

Voirie urbaine durable, mythe ou réalité ?

Prenant la mesure des enjeux du changement climatique, États, Communauté européenne, gouvernement français ou assemblées régionales s'engagent dans la lutte (Kyoto, plans climat, facteur 4, Agendas 21...). Sur le terrain, les collectivités territoriales continuent à créer ou aménager des voiries, sous la bannière du développement durable.

De nouvelles technologies, mais aussi d'anciennes pratiques remises au goût du jour, alimentent le paradoxe. Entre deux tentations, cesser tout investissement routier ou faire des « routes durables HQE », où en sommes-nous ?

Vladimir Vernadsky (Biosphère, 1926 !), le Club de Rome (Limits to growth, 1972) et, surtout, la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (Notre avenir à tous, dit rapport Brundtland, 1987) en avait accredité l'idée : préserver les ressources naturelles (pour les générations futures) et mieux répartir les richesses produites (entre nous tous) sont des préalables à un « développement supportable » (sustainable development). Le Groupe intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) ¹, en confirmant la forte corrélation entre changement climatique et émissions anthropiques de gaz à effet de serre (GES), consolide, si besoin était, le « facteur 4 » ².

La voirie urbaine « émet » des GES à chaque phase du projet (conception, fabrication ou remaniement, entretien, maintenance et « recyclage »), mais les déplacements plus ou moins motorisés qu'elle induit également ³.

Un guide pour prendre en compte le développement durable dans un projet

Pour situer *ex ante* ou *ex post* un projet à l'aune du développement durable, le réseau scientifique et technique de l'ex-ministère de l'Équipement a conçu un outil de questionnement et d'analyse. Publié par le Certu en 2006, *Prendre en compte le développement durable dans un projet, guide d'utilisation de la grille RST02* comprend un mode d'emploi, des fichiers nécessaires à son fonctionnement, enfin, des fiches de cas d'opérations, projets, aménagements passés à son crible.

Voilà pourquoi il est nécessaire d'y regarder à deux fois avant de décider de réaménager une voirie existante et, plus encore, d'en créer une nouvelle.

Il est également important de rappeler que les collectivités publiques sont tenues de « *gérer le sol de façon économe* », en harmonisant « *leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace* » (article L. 110 du Code de l'urbanisme), et que les plans de déplacements urbains visent en premier lieu « *la diminution du trafic automobile* » (loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, article 28-1).

Développement durable, histoire d'un malentendu

Le développement durable, certes, ne remet pas en cause le système capitaliste globalisé (au contraire : il en est le dernier avatar), mais sa traduction approximative, hélas, plonge les « piliers » social et environnemental sous une chape de croissance, de productivité et de pouvoir d'achat... Dès lors, le développement durable s'accorde avec une mobilité et des infrastructures elles aussi indéfiniment croissantes. Or, tout nouvel aménagement de voirie, fût-il « durable HQE », se heurte au facteur 4... Toute « révolution écologique » passe, nous semble-t-il, par une remise en question des modes de vie et des valeurs qui les sous-tendent.

Prenons la mobilité. Elle est, prosaïquement, une condition nécessaire à la vie et, aussi, à l'égalité des chances. Ce en quoi l'espace public doit être ouvert, accessible à tous, en permanence. D'un autre côté, les



PIERRE WATTE

**Question cruciale :
faire ou ne pas faire.
Bien faire (durablement) ne vient qu'après...**

mobilités vont « de pair avec la contraction du temps, la dilatation des territoires, la généralisation du mouvement. Elles s'arriment au culte de la vitesse, à l'accélération du changement. Elles signent la fin des routines, la multiplicité des choix, le primat de l'incertain »⁴. La mobilité est un droit, mais l'hyper-mobilité ? Le développement durable pose crûment la question des limites physiques (comment se développer indéfiniment dans un monde fini ?) et, surtout, symboliques (en les repoussant sans cesse, ne risquons-nous pas de nous perdre ?). Sans répondre, les pays riches se l'approprient et produisent une nouvelle idéologie, qui est un discours d'auto-justification.

Auto-justification de la voirie urbaine durable

Le 23^e congrès mondial de la route a fait « le choix du développement durable ». Pour relever les défis, chacun en appelle à la recherche de nouvelles technologies, touchant aussi bien les infrastructures (matériaux d'origine végétale, mises en œuvre moins gourmandes en énergie...) que les véhicules (« propres », « intelligents »...). « *« La route durable »*⁵ ouvre la voie à la réalisation de nouvelles infrastructures routières », à même de vaincre la congestion (et tant pis si cela conduit à une dépendance automobile accrue, nous met en garde Gabriel Dupuy), de pacifier l'espace public (ailleurs...), de désenclaver les quartiers... Récemment, le premier

ministre a ainsi déclaré que « l'A45 est un bon projet », qu'il « répond à un véritable souci de décongestion » et, par là, qu'il « respecte les critères du Grenelle de l'environnement ». Ailleurs, Grenoble accorde une « priorité absolue » aux transports en commun, une autre à la réalisation... de la rocade nord. Fluidifier le trafic reste le maître mot, car la croissance réclame toujours plus de mobilité.

Le choix du facteur 4 implique des renoncements. Faute de penser le changement, nous « changeons le pansement » (Aurélien Boutaud), c'est-à-dire de technologies. Héritiers des Lumières et de Descartes, nous restons convaincus – ou feignons de le croire –, que la technique peut tout, et continuons, avec obstination, à nous penser comme « maîtres et possesseurs de la nature ». La voirie urbaine sera « durable » ou ne sera pas. Le conseil général du Nord, nonobstant le paradoxe, expérimente un « référentiel route durable ». Les nombreux partenaires, au nombre desquels notre direction des routes, se sont inspirés de la démarche HQE dans le bâtiment⁶.

Leitmotiv des acteurs de l'aménagement : favoriser les modes doux et les transports en commun et améliorer l'accessibilité des PMR à l'espace public





Ce qui compte : un espace public partagé, apaisé, sobre...

Néanmoins, ne perdons pas de vue ce qui fait la qualité d'un espace public, créé ou réaménagé. Les usagers, spécialement les plus vulnérables, y ont tous leur place. Leitmotiv des acteurs de l'aménagement : favoriser les modes doux et les transports en commun – favoriser, donc les rendre vraiment plus attractifs que les modes motorisés individuels ! – et améliorer l'accessibilité à l'espace public des personnes à mobilité réduite⁷. Pas seulement dans les espaces centraux « reconquis », mais, c'est essentiel, partout.

Nous pouvons coproduire l'espace public, à condition de reconnaître l'expertise d'usage des citoyens « ordinaires » et, partant, le caractère unique de chaque lieu... Les réponses en terme d'aménagement ne peuvent donc pas être banales, y compris au plan technique.

Concernant les nouvelles technologies (enrobés d'origine végétale, enrobés à basse énergie, revêtements transformant certains polluants atmosphériques...), restons vigilants (souvenons-nous des biocarburants, fausse bonne solution).

En matière d'éclairage, on prendra garde, par exemple, à ne pas dilapider les gains unitaires (lampes à basse consommation) par une multiplication des sources (sous couvert de sécurité et/ou de « mise en valeur »). Rendre les sols urbains plus perméables qu'ils ne le sont a de multiples avantages (moins de réseaux enterrés, limitation et retardement des épisodes de crues). Les eaux pluviales peuvent également animer l'espace public (caniveaux, bassins, noues...).



Quelle part du territoire sommes-nous prêts à sacrifier à notre dépendance automobile ?

Faut-il rappeler que la plupart de ces mesures (qui donnent lieu à d'importantes économies de matières premières et/ou d'énergie, et, partant, à une réduction notable des émissions de gaz à effet de serre), lorsqu'elles ne sont pas d'ordre réglementaire, relèvent au fond du bon sens, de la bonne gestion du projet.

Quiconque veut se poser la question du développement durable au sujet d'une voirie urbaine doit se demander avant tout : pour quoi faire ? C'est-à-dire pour qui ? Pour répondre à quels besoins (supposés, réels, essentiels, superflus...) ? Et, après avoir internalisé les impacts négatifs pour les milieux et la population, à quel(s) prix ?

Programme d'actions « une voirie pour tous »

Après des décennies de priorité donnée aux besoins de la circulation automobile, ce programme vise à faire évoluer en profondeur les pratiques d'aménagement des voiries urbaines. Objectif : prendre en compte tous les usagers, et notamment les plus vulnérables (piétons, personnes à mobilité réduite) et tous les captifs des transports en commun. Les moyens : l'animation des milieux professionnels, notamment des services des collectivités territoriales ; la production et la diffusion d'ouvrages, guides, fiches de cas ou de synthèse.

Pour en savoir plus : www.certu.fr ou www.cnt.fr

- Mis en place par le G7 en 1988.
- Objectif français et européen de réduction de 75 % des GES, entre 2005 et 2050, contribuant à une division par deux des émissions mondiales et une stabilisation des GES dans l'atmosphère à 550 ppm équivalents CO₂ en 2050. (Le réchauffement prévu serait alors compris entre 1,5 et 3,9 °C) Or, les émissions de GES des pays riches, après avoir diminué de 5 % entre 1990 et 2000, sont à la hausse (2 % entre 2000 et 2005).
- Émissions de GES liées aux transports : 26 % du total des émissions (2004, + 23 % entre 1990 et 2004).
- Jean-Michel Dumay, « Dans les pas du Sarko mobile », in *Le Monde*, novembre 2007.
- Egis, Egis au cœur d'un concept novateur : la route durable (communiqué de presse, 20 septembre 2007).
- Cf. « HQE route durable », actes du colloque organisé par le conseil général du Nord le 29 mai 2007, *Le Moniteur*, 30 novembre 2007, cahier détaché n° 2.
- Cf. décrets n° 2006-1657 et n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 et arrêté du 15 janvier 2007 relatifs à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.