

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille
Master 2 Eurostudies
Prof. Philippe Menerault

Transport et Aménagement

"Tendances de la mobilité, politiques de transport et d'aménagement et pratiques dans les villes d'Europe".

Par Pierre Laconte, Président de l'Association internationale des urbanistes (2006-2009)
Secrétaire Général honoraire de l'Association internationale des transports publics (UITP), V.P. du
Conseil scientifique de l'Agence Européenne de l'Environnement, chargé des questions urbaines.
Lille 3 Janvier 2012

SYNOPSIS.

1. Quelques tendances lourdes de la mobilité et du développement urbain dans le monde, notamment aux USA et en Chine.
2. Les politiques de transport et d'aménagement de l'Union européenne et tentative d'évaluation, notamment la libéralisation du transport de passagers et l'effet déstructurant des fonds structurels.
3. Quelques pratiques innovatrices de transport et d'aménagement dans différentes villes européennes, ou non-européennes, pouvant apporter des enseignements aux pouvoirs publics et aux métiers de la ville Européens, notamment au monde associatif français de l'urbanisme (CFDU, SFU) et du transport (UTP, GART), et aux groupes (Veolia-Transdev (?), SNCF-Keolis, RATP, AGIR) :
 - Copenhague et la priorité au transport public et aux modes doux, intégrés à une politique d'accessibilité locale, de développement urbain axé sur le métro et d'intégration urbaine transfrontalière par le S-Bahn(Conurbation bi-nationale Copenhague-Malmö).
 - Bilbao et l'intégration du transport dans une politique de renouvellement urbain par des partenariats fonciers publics-publics et la réallocation des surplus dans des opérations publiques.
 - Zurich et la priorité à la politique de stationnement zonale en tant qu'instrument de croissance intra-urbaine : stationnement sans limitation pour les véhicules des résidents domiciliés dans la zone et limitation à 90' pour les autres véhicules.
 - Bordeaux et la reconquête du bord de fleuve grâce à un aménagement intégrant espaces piétons et tramway (financé par le Versement Transport). Limites du « système tramway ».
 - Manchester et Karlsruhe, pionniers du tram-train urbain et périurbain – limites du système à la suite de l'alignement des exigences de sécurité par le haut.
 - Curitiba, pionnier du transport par bus rapide (financé par le Vale Transporte) et repris à Bogota, Kunming, Ahmenabad etc et d'instruments fonciers : plafond légal de densité complété par achats de droits de bâtir (www.ippuc.org.br), repris à Lisbonne.
 - Portland et la densité urbaine, obtenue par fixation – en 1975 - d'un périmètre de développement urbain, générateur de densité et d'urbanité, et favorable au développement du métro léger régional et du tramway urbain.
 - Berlin et la « reconstruction critique » en faveur du développement urbain central multifonctionnel (immeubles à usage mixte) et du transport public, y compris les taxis (sans limitation de leur nombre).
 - Heidelberg, pionnier – avec Freiburg im Breisgau – d'un développement urbain sans émission de gaz à effet de serre.
 - Singapour, pionnier du péage urbain (depuis 1975, à tarif variable depuis 2000), du métro sans conducteur non subventionné de grande capacité (2003), de la tarification intermodale à la distance, encourageant les trajets courts, et de la carte unique multifonctions : transport public, péage urbain, parking, achats divers (www.ezlink.com.sg).
 - Tokyo et la synergie entre haute densité et transport public à haute rentabilité (cas de Japan Railways-East : TGV compétitif avec l'avion, RER compétitif avec la voiture).
 - La mégapole centrale belge et la « coopétition » entre villes dans l'aménagement et le transport : les cas de Gand, Bruges et Ottignies-Louvain-la-Neuve.

L'examen de ces pratiques se place dans une perspective de développement urbain durable et de haute qualité d'aménagement – voir Fondation pour l'environnement urbain www.ffue.org.