

L'organisation territoriale et la structuration des flux

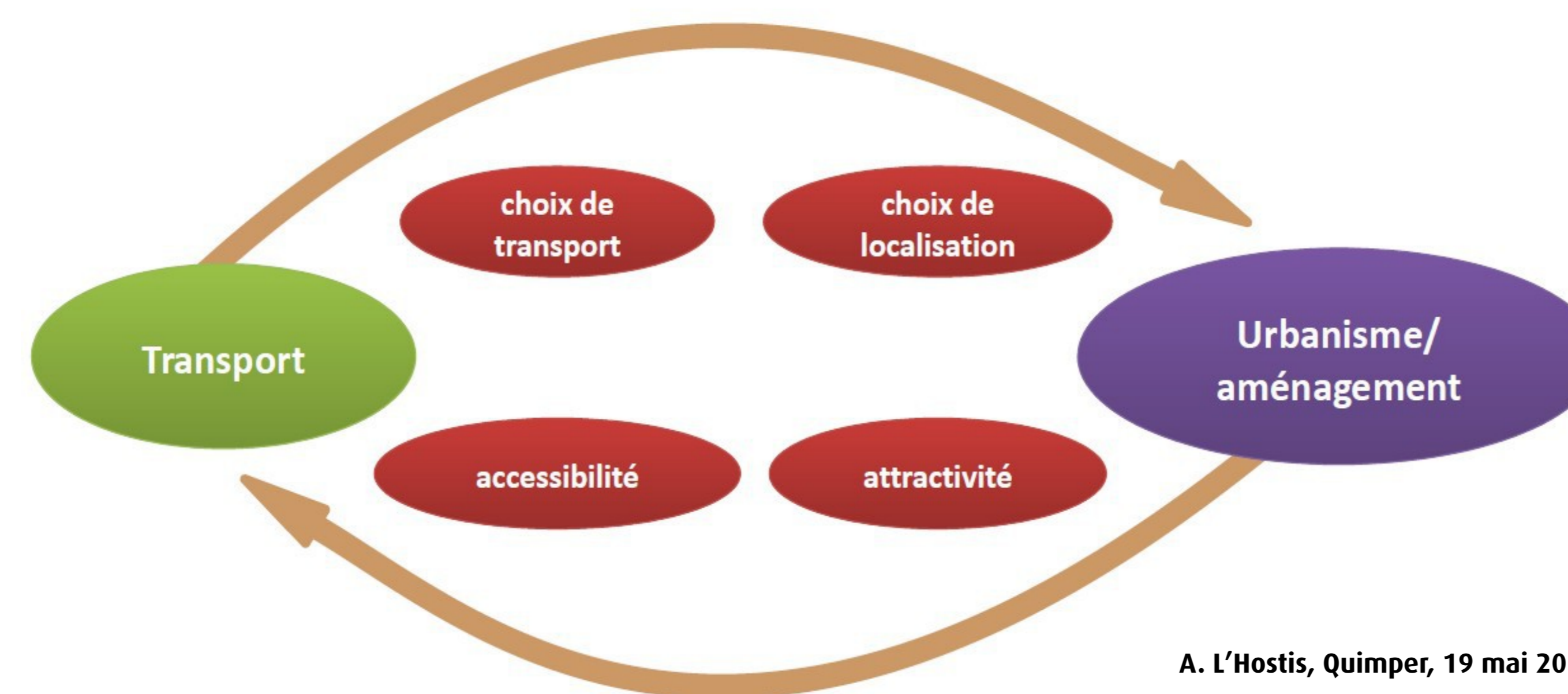
Intervention d'Alain L'Hostis - IFSTTAR



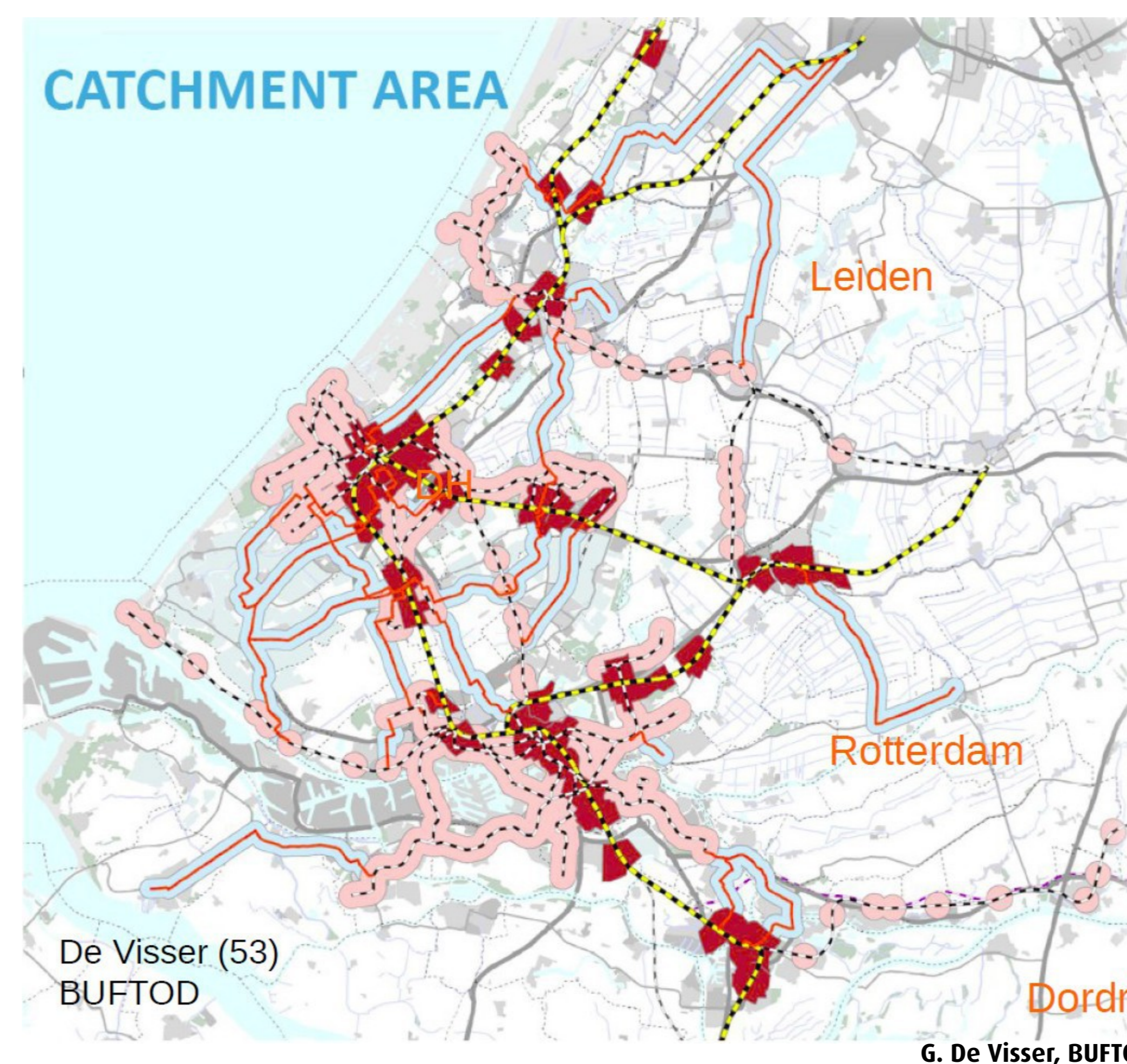
Le TOD – Concepts théoriques

- L'organisation territoriale est fortement liée à la boucle transport-urbanisme → boucle de l'«étalement automobile»
- Besoin de pousser des alternatives : objectifs du « Transport Oriented Development » (TOD)
- 4 idées : compacité, mixité, piétons, transports en commun
- Échelles de réflexion imbriquées : îlots / corridors / régions
- Coordination à améliorer : entre planification urbaine et planification transports mais aussi entre planification et action sur le terrain.
- Des modèles TOD qui génèrent moitié moins de déplacements automobiles que les prédictions.

La boucle transport-urbanisme/aménagement



Dans la boucle transport-urbanisme, y-a-t-il une place pour les transports collectifs ?



Multimodalité - Mixité

- Proposer une diversité des modes autour de nœuds, comme alternative à la dépendance automobile (à ne pas confondre avec la volonté de supprimer l'usage de la voiture individuelle).
- Appréhender la facilité à passer d'un mode à l'autre par les usagers : par exemple, forte concurrence TER/voiture chez les usagers TER → le marketing pour « embarquer » de nouveaux utilisateurs.
- Concevoir des quartiers pas seulement comme des espaces de flux, mais aussi comme des lieux de vie → intérêt de la gare pour développer des services de proximité

Des territoires d'expérimentation – un réseau d'échange

- Un réseau mondial de territoires ayant mis en pratique les principes du TOD (principalement pays anglo-saxons et Asie)
- S'inspirer de bonnes pratiques développées dans des contextes différents, mais pour traiter un même problème.
- Des modèles économiques très différents d'un territoire à l'autre (Tokyo, Naples, Lille...)
- Stedenbaan (Pays-Bas) : construction d'un projet de développement à partir de la « barrière » de la grande vitesse. Un contrat territorial entre AOT et acteurs de l'aménagement : + de fréquentation → + de fréquence

Des contradictions et des fragilités qui restent à gérer

- Un usager des transports en commun (TC) ne paye que 30 % du coût du trajet → comment maintenir un niveau de service dans ces conditions ? Notamment en zone peu dense ?
- Décongestionner des zones voitures par l'offre de TC, fera revenir des automobilistes assez rapidement.
- Paradoxe de l'intensification urbaine : la densification s'accompagne d'une augmentation de la circulation automobile.
- Une approche très planificatrice peut-elle s'accorder avec une aspiration à la liberté et l'autonomie des individus ?