

REPÈRES THÉORIQUES D'UNE ORGANISATION SPATIALE AVEC DES PREMISES POUR UNE MOBILITÉ DURABLE, EN COORDINATION AVEC L'ORGANISATION DES TRANSPORTS

Lector drd. arh. Mihaela-Hermina POPA

L'Université d'Architecture et d'Urbanisme "Ion Mincu" – Bucarest

ABSTRACT. L'évolution d'une logique de service vers une logique de gestionnement de la mobilité, d'une approche sectorielle vers une approche holistique et interdisciplinaire, impose, nécessairement, la coordination de l'Urbanisme avec les Transports (planification LUT). La planification spatiale peut et c'est évidemment devenu obligatoire qu'elle influence la mobilité, d'une manière contrôlée, et en cohérence avec l'organisation des transports. Pour répondre à cette exigence, nous proposons les repères d'un modèle théorique d'organisation de la forme urbaine susceptible de créer les prémises d'une forme durable de la mobilité.

Mots-clé: Mobilité, Urban Form, Transport, LUT- Land Use&Transport.

REZUMAT. Evoluția concepției de serviciu către o concepție a gestionării mobilității, a abordării sectoriale către o abordare holistică și interdisciplinară impune, în mod obligatoriu, coordonarea urbanismului cu transporturile (planificarea LUT). PA devenit obligatoriu ca planificarea spațială poate să influențeze mobilitatea în mod controlat și coerent cu organizarea transporturilor. Pentru a răspunde acestei exigențe propunem câteva repere ale unui model teoretic de organizare urbană, susceptibilă să creeze premisele unei forme durabile de mobilitate.

Cuvinte cheie: mobilitate, Urban Form, transporturi, LUT – Land Use&Transport.

L'évolution de la mobilité dans l'étape de "l'adaptation de la ville à l'automobile" a généré des situations de crise dans l'existence urbaine et a accentué le déséquilibre écologique, à l'échelle planétaire.

En conséquence, le nouveau paradigme du développement humain – le Développement Durable - place la mobilité parmi les domaines-cibles. Cela a imposé de la révision doctrinaire, théorique et institutionnelles pour une nouvelle approche, holistique, pour la planification interdisciplinaire et la gestion efficace de la mobilité.

Dans le domaine de la planification spatiale on cherche, tant au plan de la recherche scientifique qu'au plan concret des opérations urbanistiques, des formules d'organisation de la forme urbaine à l'appui des politiques de (re)modélisation du système des déplacements. En ce sens, nous avons formulé, dans des études de recherche interdisciplinaire (dont il faut rappeler MODUR et TERITRANS) et dans l'étude de doctorat¹, les repères d'un modèle théorique d'organisation de la forme urbaine, en coordination avec l'organisation des transports, qui puisse créer les prémises spatiales pour

une forme soutenable de la mobilité. Les principes sont formulés pour chaque type d'approche de la forme urbaine, concernant la structure, la morphologie, l'organisation des fonctions urbaines, le développement spatial et les infrastructures de circulation et de stationnement.

1. STRUCTURE URBAINE

- *Structure polycentrique* (centre principal et des centres et/ou des pôles secondaires – "edge cities");
- *Une connectivité élevée du réseau routier*, principalement dans le cas des structures radio-concentriques, en complétant les artères routières circulaires, périphériques, contournements – rocade et ceintures;
- *L'organisation des "unités urbaines de base" ainsi que le système de mouvement soit plus orienté vers les déplacements "doux"* (des structures urbaines "à l'échelle de la marche à pied", avec des rayons de maximum 800-1000 m, bien desservies par le transport public et avec un niveau minimal d'autonomie fonctionnelle déterminé par l'existence des services et des équipements de base et de proximité) – *des unités de voisinage qui peuvent être / devenir des zones '30, ou des zones car-free.*

¹ Popa, Mihaela Hermina, *Forme urbaine et Mobilité – Modèle théorique d'organisation spatiale avec des prémises pour une mobilité soutenable* (étude en cours de finalisation).

2. MORPHOLOGIE URBAINE

- *Une densité élevée* (minimum 30-40 habitants / ha, densité considérée “de rentabilisation” du transport public) – principe visant surtout les zones de développement périphérique, susceptibles de recevoir des tissus urbains de faible densité spécifiques au phénomène de dispersion urbaine (urban sprawl);

- *La rue – espace public et artère routière* (harmonisation des deux hypostases de la rue: infrastructure pour la circulation et espace public, communautaire);

- La revalorisation du concept de *boulevard*;

- La classification, l'hierarhisation et la *specialisation des artères routieres* en fonction du rapport entre les exigences du trafic et celles de la qualité de la vie des riverains, qu'elles doivent accomplir;

- Des aménagements adéquates pour la limitation du nombre et de la vitesse des déplacements motorisés dans les zones sensibles au trafic motorisé: zones '30, zones car-free, zones “au trafic calmé”.

3. ORGANISATION DES FONCTIONS URBAINES DANS LE TERRITOIRE

- *Mixité fonctionnelle* (localisation de certaines activités, différentes et compatibles, dans des aréales communes – des unités de voisinage, ou des centres secondaires) – organisation urbaine sur le principe de la proximité physique;

- *Groupement fonctionnel* (localisation de certaines activités interdépendantes, dans des aréales communes - des pôles spécialisés) – organisation urbaine sur le principe de la proximité physique;

- *Localisation des activités ainsi qu'il existe une correspondance entre le profil de mobilité des activités et le profil d'accessibilité de la zone* - politique spatiale spécifique (exemple: politique ABC d'Hollande).

4. DÉVELOPPEMENT SPATIAL

- Développement compacte;
- Politique spatiale spécifique (exemple: politique VINEX d'Hollande);

- L'utilisation efficace / intensive des ressources / opportunités foncières (friches urbaines: anciennes emprises industrielles, ferroviaires et portuaires) existantes à l'intérieur des villes (*infill-development*);

- Limitation de l'expansion du construit, dans le territoire (bonne réglementation des limites);

- Création des ceintures vertes;
- *Développement urbain structuré par des infrastructures et des services de transport - intégration LUT (Public Transport oriented development)*;

- Adaptation du réseau de transports publics à la structure urbaine et au système des générateurs de trafic existantes et futurs;

- Polarisation du développement urbain au long des couloirs de transport collectifs publics et autour des stations, des pôles d'échanges et des plateformes logistiques.

5. INFRASTRUCTURES POUR LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT

- *L'organisation des infrastructures pour les déplacements doux – réseaux de circulations piétonnes; réseaux de bandes cyclables;*

- L'organisation des réseaux continus, sur des trajets avec des espaces et des places attractifs (sûres, esthétiques, à l'échelle humaine, regroupant des activités avec accès public);

- L'organisation des réseaux pour les déplacements doux (piétones, avec les bicyclettes ou les rollers) en connexion avec le système des espaces verts et avec le système des générateurs de trafic (équipements de loisir, d'enseignement, commerciales);

- *Insertion non-confluctuelle des infrastructures majeures de circulation, dans le tissu et le paysage urbain* (L'organisation / la réorganisation des infrastructures dont les effets “de barrière”, de fragmentation et de limitation du développement doivent être diminuées - solutions souterraines, dales urbaines etc.);

- *L'organisation des infrastructures de l'intermodalité dans le territoire* (un système cohérent de pôles d'échanges multimodaux²);

- *L'organisation des infrastructures pour le stationnement* (localisation et surfaces) et la régulation du mode de stationnement (de longue, de courte durée, avec légitimation etc.) doit être utilisé comme *important instrument de gestion de l'automobilité, à partir d'une politique de mobilité cohérente et soutenue par une bonne réglementation spécifique;*

- Réduire le stationnement dans les zones bien desservies par le transport public (par exemple, dans les centres historiques);

- Organiser des surfaces “park&ride” dans des pôles d'échanges multimodaux avec transport public;

² Le pôle d'échanges est un programme “interface” entre Transports et Urbanisme, noeud de réseaux et centralité urbaine fondé sur une accessibilité privilégiée.

- Organiser des surfaces de stationnement pour les bicyclettes aux alentours des générateurs de trafic (équipements de loisir - sportifs, culturels, agrément-d'enseignement, commerciales) et en relation avec les pôles de transfert (surfaces byke&ride)

- Améliorer l'offre de stationnement residential.

À ces principes d'organisation de la forme urbaine il faut ajouter, nécessairement, des principes d'organisation des transports, complémentaires et essentiels:

6. TRANSPORTS

- *Des transports publics -TP- bien développés, diversifiés et organisés en système intermodal, à l'échelle des bassins de mobilité quotidienne;*

- Assurer une "accessibilité de base" (des services de T P pour tout le monde);

- Organiser une alternative - de TP - compétitive en rapport avec l'automobilité (en ce qui concerne les coûts, le confort, la fréquence, une bonne accessibilité et même l'image sociale);

- Organiser les conditions du transfert intermodal;

- Planification et gestion des transports à l'échelle territoriale des bassins de vie et de mobilité quotidienne;

- *Priorité au transport non-polluant: ferré et fluvial et utilisation des technologies "vertes" / "propres"*

7. CONCLUSIONS

En conclusion, quelques observations importantes sont à faire:

- La réussite de l'application de principes d'organisation spatiale antérieurement énoncés, en ce qui concerne la (re)modélisation soutenable du système des déplacements, est conditionné par *l'adoption des mesures spécifiques dans le contexte d'une politique de la mobilité, intégrée, transversale, cohérente sur les divers niveaux d'approche territoriale (local, régional, national, européen)³ et bien coordonnée entre les divers domaines impliqués dans la planification et la gestion de la mobilité* (principalement l'Urbanisme et les Transports, mais l'économique et le social aussi).

³ La mobilité urbaine doit être analysée et organisée dans le contexte de la mobilité au niveau territorial, les deux s'influençant réciproquement et étant relationnées dans des complexes programmes de transfert modal, des noeuds majeurs d'accessibilité (pôles de transfert, pôles logistiques) qui, quand ils se trouvent sur les couloirs majeurs de circulation et de transport, continentales et transcontinentales, sont des pôles importantes de connexion d'un territoire plus vaste à l'armature urbaine supranationale (européenne, par exemple).

La manque de cohérence entre les divers types de mesures adoptées (certaines même avec des effets contraires) peut compromettre l'accomplissement des objectifs visant l'amélioration de la mobilité; la simple application d'un ou de plusieurs des principes énoncés n'étant pas une condition suffisante, mais seulement une prémisses de réussite. Sont nécessaires en même temps, des mesures complémentaires et coordonnées, consensuelles, d'organisation du transport public, d'organisation du stationnement, des mesures économiques et socio-culturelles.

- *L'application des principes d'organisation spatiale énoncés est efficace seulement dans le contexte des politiques LUT, étant donné que, pour les longues distances, la seule alternative acceptable de la mobilité est le transport collectif, public. Les politiques LUT sont innovantes, récentes avec des résultats encore difficile à évaluer. Toutefois, les études menées sur ce sujet démontrent que les politiques de land-use basées sur ces principes d'organisation spatiale ont un effet restreint sur l'automobilité s'il ne sont pas accompagnés par des mesures incitatives ("push"), d'utilisation du TP, et de mesures dissuasives ("pull"), qui font les déplacements avec l'automobile plus coûteuses ou plus lentes.*

En même temps, *les politiques LUT ont d'importance sur le long terme aussi parce qu'elles créent les préconditions pour un style de vie moins dépendent de l'automobile, pour un changement de mentalité et de pratique sociale de déplacement.*

- *L'échelle spatiale à laquelle la projection et l'implémentation des stratégies LUT ont efficacité est celle des bassins de travail, de vie, celle des aires de mobilité quotidienne⁴, qui ne coïncident plus avec les périmètres administratifs des villes. L'échelle pertinente pour ce type de politiques est celle des agglomérations urbaines et celle des zones métropolitaines dont le facteur de cohésion sont justement les flux. On peut affirmer que l'actuelle complexité de la mobilité est le fondement de la territorialisation de l'urbain, qui impose la création des instruments de planification intégré (spatiale et des transports), au niveau intercommunal, adéquates aux nouvelles formes de systèmes territoriales.*

L'organisation des transports et des pôles d'échanges a cette échelle spatiale est essentielle pour la réduction de l'automobilité.

⁴ Ces aires sont, souvent, les territoires pour lesquelles sont élaborés les études de planification. Dans certains pays elle sont connues comme des unités statistiques de mobilité pour les recensements de la mobilité, mais sont rarement considérées comme des "territoires administratifs" étant donné la flexibilité inhérente de leur limites, fortement dépendentes de la dynamique spatiale, économique et sociale des villes, reflété dans le système de déplacements quotidiennes.

BIBLIOGRAPHIE SELECTIVE

- [1] Amar, Georges, Pentru o ecologie urbană a transporturilor, *Les Annales de la recherche urbaine* n°59-60, 1993.
- [2] Bieber, Alain, Orfeuil Jean Pierre, La mobilité urbaine et sa régulation, *les Annales de la Recherche Urbaine* n°59-60, 1993.
- [3] Bernard Duhem, Jean-Loup Gourdon; Pierre Lassave; Sylvia Ostrowetsky, *Villes & Transports* - séminaire, Paris, 1991 – 1992.
- [4] Lynch, Kevyn, *Good city form*, Cambridge, Mass, The MIT Press, 1981.
- [5] Rodrigue, Jean-Paul; Comtois, Claude; Slack, Brian, *The geography of transport systems*, Hofstra University, New York, USA, <http://people.hofstra.edu/geotrans>.
- [6] Salingros, Nikos A, *Principles of urban structure, Complexity and Urban Coherence*, <http://www.math.utsa.edu>, 2001.
- [7] Wiel, Marc, La mobilité dessine la ville, *Urbanisme no. 289*, iulie 1996.
- [8] *** *TRANSLAND* - L'intégration des politiques d'utilisation des sols et de transports, Programme Cadre 4- CEE, 2000.
- [9] *** *TRANSPLUS* - L'intégration des politiques d'utilisation des sols et de transports – Rapport final, Programme Cadre 5- CEE, 2003.
- [10] *** *SESAME* - Liens entre formes urbaines et pratiques de mobilité, Rapport, Programme Cadre 4- CEE, 1999.
- [11] *** *Nouvelle charte d'Athènes*, Le Conseil Européen des Urbanistes (CEU), 2003.
- [12] *** *Charter of the New Urbanism*, Congress for New Urbanism, New Urban News, USA.
- [13] *** *Principes directeurs pour le développement territorial durable du continent européen* - La Conférence européenne des ministres responsables de l'aménagement du territoire (CEMAT) du Conseil de l'Europe, Hanovre, 2000.
- [14] *** *MODUR* – Promovarea mobilității urbane durabile în municipiul București, Programul ”Cercetare de excelență”- M.Ed.C, 2006-2008.
- [15] *** *TERITRANS* – Soluții interdisciplinare convergente în amenajarea teritoriului și în structurarea sistemului de transport, orientate către dezvoltarea durabilă și creșterea calității vieții, Programul ”Cercetare de excelență”- M.Ed.C, 2006-2007.