

Structuration des territoires et mobilité ... urbaine

Et si on reparlait de la finalité des transports ?

Dr. Pierre ARNOLD
Conseiller scientifique

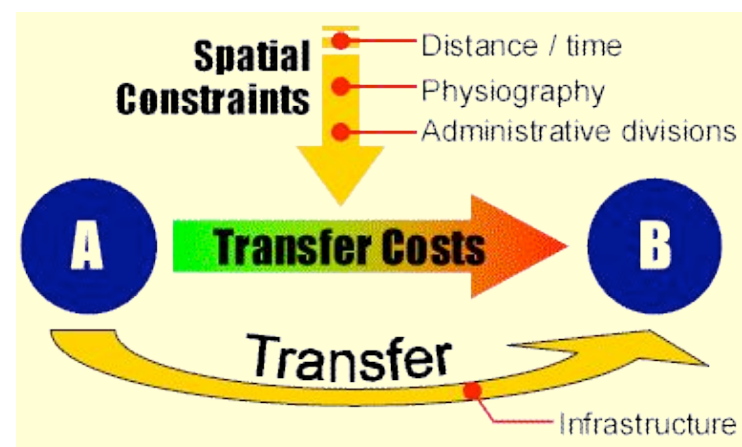


Séminaire BESTUFS II

23 mai 2008

ESPACE ET MOBILITE

Le moyen de transport idéal serait disponible à la demande, instantané, de capacité illimitée, gratuit; il abolirait l'espace. (Pierre Merlin)



- ⇒ capacité à circonscrire l'espace et ses contraintes physiques ou humaines
- ⇒ moyennant un certain coût qu'il y a lieu de supporter

MOBILITE: EFFETS SPATIAUX & EVOLUTION

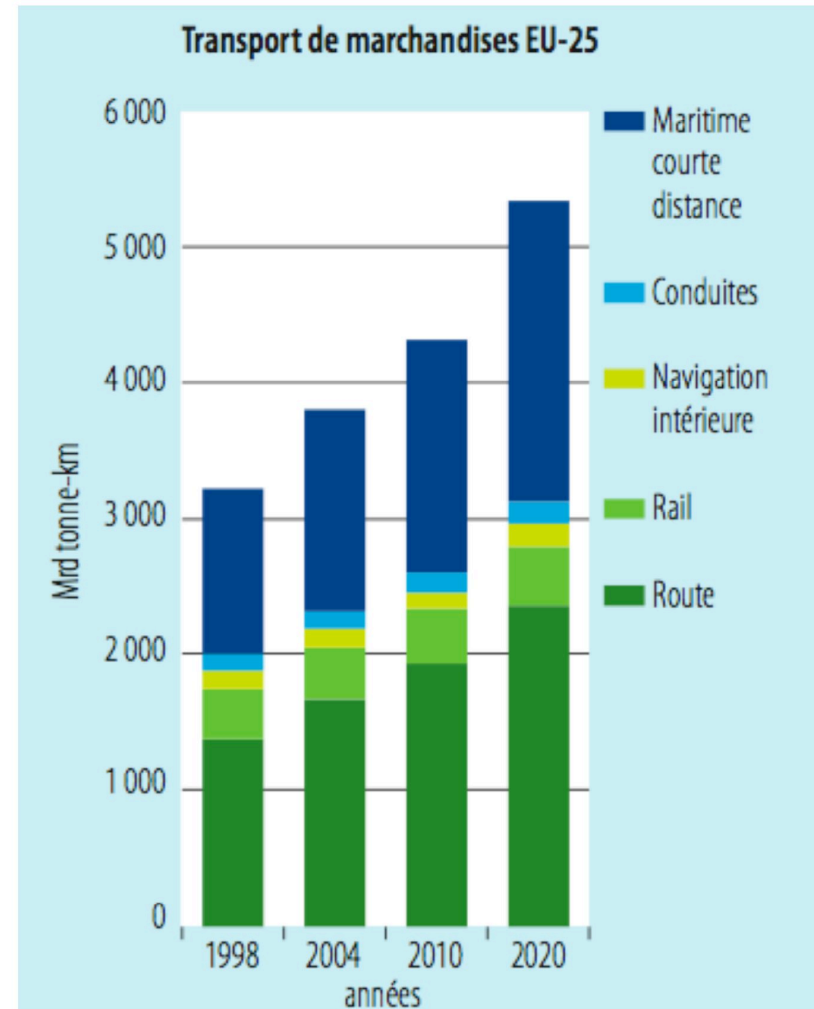
Effondrement de l'espace-temps

⇒ dilatation de l'espace des échanges

et de l'espace-coût

⇒ réduction significative des coûts unitaires de transport

EXPLOITATION DES AVANTAGES
COMPARATIFS DE L'ESPACE
(RESSOURCES, MAIN D'ŒUVRE, ...)



MOBILITE: CONTEXTE ACTUEL



Coût total croissant pour la collectivité

Système de transport non durable

internalisation des coûts externes
innovations techniques, organisationnelles et politiques



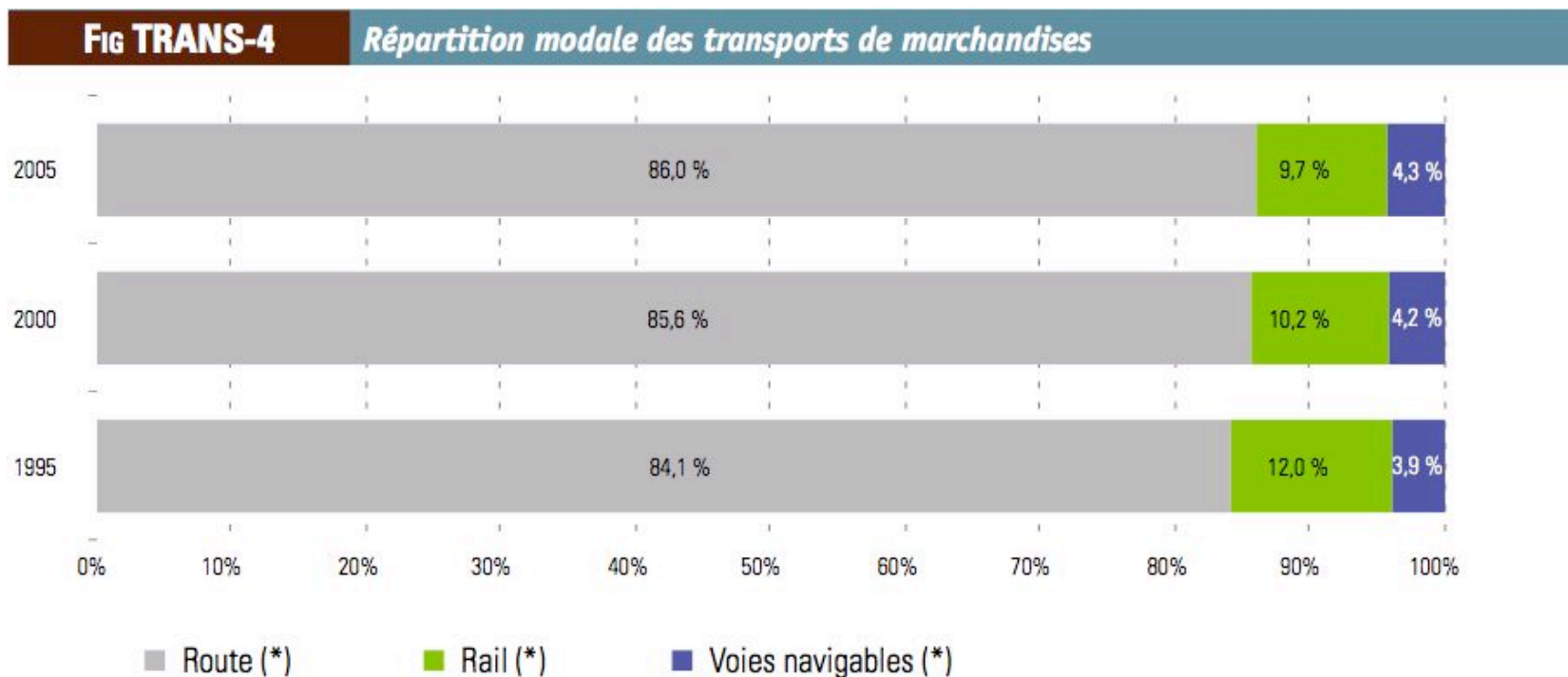
Transport en augmentation
accentuation de la spécialisation
(modification des processus de production et de distribution)

Transport routier

Augmentation de la somme des externalités négatives



MOBILITE: CONTEXTE ACTUEL



Données de base :
tonnes-km

(*) Transport international compris

Sources : SPFMT ; SNCB ; MET - D112 ; MET - D212

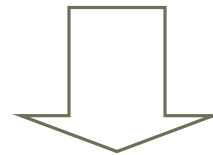
MOBILITE: EVOLUTION

	Total	Route	Rail	Voie navig.
	100	85	10	5
<i>en 10 ans</i>				
			+50%	+100%
<i>avec un taux de croissance annuel de 2,5%</i>				
	128	103	15	10
croissance nette	28	18	5	5
croissance relative	28%	21%	50%	100%

MOBILITE: DIMENSION SPATIALE

Caractère SYSTÉMIQUE des transports

lorsqu'on tente de modifier un élément le composant, les autres éléments s'adaptent à cette modification

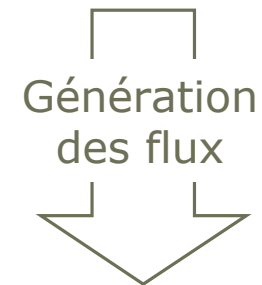


est-il pertinent d'agir sur l'une des composantes du système, en l'occurrence l'offre de transport, en négligeant l'autre ?

la demande



Contraindre les choix ?

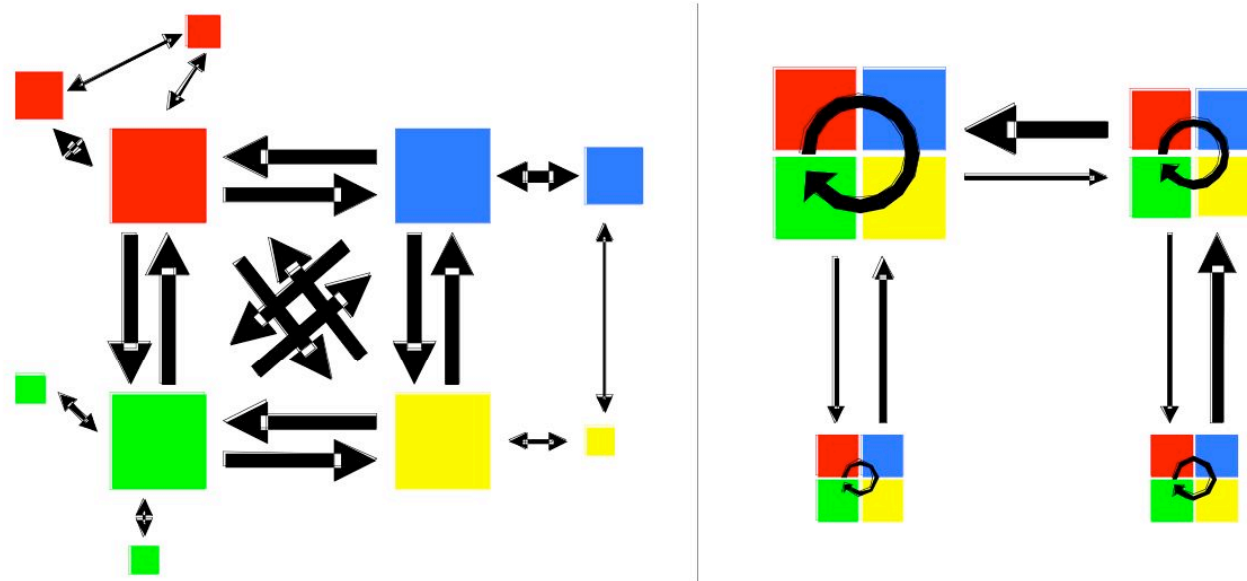


Structurer les territoires

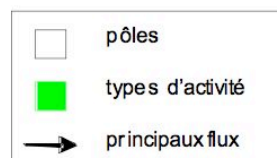
Poser la question
du mode
d'exploitation de
l'espace

MOBILITE: DIMENSION SPATIALE

Deux conceptions opposées d'occupation de l'espace



- non hiérarchisé
- spécialisé
- peu dense



- hiérarchisé
- mixte
- densifié

MOBILITE: DIMENSION SPATIALE

Rendre à la mobilité sa dimension spatiale et
aux transports leur finalité



Optimiser de manière « croisée » mobilité et structuration du territoire
= intégration sectorielle
= stratégie à long terme

Ne plus confiner le système de transport
dans une fonction subalterne de
technique circulatoire

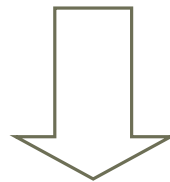
Pour quel défi ?

TMV et mobilité urbaine

- le transport de marchandises en ville, occupant une place stratégique dans la majorité des chaînes logistiques, constitue un sous-système complexe, notamment en raison de ses effets directs sur la vitalité urbaine et sur la qualité de vie en ville
- le transport des marchandises **s'est adapté aux évolutions économiques des villes** : baisse des espaces de réserves, forte rotation des produits, multiplication des succursales (massification et tournées), demande de messagerie express, explosion des livraisons à domicile
- mais il est polluant et consommateur d'espace et d'énergie

TMV et mobilité urbaine

- le transport des marchandises en ville représente **20 à 25% des véhicules-km** en unité VP sur la voirie urbaine
- dont 40% pour les livraisons-enlèvements auprès des établissements, 50% pour les déplacements d'achats motorisés des ménages, 10% pour les flux spécifiques
- la moitié des livraisons (hors achats) sont effectuées en PL, la moitié en VUL



un « mal » nécessaire ?

TMV et mobilité urbaine

Quelle(s) réponse(s) ?

- organiser un système de déplacements cohérent (PCM)
- rationaliser les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales. Il prévoit la mise en cohérence des horaires de livraison et des poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains. Il prend en compte les besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement des livraisons afin notamment de limiter la congestion des voies et aires de stationnement (PDU)

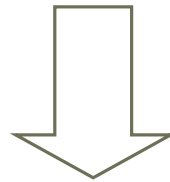
uniquement un problème de tuyauterie ?

TMV: QUELLES SOLUTIONS ?

- développement technologiques et système logistique (e.i. utilisation des modes et moyens alternatifs)
 - les expérimentations locales en terme de développements technologiques (comme les espaces logistiques urbains) – qui resteront marginales en termes de flux globaux - sont aujourd'hui bien évaluées
- gestion du trafic et de la circulation (e.i. réglementation et contrôle)
mais mise en cohérence avec les politiques d'urbanisme, notamment la maîtrise de l'urbanisme commercial, la revitalisation résidentielle urbaine, ...?
- aménagements des infrastructures
en relation avec l'aménagement urbain

TMV: DIMENSION SPATIALE

un sous-système complexe
avec une relation à l'espace fondamentale



Pour un défi identique

mieux prendre en compte les interactions
pour établir un lien étroit entre politique sectorielle
des transports et aménagement (développement) urbain