



BICYCLE RESEARCH REPORT NO. 116

Avril 2000

Albert Jansen, A. Walraad et P. Van Beck :

UNE PLANIFICATION CONJOINTE DE L'URBANISME ET DES TRANSPORTS

Aux Pays-Bas, la « méthode de planification inversée » permet de réduire de 30% la consommation énergétique dans les transports : il s'agit de planifier d'abord les cheminements piétons, puis les infrastructures cyclables, enfin les routes

Principaux résultats

Une modification de la politique d'urbanisme peut permettre de réduire fortement la circulation automobile. L'évaluation de projets modèles montre que en pratique, l'utilisation de la procédure « VPL » développée aux Pays-Bas permet de réduire de 30% la consommation énergétique des transports dans les nouvelles zones d'habitations et zones industrielles ou dans les quartiers réhabilités. Cette procédure repose sur une planification conjointe dans le domaine de l'urbanisme et des transports.

Résumé

La politique d'urbanisme a un effet important sur la consommation énergétique dans les transports de personnes et de marchandises. D'après une étude de l'entreprise hollandaise Novem (1977), une politique d'aménagement urbain adaptée permet de réduire de 30% les déplacements, lorsque la planification urbaine et la planification des transports et menée de concert.

La procédure VPL (« offre de transport avant urbanisation » - « Verkeers-Prestatie op Locatie ») rend possible la collaboration entre les urbanistes et les planificateurs des transports, dans la planification conceptuelle et dans les modèles de prévision. Par l'intégration de l'urbanisme et de la planification de transport, la procédure VPL permet une meilleure gestion de l'espace, car la problématique des transports est présente dans la réflexion d'urbanisme. Au début, le VPL a été développé pour les opérations d'urbanisation de grande ampleur. Depuis, il s'applique aussi aux opérations de réhabilitation de quartiers incluant parfois des zones industrielles.

A l'aide du VPL (commande du Ministère Néerlandais de l'Économie) il est possible de convaincre les élus des multiples conséquences de l'urbanisation ou de la rénovation/réhabilitation urbaine. L'efficacité de la méthode a été testée sur trois sites. Les modalités d'application de la procédure dépendent



des conditions locales. Avec le développement de cette procédure, de nouveaux modules d'évaluation, des modèles de transport et de nouveaux critères seront intégrés.

Les opérations-test concernent de 300 à 20.000 logements, elles sont suivies des le stade de définition du projet jusqu'à la mise an point du plan de transport. Dans le cadre du VPL, des alternatives sont systématiquement proposées, validées et comparés.

Le premier projet test est un nouveau quartier d'habitation projeté à Veenendaal-Oost. Ce quartier sera construit entre 2002 et 2017 et devrait compter à terme 3000 à 3500 logements. A Amersfoort Vathorst, c'est un quartier plus important qui est examine. Il comprendra 10.000 logements, 45 ha de zone industrielle, des magasins, des bureaux et des entrepôts. Enfin le troisième projet correspond à la construction de 1.100 appartements neufs à Zutphen Leesten-Oost. Dans chaque cas, plusieurs scénarios de développement des transports et de l'urbanisme ont été proposés et évalués. Ces scénarios ont alors été discutés par les élus dans un cadre défini, ces discussions ont conduit dans les trois cas à des modifications des projets initiaux. Sur ces projets, il a été montre que la procédure VPL devrait permettre d'économiser en pratique 30% de l'énergie consommée dans les transports.

La procédure VPL repose en fait sur la combinaison d'un modèle de comportement, d'un modèle de planification des transports et d'une méthode de conception de projet. Les exemples étudiés montrent que la dépense énergétique est avant tout déterminée par le choix modal et les distances parcourues. L'image de la rue telle qu'elle est vue par les piétons, cyclistes ou automobilistes détermine la façon dont la personne conçoit son environnement. Ceci influence également les comportements en matière de transport. Ainsi de longues sections de rue rectilignes et larges invitent les automobilistes à foncer. Et dans ces conditions, un cycliste qui doit attendre longtemps aux feux sent que, dans le quartier concerné, le vélo est un moyen de déplacement de seconde zone.

Le VPL introduit la « méthode de planification inversée » pour garantir que les moyens de transport lents gardent la priorité pour les déplacements de proximité. Dans chaque zone, on détermine d'abord l'espace consacré aux piétons, puis on trace le réseau cyclable et à la fin on établit les réseaux routiers pour les voitures et transports en commun.

Finalement, la procédure VPL a permis non seulement de réduire la consommation énergétique, mais a aussi réduit les émissions locales de CO₂, NO_x et le bruit. La sécurité routière a aussi été améliorée. De plus, les coûts d'infrastructure ont diminué et la qualité urbanistique s'est améliorée.



Référence „*Verkeerskundige ontmoet stedenboinvcr*“, de A. Jansen. A. Walraad et P. van Beck, in: Verkeerskunde, Juli/Augustus 1999: (sur internet: <http://www.goudappel.nl>)

Coordonnées Ing. Albert Jansen e-mail: <aJansen@novem.nl> Novem in Utrecht. Postbus 8242. NL-3503 RE Utrecht. Tel. +31-30-2393 549; Fax: +31-30-23 16491:ir. A. Walraad, Novem: Drs. P. van Beck. Goudappel Coffeng, P.O. Box 161. NL-7400 AD Deventer, Tel. +3 1-570 666 222. Fax +3 1-570 666 888