Comment penser la mobilité en centre ville ?

Pour voir l'émission cliquer ici

ANIMATEUR :

Brigitte Boucher

INVITÉS :

Laurent Gaillard - Directeur de l'urbanisme de la ville de Grenoble (38)

Stéphane Lapujoulade – Directeur innovation et développement durable – Groupe VéoliaTransdev

Jurgen Hatwig – Architecte-urbaniste (Freiburg)

Jean Marie Duthilleul – Architecte-urbaniste - AREP

Animatrice

Bonjour à tous, je suis très heureuse de vous retrouver pour un nouveau numéro de Solutions Durables consacré aux transports et à la mobilité. En 30 ans, les villes ont bien changé et la tendance n'est plus au tout-voiture. Une place prépondérante est laissée aux transports en commun, les centres-villes sont devenus piétons. Dans ce contexte, le tramway a été plébiscité par de nombreux élus, les grandes villes l'ont quasiment toutes adopté. Du coup, le cadre de vie et l'urbanisme ont été modifiés, l'usage de la voiture, maitrisée et les préoccupations écologiques ont pris le dessus. Mais à quel prix, c'est ce que nous allons tenter de comprendre avec nos invités, LAURENT GAILLARD, bonjour, vous êtes directeur de l'urbanisme à la ville de Grenoble, STEPHANE LAPUJOULADE, bonjour, vous êtes directeur de l'innovation et du développement durable de Veolia Transdev, JEAN-MARIE DUTHILLEUL, bonjour, vous êtes architecte urbaniste et JÜRGEN HARTWIG, bonjour, architecte urbaniste également de Fribourg Future. Alors messieurs, et bien, je vous propose tout de suite de nous rendre à Fribourg-en-Bressau, c'est dans le Sud-ouest de l'Allemagne, vous connaissez bien JÜRGEN HARTWIG, cette ville poursuit un objectif : équilibrer les déplacements entre automobiles, piétons et transports collectifs. En 30 ans, elle a changé de visage. Reportage.

Reportage

Voix off
Il est 6 heures, Fribourg s'éveille. Dans la gare intermodale : des trains, des trams, des piétons, des vélos et surtout, peu de voitures. Des voitures, vous n'en trouverez pas de plus grosses chez Wolfgang Mehnart.

Wolfgang Mehnart (habitant du quartier Vauban - Fribourg) : J'étais un passionné de voitures depuis tout petit, mais ma vie a changé avec le quartier Vauban.

Voix off
Wolfgang est architecte et vit depuis 10 ans dans cette maison qu'il a dessinée. Pour obtenir son permis de construire, il s'est engagé à ne pas posséder de voiture. Un choix militant et évident.

Wolfgang Mehnart : J'ai fait ces choix car je peux, dans mon métier comme architecte, faire quelque chose de durable et c'est ce qui m'a intéressé.

Voix off
Un point commun à beaucoup d'habitants du quartier Vauban, le premier éco-quartier d'Europe. Fini les places de stationnement devant les habitations, certaines rues sont même interdites à la circulation automobile ; comme Wolfgang, on s'y déplace beaucoup à pied ou alors, on prend le vélo. Une vraie passion, ici : la bicyclette, 420 km de pistes cyclables et plus de vélos que d'habitants et si le vélo est si populaire à Fribourg, c'est un peu grâce à la station mobile, mille places couvertes et gardées, en plein centre-ville.

Reporter : Vous savez, ici, vous allez plus vite en vélo qu'en voiture, il y a des pistes cyclables partout, c'est vraiment bien. Si vous habitez à Fribourg, vous faites du vélo, forcément. C'est normal ici.

Voix off
Et c'est tellement normal qu'à Fribourg, près d'un tiers des déplacements individuels se font à vélo, l'autre tiers, ce sont les transports collectifs. Car depuis 30 ans, la municipalité s'efforce de développer les alternatives à l'automobile. L'atout phare à Fribourg, c'est le tramway, 39 km de tracé, en tous points de la ville et ce n'est pas fini : la ligne 6 s'arrête ici, mais des travaux vont la prolonger de 2 km d'ici 2 ans.

Andreas Hildebrandt (Société des transports Fribourgeoises Vog) : Le réseau de tramway est la colonne vertébrale de notre transport public. A peu près 80 % de nos passagers prennent le tramway et 20 % seulement prennent le bus. Les bus sont là pour emmener les gens sans tramway vers les lignes les plus proches. C'est notre système.

Brigitte Boucher : JÜRGEN HARTWIG, vous êtes donc architecte urbaniste à Fribourg, alors une question simple : Est-ce que votre ville est plus agréable à vivre aujourd'hui ?

Jürgen Hartwig (architecte urbaniste de Fribourg) : Bien sûr, depuis 1976, il y avait 60 % de déplacements en voiture individuelle et aujourd'hui, nous sommes à 30 % et le bruit a diminué, la pollution aussi.

Brigitte Boucher : Ce qui est intéressant, dans ce reportage, c'est la place consacrée aux vélos, comment se pensent les alternatives à la voiture ? Vous avez créé des vrais garages à vélos en plein centre-ville.

Jürgen Hartwig : Voilà, exactement, tout près de la gare, parce qu'on sait qu'il y a des milliers de gens le matin, entre 6h30-7h30, qui viennent pour prendre des trains, TGV, ICE, les trains régionaux locaux, pour aller au boulot. Ce n'est pas uniquement des pistes cyclables qui sont importantes, c'est aussi le temps que les gens arrivent à la gare, en 2 minutes, ils doivent aller chercher une place à l'abri, s'il neige ou s'il pleut, ils ne vont pas laisser leur vélo quelque part parce que ce sont des vélos souvent un peu chers, peut-être électriques, ils vont recharger les piles ; quand ils reviennent le soir, ils retrouvent leurs vélos en bon état, les piles rechargées et vont peut-être monter vers la Forêt Noire.

Brigitte Boucher : JEAN-MARIE DUTHILLEUL, expliquez-nous un peu, comment se pensent effectivement ces centres intermodaux ? C'est-à-dire qu'à partir du tramway, on va réfléchir à installer des stations avec des voitures électriques, des stations de vélo, des garages ? Comment ça se construit ?

Jean-Marie Duthilleul (architecte urbaniste) : Dans cette vie en mouvement où l'on passe d'un mode à l'autre, une chose importante est de pouvoir le faire facilement. Une gare de tramway ou une gare de train, c'est un endroit où je passe à pied, d'un mode à l'autre. C'est un peu une inversion par rapport à la façon dont on concevait ces carrefours d'infrastructure autrefois. Au 20ème siècle, on concevait ces infrastructures en faisant en sorte que tout puisse se croiser. Le piéton étant dans un espace résiduel finalement. Pour concevoir un pôle d'échange multimodal, on dit : l'espace du piéton, quel doit-il être ? Et, tordons ces infrastructures pour que l'espace soit confortable ; on l'a fait à la gare de Grenoble ou autour d'un plateau piéton, on a regroupé les bus des départements qui vont dans les stations de sports d'hiver, le TGV, le tramway, les parkings à vélos, les silos à vélos, les taxis… Mais, c'est l'espace piéton qui prime. L'homme à pied.

Brigitte Boucher : LAURENT GAILLARD, vous, avant de voir l'exemple de Grenoble : est-ce que vous pensez que le tramway est la meilleure solution pour désengorger une ville ?

Laurent Gaillard (directeur de l'urbanisme) : A Grenoble, c'était la seule solution possible...

Brigitte Boucher : Pourquoi ?

Laurent Gaillard : Parce que tout simplement, l'espace est tellement contraint que si

tout le monde prenait sa voiture, les voitures ne pourraient plus bouger et on ne pourrait plus accéder à la ville. Et que le tramway était la seule solution qui pouvait, à cause des caractéristiques du sous-sol, exister en transport en commun lourd. C'est impossible de faire un métro à Grenoble, il y a trop d'eau dans le sous-sol.

Brigitte Boucher : Sinon, la solution du métro aurait pu être une idée.

Laurent Gaillard : Peut-être pas si intéressantes que ça, parce que les distances sont très courtes, déjà le métro coûte très cher, c'est une agglomération de 400 000 habitants, qui n'a pas forcément les moyens de se payer un métro. Le tramway a permis une rénovation urbaine, une animation urbaine absolument fantastique. On continue, on construit la 5ème ligne de tramway, en ce moment.

Brigitte Boucher : On va en parler un peu plus tard. STEPHANE LAPUJOULADE, 40 kilomètres à peu près de lignes, à Fribourg, 90 % des habitants à moins de 600 mètres d'une station. Est-ce que c'est ça, la raison du succès ?

Stéphane Lapujoulade (directeur de l'innovation et du développement durable de Veolia Transdev) : Oui, c'est l'avenir. Je crois, le succès, c'est le développement des mobilités partagées et pas simplement des transports publics de masse traditionnelle, mais de l'ensemble de l'offre des mobilités partagées qui vont du transport public par tram, par bus, par métro habituels mais jusqu'au taxi, au covoiturage, aux véhicules en libre-service.

Brigitte Boucher : Et quelles sont les principales difficultés, selon vous, à surmonter ?

Stéphane Lapujoulade : Aujourd'hui, il y a énormément de difficultés techniques, de difficultés urbanistiques et de financement, mais je crois que le défi, pour nous, aujourd'hui, maintenant, ça va être un défi de service. L'avenir, aujourd'hui, c'est de trouver des modèles économiques et des services, adaptés au besoin de mobilité des années qui viennent. On vient d'inaugurer Autolib' à Paris, Autolib', ça ne demande pas de nouvelles infrastructures, ça ne demande pas d'innovations technologiques, c'est du service nouveau.

Brigitte Boucher : Alors, Autolib', il y a quand même un problème, c'est que les voitures arrivent toujours dans le centre-ville. On ne peut pas désengorger avec Autolib'.

Stéphane Lapujoulade : On a souvent opposé dans le passé l'automobile, synonyme de liberté, sur des infrastructures ouvertes et gratuites et d'un autre côté, le transport public contraint, système régulé et subi. Aujourd'hui, les choses se rassemblent, l'automobile est de plus en plus contrainte : le péage satellitaire, la réglementation de la place de stationnement dès le départ, les voies express prison, les zones de rétention, les vitesses régulées... D'un autre côté, le transport public qui est une mobilité partagée. Ce n'est pas le paradis, mais je trouve que l'extension de l'offre près de l'abondance modale rend plus libre le fait d'avoir un plan B, de choisir un mode pour l'aller et pas le même mode pour le retour, ce qui est une grande liberté. Donc, les choses se rejoignent et aujourd'hui, l'automobile restera très pertinente pour les zones denses. Le transport public traditionnel : le tram reste

extrêmement pertinent pour les centres-villes. L'enjeu va être entre les deux, à mon avis.

Brigitte Boucher : JEAN-MARIE DUTHILLEUL, c'est votre avis également, l'avenir est dans le tramway ?

Jean-Marie Duthilleul (architecte urbaniste) : C'est un phénomène assez général. On est entrain en fait de renouer avec la conception des villes, qui a prévalu jusqu'aux années 20-30, en gros, jusqu'au démontage des tramways, vous savez que le tramway a été le premier transport mécanisé, collectif dans toutes les villes, qui s'est inséré gentiment au milieu des chevaux et des piétons et qu'il a été développé très fortement jusque dans les années 30, où il est apparu ringard et devant être remplacé par la voiture et les bus. Ceci a abouti à une espèce d'éclatement de la ville. Aujourd'hui, on sort de cette période. Et le travail qui est fait à Fribourg comme il est fait à Grenoble, à Nancy, (j'y étais hier). On recompose les espaces de la ville pour qu'ils puissent intégrer de façon équilibrée tous les transports.

Brigitte Boucher : LAURENT GAILLARD, vous êtes d'accord de cette analyse, le piéton retrouve tout sa place dans la ville ?

Laurent Gaillard (directeur de l'urbanisme) : Ah oui, et puis surtout dans les villes très ramassées, comme à Grenoble ; mais le principe même de la ville qu'on a un peu oublié en effet avec l'avènement de la voiture qui, dans l'histoire, est assez court. Il faut se rappeler que ce n'est pas si vieux que ça, la voiture et l'avenir, comme disait JEAN-MARIE DUTHILLEUL, est à l'offre de mobilité. Nous, à Grenoble, on va développer le pass-mobilité, c'est-à-dire l'offre de déplacement sur son smartphone à tout moment et avec une offre multi-mode, avec des temps de parcours et avec des offres de déplacement, en fonction du trafic.

Brigitte Boucher : C'est-à-dire que ça permettra de savoir à n'importe quel moment, quel est le moyen de transport le plus proche ?

Laurent Gaillard : …pour aller d'un endroit à un autre, voilà. La personne aura le choix.

Brigitte Boucher : Ca, ça existera quand, à Grenoble ?

Laurent Gaillard : On va le tester à la presqu'île, à partir de 2013.

Brigitte Boucher : STEPHANE LAPUJOULADE, qu'en pensez-vous ?

Stéphane Lapujoulade (directeur de l'innovation et du développement durable de Veolia Transdev) : L'explosion de l'Internet mobile, l'avènement des générations numériques, ça change la vie de la mobilité. Parce qu'aujourd'hui, avec des smartphones, avec de l'information, chacun peut être acteur de sa propre mobilité. La régulation n'est plus une régulation centrale. Aujourd'hui, si on a l'information, si on a la capacité de paiement, chacun peut choisir en temps réel et optimiser en temps réel, en fonction d'un grand champ de contraintes. Alors ça, c'est facile, Internet, c'est facile, mais ça pose de grands problèmes. Depuis longtemps, on a

investi là-dedans, on fait de l'information voyageurs, on fait de la billettique, comme on dit, dans notre métier. Aujourd'hui, ça prend des dimensions beaucoup plus importantes. Nous, sur le plan des transports, aujourd'hui, on rencontre Google, Facebook, IBM, ce n'est pas des…

Brigitte Boucher : JEAN-MARIE DUTHILLEUL, vous voulez intervenir, à ce sujet ?

Jean-Marie Duthilleul (architecte urbaniste) : Je pense qu'il y a eu un grand changement sociologique qui s'est produit ces dernières années. C'est que le temps où je me déplace n'est plus un temps à part, un temps perdu. Je veux en faire quelque chose donc je veux être informé sur le train, et à ce moment-là, je sais que c'est dans 20 minutes. Donc, je peux commencer à taper ma note ou je peux faire une course ou je peux téléphoner à quelqu'un… Ces lieux d'échanges entre modes sont des lieux où je dois pouvoir vivre un vrai temps de vie grâce à tous ces systèmes d'information.

Brigitte Boucher : JÜRGEN HARTWIG, est-ce qu'il y a ce genre de système d'informations à Fribourg ?

Jürgen Hartwig (architecte urbaniste à Fribourg) : Je peux vous donner des exemples, il y a des gens qui vont chaque matin en train, à Bâle, en Suisse, pour gagner du franc suisse. C'est 33 minutes de trajet et là, par exemple, il y a un cours de français, vous pouvez apprendre la langue français dans le train. Imaginez quelqu'un qui fait le même trajet en voiture…

Brigitte Boucher : Je pense que ça va donner des idées à LAURENT GAILLARD.

..il ne peut rien faire, il ne peut pas lire, il ne peut pas dormir, il doit se concentrer dans sa voiture et il doit travailler dans sa voiture, mais quelqu'un qui utilise le transport en commun, il peut dormir, écouter de la musique, il peut faire comme il a dit et ça nous donne une bonne qualité de vie, très différente.

Brigitte Boucher : Vous avez, vous, développé la Regiokarte : vous pouvez nous expliquer ce que c'est ?

Jürgen Hartwig : La Regiokarte… C'est très facile à expliquer, c'est une tarification qui est simple. Nous avons un seul ticket, un seul prix et ce ticket inclut tous les transports en commun : les tramways, les bus ; un seul ticket, ça veut dire que, pour les clients, c'est simple, ils l'achètent, mensuel ou annuel et ils ne s'occupent plus d'acheter autre chose puisqu'ils utilisent tous les transports en commun.

Brigitte Boucher : Est-ce que cela a remporté un large succès ?

Jürgen Hartwig : Oui, parce que ce qui était intéressant, c'est que les gens deviennent les vrais clients des transports en commun ; il y a 90 % des usagers des transports en commun qui ont cette Regiokarte ; parce que si vous achetez un seul ticket pour un seul trajet, ça coûte très cher et la Regiokarte par mois, ça ne coûte pas cher.

Brigitte Boucher : Il y a des tickets famille également ?

Jürgen Hartwig : Exactement, par exemple les dimanches, ce n'est même pas nécessaire d'acheter un ticket de famille parce qu'automatiquement, vous pouvez emmener toute votre famille, même votre chien et là, c'est un seul ticket, vous pouvez emmener toute votre famille, c'est la même l'idée que quelqu'un qui a une voiture avec cinq places, il se dit : si je suis seul dans ma voiture ou si nous sommes cinq, c'est le même prix pour acheter de l'essence, et c'est cet argument qui compte beaucoup : on dit voilà, nous avons un seul ticket et le dimanche ou les jours fériés, on emmène toute la famille.

Brigitte Boucher : Peut-être, parlez nous de la volonté politique : votre ville est détenue par les Grünnen, les écologistes, depuis 30 ans : est-ce que cela a une influence sur la mobilité ?

Jürgen Hartwig : Bien sûr, ça demandait beaucoup de courage de nos conseils municipaux, qui ont décidé beaucoup de choses très courageuses ; par exemple en 1973 déjà, ils ont discuté avec les commerciaux pour dire : « voilà, on veut introduire une zone piétonne à Fribourg », à cette époque là, c'était très difficile, puisque les commerciaux ont dit : « impossible, parce qu'on va perdre nos clients », mais il y avait ce courage, cette décision politique, ce fil rouge qui a continué jusqu' aujourd'hui, il y a une conception pour le déplacement dans notre ville, et c'est ça qui a aussi beaucoup changé tout notre mode de vie et le mode de nos déplacements à Fribourg.

Brigitte Boucher : Et quel est votre point de vue sur les modèles que vous voyez en France ?

Jürgen Hartwig : Oui je vois que ça a beaucoup changé, j'étais plusieurs fois à Paris, et à chaque fois que je viens, je vois de nouvelles choses.

Brigitte Boucher : Vous m'avez dit tout à l'heure être émerveillé par la voiture électrique, l'Autolib' ?

Jürgen Hartwig : Oui, ici à 500 mètres, j'ai vu des Autolib', j'ai même pris des photos, j'ai été étonné aussi des milliers de vélib qui sont dans les différentes rues de Paris ou à Lyon ; j'en ai même essayé à Lyon…

Brigitte Boucher : Lyon qui était la première ville à le faire…

Jürgen Hartwig : …je trouve que la France a fait beaucoup d'efforts, sur les cinq dernières années, incroyable.

Brigitte Boucher : LAURENT GAILLARD, est-ce que vous vous êtes inspiré de Fribourg ?

Laurent Gaillard (directeur de l'urbanisme) : Ah oui, nous avons fait notre révolution du côté des transports, de l'urbanisme et de l'énergie durable en s'inspirant beaucoup du modèle allemand, suisse, autrichien et suédois ; et c'était vraiment indispensable pour essayer de rattraper ce retard français : il faut se projeter avant le Grenelle, où il n y avait pas beaucoup de prise de conscience…

Brigitte Boucher : le Grenelle de l'environnement…

Laurent Gaillard : Ce qui est peut-être important de voir aujourd'hui, c'est la relation entre la politique des transports et l'urbanisme, c'est à dire qu'on ne fait plus les villes de la même manière et il y a une interaction entre les deux. L'exemple le plus frappant, c'est la place de la voiture, c'est à dire que nous, on est en train d'imaginer, comme à Fribourg d'ailleurs, de sortir les voitures des intérieurs des îlots, des sous-sols des bâtiments parce que ça permet d'aménager des cœurs d'îlots beaucoup (plus plantés verts)... et d'éviter d'artificialiser ces espaces de logements ou de travail, pour les regrouper dans des espaces de garages, comme vous dites, de silos mais multimodals ; le fait de regrouper des voitures, avec les vélos, avec les véhicules libre-service électriques permet d'économiser l'espace, d'offrir des services, de permettre aux gens de changer de comportement, peut-être un jour même de ne plus être propriétaires de leurs voitures. Alors que laisser les voitures sous les immeubles, c'est de la place perdue, une place sous un immeuble, c'est 20% d'utilisation. Une place dans un parking silo mutualisé, c'est 80 %, c'est 8 véhicules sur la même place par jour, et voilà, ce n'est pas du tout la même approche.

Brigitte Boucher : on va continuer à en parler mais on va tout de suite se rendre à Grenoble où le tramway est en service ; l'agglomération s'est même engagée dans la construction d'une nouvelle ligne, la ligne E ; originalité de ce projet : les quatre communes se sont engagées à se densifier au contact du tramway ; le chantier démarre, regardez !

Reportage

Voix Off
Se déplacer à Grenoble, ce n'est pas toujours simple. Au Nord de la ville, à Saint-Martin-Le-Vinoux, on a trouvé la solution : l'ancienne autoroute est en travaux, dans deux ans elle accueillera ceci : un tramway qui mettra le centre ville à dix minutes. Il passera ici sur la rue principale. La condition : trois cent nouveaux logements construits sur la commune d'ici 2015. Pour la directrice des services de St-Martin, c'est tout sauf contraignant.

Anne Grandvoinnet (Directrice des services de Saint-Martin-Le-Vinoux) : Ces logements, c'est vital pour la commune, d'abord parce qu'elle a perdu des habitants et ensuite parce que ça nous a véritablement permis de décrocher le tram, sans cela on y serait pas arrivé.

Voix Off
Des logements contre un tram, c'est toute l'originalité du contrat d'axe ; Saint-Martin-Le-Vinoux s'engage à augmenter sa population, une garantie de fréquentation pour la future ligne.

Hans Van Eibergen (Directeur déplacements SMTC) : Bonjour Anne.

Voix Off
En échange, le tramway passe par la commune et la société de transport finance les nouveaux espaces publics. Un accord long à trouver mais désormais bien accepté par chacune des parties.

Hans Van Eibergen : Ca nous a demandé deux, trois ans de débats, de discussions, de concertations, mais dans l'ensemble, ce projet a été suivi avec enthousiasme et, en général, voté à l'unanimité.

Voix Off
Et pourtant à Saint-Martin-Le-Vinoux, les travaux sont très invasifs. Pour le tramway, la chaussée est trop étroite, il faut l'élargir jusqu'aux voies ferrées. Un chantier réalisé de nuit, et jusqu'à présent sans plainte des riverains.

Philippe Billard (Directeur investissement SMTC) : On est plutôt épargné de ce côté là, donc s'ils ne se plaignent pas, on peut penser que ça se passe bien pour eux également.

Voix Off
Effectivement, de ce côté-ci du chantier, la circulation reste fluide. Mais un peu plus loin, sur le tracé de la future ligne E, c'est parfois plus compliqué, les automobilistes restent philosophes.

Un automobiliste : On ne peut pas faire des travaux et rouler normalement, ce n'est pas possible.

Voix Off
Sur l'avenue Jean Jaurès, même constat. Les travaux de la ligne E débutent par le remplacement des canalisations, et pour Patricia, qui tient une brûlerie, leur effet se fait déjà sentir.

Patricia Chemin (commerçante) : C'est difficile d'accéder jusqu'ici avec tous les travaux qui se passent un peu partout, donc il y a une baisse du chiffre d'affaires qui est nette.

Voix Off
Un passage obligé avant que le tramway n'arrive. Sur la ligne C mise en service à Grenoble en 2006, cela n'a pas été simple non plus. Les travaux ont duré trois ans, le long d'un tracé de plus de 9 kilomètres, mais l'attente en valait la peine.

Reporter : Il y avait une présence de la voiture énorme, excessive, envahissante et là, on a autre chose, on a un apaisement de la cité.

Voix Off
Effectivement, le trafic automobile y a diminué de moitié, au profit des autres mobilités.

Retour Plateau

Brigitte Boucher : LAURENT GAILLARD, dites-nous, comment ce projet a été accueilli ? On a vu qu'il a fallu 30 ans à Fribourg, combien de temps cela a pris à Grenoble ? Et quel accueil a été réservé à ce projet ?

Laurent Gaillard (directeur de l'urbanisme) : Le tramway à Grenoble, c'était une des premières villes en France, qui la réintroduit, pour ne pas dire de bêtise, en 1987 ou 1988 avec Nantes, je crois et l'accueil n'a fait que s'amplifier au niveau des côtés positifs, puisque, c'est vrai que les travaux sont toujours une période difficile, et en ce moment on la revit, mais les résultats sont tellement énormes au niveau du changement urbain. La dernière image qu'on a vue avec ce grand boulevard équipé d'un tramway, c'est un grand boulevard qui coupe la ville en deux Est-Ouest et qui, avant, était une barrière infranchissable de six files de voitures ; aujourd'hui, c'est un endroit merveilleux où les piétons, les vélos, tout le monde traversent, les commerces reprennent vie, les terrasses fleurissent, enfin c'est extraordinaire !

Brigitte Boucher : Ca veut dire qu'on peut agrandir le centre ville ?

Laurent Gaillard : Ca permet d'agrandir, ça permet de relier les quartiers, ça permet de limiter la pollution. On a même demandé à tous les habitants de ces grands immeubles de rénover les façades y compris thermiquement, en accompagnant avec des aides de l'ADEME, de l'ANA… de la région, et tout le monde s'y est mis parce que, dans une ville aussi dense que Grenoble, il y a le transport, on n'en a pas beaucoup parlé, qui permet de limiter la pollution, mais il y a aussi les bâtiments, donc la combinaison des deux décuple le travail sur la limitation des émissions de gaz à effet de serre. C'est bien tout un ensemble. Moi, je pense à des exemples tout simples, des villes où il n'y a pas de voitures, des villes comme Venise, ça donne l'ambiance qu'on peut avoir, quand on limite un peu.

Brigitte Boucher : Il peut y avoir des problèmes de circulation des bateaux.

Laurent Gaillard : Peut-être, mais quand on limite un peu la place de la voiture, la place qu'elle a prise, parce qu'elle a tout cannibalisé, la voiture, dans les trente glorieuses. On peut repenser une vie beaucoup plus agréable en ville, plus positive, plus attractive.

Brigitte Boucher : Qui doit être l'initiateur de ce projet ?

Laurent Gaillard : Je dirai qu'on a la chance quand même, malgré le côté gaulois avec les pouvoirs répartis un peu partout, d'avoir des organismes en charge des transports dans chaque agglomération et c'est quand même un peu eux les organisateurs de cette fédération de transport, il me semble, TRANSDEV a une grosse expérience dans le domaine. Elle a toujours accompagné les agglomérations et les villes sur ce sujet et à Grenoble notamment, on est en train de bâtir avec le CMTC, c'est-à-dire le Syndicat Mixte des Transports de l'agglomération Grenobloise, cette offre multi-modes dont parlait.

Brigitte Boucher : C'est ce que vous appelez le contrat d'axe ?

Laurent Gaillard : Non, le contrat d'axe, c'est le rapport entre l'urbanisme et le transport, c'est-à-dire qu'on construit un tram qui coûte cher si, dans les communes desservies un peu à l'extérieur de l'agglomération et dans l'agglomération des communes traversées, vous construisez des logements ; sinon ça ne marche pas. Il faut aussi desservir des populations : ça c'est le contrat d'axe, c'est la relation entre le transport et l'urbanisme.

Brigitte Boucher : le contrat d'axe, JEAN-MARIE DUTHILLEUL, vous pensez que c'est une nécessité ?

Jean-Marie Duthilleul (architecte urbaniste) : C'est enfin le retour : on abandonne la dissociation entre une ville qui serait composée de bâtiments immobiles et des réseaux qui seraient sensés l'irriguer. On est entrain de redécouvrir qu'il y a un lien entre la facilité de se mouvoir dans un territoire et la production de richesses de ce territoire. On produit quand on se rend compte, quand on est en relation avec l'autre. Et donc, la rentabilité de la mobilité n'est pas calculée exclusivement sur le sujet du transport.

Brigitte Boucher : Vous voulez dire qu'il y a des retombées économiques à faire entrer ?

Jean-Marie Duthilleul : Sinon, ça ferait longtemps qu'on aurait arrêté de faire des moyens de transports, quand même…

Brigitte Boucher : Peut-être un mot sur les conseils qu'on pourrait donner aux collectivités ?

Stéphane Lapujoulade (directeur de l'innovation et du développement durable de Veolia Transdev) : Moi, je pense qu'il va falloir investir dans le service car on ne va pas pouvoir construire, aujourd'hui, que les nouvelles infrastructures ; on peut le faire, on a trente ans d'histoire commune, d'économie mixte avec la ville de Grenoble. On voit bien des exemples, des petits détails qui sont source d'avenir, c'est l'autorisation des bus de circuler sur les bandes d'arrêt d'urgence, sur les voies express, quand la circulation tombe en dessous de 30 km/h à Grenoble. Pour moi, c'est à infrastructure égale, avec du matériel roulant classique. On a investi dans l'intelligence. Il y a des systèmes d'information, de l'homologation, il y a beaucoup de choses. Ca ne se fait pas comme ça. Beaucoup de villes le veulent tout de suite. Ca permet d'avoir plus de mobilité pour répondre à des besoins, sans forcément construire des autoroutes, étaler du ballast et bétonner. Pas forcément avec des véhicules deux roues. L'avenir des mobilités partagées, pour moi, se fait avec des voitures normales, avec des minibus normaux.

Brigitte Boucher : Merci messieurs d'avoir participé : Jürgen Hartwig, Architecte urbaniste à Fribourg, Jean-Marie Duthilleul, Président de l'AREC, filiale de la SNCF, Stéphane Lapujoulade, Directeur de l'innovation et du développement durable chez Veolia Transdev, Laurent Gaillard, Directeur de l'urbanisme, à la ville de Grenoble, Merci à tous.