

## ■ Débat au MIPIM

# Aménagement et mobilité: un couple difficile à assortir

La tradition, depuis plusieurs années, veut qu'un débat d'actualité soit organisé par le stand Lake Geneva Region à l'occasion du MIPIM de Cannes. Il s'est déroulé cette année à l'hôtel Majestic, devant une petite centaine de professionnels de l'immobilier, de la construction et de la finance, ainsi que plusieurs élus français et suisses. Animé par notre rédacteur en chef Thierry Oppikofer, le débat traitait du lien entre mobilité et urbanisme, avec un dialogue entre deux experts: le célèbre architecte et urbaniste français Michel Cantal-Dupart et le très écouté spécialiste genevois de la mobilité Franco Tufo, ingénieur en transports diplômé de l'EPFL et fondateur du bureau de conseil Citec.

Après les mots de bienvenue de la conseillère d'Etat vaudoise Béatrice Métraux et du président de l'ARC-Syndicat mixte Bernard Gaud, évoquant les problèmes ardues de la circulation et des transports au sein du Grand Genève et au-delà, Michel Cantal-Dupart empoigna le sujet avec verve et énergie: selon l'urbaniste préféré, avec Roland Castro, du président Mitterrand, le dialogue entre aménagement et mobilité est



▶ De gauche à droite: Thierry Oppikofer, Franco Tufo et Michel Cantal-Dupart.

évidemment marqué par une petite contradiction: l'aménagement ne bouge pas, tandis que les transports ont pour but de transférer aussi vite et aussi bien que possible des êtres ou des marchandises d'un point A à un point B. «Le grand problème des organisateurs de transport, ce sont les usagers. Le fait de laisser monter et descendre des gens, cela retarde l'arrivée du train, du tram ou du métro!», plaisante celui qui, à plusieurs reprises, a constaté que l'on s'entêtait à vouloir placer un lieu de travail ou d'habitation à un endroit – qu'il s'agisse de rase campagne ou de centre-ville – sans tenir compte d'un facteur clef: les «éléments de désir». Si les gens ne veulent pas habiter, vivre, travailler, échanger à tel

ou tel endroit, cet endroit ne deviendra pas un lieu vivant.

### Quadrature du cercle

Franco Tufo partage l'avis de son pré-opinant sur les erreurs commises (gares TGV en plein désert rural, lieux de travail inaccessibles sans voiture, etc.), et retient la notion de désir: «Qu'on le veuille ou non, nous sommes faits pour bouger», dit-il. La mobilité doit donc être gérée, afin d'éviter l'étalement des villes, le gaspillage de sol et la multiplication des trajets pendulaires. «Durant 30 ans au moins, on a pensé qu'adapter la ville à la voiture était la seule option», note Franco Tufo. Aujourd'hui, la préoccupation est de rendre son humanité à la cité, d'adapter

les modes de transport à la réalité du terrain, qui ne ment pas. Les deux experts sont d'accord sur la nécessité – et la difficulté – de trouver l'aménagement et les infrastructures qui permettent une osmose entre habitat, vie professionnelle, vie urbaine et mobilité. Les casse-tête sont nombreux: le métro de Paris est organiquement indissociable de la vie dans la Ville lumière, mais le RER de banlieue est objectivement un échec. A Genève, le réseau TPG est l'un des meilleurs du monde... mais tout le monde le déteste et a l'impression qu'il ne fonctionne pas.

Gage d'espoir, les deux spécialistes relèvent que les maîtres d'ouvrage, privés ou publics, ont intégré cette problématique et qu'on ne conçoit plus,

aujourd'hui, un quartier ni un immeuble, une ligne de tram ni un parking, sans chercher la mixité, l'intégration dans la cité, la mobilité intelligente. Certes, l'idéal serait que chacun habite et travaille dans le même quartier. Mais l'exemple de Nyon, quittée le matin par un grand nombre d'actifs allant travailler à Genève ou à Lausanne, tandis qu'un nombre quasi égal arrive de ces deux villes pour y passer sa journée de travail, montre que mêler logement et activités, c'est bien, mais penser qu'on obligera les habitants à occuper les emplois créés près de chez eux, c'est «une conception digne de l'Allemagne de l'Est», tonne Michel Cantal-Dupart. ■

*François Berset*