

CONTEXTE ET ENJEUX DES DEMARCHES D'ARTICULATION URBANISME / TRANSPORT

05/11/2012

Journée du PREDIM

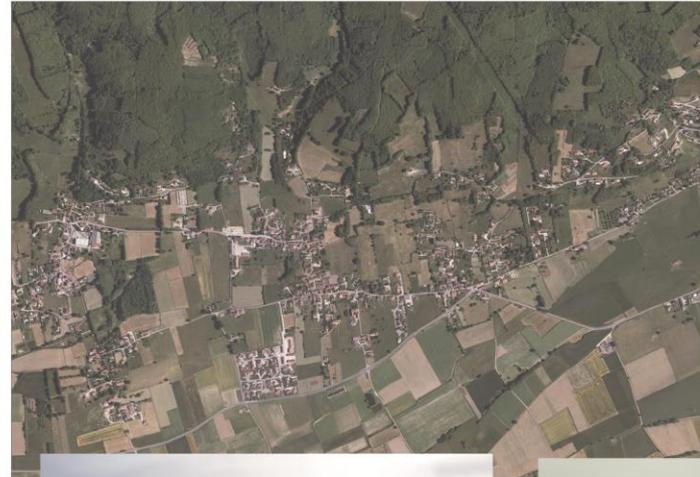
Vous aider à
concevoir aujourd'hui
les territoires de demain...

1. Une problématique à appréhender à deux

1. L'échelle de l'aire urbaine : le « passage de la ville pedestre à la ville automobile » et la « congruence entre :

- La généralisation de la voiture / l'accélération de la vitesse des déplacements quotidiens.
- Les processus de périurbanisation, d'étalement urbain et d'émergence de nouvelles centralités.
- Le passage de la proximité spatiale à la proximité temporelle (la vie quotidienne s'inscrit dans une logique de territorialité en réseau) »

L'articulation urbanisme – transport qui se fait spontanément ... autour de l'automobile et des grandes voiries.



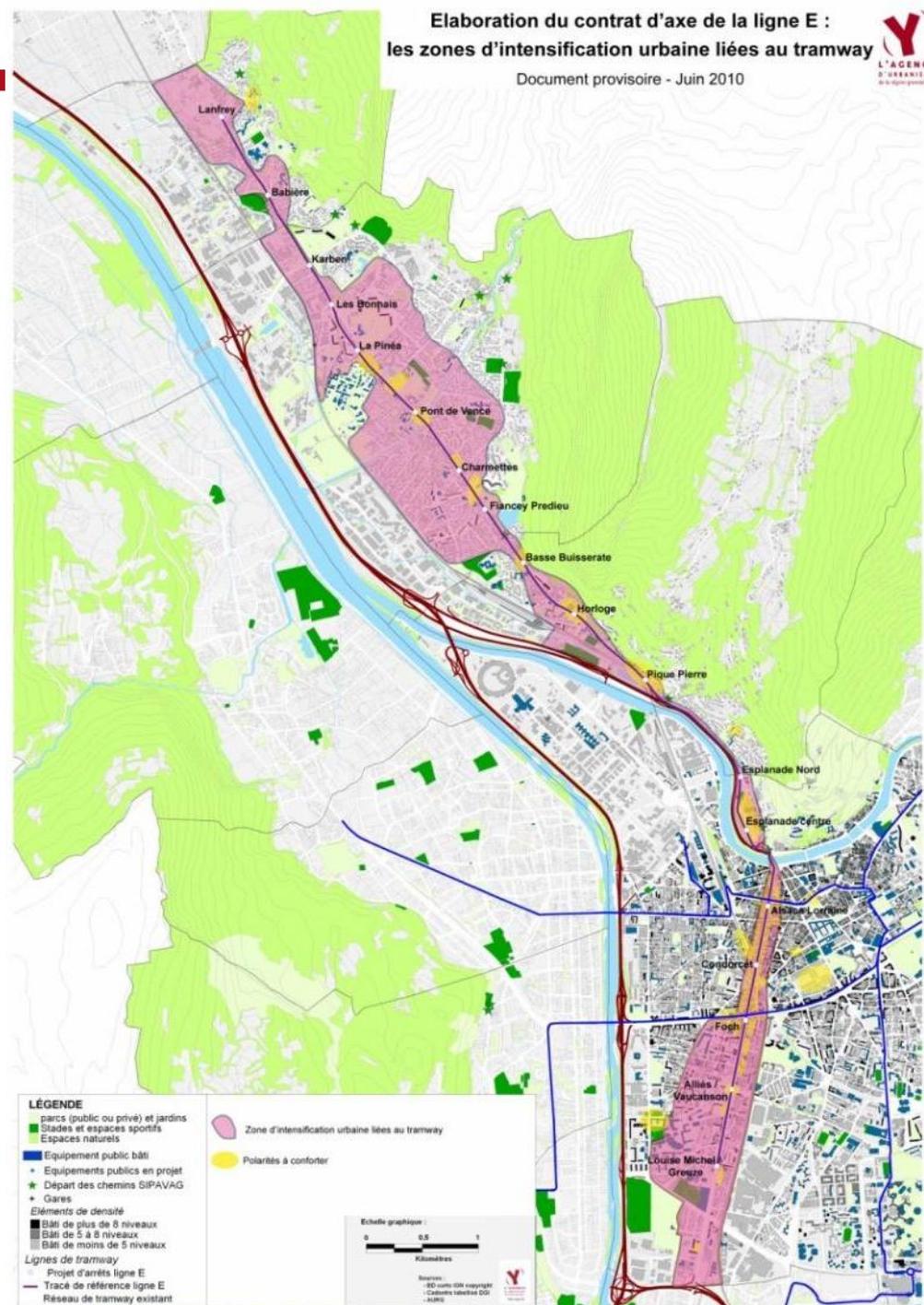
2. L'échelle de l'axe de transport et de ses stations :

La recomposition des espaces publics autour des TCSP.

Des stratégies d'intensification urbaine autour des gares et des points d'arrêts structurants de transport collectif,

Des enjeux d'optimisation de l'efficacité de l'action publique (construire autour des gares et des arrêts TC pour optimiser la fréquentation des TC)

L'articulation urbanisme – transport souhaitée par les urbanistes et les planificateurs



2. Des problématiques de régulation et d'action publique différentes selon les échelles

Echelle de l'aire urbaine – Des enjeux de planification et de mise en cohérence de certaines politiques publiques et choix de localisation pour réguler la périurbanisation et l'étalement urbain, maîtriser les besoins de déplacement motorisés, et réduire le trafic automobile.

► La nécessité de combiner :

- Des actions sur l'offre routière (ne plus associer systématiquement « augmentation de capacité » et « augmentation de vitesse » / chrono-aménagement et autoroutes apaisées)
- Des actions sur l'offre de transport en commun pour la rendre compétitive face à l'automobile et l'adapter à la nouvelle échelle / à la nouvelle géographie de la ville et de ses centralités.
- Des actions sur l'urbanisme notamment pour limiter l'étalement urbain, tendre vers une certaine polarisation de la croissance, favoriser une meilleure cohérence entre emploi et habitat et favoriser une localisation du développement urbain dans les pôles et les axes les mieux desservis par les transports en commun.

Echelle de l'axe de transport et de ses stations. Des enjeux d'aménagement et de projet urbain pour valoriser la proximité des stations et de l'axe (espaces publics, intensification urbaine).

3. La déconnexion institutionnelle entre les acteurs en charge de l'urbanisme et les acteurs en charge des transports constitue l'une des failles majeures du système de gouvernance territorial et du système de planification français

PLU, projet urbain : communes, dans de rares cas EPCI

SCoT : « fédération » d'EPCI

Absence de tutelle entre les collectivités / les niveaux de collectivité = le dialogue et les coopérations ne reposent que sur le « bon vouloir » des acteurs

Transports collectifs urbains : EPCI ou syndicat mixte

Autocars interurbains : Conseil Général

TER : Région / RFF / SNCF

Autoroutes / routes nationales: Etat, concessionnaires

Autres voiries structurantes : Conseil Général

Voiries locales, stationnement, cheminements piétons : communes

4. L'absence ou la faiblesse des dispositifs d'articulation entre les acteurs de l'urbanisme et du transport à l'échelle

Une limite majeure des SCoT : de part la Loi, ils sont établis par une fédération d'EPCI ou de communes (au travers généralement d'un syndicat mixte) **à laquelle ne participe pas l'Etat, le Conseil Général et le Conseil Régional** (ces acteurs sont associés à la démarche sans pouvoir décisionnel).

De ce fait, le SCoT ne peut pas être un lieu de dialogue entre les acteurs en charge des transports (routes et TC) et les acteurs en charge de l'urbanisme.

Exemple : les remarques et réserves de la commission d'enquête publique du SCoT de la région grenobloise qui pointent le manque de dialogue entre/avec les AOT et les maîtres d'ouvrages routiers au sujet de la mise en œuvre des orientations du SCoT sur les déplacements.

5. Des dispositifs contractuels émergents pour favoriser l'intensification autour des axes TC structurants : charte urbanisme transport et « contrat d'axe » ...

- **La « charte urbanisme – transport »** élaborée par le SMTC en étroite association avec les communes et la Métro
 - **Le « Contrat d'Axe »** impulsé par le SMTC et signé avec les communes et la métro pour organiser l'intensification urbaine autour du tram (*« pas de densification = pas de tram, mais en contrepartie, on peut vous aider à organiser cette densification »*)
-
- **Mais ces dispositifs reposent sur le « bon vouloir » des acteurs** (ils n'ont aucun caractère obligatoire)
 - **Ils peuvent se heurter à certaines difficultés juridiques** : ainsi, dans son dernier rapport sur le SMTC, la cours des comptes a indiqué que les subventions versées aux communes si elles construisent suffisamment de logement sont potentiellement illégales car les compétences du SMTC se limitent au seul champ des transports urbains de voyageurs.