à tous les territoires. Il est possible que l'accroissement du parc automobile détenu par les ménages soit un objectif exogène. Il est en revanche probable que la régulation publique des usages de l'automobile en ville s'impose comme une exigence endogène du système : en raison des fortes densités des grands ensembles urbains, il n'est sans doute pas possible que l'offre d'infrastructure puisse suivre durablement une demande qui ne serait pas pour partie contrôlée par des instruments économiques, réglementaires ou par des mesures de partage de la voirie. Il en va évidemment de même pour la gestion des conduites (la civilité automobile, avec le problème sous jacent de l'insécurité routière) et l'adoption de normes plus contraignantes sur les niveaux d'émission polluantes des véhicules.

2. Nous partageons des problèmes communs, et notamment celui de la congestion. Le simple fait que ce problème existe un peu partout dans le monde, dans des pays avec un parc automobile mûr et une dotation en infrastructures très importante, comme les Etats-Unis, dans des villes européennes bien dotées en infrastructures routières et disposant de bons systèmes de transport public, comme Londres et Paris, et dans des villes comme Pékin, où la dotation en autoroutes rapportée au parc automobile circulant est très élevée, montre que l'approche de cette question ne peut pas être une simple question d'ajustement d'une quantité d'infrastructure routière à une demande actuelle ou future.

L'Europe a connu une croissance assez lente de son parc automobile jusque dans les années soixante, ce qui lui a permis de déployer une batterie de plus en plus sophistiquée d'outils d'ingénierie routière, qu'il s'agisse du code de la route normant les conduites attendues de chacun, des outils de gestion des trafics et stationnements automobiles ou encore, à partir des années soixante-dix, des outils de définition des priorités des moyens de transport sur la voirie, avec notamment des priorités aux trafics les moins consommateurs d'espace à la personne transportée.

Dans certains cas, comme l'intériorisation par les conducteurs de normes de civilité, ou simplement d'efficacité (ne pas s'engager dans un carrefour déjà « bloqué »), il nous semble qu'il y a un gros travail à faire sur les valeurs et ce qui commande les conduites, à partir de travaux de psycho- sociologie, et nous ignorons si cette orientation est aujourd'hui présente dans la recherche et l'action de terrain. Ceci vaut à la fois pour la congestion et pour l'insécurité routière.

Dans d'autres cas, les outils et concepts de gestion de trafic sont manifestement très largement disponibles, qui plus est dans des versions « up to date » faisant un large appel aux NTIC, dans les universités chinoises. Vus d'un point de vue d'occidental, ils restent à mettre en œuvre de façon beaucoup plus intense et élargie sur le terrain. On rejoint là l'un des thèmes du

symposium, celui de l'intégration de l'innovation technique et de l'innovation organisationnelle. D'une façon plus générale, l'organisation institutionnelle (qui est légitime à faire quoi ?) et les conditions de portage de projet par les acteurs (comment on se coordonne pour faire pénétrer l'innovation dans le monde réel) pourraient être des thèmes d'échanges plus approfondis.

Ceci rejoint aussi une autre thématique, présente dans le symposium mais peut-être pas assez explicite : celui du partenariat public privé. Il peut concerner les modes de financement des grandes infrastructures, thème que nous n'avons pas abordé, mais aussi des modalités de gestion des mobilités. Une des grandes questions qui se pose en Europe comme en Amérique est celle de systèmes venant compléter les deux grands systèmes de mobilité que sont l'usage privé de l'automobile et les transports publics généralistes. Des thématiques comme celles du covoiturage, de systèmes de vans à vocation très sociale, de la réimplication des employeurs dans la gestion de la mobilité de leurs salariés (à travers par exemple les « plans de déplacements d'entreprises » en France et en Italie, aux Etats-Unis), de la coordination par la puissance publique d'offres de plusieurs transporteurs en situation de coopération- compétition (exemple du transmillenio à Bogota, des pôles d'échange multimodaux à Paris) suggèrent l'existence de potentiels de créativité à l'interface des professions du transport et des acteurs économiques. Vous avez la chance, et c'est un bien précieux, d'avoir encore des entreprises investies dans la mobilité de leurs salariés. Nous cherchons un peu partout, et avec beaucoup de difficultés, à restaurer des liens de ce type pour mieux maîtriser les congestions en heures de pointe. L'organisation de la présence des acteurs économiques dans le champ de la gestion des mobilités, le rôle décisif que peuvent avoir des organisations souples (loueurs de vélos, taxis, systèmes d'autoportant, voituriers, gestionnaires de stationnement, etc.) dans l'amélioration de la gestion des mobilités constituent sans aucun doute également des thèmes d'échange possibles.

3 La présence constante, dans la plupart des exposés, de la thématique de la congestion signale un problème à la fois bien connu et encore mal résolu dans les différentes parties du monde : la congestion est sans doute le dysfonctionnement le plus visible (avec les difficultés de stationnement) des systèmes urbains, aussi bien du point de vue des responsables politiques que des populations. Dire que c'est le plus visible ne signifie pas que c'est le plus important. Il y a une dissymétrie forte entre notre aptitude à juger les différentes « qualités » d'un système de transport d'une part, les « qualités » respectives du système de transport et du système urbain d'autre part. En bref, nous disposons d'un indicateur sensible de qualité du système routier et nous ne disposons pas d'indicateurs équivalents de qualité du système global de déplacement et encore moins du système urbain. Une ville sans embouteillage peut être obtenue soit par une dispersion extrême des habitants et des activités sur le territoire, mais on peut se demander si c'est encore une ville et si ce modèle est efficace en termes économiques et environnementaux, ou être obtenue avec des restrictions extrêmement contraignantes de la

possession et de l'usage de l'automobile, et l'on peut alors se demander si elle satisfait aux légitimes souhaits d'autonomie de la population et d'efficacité économique des responsables. Une ville « de qualité » ne peut pas être définie par un seul critère sur un sous-système du système de transport, celui des circulations de voitures particulières. On peut sans doute définir quelques critères plus proches des préoccupations des uns et des autres :

Être agréable à vivre pour tous ses habitants.

Soutenir le développement économique.

Permettre à tous ses habitants, quels que soient leurs niveaux de ressources, d'accéder aux aménités urbaines fondamentales.

Être économe dans la consommation de ressources rares (espace, pétrole, etc.) et sobre dans la production d'émissions polluantes.

Sur tous ces points, et sans faire l'hypothèse d'un modèle urbain unique, il n'est pas très difficile de définir quelques critères permettant la comparaison entre villes, qui permettent à chacune d'entre elles d'analyser ses forces et ses faiblesses. Les problèmes identifiés peuvent alors être très divers : des armatures commerciales ou de services insuffisamment maillées, des transports en commun insuffisamment développés ou ne bénéficiant pas des meilleures conditions d'exploitation, des employeurs ayant des difficultés de recrutement et/ ou des employés ayant des difficultés à rejoindre des sites, une centralité excessive ou au contraire insuffisante, un « confort » des espaces publics et des paysages ou une qualité de l'air par trop dégradés, une obligation excessive de consommation de ressources, etc. Un exercice de « benchmarking » entre villes européennes et villes chinoises, ou encore entre villes chinoises, serait à cet égard passionnant.