

ALLEMAGNE-FRANCE Pour un ur

A quelles conditions le développement du rail peut-il contribuer à promouvoir la ville compacte, jugulant et inversant l'étalement urbain et la croissance automobile ? Le modèle allemand en la matière est-il importable en France ?

Anne Grillet-Aubert apporte sa part de contribution au débat urbanisme et mobilité.

Cet article emprunte son nom au sous-titre de la recherche **Bahn.Ville**. Il est écrit dans le cadre d'un bilan prospectif réalisé avec Karen Bowie sur les travaux du **Predit** et sur un séminaire homonyme organisé dans ce cadre.

ZOOM |

Anne Grillet-Aubert est architecte-urbaniste, maître-assistante à l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville et chercheur à l'Ipraus. Elle a publié avec Sabine Guth aux éditions **Recherches Transport et Architecture du territoire**, 2003, et **Déplacements**, 2005.

Par Anne Grillet-Aubert, architecte-urbaniste

Au cours des années récentes, le principe d'une urbanisation prioritaire des zones les mieux desservies par les transports publics est apparu comme un moyen de gérer à la fois la périurbanisation et de réguler la demande de déplacements en automobile (Gallez, Kaufmann, 2010). Caroline Gallez poursuit en soulignant les difficultés de mise en œuvre : la densification des secteurs situés à proximité des gares se heurte aux capacités d'urbanisation limitées et aux oppositions locales des riverains ou des élus. L'obstacle à une densification des quartiers est aussi souligné par la recherche **Bahn.Ville** portant sur les villes allemandes et françaises. La première phase du travail (2001-2004) partait du parti pris qu'une amélioration conjointe de l'offre ferroviaire des gares et de leurs quartiers, à travers une densification et une localisation judicieuse des activités, pourrait contenir l'usage de l'automobile. Dans la seconde phase de la recherche (2007-2009), l'accent a aussi été porté sur la disponibilité des sols, avec la création d'un observatoire du foncier à visée opérationnelle.

À quelles conditions le développement du rail peut-il contribuer à promouvoir une ville compacte, jugulant et inversant l'étalement urbain et la croissance automobile ? Il convient de distinguer deux interrogations. L'amélioration des services ferroviaires peut-elle entraîner un report modal important vers le TC et répondre à la demande de mobilité ? la régulation de la demande de mobilité peut-elle alors accompagner une autre forme de ville ? Le cas des villes allemandes souvent citées en exemple représente à la fois un modèle spatial et d'aménagement urbain que nous chercherons à confronter aux contextes des villes et des réseaux ferroviaires français.

Nous n'aborderons pas ici les aspects politiques et de mise en œuvre. La nécessaire coordination des politiques de transport et d'urbanisme représente un aspect crucial de la question et désormais un vaste champ de recherche qui dépasse le cadre cet article. □





urbanisme orienté vers le rail

1 LE MODÈLE ALLEMAND DE PLANIFICATION

L'urbanisme orienté vers le rail fait référence aux expériences de villes germaniques qui poursuivent sans faille une politique de développement des TC et des modes doux en cohérence avec l'urbanisme. Le développement des transports régionaux sur fer s'est renforcé au milieu des années 90 ; il suit la loi de régionalisation du transport de proximité de passagers de 1993, qui attribue aux Länder la compétence pour l'organisation, la gestion et le financement des transports de proximité. Ainsi, entre 1994 et 2006, l'offre en trains.kilomètres a progressé de + 28 % et la fréquentation en voyageurs.kilomètres de + 43 %. En 2006, l'offre était en Allemagne de 637 millions de trains.kilomètres (pour 151 en France) et la demande de 43 milliards de voyageurs.kilomètres (contre 10,8 en France) (Cours des comptes, 2009).

La rareté du sol et les coûts fonciers motivent la planification. Ces principes servent différentes formes urbaines : de grandes villes comme Munich, la « seule grande ville d'Europe parmi 24 à ne pas avoir connu d'étalement urbain » (AEE, 2006), ont mis en œuvre une politique de renouvellement urbain, une reconstruction de la ville sur elle-même par le ré-emploi des friches ferroviaires, industrielles ou militaires au service d'une ville compacte. Les déplacements sont effectués à part égale en automobile et par les modes doux et les TC, notamment par un réseau de Schnell Bahn (TER) qui compte 800 000 voyageurs par jour (en comparaison, 60 000 voyageurs utilisent chaque jour le TER au niveau de l'étoile ferroviaire lyonnaise). Plus souvent, le modèle est celui des villes rhénanes précisément étudiées par la recherche

Bahn.Ville. L'urbanisation tend aussi vers des formes compactes mais surtout vers une structuration polynucléaire. Les centres égrenés le long des lignes de TCSP sont éventuellement adossés à des quartiers ou à des communes périphériques. Un principe rigoureux de localisation des activités à proximité immédiate des dessertes ferroviaires ou de TCSP contient l'étalement et assure la croissance du trafic sur les lignes. Depuis 1998, en Rhénanie-du-Nord-Westphalie, toute nouvelle construction est subordonnée aux transports en commun. Les pôles à urbaniser dépendent de leur accessibilité et aucun projet immobilier important n'est développé à moins de 500 m d'un arrêt de TCSP ou 1 000 m d'une gare, existants ou à créer. L'aide au logement exclut les zones périurbaines et n'est attribuée qu'aux logements situés à moins de 1 500 m d'un arrêt de TCSP ou d'une gare, ou bénéficiant de bus de rabattement vers ceux-ci. À Münster, l'expansion urbaine est orientée vers des pôles « bien situés », gelant toute urbanisation dans les secteurs qui ne répondent pas aux critères de desserte en TC. La ville a acquis massivement des terrains et possède presque la moitié des surfaces actuellement constructibles, accessibles en transports en commun (Hecker, 2007). Comme l'écrit Francis Beaucire, la compacité et la densité justifient l'investissement en faveur des TC sans avoir besoin de recourir à l'argument écologique. Le développement durable renforce la légitimité de politiques urbaines économes en tout (sol, énergie) (Beaucire, 2007). L'aménagement des espaces publics encourage les modes doux (vélos et marche) et facilite l'accessibilité au réseau ; la qualité du service (cadencement, fréquence, densité des gares ou arrêts) offre des alternatives réelles à l'automobile. La densification induit une croissance du trafic sur le réseau et une spirale vertueuse est engagée entre aménagement des espaces publics, usage des TC et urbanisation. Le système assure aussi le financement des TC. Toutefois, l'Allemagne n'a pas renoncé à l'automobile : les taux de motorisation y sont éle-





vés, les réseaux autoroutiers bien maillés et de nombreuses villes peinent à endiguer le développement périurbain. La part modale de l'automobile au niveau national est cependant nettement inférieure à celle de la France, l'une des plus importantes en Europe. Comparant les territoires traversés par le tram-train de Karlsruhe aux secteurs desservis par les lignes qui rayonnent autour de Nantes, Francis Beaucire et Pierre Emangard soulignaient au début des années 90 la divergence

des densités moyennes, trois fois supérieures à Karlsruhe à celles de la couronne périurbaine ligérienne, et le poids différent de l'agglomération centrale, nettement inférieur dans la ville germanique (49 % contre 81 %). La comparaison montrait aussi des gares et arrêts plus nombreux sur la ligne allemande. En somme, service offert, armature urbaine et poids démographique différaient radicalement. Les auteurs remarquaient que faute d'une densité suffisante une exploitation intense accroîtra la

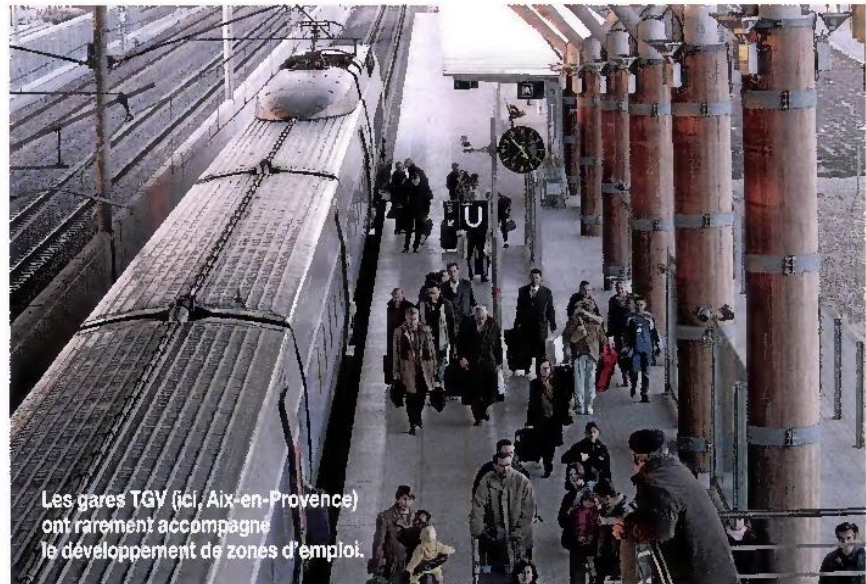
différence entre les charges et les recettes d'exploitation (Beaucire, Emangard, 2000). Le transfert du modèle ne semble pas immédiat car le niveau de démonstration exigé est plus élevé et doit remonter le courant contraire de l'héritage territorial (Beaucire, 2007), ce qui invite à porter plus d'attention aux dynamiques territoriales en cours et aux relations entre formes des villes et réseaux d'infrastructures.

2 TERRITOIRES ET MOBILITÉS

Des images très contrastées des évolutions possibles des villes ont été établies au début des années 90 par trois chercheurs de l'Inrets, A. Bieber, J.-P. Orfeuillet et M.-H. Massot ; trois grands types urbains (rhénan, californien et saint-simonien) associant développement spatial et schémas de la mobilité ont été identifiés. Les déplacements n'apparaissent plus comme le simple résultat de la localisation des activités mais comme une forme indissociable d'une structure territoriale et sociale.

Le modèle rhénan désigne un réseau de centres denses mais de taille limitée reliés par les lignes ferrées ; caractérisé par une part importante de la mobilité en TC, il repose sur une forte maîtrise de l'urbanisation ; dans le scénario californien, l'urbanisation correspond à une très forte extension des territoires suburbains exploitant une offre foncière et immobilière à coûts réduits, l'essentiel des déplacements y sont individuels et automobiles ; dans le scénario saint-simonien, la ville-centre concentre l'essentiel des activités et des rentes foncières, tout en appuyant le développement sur des sites spécialisés, éloignés et bien reliés au centre par de grandes infrastructures routières et de transports publics. La congestion régule la mobilité.

La région rhénane est caractérisée par de très fortes densités et une rareté de l'espace ouvert à l'urbanisation ; la Californie, à l'inverse, par une abondance d'espace et de faible densité ; dans le scénario saint-simonien, l'espace périphérique est limité. Si on confronte ces scénarios aux réalités géographiques des villes françaises et aux évolutions de la mobilité quotidienne, les distinctions apparaissent moins tranchées. Les relations entre morphologies métropolitaines et réseaux d'infrastructures dessinent d'autres configurations.



La métropolisation

Deux phénomènes caractérisent aujourd'hui les dynamiques territoriales : la métropolisation et l'étalement urbain. La métropolisation consiste en une concentration du peuplement et des activités à l'échelle des régions urbaines, un renforcement des centralités en rapport avec la mondialisation et la compétitivité accrue entre métropoles. La zone d'attractivité des grandes agglomérations s'étend bien au-delà des limites communales de la ville-centre et les réseaux rapides intègrent des villes secondaires dans le fonctionnement métropolitain.

Toutefois, la métropolisation ne profite pas seulement à la ville-centre, elle renforce aussi les polarités secondaires proches. A l'échelon départemental, on observe de grandes variations locales de l'armature urbaine et de l'at-

tractivité des villes. Bordeaux domine clairement les échanges du système urbain de la Gironde ; Toulouse et Montpellier se partagent de manière à peu près égale la quasi-totalité des fréquentations à partir des autres communes de l'Hérault ; huit villes du département du Nord se partagent de manière presque équivalente les échanges sur les communes avoisinantes.

Le développement important des réseaux à grande vitesse, qui vise l'amélioration de l'accessibilité nationale ou internationale des métropoles et notamment de leurs grands centres d'affaire, a joué un rôle incertain dans les systèmes métropolitains. Si les localisations de fonctions du tertiaire supérieur dépendent d'une accessibilité nationale, c'est-à-dire d'une position dans les réseaux à grande vitesse, une gare ne suffit pas seule à attirer des activités ;



elle représente une opportunité en fonction des dynamiques urbaines et des stratégies de développement local. Bien que le rôle moteur et cohérent avec les stratégies d'aménagement soit généralement annoncé, les gares TGV ont rarement accompagné le développement de zones d'emploi. La localisation des gares TGV loin des villes, gare bis ou betteraves, l'absence de connexions avec les réseaux ferrés régionaux et leur inaccessibilité par les TC sont portées aux principaux chefs d'accusation d'une logique ferroviaire autoréférentielle et d'une forte tendance à l'extraterritorialité de la grande vitesse ferroviaire française. Le procès n'est plus à faire, mais le débat reste ouvert et concerne aujourd'hui la desserte des territoires bientôt traversés par les nouvelles lignes TGV. L'impératif de la grande vitesse a aussi orienté les tracés des autoroutes. Toutefois, leur accès appelle inévitablement des connexions avec le réseau routier. Les lieux de connexions, échangeurs et sorties d'autoroutes situés à proximité des villes sont devenus très attractifs pour les entreprises et induisent un trafic interne à l'agglomération. Ainsi, les voies rapides urbaines destinées au transit sont toujours plus empruntées pour des déplacements internes aux agglomérations. L'usage détourne l'ouvrage de sa fonction initiale et en corrompt les logiques initiales.

L'étalement urbain

L'étalement urbain est une déconcentration à l'échelle de la ville. L'expansion des territoires urbanisés dépend principalement de la formation de zones d'habitat de très basses densités, généralement externes aux périmètres des PTU et des réseaux ferrés mais bien reliés aux réseaux routiers. Résultat tangible d'une

faible maîtrise des sols et d'une politique du logement depuis quarante ans très favorable à l'acquisition de maisons individuelles, l'étalement contribue au grignotage des espaces naturels et agricoles et à la forte croissance démographique des secteurs périphériques et des communes rurales.

La ville diffuse s'affranchit de la ville-centre et son existence dépend de plus en plus de centralités secondaires. La nouvelle configuration spatiale des aires urbaines a modifié la géographie des flux. Si l'on s'attarde aux déplacements domicile-travail mieux connus et plus étudiés, on constate un éloignement croissant des zones d'emploi des lieux d'habitat, plus accentué en périphérie qu'au centre malgré le renforcement de cette première zone d'emploi. En effet, on travaille toujours plus souvent dans une autre commune que celle où l'on réside. La croissance globale des distances parcourues dépend alors de l'allongement des trajets quotidiens et du nombre croissant d'actifs concernés, c'est-à-dire d'une généralisation de la dissociation spatiale entre zones d'emploi et d'habitat, qui n'est plus l'apanage des secteurs où domine la fonction résidentielle. Les actifs des pôles de banlieue travaillent dans leur commune, dans le centre mais de plus en plus souvent dans d'autres pôles de banlieue qui se renforcent et dont l'aire d'attraction s'étend (D. Mignot, A. Aguilera, J.-L. Madre, 2004).

Les destinations des déplacements se diversifient. Les migrations pendulaires sont toujours plus souvent à destination des pôles secondaires. La part des flux radiaux et internes à la ville centre diminue au profit des flux externes (entre centre et banlieue ou périphérie et de façon plus sensible entre la périphérie et la banlieue) et des échanges entre bassins, en

forte progression.

En d'autres termes, la polarisation des métropoles s'appuie sur un réseau consolidé de villes, dans lequel le poids de la ville centre diminue. De moins en moins d'actifs habitent d'ailleurs les pôles d'activités, préférant s'installer dans d'autres communes. Les choix de localisation divergents vont moins à l'encontre de la formation de villes compactes et d'une mixité fonctionnelle que d'une ségrégation beaucoup plus radicale et à une autre échelle que ne l'ont été les spécialisations fonctionnelles issues du zoning et de l'urbanisme des années 60.

Le rapprochement des actifs de leurs pôles d'emploi est alors apparu aux chercheurs comme un enjeu majeur pour la puissance publique. Marie-Hélène Massot et Emre Korsu ont calculé que « si les tous les actifs de la région francilienne résidaient à moins de 30 minutes de leur emploi, les distances entre domicile et travail des ménages seraient réduites de 31 %. Cela concernerait 22 % d'actifs résidant et travaillant en Ile-de-France » (M.-H. Massot, E. Korsu, 2006).

L'objectif d'une maîtrise des distances parcourues par une réduction des espacements entre activités conduit à l'exploration d'une ville cohérente, une configuration urbaine dans laquelle chaque individu disposerait « d'un panier d'emplois et de services accessibles à X minutes de sa résidence » (J.-C. Castel).

La desserte des territoires périurbains par les TC constitue une seconde hypothèse de maîtrise de la croissance du trafic automobile. Le périurbain est en effet considéré par les techniciens et les acteurs opérationnels comme le principal enjeu territorial pour le ferroviaire. La pertinence du train étant d'ailleurs accrue par l'éloignement croissant des lieux d'emploi.

3 LES POSSIBLES DÉVELOPPEMENTS DU RAIL

Le TGV est un concurrent redoutable pour la desserte point à point pour des distances entre 400 et 800 km. La grande vitesse a incontestablement permis à la SNCF de capter une part importante du trafic aérien sur les liaisons entre métropoles, occasionnant des pertes considérables aux compagnies aériennes sur les liaisons Paris - Marseille ou Paris - Nantes. Le développement des TER engagé depuis le transfert aux régions du transport ferroviaire a induit une croissance forte du tra-

fic qui inquiète peu l'industrie automobile. Selon le président de la SNCF, dans sa réponse aux questions posées par la Cour des comptes sur les TER en novembre 2009, « (...) du point de vue de la progression du transport public ferroviaire, la décentralisation des compétences a été un succès. Comme le souligne le rapport, le trafic a progressé de 55 % entre 1997 et 2007. Il a de nouveau progressé de 10 % en 2008. Le rapport analyse bien les principaux facteurs de croissance qu'ont été la progression de l'offre,

les modernisations des matériels et des gares, les tarifications nouvelles attractives, fruit de la politique des régions. Mais le rapport considère que la part de marché du TER reste marginale (1,32 % en 2007), même si elle a fortement augmenté. (...) Si on rapporte le trafic TER au potentiel capable, nous estimons que la part de marché est de 10 %, alors qu'elle était inférieure à 8 % avant la décentralisation. Ce ratio montre qu'il reste une marge de progression significative qui ne pourra se concrétiser que par une politique volontariste ».



Ce succès est celui d'un rattrapage, il corrige les effets d'une politique ferroviaire qui privilégie la grande vitesse. Ainsi, les trafics français et allemands sont équivalents en termes d'utilisation par les voyageurs, mais avec des proportions inversées entre le transport régional (deux tiers du trafic allemand) et le transport de grandes lignes (deux tiers du trafic français) (S. Seguret, 2010). Le développement des TER apparaît cependant susceptible de se poursuivre.

Le réseau hérité

La situation des étoiles ferroviaires souvent en limite des zones denses des agglomérations et la répartition des 3 000 gares du réseau ferré français distribuées à part égale entre les pôles, les communes périurbaines, les zones rurales et les petits bourgs, les deux tiers se situant dans les aires urbaines (agglomérations et couronnes périurbaines), ouvre des perspectives de dessertes assez larges. Une enquête récente de la Fnaut montre que les étoiles ferroviaires de grandes agglomérations comme Le Mans, Tours et Orléans, souvent sous-utilisées, offrent aujourd'hui de nombreuses opportunités. Grenoble, Nancy ou Tours ont des projets de renforcement de l'offre de TER sur ces lignes pour la desserte de secteurs périurbains. L'exploitation des lignes existantes ne se limite pas aux grandes agglomérations françaises et peut aussi concerner des secteurs très périphériques, comme entre Colmar et Metzeral, et de nombreuses lignes désaffectées pourraient offrir un support pour un service de TCSP, par exemple, entre Cannes et Grasse.

Un projet de desserte ferroviaire n'a de sens qu'à partir d'un certain seuil de population aux échelles de l'agglomération et du corridor ferroviaire. Dans une thèse en cours, Sylvain Seguret s'est interrogé sur l'urbanisation des secteurs situés à proximité des lignes ferroviaires après 50 ans de périurbanisation, à partir d'une étude réalisée par RFF sur les étoiles de cinq villes françaises portant sur une bande de 6 km de large, distante de 3 km de part et d'autre de la ligne, considérée suffisante pour envisager des modes de rabattement non motorisés. La population captée par ces corridors entre 1975 et 2006 est de 40,4 % à Amiens, 48,3 % à Lille, 7,2 % à Metz, 44,4 % à Rennes et 82,2 % à Strasbourg. Les corridors ferroviaires couvrent des emprises importantes (environ 40 % du territoire étudié) ; ils concen-

trement donc toujours la majeure partie de la population mais n'ont pas canalisé l'urbanisation qui s'est aussi faite ailleurs, dans des zones bien desservies par les routes. L'écart s'est alors creusé alors entre les poids démographiques du corridor et ceux des secteurs les plus dynamiques des agglomérations.

De façon paradoxale, un fort potentiel de développement de l'offre de TCSP existe là où les dynamiques démographiques sont les plus faibles. Le poids propre des corridors justifie un développement de l'offre, mais « une politique de report modal ne peut pas se baser uniquement sur une politique d'offre de transport. Il s'agit de penser l'articulation des modes pour réduire les contraintes d'accès au réseau ferré. Une coordination étroite avec les politiques spatiales et automobiles, en particulier en zone assez dense, s'avère nécessaire », a indiqué Sylvain Seguret dans son intervention lors du séminaire « Un urbanisme orienté vers le rail » (28 mai 2010 à l'Ipraus). Il s'agit aussi de mieux connaître les conditions d'un transfert modal vers le fer.

L'impact des gares sur le report modal

Llaurif a récemment réalisé une étude visant à évaluer l'impact de la localisation de l'habitat et de la proximité d'une gare sur l'utilisation du train (« Habiter à proximité d'une gare », 2009). L'étude s'appuie sur les résultats de l'enquête globale « Transport 2001-2002 » et porte sur toute la région francilienne. Elle confronte des quartiers de gares et des secteurs sans desserte ferroviaire dans six zones concentriques autour de Paris dont l'éloignement du centre est croissant. La localisation résidentielle est considérée selon deux paramètres de distances par rapport à Paris et à une gare.

L'éloignement est fortement corrélé à l'allongement des distances parcourues, qui passent de 10 à 30 km de la zone la plus proche de Paris à la plus éloignée. De même, la part des TC et des modes non motorisés diminue régulièrement à mesure que l'on s'éloigne du centre au profit de l'automobile, ce qui ne surprend pas. Le nombre de déplacements est stable (de l'ordre de 3,5 quel que soit le secteur de l'agglomération).

La proximité d'une gare modifie un peu les choses. Dans les zones denses, les distances parcourues y sont un peu inférieures



« Les actifs utilisent le train avant tout pour les déplacements pendulaires, surtout quand le lieu d'emploi est situé à proximité d'une gare, aussi bien en zone dense qu'au-delà. » Ici, à Tours.

à celles du secteur témoin, mais dans les franges de l'agglomération, on ne note pas de différence significative entre les deux secteurs considérés. En d'autres termes, la pertinence de l'offre ferroviaire diminue avec l'éloignement de Paris et la proximité d'une gare ne réduit pas les kilomètres parcourus. Toutefois, si la part des modes doux décroît régulièrement avec l'éloignement de Paris, en zone 6, elle est nettement plus élevée près des gares que dans les secteurs témoins.

Les actifs utilisent le train avant tout pour les déplacements pendulaires, surtout quand le lieu d'emploi est situé à proximité d'une gare, aussi bien en zone dense qu'au-delà. Cet usage concerne cependant des trajets assez longs tandis que sur des distances plus courtes, les migrations pendulaires sont effectuées en voiture. C'est donc en premier lieu l'accessibilité de lieu de travail qui motive le recours au train. Ces résultats confirment ceux d'une enquête portant sur six quartiers de la périphérie d'agglomération de Düsseldorf, comparables par leur situation géographique, urbaine et sociale. La recherche confronte les pratiques des habitants de quartiers uniquement desservis par le bus à ceux qui disposent d'une bonne desserte ferrée (train régional ou métro dans un rayon de 1 000 m), (Göt, 2001). La proximité d'une gare ne détermine pas non plus un usage accru du service ferroviaire. L'utilisation du train apparaît également associée au motif travail, surtout pour les moyennes et longues distances (à Düsseldorf : de 10 à 50 km).



Afin de comparer la disponibilité réelle des TC, l'étude de Patricia Goût sur l'agglomération de Düsseldorf introduit un indice de qualité des transports publics ferrés qui a permis d'identifier les facteurs déterminants du report modal : la distance du domicile de moins d'un kilomètre d'un arrêt ou d'une gare, la qualité de la desserte (fréquence et horaire d'ouverture de la gare) et l'accessibilité à la gare en TC et non motorisée (piétons et vélo). L'importance de l'accessibilité piétonne, soulignée par tous les travaux sur la question (Bahn.Ville) laisse par ailleurs entendre la possibilité de

promouvoir des pratiques de proximité dans les secteurs faiblement urbanisés. En somme, ces enquêtes définissent assez clairement les conditions d'un développement efficace de l'offre ferroviaire :

- la disponibilité (cadencement et amplitude du service offert) ;
- l'accessibilité par les TC et les modes doux (l'aménagement des espaces publics) ;
- la présence de zones d'emploi à proximité des gares.

Les conditions minimales d'un service efficace définissent une sorte de degré zéro d'un ur-

banisme orienté vers le rail. Leur application demande cependant une maîtrise foncière des secteurs autour des gares et un renforcement de l'offre qui permettrait de détourner vers le fer une part des déplacements automobiles et peut-être d'atteindre l'objectif annoncé par RFF d'une multiplication par quatre du trafic TER à l'horizon 2030. Toutefois, Sylvain Seguret remarque que la multiplication par quatre du trafic ne représente qu'un habitant sur trente utilisant le fer pour sa mobilité quotidienne, un pourcentage proche de celui de l'Allemagne aujourd'hui, hors région de Berlin.

CONCLUSION

Un urbanisme orienté vers les corridors ferroviaires ne suffira probablement ni à endiguer le développement automobile et l'urbanisation induite par les infrastructures routières, ni à promouvoir d'autres configurations spatiales des aires urbaines. On sait qu'une politique de développement des TC reste sans efficacité si elle n'est pas accompagnée de mesures destinées à contenir l'usage de l'automobile.

Les conditions des territoires contemporains définissent un changement d'échelle de la mobilité, un élargissement des échanges et d'autres articulations entre modes et vitesses de déplacements. D'autres complémentarités se dessinent entre le proche et le lointain, entre

pratiques de proximité et activités éloignées. La structuration multipolaire des territoires appelle un maillage des réseaux d'infrastructures en mesure de garantir l'accessibilité par TC des pôles d'activités et d'intégrer les réseaux et échelles territoriales. Une localisation judicieuse des gares TGV peut permettre l'interconnexion avec des réseaux régionaux (TER) et les TCU, favoriser une dynamique qui ne sépare pas la grande et la petite échelle. Il s'agirait alors d'orienter l'urbanisme vers un polycentrisme maillé (appuyé par des espaces ayant le double caractéristique de nœud et de lieu) Les pôles d'échanges, lieux d'articulation des modes et des acteurs du transport et de l'aménagement deviennent alors un enjeu central

d'une structuration métropolitaine orienté vers les TC, d'un urbanisme orienté vers le rail (Menerault, 2009). Toutefois, la connaissance encore imprécise des relations entre formes urbaines et caractéristiques de la mobilité quotidienne empêche de prévoir avec exactitude l'impact d'une configuration urbaine sur les comportements. Selon les situations territoriales, le renforcement du rail ne correspond ni aux mêmes enjeux ni aux mêmes possibilités. L'accent doit alors être porté sur la spécificité des contextes. Ceci demande une connaissance fine des territoires, des demandes locales de mobilité, des opportunités foncières et de développement du rail et des projets et politiques qui les investissent. □

> Bibliographie

Agence européenne de l'environnement, « L'étalement urbain en Europe, un défi environnemental ignoré », AEE, Report n° 10, 2006.

A. Aguilera, J.-L. Madre, D. Mignot, « Métropolisation, formes urbaines et mobilité », *Cahiers scientifiques du transport* n° 45, 2004.

F. Beaucire, P. Emangard, « Un réseau et ses territoires : le tram-train d'interconnexion de Karlsruhe », *Flux* n° 41, 2000.

F. Beaucire, « La ville compacte est-elle importable ? », in *Le sens du mouvement*, Belin, Institut pour la ville en mouvement, 2007.

A. Bieber, J.-P. Orfeuill et M.-H. Massot, « Questions vives pour une prospective de la mobilité quotidienne », synthèse Inrets n° 19, 1993.

C. Gallez et V. Kaufmann (dir.), « Mythes et pratiques de la coordination urbanisme-trans-

port. Regards croisés sur quatre agglomérations suisses et françaises », recherches Inrets, 2010.

P. Goût, « Habiter près d'une desserte ferrée, quelle influence sur la mobilité et l'énergie ? Mobilité et urbanisme en Allemagne », Institut de recherche pour le développement régional et urbain du Land de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie, rapport pour l'Ademe dans le cadre du Predit 2, 2001.

A. Hecker, « Urbanisme, société et mobilité durable en Allemagne », in *Revue géographique de l'Est*. « Habiter à proximité d'une gare de banlieue. Quels effets sur les comportements de mobilité », Iaurif, novembre 2007. vol. 47/1, 2007.

E. Korsu, M.-H. Massot, « Rapprocher les ménages de leurs lieux de travail. Les enjeux pour la régularisation de l'usage de la voiture

en Ile-de-France », *Cahiers scientifiques du transport* n° 50, 2006.

A. Lhostis (dir.), « Concevoir la ville à partir des gares », rapport final du projet Bahn.Ville 2 sur un urbanisme orienté vers le rail, 2010. <http://www.bahn-ville.net/>

Cour des comptes, « Le transfert aux régions du transport express régional : un bilan mitigé et des évolutions à poursuivre », synthèse du rapport public thématique, Cour des comptes, novembre 2009

P. Menerault (dir.), « Multipolarités urbaines et nouvelles organisations intermodales », Inrets, 2006.

S. Seguret, « Problématique et analyse globale de cinq étoiles ferroviaires françaises », intervention au colloque Gares périurbaines, points d'appui au développement urbain durable du Gart-Fnau-Fnaut, septembre 2009.