

Interactions entre Transport et Urbanisme

Université de Tongji - Shanghai

1^{er} novembre 2014

Michel CALVINO

Transport et Urbanisme : un destin lié, une interaction permanente

La densification urbaine vers la ville compacte a pour but:

- de limiter et optimiser les déplacements dans la ville,
- de privilégier les distances courtes pour réduire les déplacements (domicile–travail, par ex.), l'énergie dépensée et les émissions.

L'optimisation des déplacements dans une métropole urbaine est complexe : les systèmes de transport doivent favoriser et accompagner le développement de formes urbaines polarisées et « axiales », c'est-à-dire le long des axes de transport collectif.

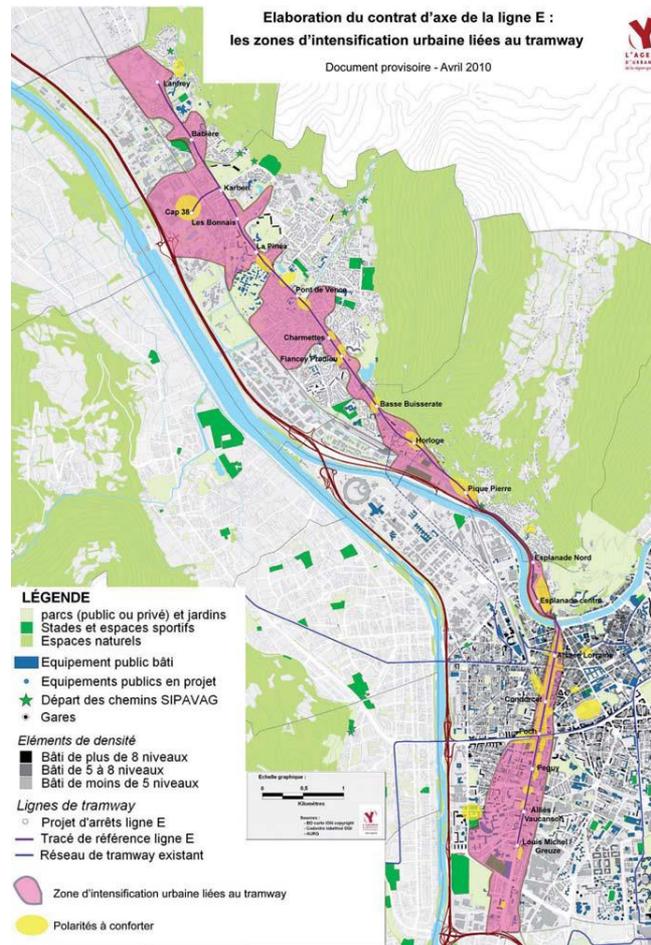
Combiner les investissements dans les transports collectifs et les projets urbains

Un nouveau concept, *le contrat d'axe* est :

- un processus de co-production des projets de transport collectif (métro, tram, BRT...) en cohérence avec les projets d'urbanisme,
- *un accord contractuel sous forme de charte* entre:
 - . d'une part, les responsables des projets de transport,
 - . d'autre part, les décideurs publics de l'urbanisme.

Les projets ainsi définis doivent s'inscrire non seulement dans les Plans de Déplacements Urbains, mais ils doivent aussi figurer explicitement dans la programmation des plans d'urbanisme (Schémas de Cohérence Territoriale et Plans Locaux d'Urbanisme)

Grenoble: les zones d'intensification urbaine liées au tramway



Grenoble : le contrat d'axe

Objectif :

Combiner les investissements de transport public avec la programmation urbaine, dans le cadre de « zones d'intensification urbaine » en articulant mobilité, logements, équipements, services urbains, etc.

Contenu :

en contrepartie d'un nouveau service de transport public, les partenaires signataires du contrat s'engagent à élaborer ensemble un projet de territoire et à décider d'un calendrier de réalisation d'un programme d'actions (transport et urbanisme) pour une dizaine d'années.

Contenu du contrat d'axe

- **Politique urbaine:** les 4 communes sur la ligne du tram s'engagent à
 - effectuer des opérations d'intensification urbaine (règles de densité dans le Plan Local d'Urbanisme),
 - conduire une politique d'acquisition foncière et une politique de qualité environnementale et paysagiste exemplaire,
 - améliorer les réseaux et services de mobilité douce,
 - contribuer au financement des espaces publics autour du tramway
- **Transport :** l'opérateur du tramway pour sa part, s'engage à
 - réaliser le projet de transport selon les critères et le calendrier fixés (par exemple, qualité de service),
 - contribuer à l'aménagement des espaces publics et aux services aux usagers (parkings, équipements pour bicyclettes, piétons, etc.),
 - financer en partie les études urbaines locales.

Le tramway actuel sur les grands boulevards de Grenoble



Le cas de Montpellier : extension de la ville vers la mer



Stratégie de l'agglomération de Montpellier : l'Eco-cité

- L'extension vers la mer est axée sur l'extension du réseau de transports collectifs, et en particulier le long de la ligne 3 du tramway.
- Stratégie de l'Eco-cité sur la route vers la mer et ses alentours :
 - Créer de nouveaux centres urbains denses localisés à proximité des stations principales du transport collectif,
 - Privilégier sur ces stations le caractère multimodal de la route vers la mer : échanges entre tramway, bus urbains et interurbains, trains suburbains, transports de marchandises, autoroutes, gare TGV, liaisons avec l'aéroport...
 - Développer les modes de transport doux.

Les mobilités comme vecteur du projet urbain de la métropole

La localisation des espaces de développement urbain fixée en relation avec les transports doit suivre une double logique :

- *Courtes distances* : renforcer les polarités existantes autour des quartiers et des villages accessibles à pied ou en bicyclette (proximité quotidienne)
- *Moyennes et longues distances* : articuler le développement urbain avec les réseaux de transport public (tramway) en donnant accès aux fonctions métropolitaines.



Eco-Cité de Montpellier :

exemples de projets Mobilités

Intermodalité: chaque station de tramway est transformée en nœud de multimodalité et de services.

Services à la mobilité : Création d'un portail internet sur lequel l'utilisateur peut accéder au téléchargement d'applications d'aide à la mobilité.

Mise en place d'une billettique interopérable qui permettra d'utiliser le réseau régional et les transports de l'agglomération

Promotion des mobilités alternatives: parkings intégrés, mutualisés, équipés pour permettre les nouvelles formes de mobilité: autopartage, covoiturage, véhicules décarbonés...

Promotion des modes doux : création de structures de stationnement pour cycles, dotées de bornes de recharge électriques.

L'alimentation électrique se fera par des panneaux photovoltaïques. Les structures seront ouvertes, sécurisées et géo-localisables par les usagers, avec des informations en temps réel sur la disponibilité des places.



7ème Forum International Franco-Chinois
THNS 2014

Références bibliographiques

- www.cerema.fr
- www.certu.fr : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme
- www.certu-catalogue.fr
- www.developpement-durable.gouv.fr : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, en charge des transports.
- www.voiriepour tous.developpementdurable.gouv.fr
- www.ademe.fr : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
- www.gart.org : Groupement des Autorités Responsables de Transport
- www.omnil.fr : Observatoire de la Mobilité en Ile-de-France
- www.pduif.fr : Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France
- www.iau-idf.fr : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme – Ile-de-France
- Charte en faveur d'une logistique urbaine, Mairie de Paris (septembre 2013)
- Revue *Transports Urbains – Mobilités, Réseaux, Territoires* . N°113 : « Articuler transports et urbanisme : vieux problèmes, nouveaux défis » <http://olegk.free.fr> (Association Métropolis)

Merci de votre attention

calvino@club-internet.fr

ANNEXE : Affichage CO2 des prestations de transport

Mesure de la loi du 12 juillet 2010

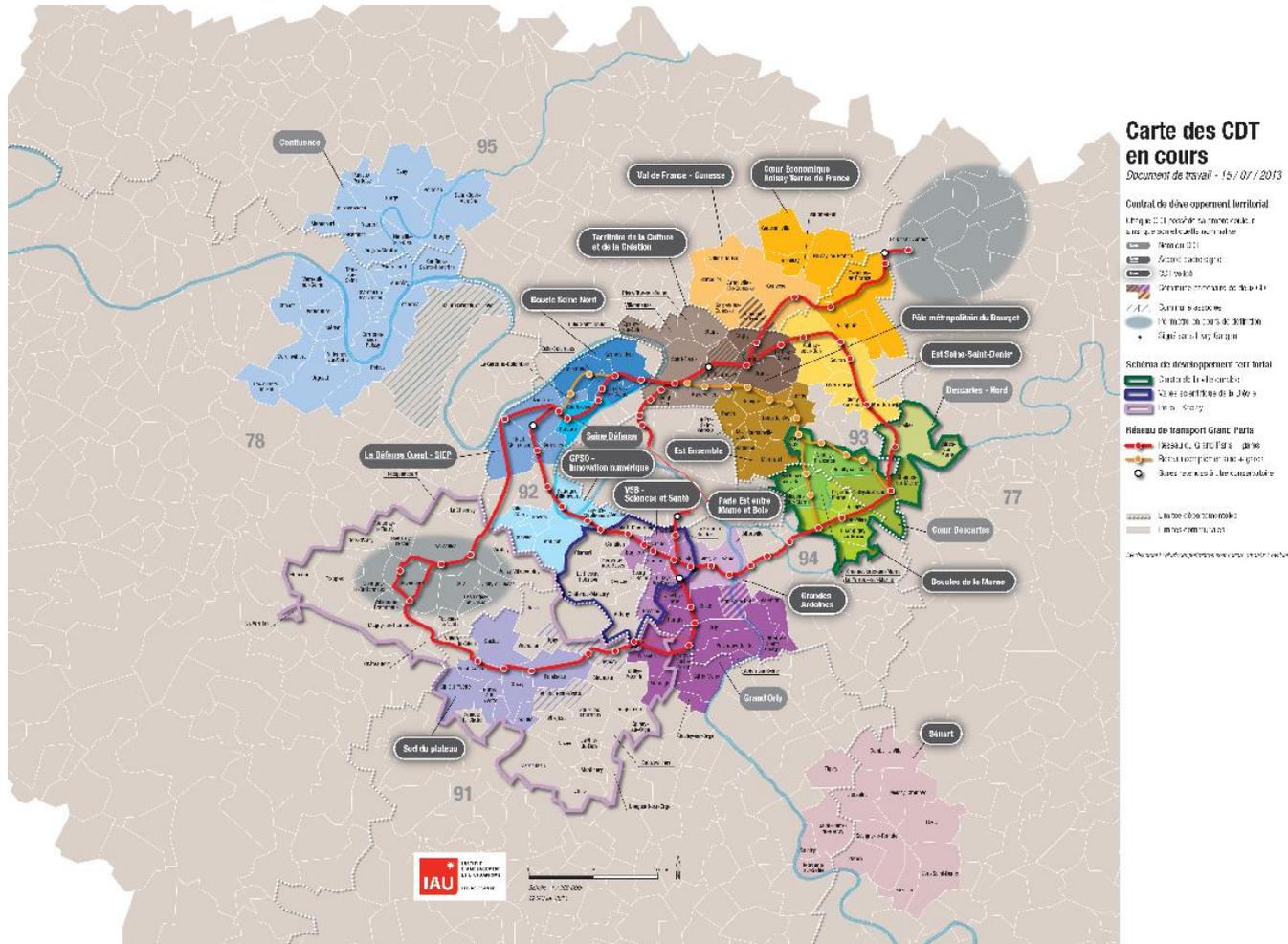
Énoncé : « Toute personne qui commercialise ou organise une prestation de **transport de personnes**, de marchandises ou de déménagement doit **fournir au bénéficiaire de la prestation une information relative à la quantité de gaz à effet de serre émise par le ou les modes de transport utilisés pour réaliser cette prestation**. Des décrets fixent le champ et les modalités d'application, notamment le calendrier de leur mise en oeuvre selon la taille des entreprises de transport, les méthodes de calcul des émissions de gaz à effet de serre et la manière dont le bénéficiaire de la prestation est informé. »

Ainsi, tout opérateur de transport urbain devra fournir à l'utilisateur une information sur les quantités d'émissions de gaz à effet de serre engendrées par le déplacement réalisé.

Un projet ambitieux : Grand Paris Express



Contrats De Développement Territorial



Qu'est-ce que les Contrats de Développement Territorial ?

- Ils doivent mettre en œuvre le développement économique, urbain et social de territoires définis comme stratégiques, et en particulier ceux desservis par le réseau de transport public du Grand Paris. Ces démarches contractuelles, à visée opérationnelle, engagent l'État, représenté par le préfet de région, les communes et leurs groupements signataires. La région d'Île-de-France, les départements.
- Les CDT devront, en principe, préciser le nombre de logements et de logements sociaux à construire, mentionner les zones d'aménagement différés (ZAD) et les bénéficiaires des droits de préemption, établir le calendrier de réalisation des opérations d'aménagement et des grandes infrastructures de transport, évaluer leur coût. Les CDT sont soumis à évaluation environnementale.