

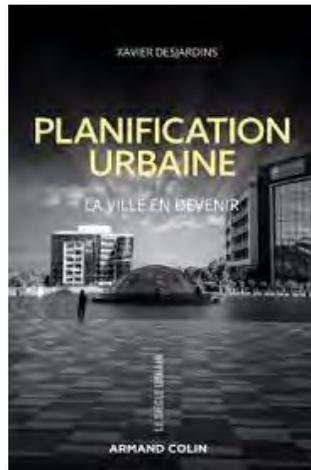
Aménagement et mobilité : quelle articulation ?  
Les retours d'expérience en France et en Europe

Décarboner les mobilités par la planification ?

Xavier Desjardins

Professeur Sorbonne Université et consultant à la Coopérative Acadie

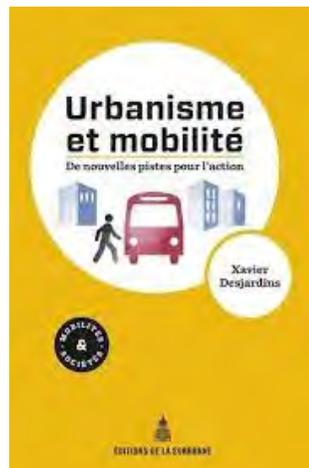
IHEDATE – Marseille – 17 décembre 2021



## Faire région, faire France

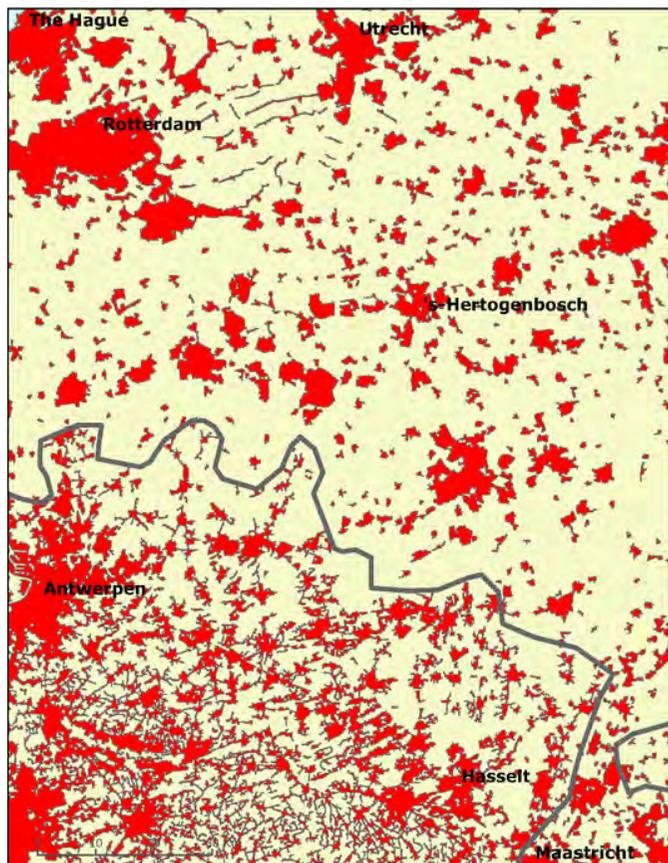
Quand la région planifie

Daniel Behar, Sacha Czertok - Xavier Desjardins



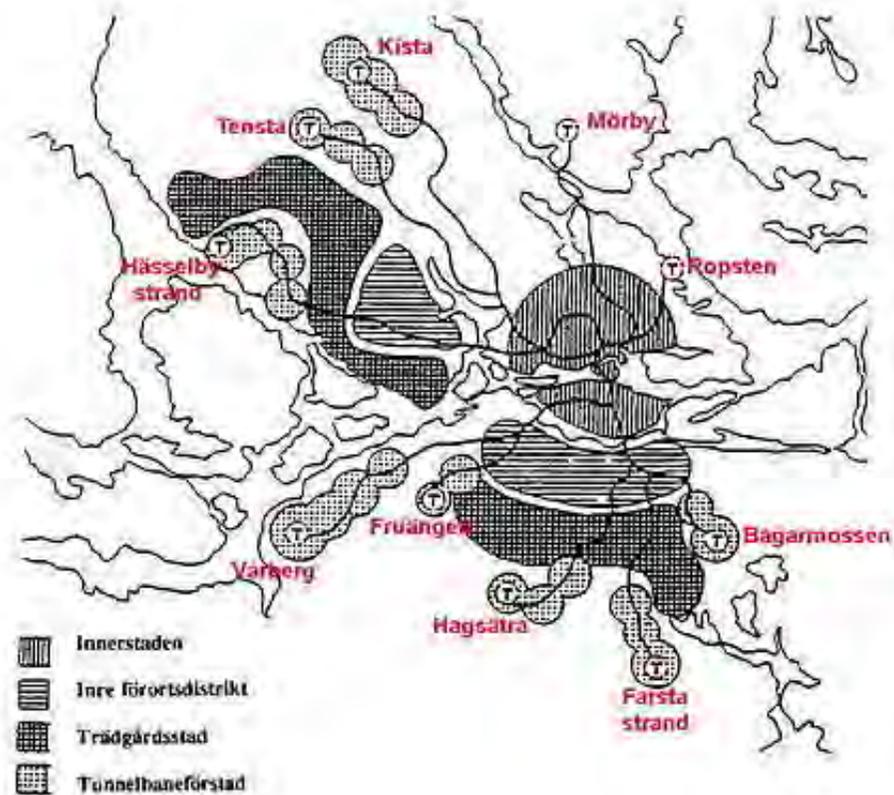
acadie

# La planification et ses effets



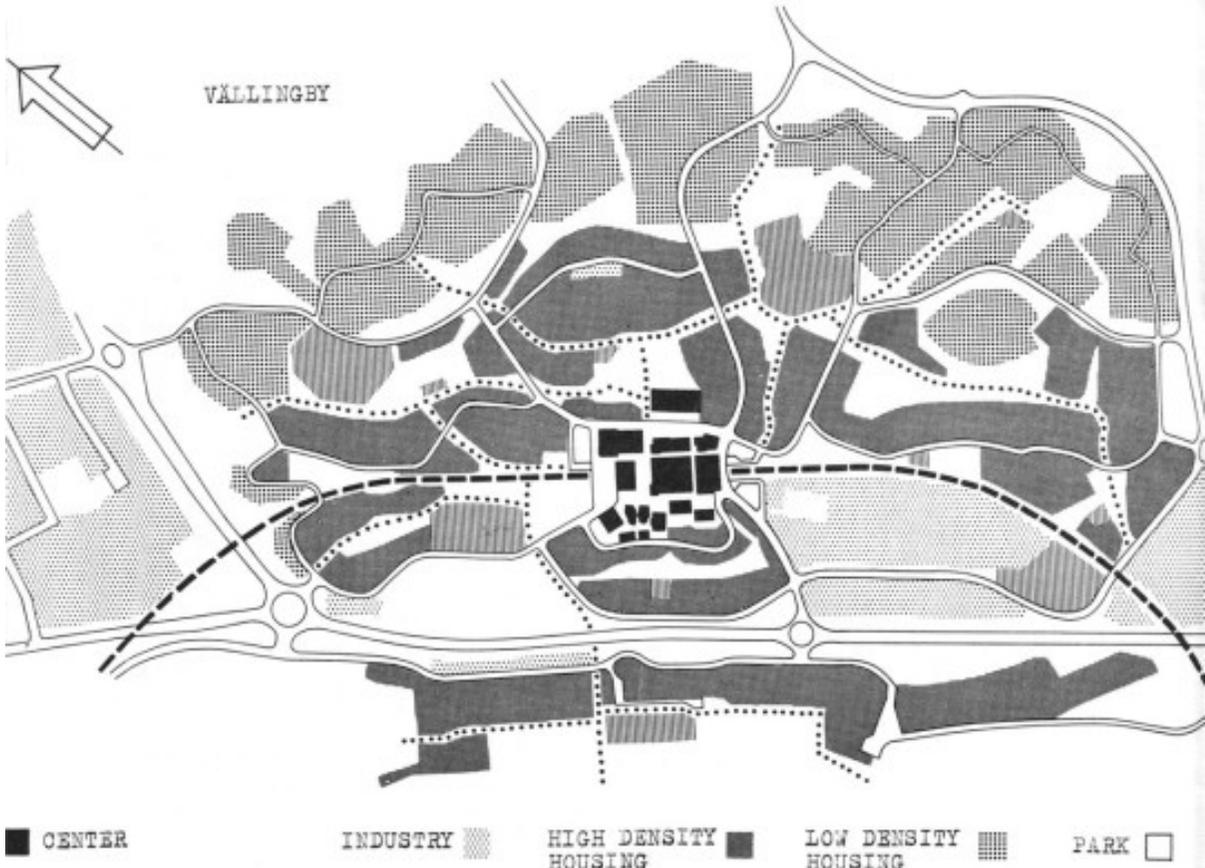
*En rouge, zone urbaine en 2006 selon les données de Corine Land Cover de l'agence européenne de l'environnement. On peut différencier l'urbanisation périphérique qui s'étend le long du réseau routier en Belgique de l'urbanisation plus compacte des Pays-Bas. Utrecht, La Haye et Rotterdam forment avec Amsterdam les principales villes de la Randstad, dont le cœur a été très préservé.*

# Plan d'aménagement de Stockholm (1952)





# Ville nouvelle



# Vallingby



# Le développement entre 1955 et 1980

- Environ un tiers des logements appartiennent à des bailleurs sociaux, un tiers à des coopératives à but non lucratif
- 90 % des logements sont des appartements
- Environ 95 % des logements sont construits avec des aides publiques

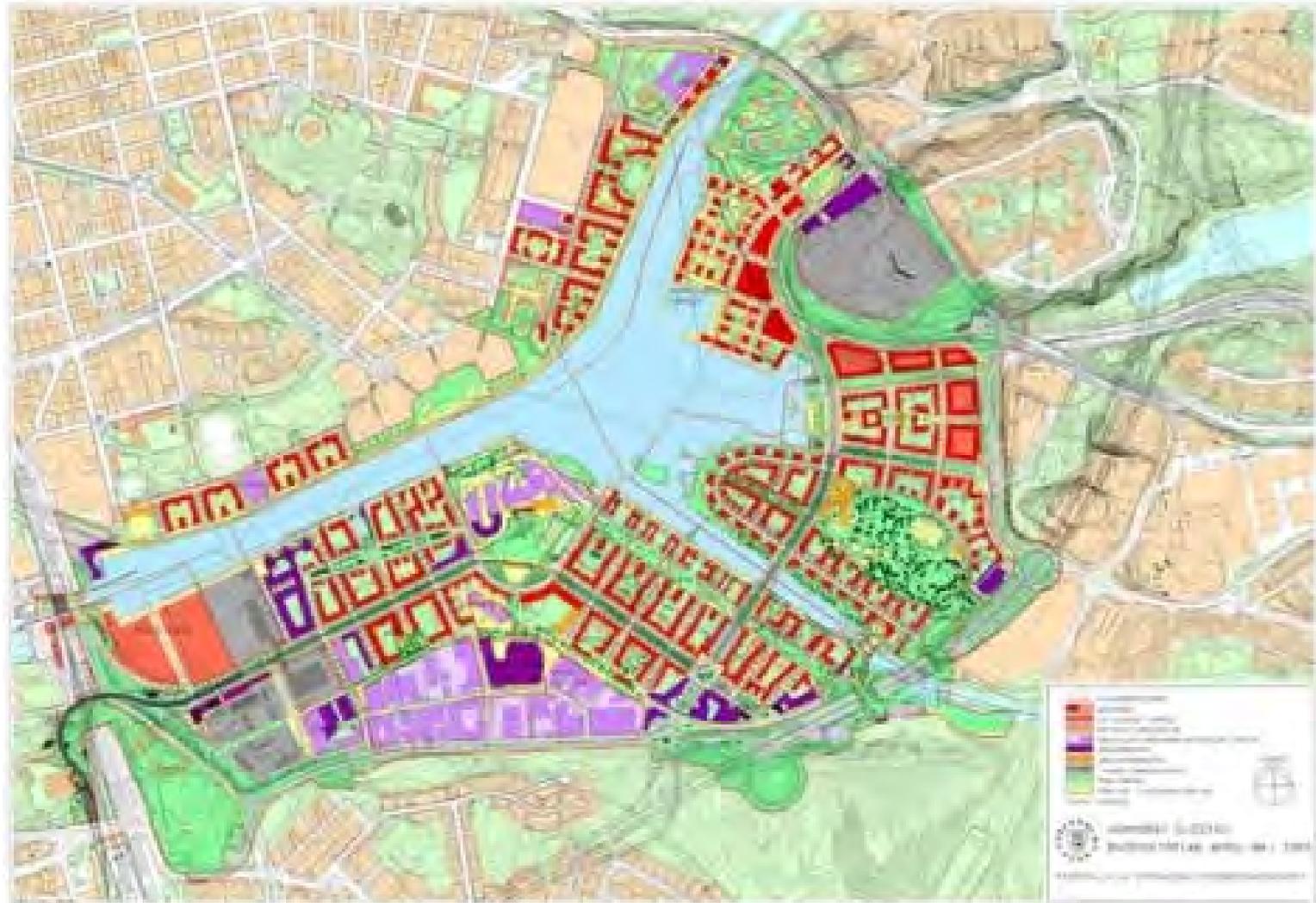
# Hammarby Sjöstad



- Un quartier de 10 800 appartements.
- 100 appartements par hectare







- Une ligne de tram au cœur du projet.
- Quatre arrêts, tous les habitants sont à 5 minutes d'une correspondance avec le Tunnelbana
- Quartier également desservi par des autobus, notamment la nuit
- Une desserte par bateau, accessible pour les cyclistes ...

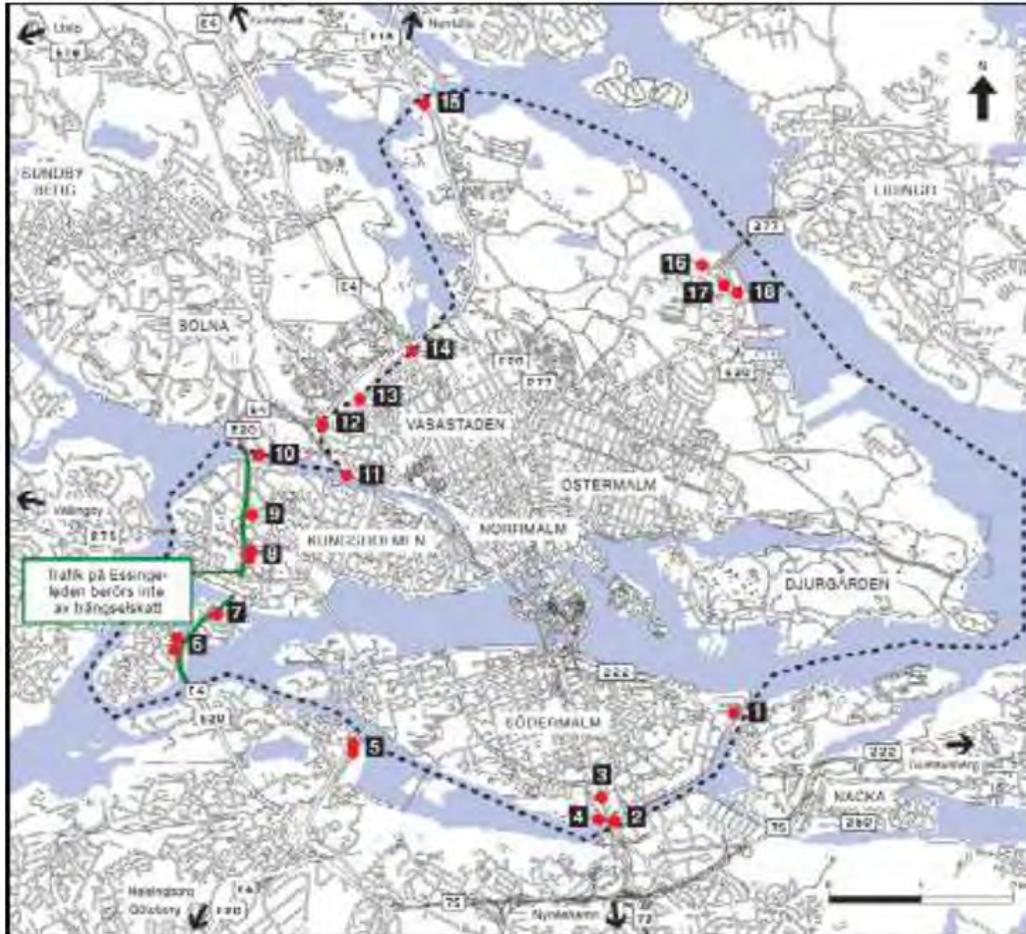
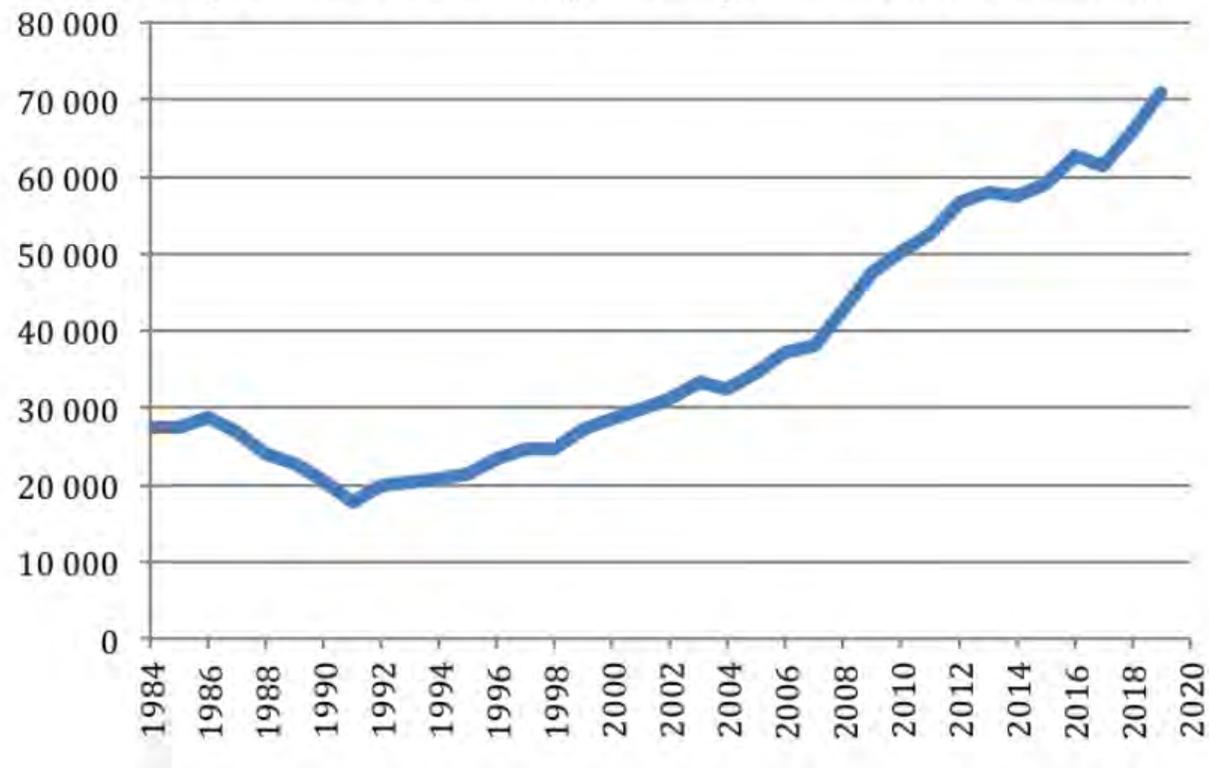


Figure 1. The congestion tax trial cordon and control points (marked as red dots).  
 Source: The Swedish Road Administration 2006.

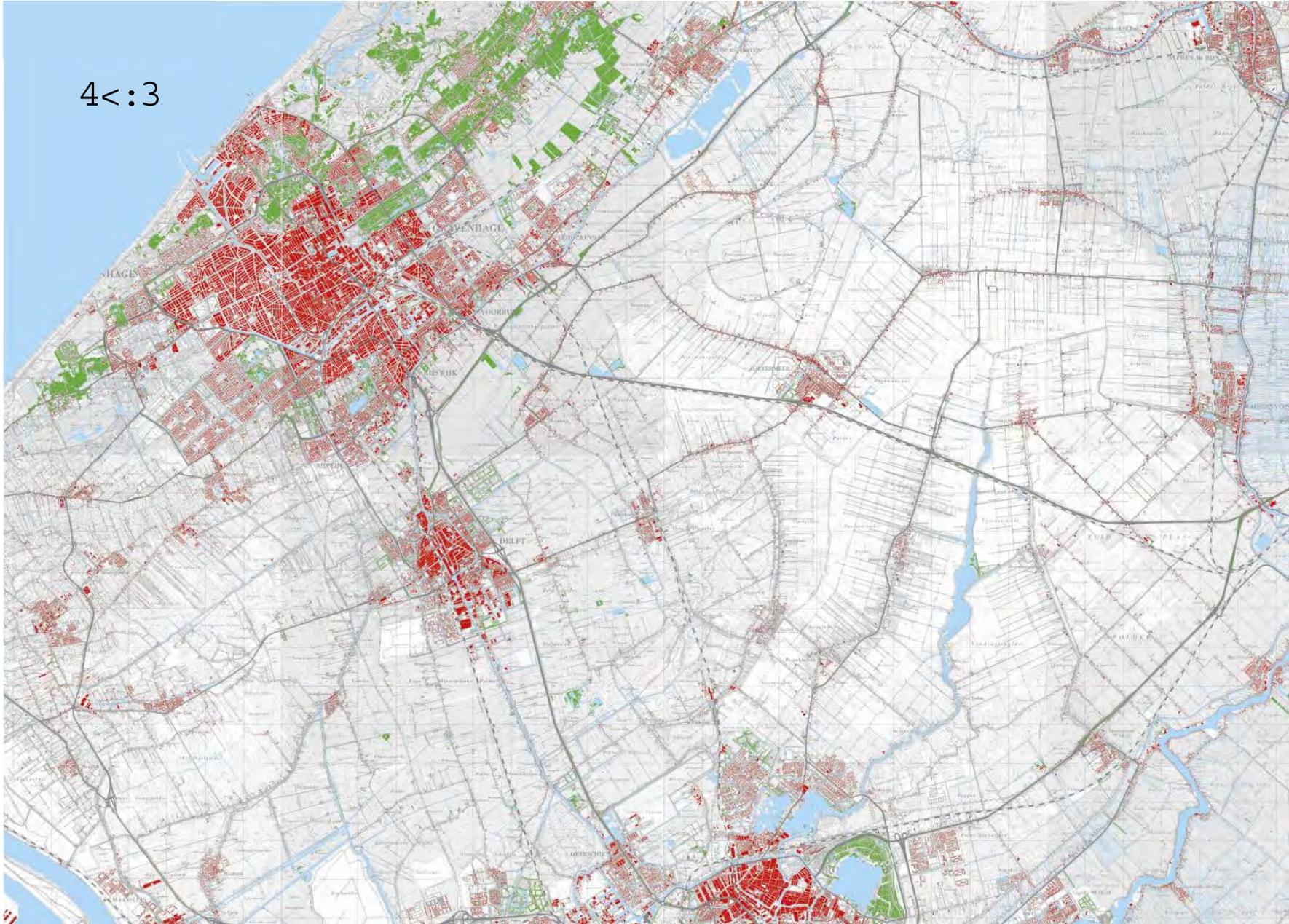
- Dans les années 1970, volonté de réduire de 20 % le trafic automobile (en partie obtenu, en raison des difficultés économiques)
- Dans les années 1980, volonté de réduire le trafic, alors qu'il augmente à nouveau. Les sociaux-démocrates proposent l'abonnement obligatoire pour pouvoir se déplacer en voiture.
- 2006 : test de péage-cordon.
- 2007 : mise en place après un changement de majorité municipale (vers la droite) avec un péage pour le financement d'infrastructures routières et de transport public.

Evolution de l'usage du vélo aux entrées du centre-ville de Stockholm de 1984 à 2019  
(comptages manuels en mai-juin, moyenne mobile sur 5 ans)<sup>24</sup>

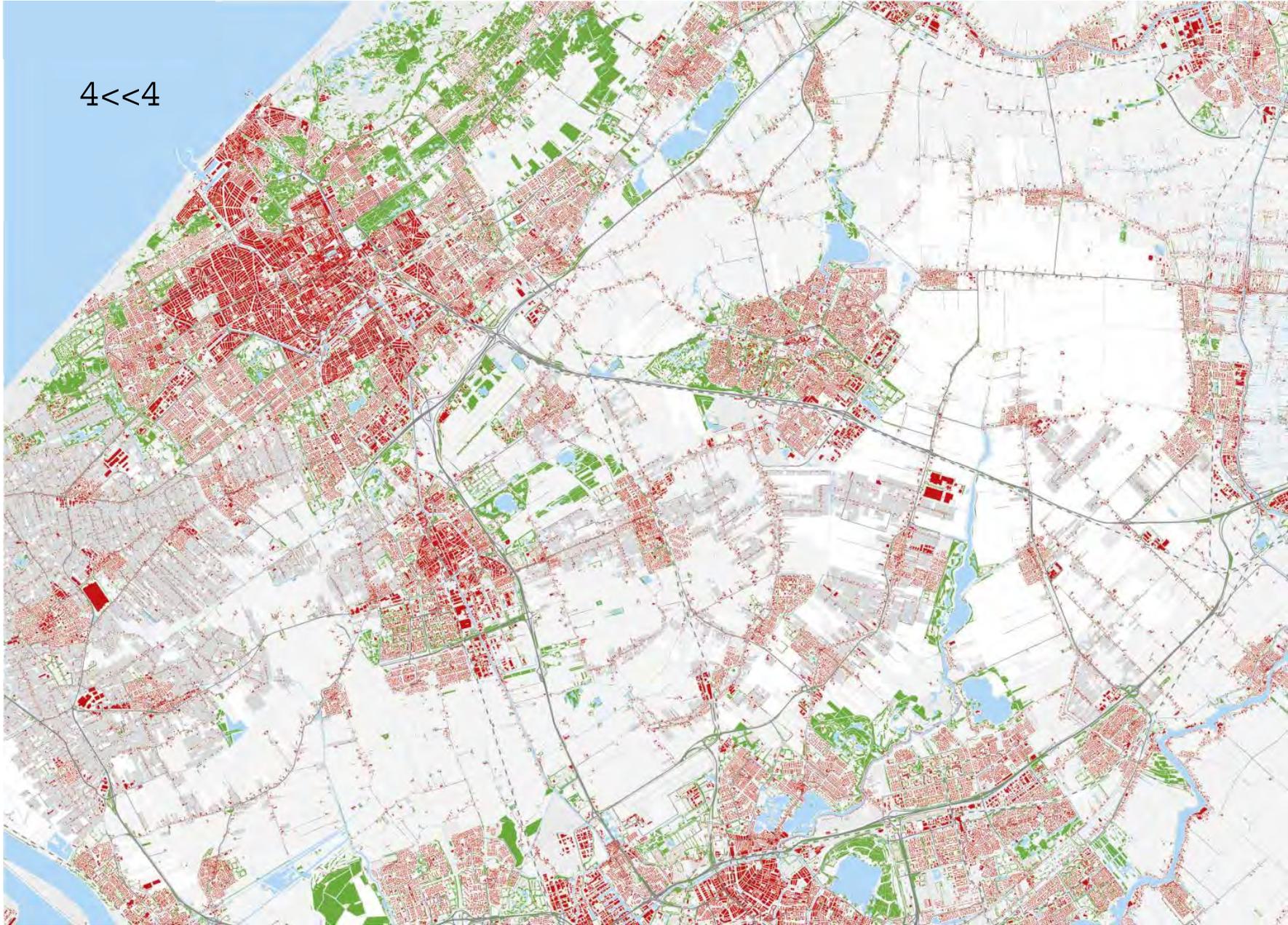


Source : Héran, 2020 (<http://heran.univ-lille1.fr/wp-content/uploads/Essor-ve%CC%81lo-dans-le-monde-19-V7.pdf>)

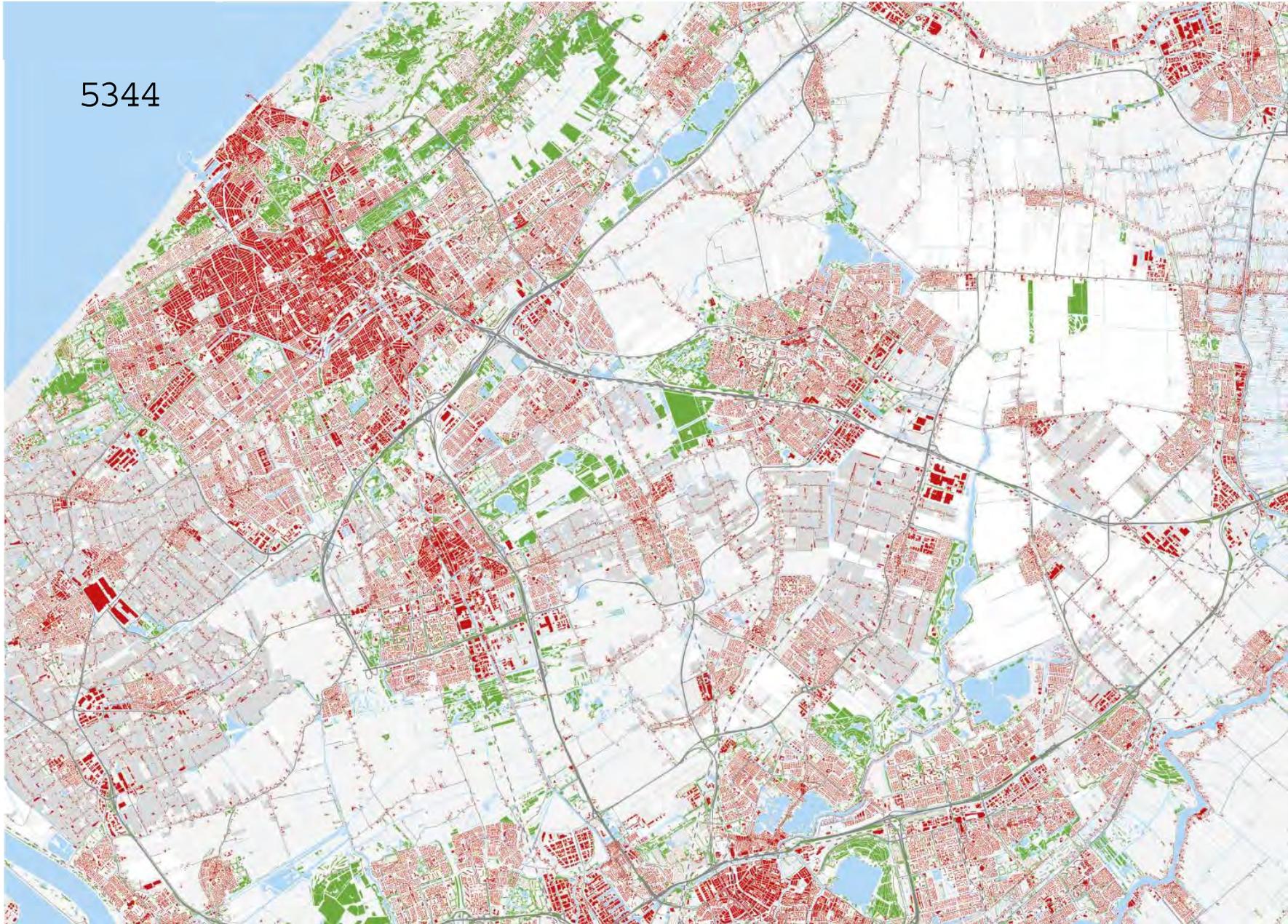
4<:3



4<<4



5344



# La Randstad Holland

## Netherlands: Core and Ring

- Urban core
- Functional urban region

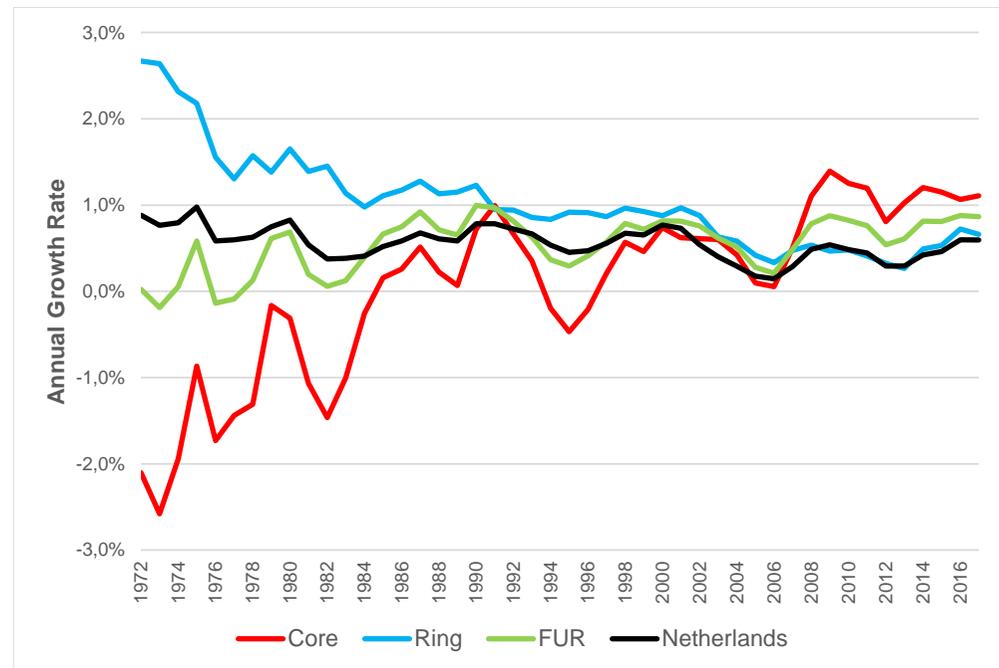
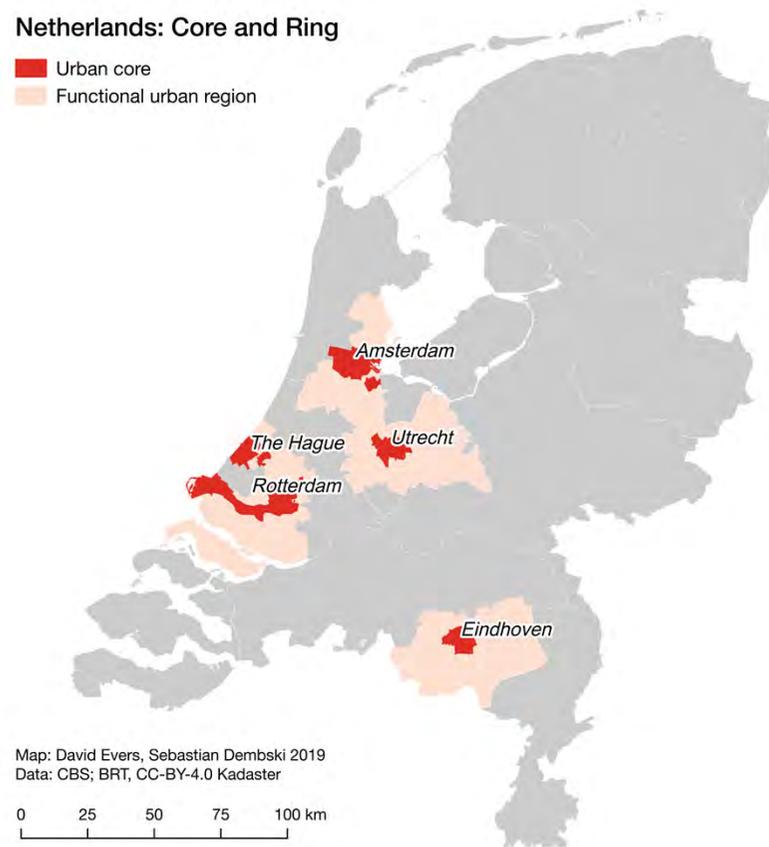


Figure 1. Population change in the Netherlands, 1972–2018 (Source: CBS)

# Les sites de densification



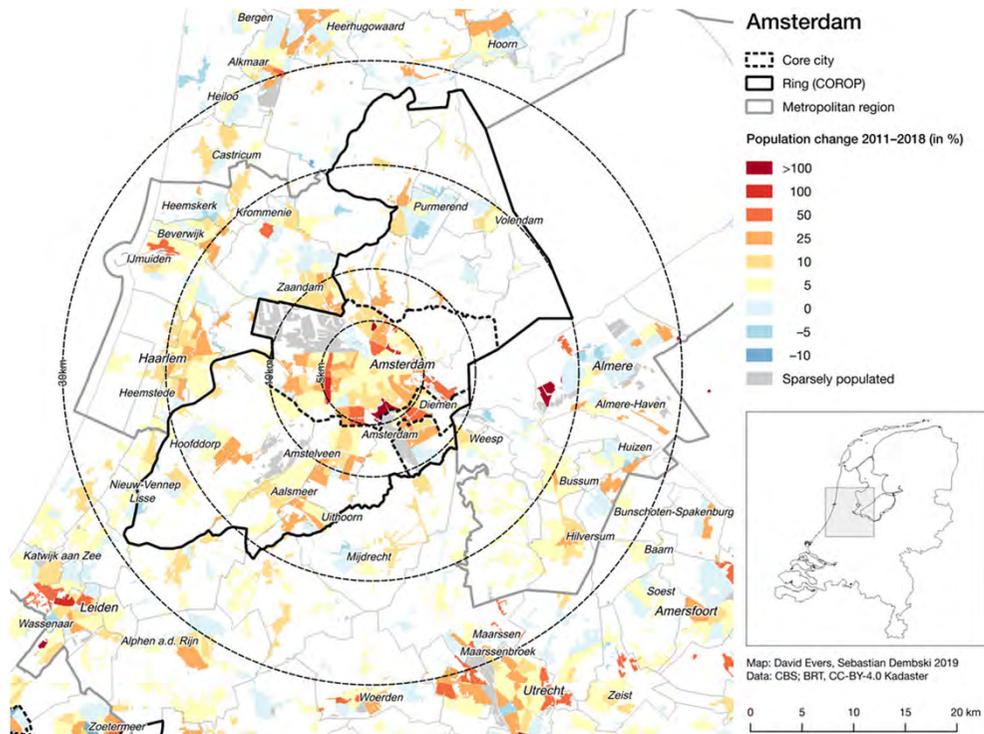


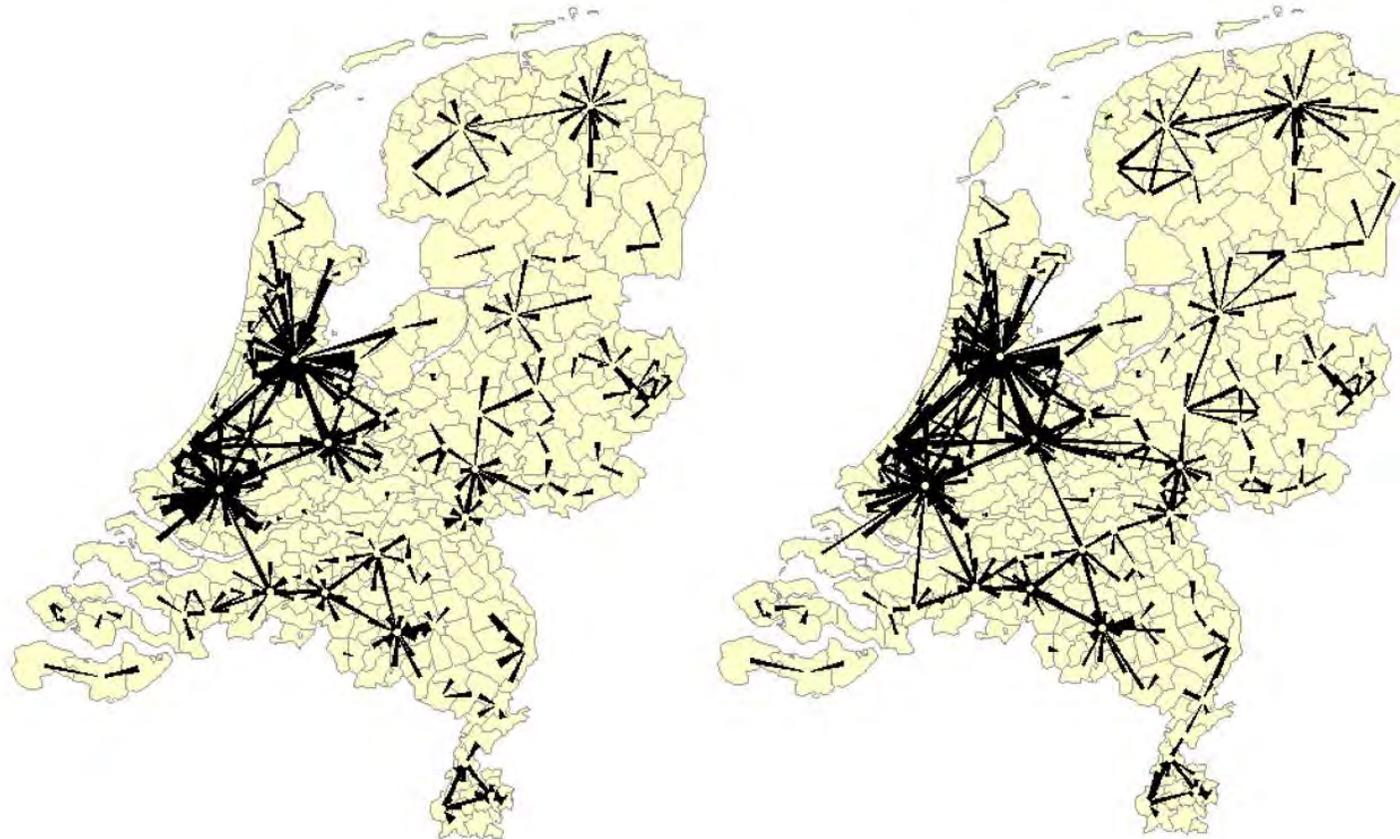
Figure 1. Population change in the Amsterdam urban region, 2011–2018



Figure 1. De Pontsteiger (Photo: David Evers)

# Longer distances, more urban overlap

Figuur: pendelstromen groter dan 2000 mensen/dag, 1995-1999 (links) en 2012-2016 (rechts)



# The RegioTram network







RegioTram routes in the city center

- RegioTram
- Tram
- Pedestrian area

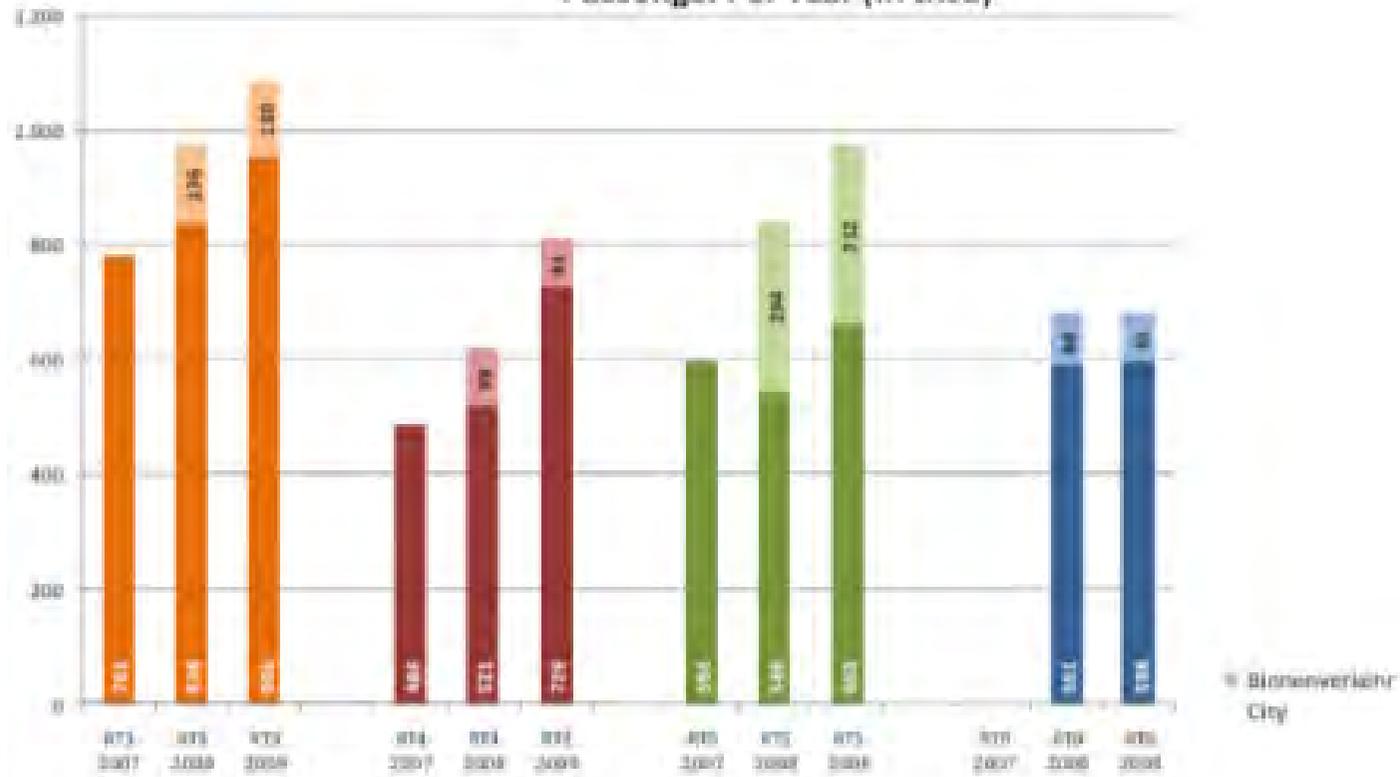








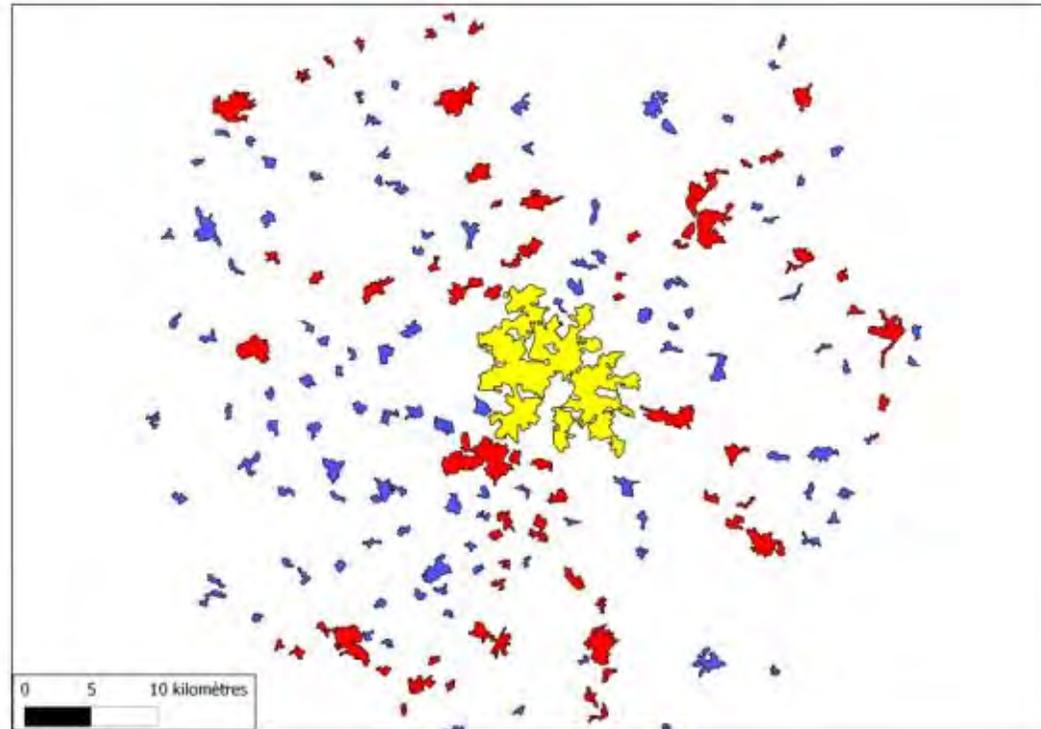
Passenger Per Year (in thsd)



**Nombre de stations et offre ferroviaire dans un rayon  
de 25 kilomètres autour des  
agglomérations de Kassel, de Rennes, de Tours  
un jour ouvrable banal en septembre 2011**

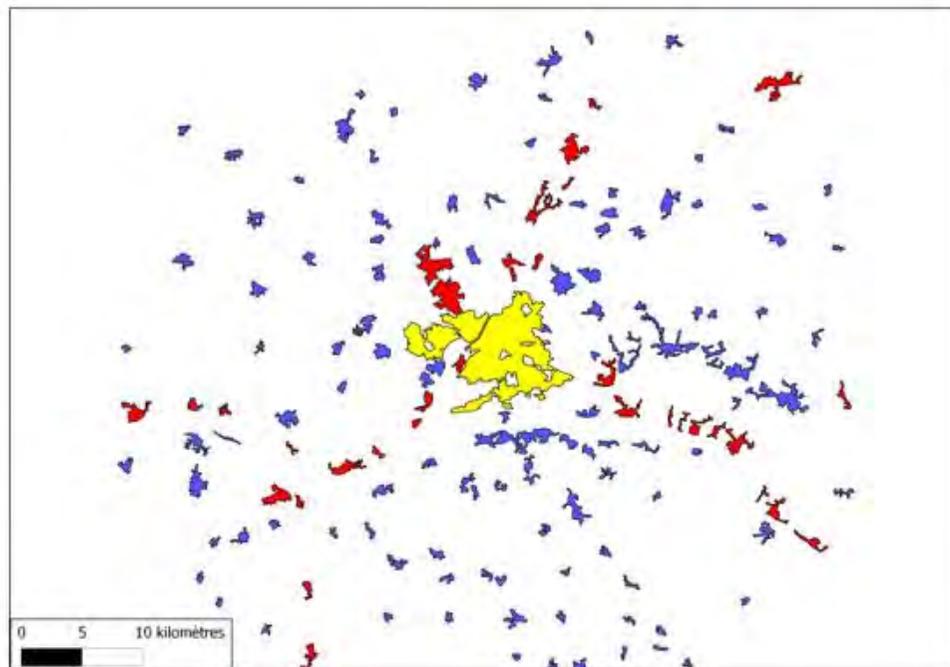
	<b>Kassel</b>	<b>Rennes</b>	<b>Tours</b>
<b>Nombre de stations</b>	57	23	31
<b>Nombre d'arrêts</b>	2706	294	304

# Kassel



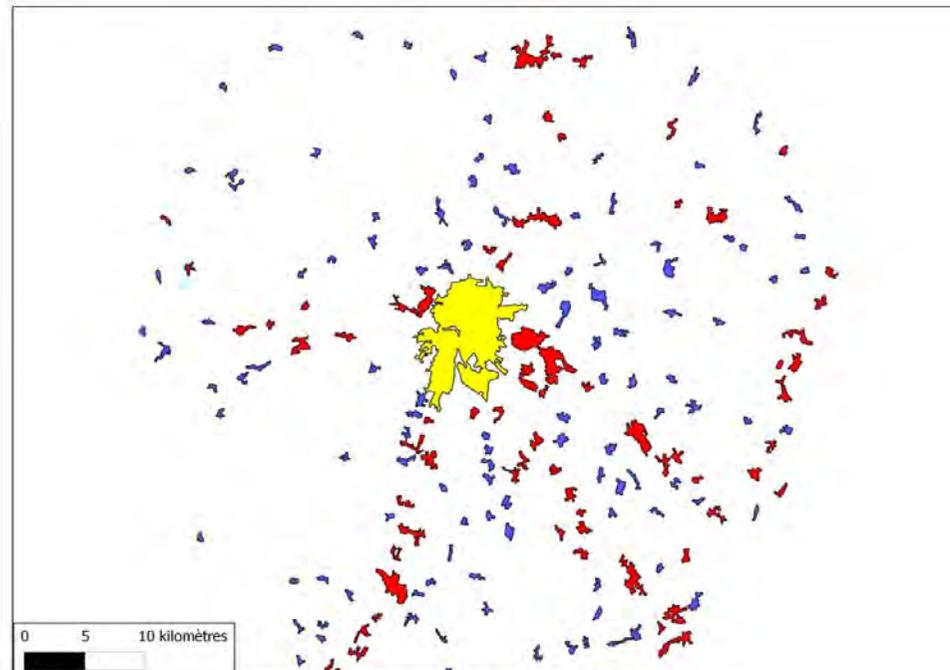
-  Agglomération centrale
-  Entités urbanisées situées, pour tout ou partie, à moins d'un kilomètre du réseau ferroviaire
-  Autres entités urbanisées

# Angers



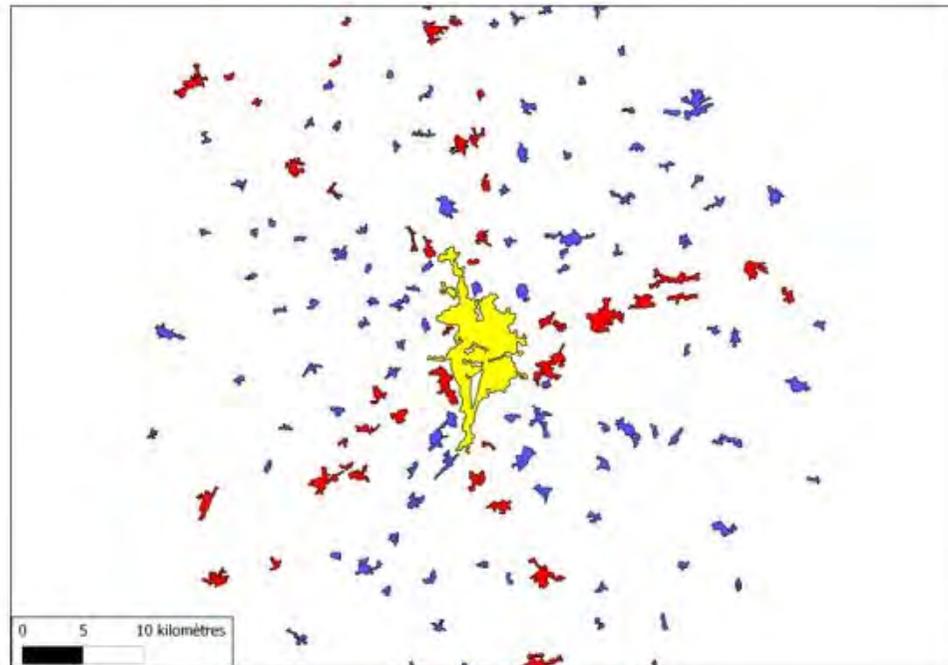
-  Agglomération centrale
-  Entités urbanisées situées, pour tout ou partie, à moins d'un kilomètre du réseau ferroviaire
-  Autres entités urbanisées

# Dijon



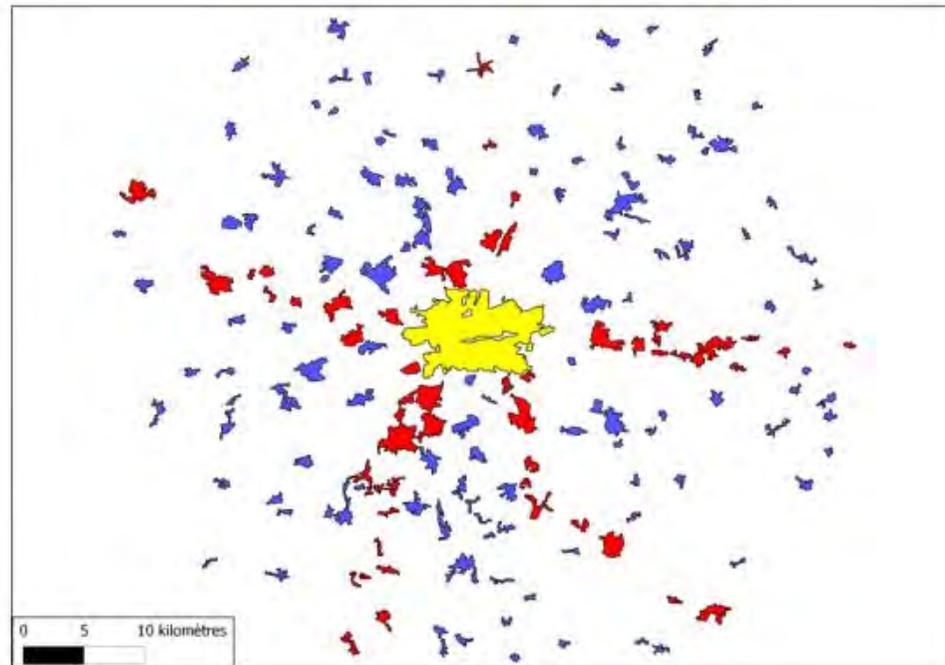
- Agglomération centrale
- Entités urbanisées situées, pour tout ou partie, à moins d'un kilomètre du réseau ferroviaire
- Autres entités urbanisées

## Le Mans



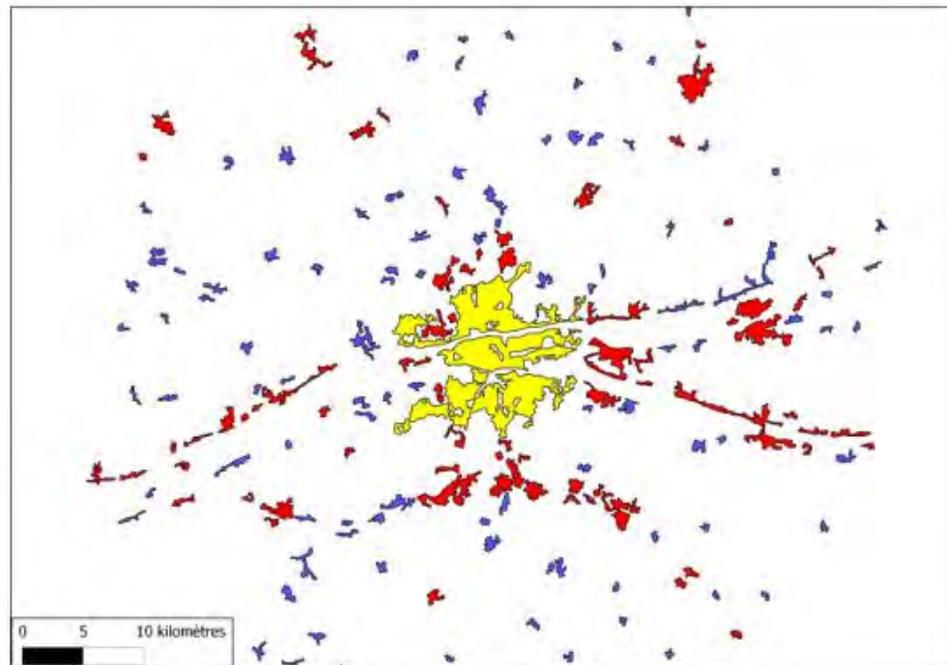
-  Agglomération centrale
-  Entités urbanisées situées, pour tout ou partie, à moins d'un kilomètre du réseau ferroviaire
-  Autres entités urbanisées

# Rennes



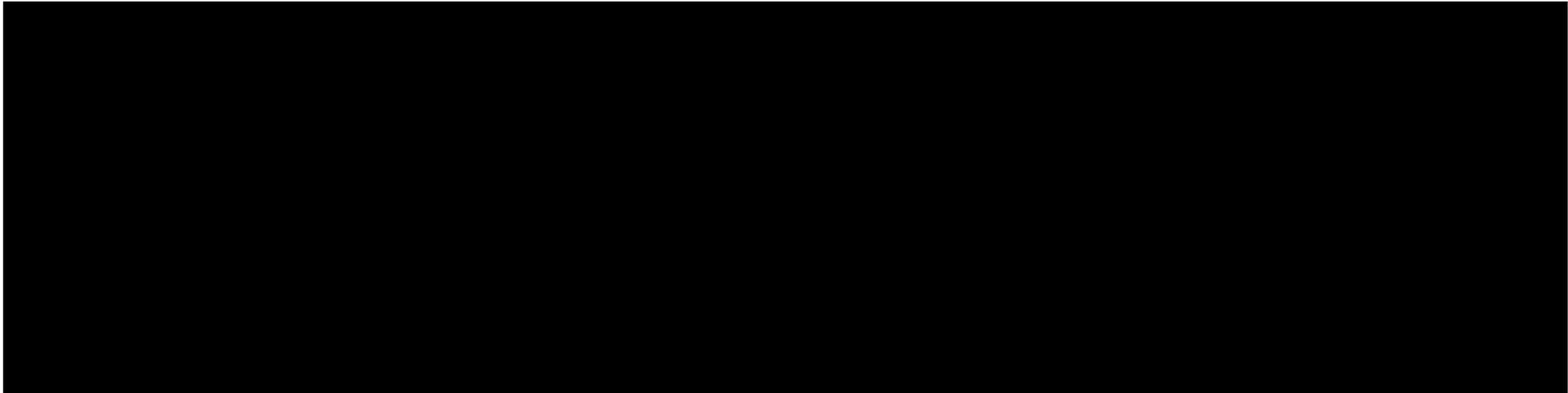
-  Agglomération centrale
-  Entités urbanisées situées, pour tout ou partie, à moins d'un kilomètre du réseau ferroviaire
-  Autres entités urbanisées

## Tours



-  Agglomération centrale
-  Entités urbanisées situées, pour tout ou partie, à moins d'un kilomètre du réseau ferroviaire
-  Autres entités urbanisées

**Tableau de synthèse sur les formes d'urbanisation  
dans un rayon de 25 kilomètres autour de  
quelques agglomérations moyennes françaises et de Kassel**



# Que retirer de la comparaison ?

- L'argument culturaliste ne tient pas –pensons à la variété des villes allemandes !
- L'argument industriel non plus ...

# Dans tous les modèles

- Du temps long (au moins trois décennies)
- Un large consensus socio-économico-politique (après des conflits)
- Ne pas oublier des angles morts des modèles