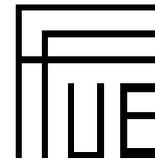




University
Foundation

World of Cities 2017/1



Fondation
l'Environnement
urbain

Vendredi 21/4 : An Rekkers & Hans Tindemans (Vlaamse Vereniging voor Ruimtelijke Planning) (N) - "Nouvelle approche en Flandre sur l'aménagement du territoire et la mobilité"

Introduction

Dans le sillage de la présentation du Vlaams Bouwmeester Prof. Leo Van Broek à la FU-US en octobre 2016 un changement de paradigme s'impose pour maintenir la prospérité et la qualité du paysage en Flandre. La politique de mobilité doit passer de la fluidité routière partout vers une meilleure accessibilité grâce à plus de proximité et une meilleure qualité de vie. La politique d'aménagement doit mettre fin au bétonnage inutile du paysage rural. Le plan d'aménagement régional en préparation et le Bouwmeester optent dès lors avec force pour une densification autour des nœuds d'infrastructure. Le Manifeste Mobilité 2.0 du VRP, résultat d'une large participation de ses membres, montre comment le changement de paradigme peut devenir effectif et à quel coût.

Compte rendu

Le PPT de l'orateur et le Manifesto Mobilité 2.0 sont accessibles sur www.ffue.org

Le débat a notamment porté sur les points suivants :

-Place du VRP dans l'urbanisme en Belgique.

Le VRP compte quelque mille membres cotisants représentant tous les milieux professionnels de la ville, notamment les administrations. Il a de nombreuses activités réservées à ses membres un staff de six salariés.

Il pratique un intense lobbying en faveur des positions de ses membres, dont le Manifesto 2.0 est un exemple.

Par opposition la Chambre des Urbanistes de Belgique (CUB) se concentre sur les intérêts professionnels des urbanistes et sur la reconnaissance la profession d'urbaniste. Elle compte quelque 150 membres et ne comprend aucun salarié. Récemment elle a suscité la création d'une association ouverte appelée « For Urban Passion » (FUP) dont la première manifestation est l'organisation du Forum international et interdisciplinaire « Territoires et mobilités » <http://www.ffue.org/2017/03/new-use-new-move-new-move-new-use-land-use-mobility-11052017-bozar-bruxelles/> .

-Gouvernance de la mobilité.

Des participants estiment que la mobilité, compétence régionalisée, doit faire l'objet d'une gouvernance distincte des opérateurs de transport (STIB, De Lijn, SNCB etc.), dans la ligne

de l'ouvrage « Le Rail, clé de la mobilité à Bruxelles » <http://www.ffue.org/2014/11/le-rail-cle-de-la-mobilite-a-bruxelles/> . Cette gouvernance pourrait couvrir tous les aspects de la mobilité, sauf celles des opérateurs , à l'instar du Zürcher Verkehrsverbund, ou se limiter à l'arbitrage tarifaire, à l'instar du TNW Tarifverbund Nordwestschweiz.

-Gouvernance conjointe de l'aménagement urbain et de la mobilité.

Des participants estiment qu'il faudrait un bouwmeester/maître architecte pour l'urbanisme et un autre pour la mobilité, compétences régionalisées de manière distincte. D'autres estiment que la fonction du bouwmeester doit être élargie à la mobilité, ce qui est le cas en Flandre.

-Participation du secteur privé dans la gouvernance de la mobilité.

Le développement subventionné de la voiture de société par opposition à un libre choix entre une voiture payés par l'employeur ou un montant en numéraire défiscalisé résulte d'une stratégie d'acteurs des intérêts routiers, poursuivie avec succès, notamment en mettant le maintien de la voiture de société au rang des priorités d'un parti politique, la N-VA. Dans ce contexte les participants du secteur privé se déclarent impuissants à promouvoir des mesures d'autopartage ou d'encouragement au vélo, notamment le vélo électrique.

La perspective du développement du véhicule de société sans conducteur ne pourra qu'encourager un éloignement encore accru du domicile par rapport au lieu de travail, une consommation accrue de carburant fossile et la pollution y afférent et de décourager le retour en ville.

-Mieux répondre à la demande de transport.

En France, la SNCF a été obligée de coopérer avec les régions, ce qui a conduit à une offre régionale fortement améliorée. Aux Pays-Bas, les autorités régionales travaillent avec des concessions provinciales qui peuvent être attribués à des opérateurs privés; la société ferroviaire traditionnelle NS continue de se concentrer sur les distances plus longues (gestion du réseau Intercity). Devons-nous attendre vraiment la privatisation imposée par l'UE dans le secteur des transports en commun pour rendre l'offre plus axée sur la demande? En général, la Belgique a besoin d'une plus grande participation du public dans l'organisation des transports publics.

-Gouvernance du stationnement.

Le développement des voitures de société engendre également une pression sur les employeurs d'augmenter les places de stationnement pour garder leur personnel.

Les opérateurs de transport public affirment volontiers leur souhait d'augmenter les places de parking autour des gares. L'observation des comportements effectifs d'usagers suggère au contraire que les places sont occupées dès le matin tôt par des conducteurs qui se donnent rendez-vous sur le parking public gratuit et font ensuite du co-voiturage jusqu'à leur lieu d'emploi, avec une des voitures. L'incertitude de trouver une place à la gare a un effet dissuasif sur l'usage du train, qui pourrait être évité par l'aménagement de parkings payants, surveillés et réservés aux abonnés, et non leur extension, qui serait contraire au développement de quartiers de gares.

-Relations entre VRP et CUB/FUP.

Ces relations sont souhaitées par les deux associations, toutes deux membres de la Délégation belge de l'Association internationale des urbanistes (AIU/ISOCARP). Un exemple en a été fourni par la réalisation conjointe de la participation belge au congrès du cinquantenaire de l'ISOCARP ».