

Mobilité urbaine, quelles solutions ?

En 2030, plus de 60 % de la population mondiale vivra en zone urbaine. 75 % du monde occidental vit déjà en ville en ce début de siècle. Les défis de l'urbanisation sont intimement liés à ceux de la mobilité que cette population engendre naturellement. Or force est de constater que la réalité est tout autre et qu'il semble que la mobilité urbaine a été oubliée. Après l'épopée riche de la fin du XIX^e siècle avec l'avènement des trams, bus, et autres métros dans les villes, rien ou si peu a été fait, en comparaison, lors de la 2^e moitié du XX^e siècle et du début du XXI^e. Un retour urgent à la préoccupation du transport des citoyens est primordial, si l'on veut éviter un chaos total et finalement un collapse de nos villes.



Blaise Clerc
Secrétaire romand d'Infra Suisse,
Vice-directeur SSE

Quelques chiffres pour illustrer la progression et la situation mondiale, mais qui est tout à fait transposable dans notre pays.

- En 1800, seul 2 % de la population mondiale vivait dans des centres urbains.
- En 1950, cette proportion atteignait 25 %.
- En 2000, la moitié de la population mondiale vit dans des villes ou mégapoles.
- En 2000, 75 % de la population occidentale vit en zone urbaine

- En 2030, 84 % de la population des pays en voie de développement vivront en ville

La mobilité urbaine est un des corollaires de la densification des zones urbaines. Nos villes occidentales, en particulier en Europe – la Suisse ne faisant pas exception – existent pour la plupart depuis plusieurs siècles, pour ne pas dire millénaires. Il n'est dès lors pas difficile de comprendre qu'elles sont en majeure partie inadaptées au trafic urbain tel que nous le connaissons aujourd'hui.

Non pas que durant les deux derniers siècles, en particulier depuis la fin du XIX^e, rien n'a été fait. L'avènement de l'ère industrielle a transformé radicalement certaines de nos villes et leur visage urbain s'est muté en fonction de l'éclosion des divers modes de transports. La question qui se pose est la suivante : y a-t-il encore de la capacité pour une offre de mobilité urbaine en adéquation avec la population résidente et pendulaire ?

Si l'on prend le problème en termes de capacité, trois solutions s'offrent à nous :

- augmenter les espaces actuels dédiés au trafic.
- utiliser le sous-sol comme solution de soupape

- s'approprier l'espace aérien

Ou alors, il faut aborder le problème avec une vision sociétale basée sur de nouveaux paradigmes de la mobilité urbaine, avec comme pistes :

- l'affranchissement du transport privé en ville
- la création de nouveaux modes de mobilité urbains et publics
- l'invention de nouvelles interfaces entre les différents modes de transports

Dans le premier cas, on se rend à l'évidence que nos villes ne sont plus du tout adaptées à la mobilité de ce nouveau siècle et de ce qu'il nous réserve encore en matière de nouveaux systèmes et moyens de transports. Croire à de possibles augmentations de surface du domaine urbain est illusoire. Nos cités sont trop anciennes pour permettre une énième mue. Il reste donc le sous-sol et l'espace aérien. Ce sont des pistes sur lesquelles nos ingénieurs et nos politiques se sont déjà penchés avec un relatif succès, mais à des coûts et à des délais parfois exorbitants.

Dans le deuxième cas, quelques philo-

sophes ou libres penseurs – même lors des journées d'Infra Suisse – se sont essayés à lancer quelques idées. Mais concrètement, il faut bien l'admettre, peu de résultats concrets sont venus étayer des idées parfois visionnaires. Soit que des tabous sont trop difficiles à rompre, soit que des habitudes centenaires sont tellement inscrites dans le patrimoine commun, que personne ne désire se séparer de certains acquis.

Or, dans un cas comme dans l'autre, il faudra bien accepter des changements fondamentaux de conception et de vision. Dans ce sens, le temps n'est pas notre premier allié, et comme le dit le dicton : « On ne fait pas d'omelette sans casser des œufs. » Dès lors, il est indispensable que tous les acteurs et tous les intéressés se mettent ensemble pour définir les meilleures stratégies et les meilleures solutions pour une mobilité urbaine du XXI^e siècle, digne de ce nom.

Gageons que la thématique du jour, déclenche des réflexions certes, mais qu'elle apporte des solutions concrètes pour une mobilité urbaine dynamique et réaliste. C'est l'attente toujours plus pressante de la population urbaine et pendulaire.