

Les principales variables d'action

**en matière d'aménagement
et d'urbanisme**

Avoir une vision systémique de l'aménagement de l'espace

- Retenir surtout que le **choix d'une politique de transport** est une variable d'action essentielle pour promouvoir un aménagement durable
nécessité d'avoir de l'aménagement une **vision systémique**: aménager, ce n'est pas poser des objets les uns à côté des autres, **c'est mettre ces objets en synergie dans une vision cohérente de l'espace urbain et de sa dynamique** au service d'un projet collectif partagé ...

Les principales variables d'action

- Le **marché** et la localisation des **logements**
- L'organisation des **réseaux de transport**
- La **morphologie urbaine** et les circulations douces
- La maîtrise de **la vitesse** des différents modes de déplacement
- **Stationnement** et **logistique** urbaine

et aussi...

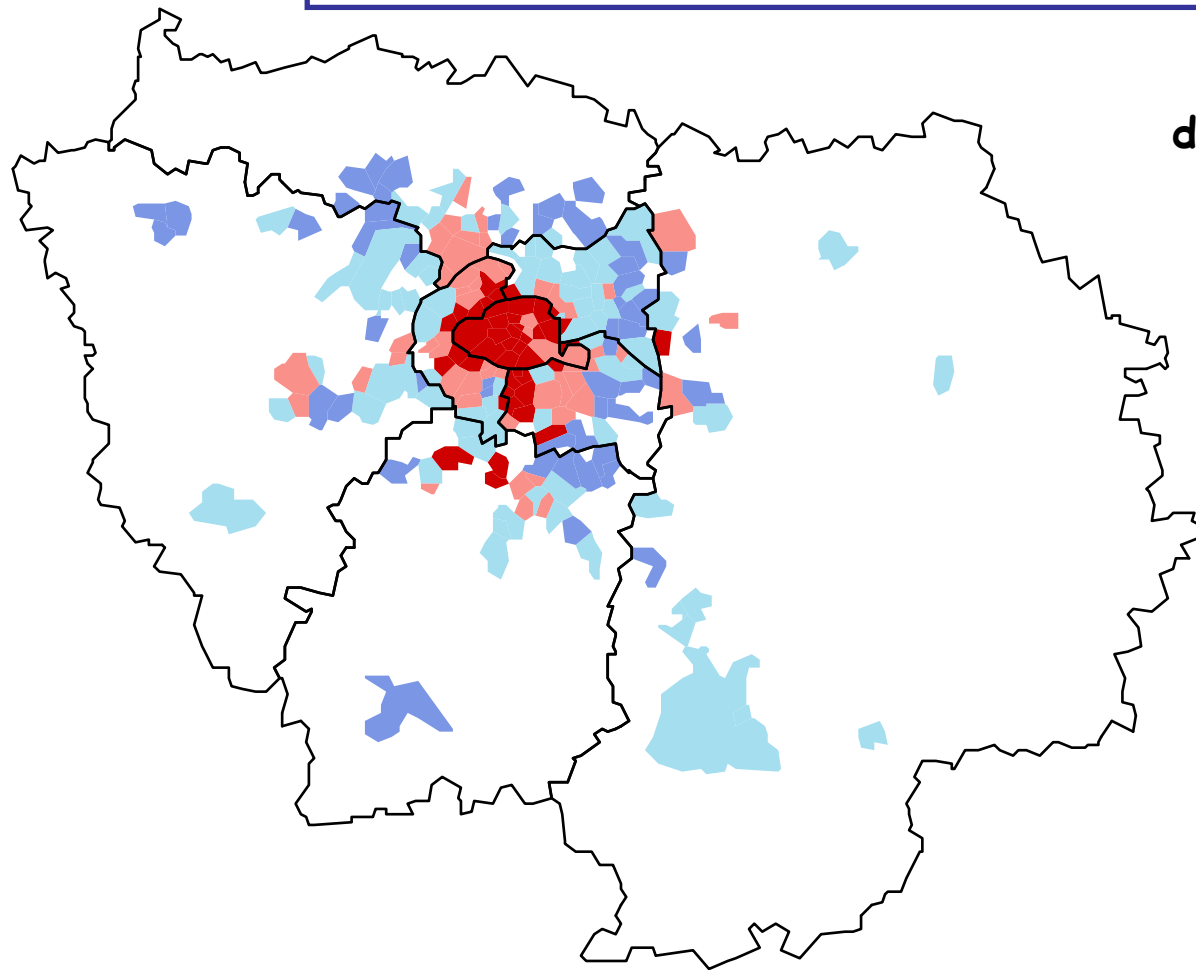
- Le partage de la voirie
- La tarification et les subventions croisées...
- L'importance du cadre législatif et réglementaire, et de son évolution

Le marché et la localisation des logements

- S'il n'est pas régulé, le marché n'a aucune raison de jouer en faveur de la rationalisation des distances de déplacement
- Avoir un bon réseau de transport ne suffit pas.
- Prendre en compte les enjeux du développement durable implique une coordination des politiques publiques en matière de transport et en matière de logement, et plus généralement, en matière de localisation des activités

Déséquilibres entre l'offre actuelle de logement sociale et le parc qui serait nécessaire pour que les actifs puissent se rapprocher de leur lieu de travail en Île-De France

Pour les communes de + de 10 000 habitants



Parc exprimé en % de l'offre actuelle

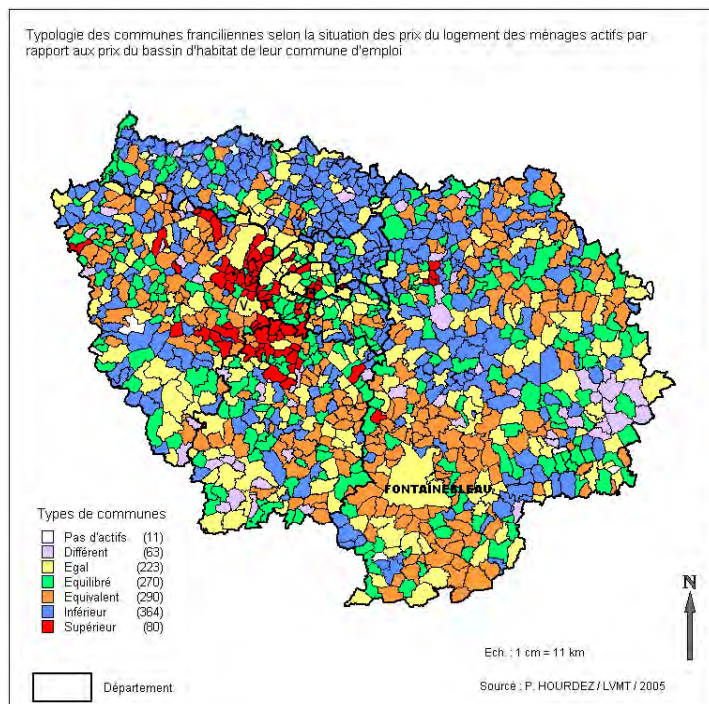
- Inférieur 90%
- De 90 100%
- De 100 110%
- Supérieur 110%

Source / LVMT, d'après RGP 1999, et DREIF

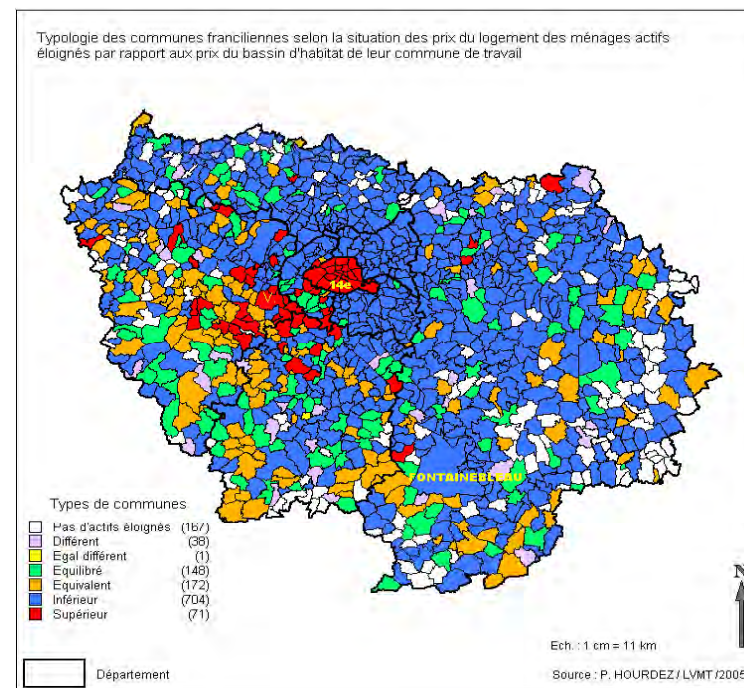
La mobilité, organisatrice des territoires et de leurs fonctions

Typologie des communes franciliennes comparant le prix au m2 des logements dans la commune de résidence et de travail des ménages d'actifs franciliens

Pour tous les ménages franciliens



Pour les ménages résidant à plus de 30 minutes de leur lieu de travail

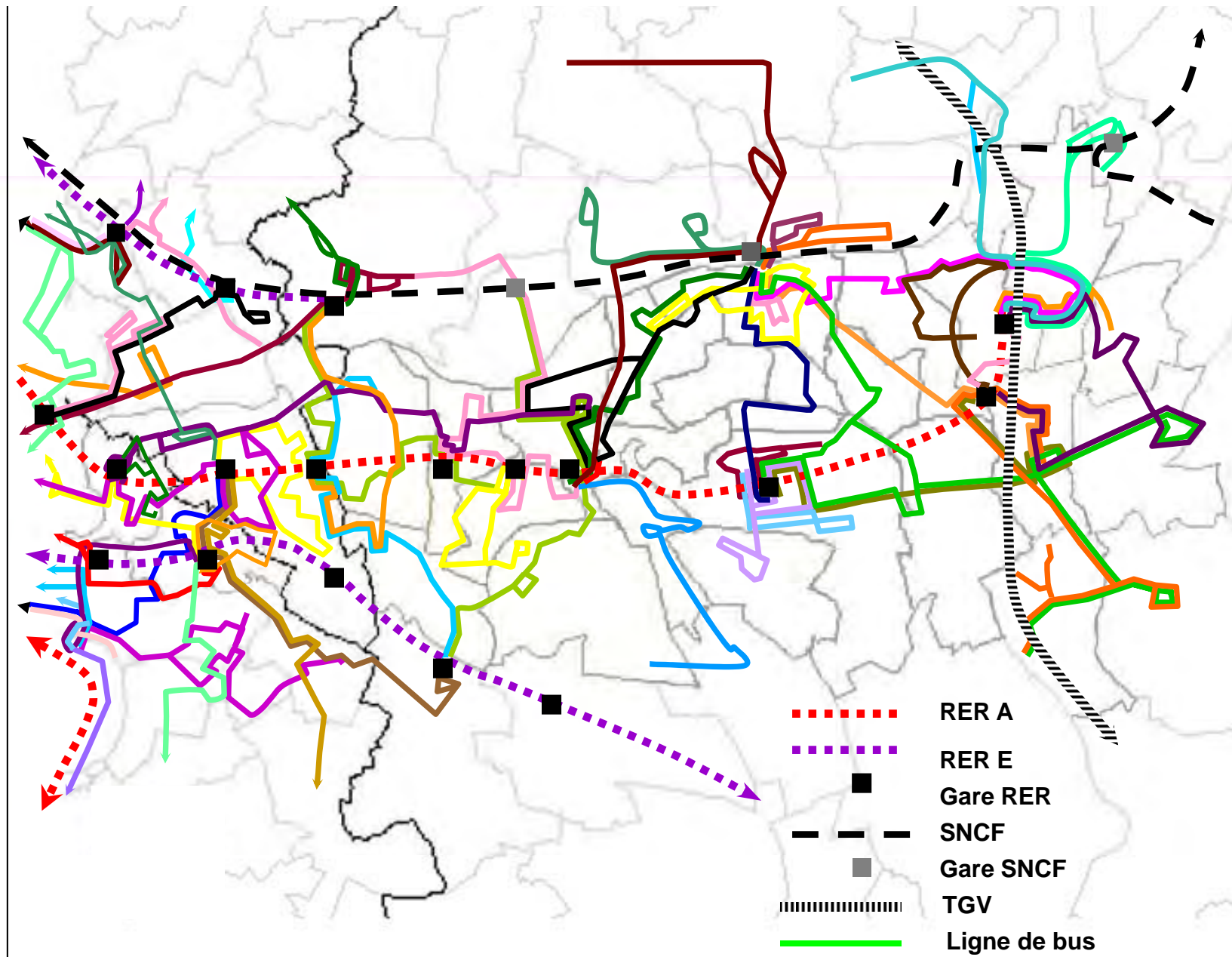


- Les conditions de déplacement en termes de prix et de vitesse libèrent de la pression immobilière : 75% des ménages d'actifs éloignés de leur lieu de travail résident dans un logement moins cher que dans leur commune de travail. (Ils résident dans les communes « en bleu » de la carte de droite)
- 25% des ménages éloignés de leur lieu de travail accèdent à un logement plus cher (en rouge) ou aussi cher (en jaune et orange) que dans leur commune de travail pour bénéficier d'aménités urbaines.

L'organisation des réseaux de transport

- La forme du **graphe** : supériorité des réseaux maillés, importance des liaisons tangentielles;
- Le choix du **mode** : efficacité des transports en site propre pour la desserte des zones denses...
- La **hiérarchisation des voies**, du réseau « magistral » au réseau de desserte fine...
- La consistance des **services**: intérêt d'une desserte « cadencée »...
- Les **pôles d'échanges**

Le réseau de bus actuel



L'organisation des réseaux de transport

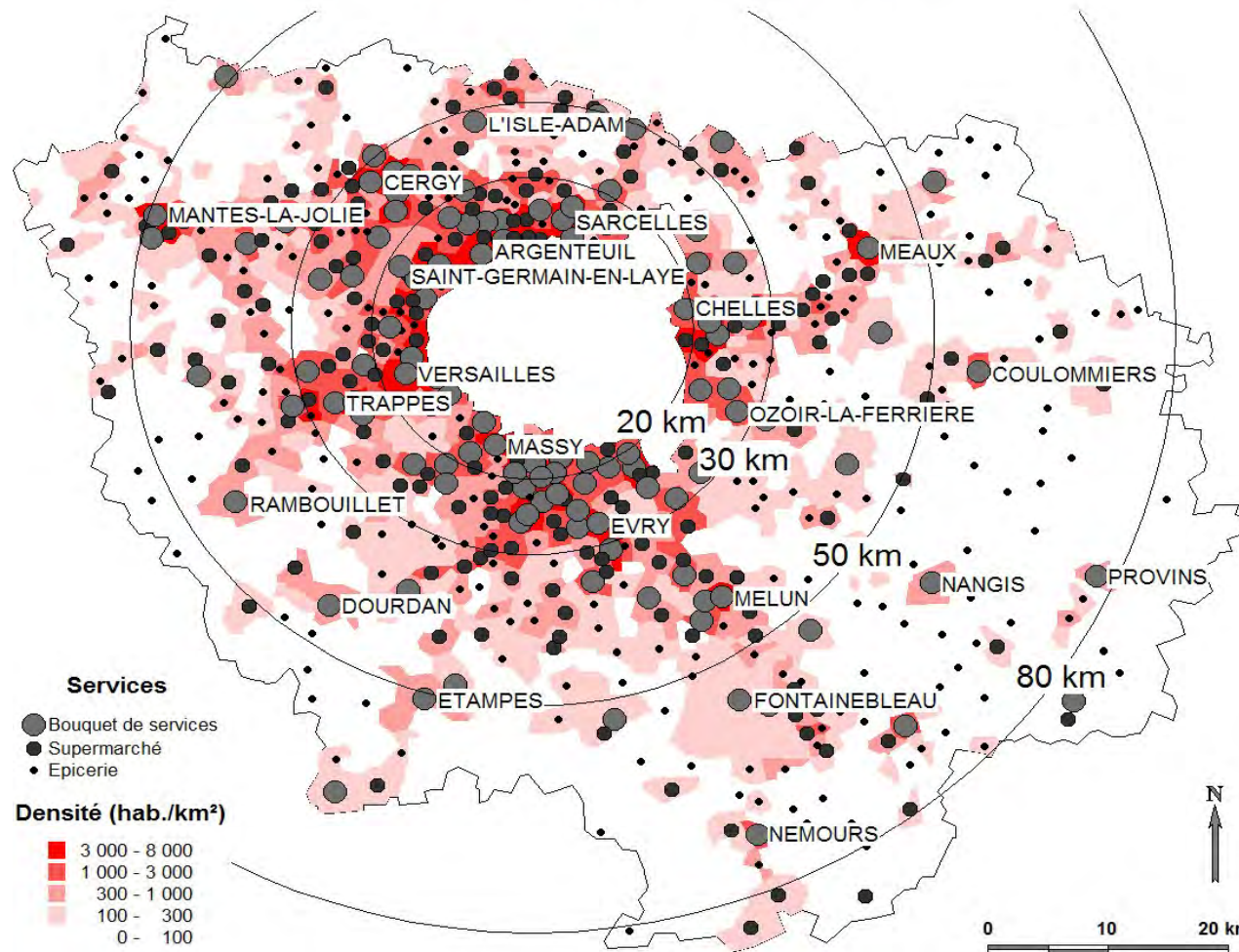
- Développer les liaisons tangentielles en site propre;
- Ne pas simplement utiliser les bus pour le rabattement sur les axes lourds, mais développer les liaisons pôle à pôle et des réseaux maillés;
- Limiter les ruptures de charge (pôles d'échanges)
- Arbitrer les conflits d'utilisation de la voirie en faveur des transports collectifs.

Le choix de la bonne échelle

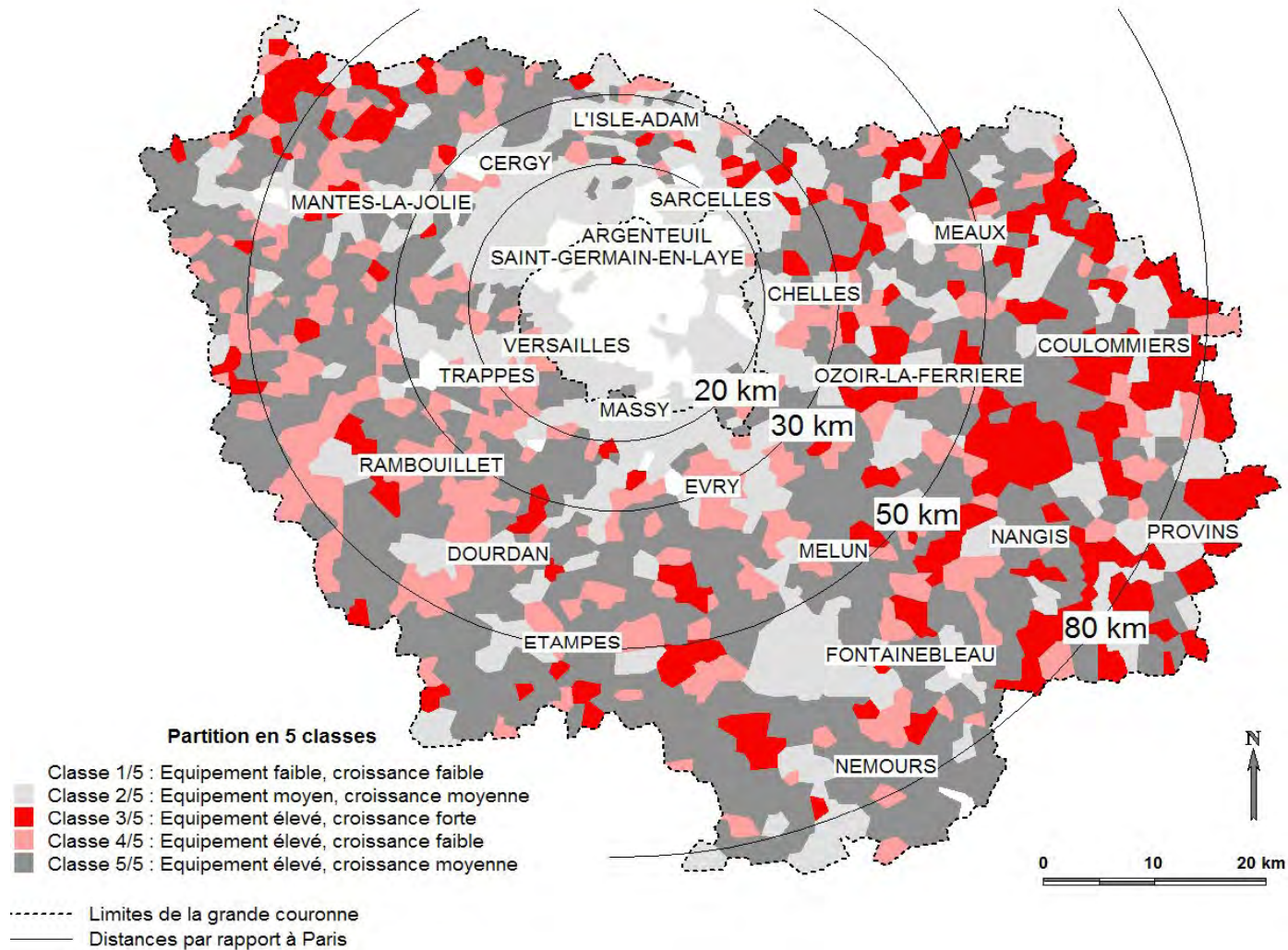
- Travailler à la seule échelle des villes-centres ne permet pas d'apporter des réponses adaptées: renchérissement des prix du logement des quartiers centraux, augmentation des flux à la périphérie...
- Il faut planifier les réseaux d'infrastructures à l'échelle du bassin d'emplois...
- Une politique de maîtrise foncière est en outre indispensable.

L'équipement des ménages, la localisation des services

Services aux ménages et densités de population en grande couronne francilienne



Niveaux et dynamiques de la motorisation en Ile-de-France



La maîtrise de la vitesse des différents modes de déplacement

- La différence de vitesse de déplacement entre TC et VP doit être réduite (aménagement en boulevards urbains,...)
- L'enjeu est aussi un enjeu de sécurité routière;
- Mieux partager la voirie, faire des sites propres pour les TC est un moyen puissant;
- On peut aussi utiliser la voie réglementaire (zones 30).

La maîtrise des vitesses des différents modes de déplacement



La pénétrante autoroutière Sud de Nantes en cours de requalification avec l'état initial et l'aménagement réalisé.

Le rôle du site propre

Doc 3 : Avenue Raoul Talence à Bordeaux, avant et après le passage du tramway



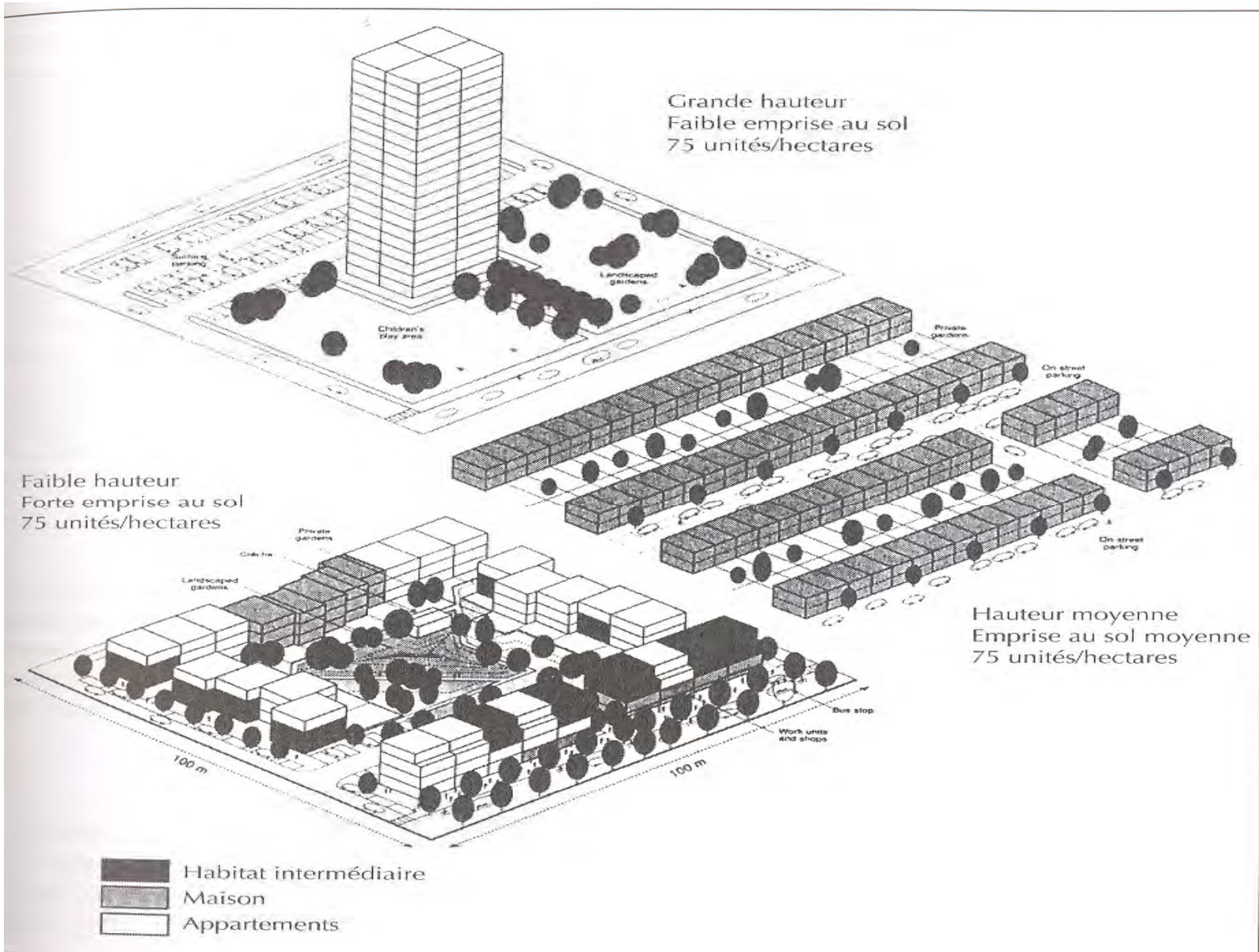
La place de la voiture est réduite, tandis que celle des « espaces verts » est augmentée.

Source : Masboungi, 2002

La morphologie urbaine

- La question du **cheminement piétonnier** et de la « **métrique** » urbaine (elle va aussi par exemple déterminer la possibilité ou non d'utiliser des vélos...)
- La forme de la **trame urbaine** (trame arborescente, trame en damier, trame circulaire...)
- **Réhabiliter la densité** (elle n'est pas incompatible avec le logement individuel)

 « construire la ville sur la ville »,
là où existent déjà de bons réseaux de transport



Grande hauteur
Faible emprise au sol
75 unités/hectares

Faible hauteur
Forte emprise au sol
75 unités/hectares

Hauteur moyenne
Emprise au sol moyenne
75 unités/hectares

- Habitat intermédiaire
- Maison
- Appartements

L'importance de la marche à pieds dans le choix modal

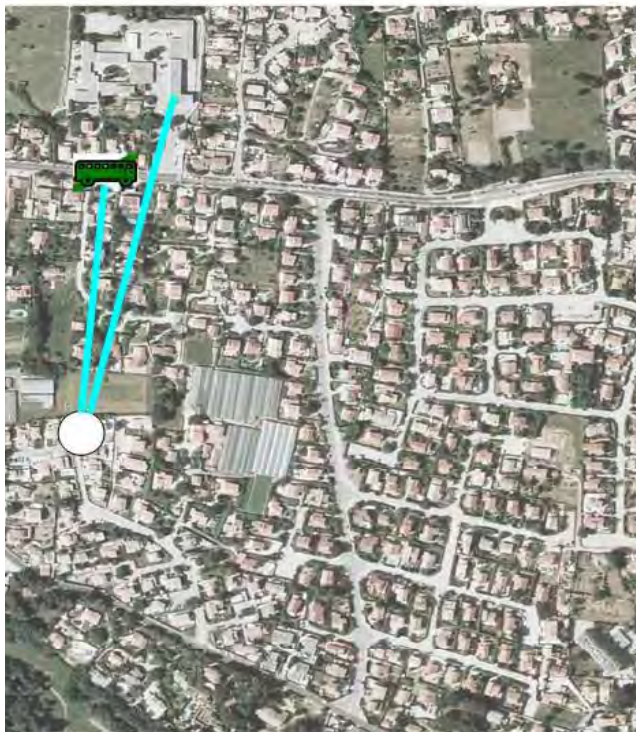
- Les Transports collectifs sont par nature intermodaux...
- Les distances « à vol d'oiseau » et les distances réelles à parcourir dans un lotissement où on a « oublié » les piétons
- Les conséquences pour les réseaux de bus

Illustration : morphologie urbaine et potentialité de transfert modal

Un mode de développement récent tend à oublier le piéton ...

ALUda
Agence d'Urbanisme de la Région de la Vallée

ALUda



A vol d'oiseau, l'arrêt de bus est à 400m et l'école à 500 m



Mais faute de cheminement piéton direct, il faut emprunter une voirie tortueuse et parcourir 1,2 km à pieds pour rejoindre l'arrêt de bus ou l'école !

La politique de stationnement

- Il y a un lien entre politique de stationnement et choix modal
- Bien **localiser** les parkings
- Avoir des **politiques tarifaires** adaptés. Par exemple: favoriser le stationnement dans les parcs souterrains, favoriser les parcs de rabattement...
- Ne pas oublier les livraisons de marchandises...

La disparition des grandes zones logistiques urbaines



- Comment s'assurer que des espaces suffisants et adaptés soient réservés en ville aux fonctions logistiques?

A Londres, des voies réservées pour les bus et les camions



Londres : « bus and lorry lane »
(en expérimentation)



Un autre partage de voirie :
dans les couloirs de bus
parisiens: les « Lincolns »

- Barcelone (centre historique) : 60 entrées, 5 zones contrôlées, et 8 000 cartes de riverains distribuées
- Les véhicules pour livraisons peuvent entrer de 8 à 11h et de 15 à 17h
- Le contrôle se fait aujourd'hui par caméra numérique



Exemple d'acció



Les “voies multi usages” à Barcelone

(photos :

Municipalité de Barcelone)

➤ 5 grandes voies sont aujourd’hui
“multi uso”

➤ 8 à 10 h : circulation générale
(ou bus)

➤ 10 à 17 h : livraisons
seulement

➤ 17 à 21 h : circulation générale
(ou bus)

➤ 21 à 8 h : stationnement
résidentiel



Des pratiques et des besoins qui évoluent vite

- Globalement, le e-commerce progresse très vite depuis la fin 2002 :
+60% de chiffre d'affaires chaque année!



Conclusion

- Passer d'une politique consistant à s'adapter à la demande à une politique de **régulation par l'offre**;
- Par exemple: **densifier à proximité des gares, des stations de métro...**
- De manière générale, **localiser les activités génératrices de déplacements** là où on a de bons réseaux de TC;
- Non seulement avoir une démarche **associant bien transport et aménagement**, mais faire des réseaux de transport **un outil pour l'aménagement**

Les dernières séquences

- Les pôles d'échanges
- Les marchandises en ville
- Les politiques en transport ferroviaire
- Développement économique et urbanisation
- Nouvelles technologies et compétitivité des territoires.