



10 préconisations découlant des thèmes, exposés et débats du Forum « Territoires et mobilités » / « Land use & Mobility »

Document complémentaire aux Actes du Forum tenu à BOZAR le 11 mai 2017 rédigés par Paul Vermeyleen, et adopté au CA de la FUP.

Rédaction : Pierre Laconte, avec la collaboration de Paul Vermeyleen, Dirk Van de Putte, Bruno Clerbaux et Clotilde Fally.

Ces préconisations sont liées aux tendances apparaissant depuis quelques années mais dont la mise en œuvre en vue de leur plein essor se situe à l'horizon 2030, en passant par des étapes transitoires pensées selon une vision pluridisciplinaire et tenant compte de l'impact environnemental et des valeurs éthiques des professions représentées.

Préambule

L'évolution rapide de la ville et des pratiques des citoyens, accentuée et accélérée par l'irruption du numérique, de la robotisation et de l'intelligence artificielle, ne se limite pas aux seuls « changements des 'usages' ».

Nos nouvelles manières de travailler, d'habiter, de s'approvisionner et nos nouvelles manières de communiquer et de nous déplacer, impliquent en effet une mise en question des « systèmes culturels complets » (politiques, économiques, écologiques, urbanistiques, etc.).

Leur prise en considération ne déterminera pas seulement les choix de mobilité et d'aménagement du territoire. Les changements des usages forceront aussi les sociétés métropolitaines à faire choix parmi et entre la multiplicité des enjeux techniques, juridiques, organisationnels et politiques, et d'assurer, le cas échéant les arbitrages nécessaires.

Il est donc impératif d'assurer démocratiquement la gouvernance territoriale, ce qui implique notamment la définition des responsabilités et d'un leadership participatif.

L'implémentation de cette gouvernance responsable et participative est devenue incontournable, dans la mesure où le territoire est un système complexe dans lequel aucun acteur ne peut seul appréhender toutes ses évolutions.

Les stratégies et pratiques visant à faire fonctionner les territoires sont par conséquent elles-mêmes des éléments fondamentaux de l'évolution de la complexité territoriale. Il en découle que les interventions sur le Territoire (planification, projets, gestion) ne peuvent se concevoir qu'au cœur des interactions et non comme des actes extérieurs, d'où l'importance de la participation et de la cocréation et la nécessité de mettre à leur service les technologies de l'information.

1. Nécessité d'un aménagement conjoint des territoires et de la mobilité en vue d'un développement « intelligent »

Préconisation 1

Dès aujourd'hui, il y a lieu d'orienter les politiques de développement intelligent (« Smart Cities ») visant à réduire les besoins de déplacements, en articulant urbanisme et mobilités. À l'exemple des politiques intégrées de la Ville d'Amsterdam, où le développement soutenu des Smart Work Centers et des applications de gestion des données et des modalités de mobilité ont conduit à une réduction de 20 % de la congestion automobile.

Réduire massivement les motifs de se déplacer suppose de mailler les territoires polycentriques de lieux denses accueillant les nouvelles manières de travailler (télétravail, « coworking spaces », « fab labs », espaces incubateurs, etc.) et d'habiter (colocation communautaire, logements d'étudiants chez l'habitant) Les nouveaux usages y mêlent et hybrident les « anciennes fonctionnalités » : logement, espace de bureau ou de bricolage, commerce, loisirs.

À cet effet, la For Urban Passion appelle à une coordination forte des politiques concernées, actuellement trop étrangères l'une à l'autre. Ces acteurs doivent dialoguer, coordonner leurs actions, mais aussi réfléchir aux régulations nécessaires pour éviter par exemple des dérives telles Uber Pop.

Préconisation 2

Les coûts élevés de l'étalement urbain pour la collectivité sont à prendre en charge par les bénéficiaires. Ainsi l'éloignement du lieu de résidence par rapport au lieu de travail ne doit pas être subsidiée mais être à charge de celui qui en décide ainsi. Le péage routier futur doit être tarifé au kilomètre et non être forfaitaire (vignette). L'assurance devrait être tarifée en fonction des kilomètres parcourus par an.

Le transport public doit être également tarifé à la distance. De même pour le raccordement à l'eau et aux réseaux divers.

En effet la « préférence pour l'espace » entraîne l'étalement urbain pour autant que le coût de celui-ci ne soit pas pris en charge par l'utilisateur. À partir du moment où le coût de l'étalement urbain (congestion, coût du transport, coût des voiries et réseaux divers) est mis à charge des habitants de la périphérie, cet étalement se ralentit (cas de Zurich).

Préconisation 3

Habiter demain nécessite d'adapter la conception des lieux d'habitat aux usages flexibles permis par le numérique. Le système des « kots » dans les villes universitaires encourage en outre les relations intergénérationnelles. A contrario la colocation d'immeubles entiers à une même fonction ne répond pas à cet objectif.

Les surcoûts du logement liés aux rigidités réglementaires telles l'obligation d'un espace de parking minimum par logement ou l'imposition réglementaire du nombre de pièces et des surfaces habitables augmentent le coût mais non la qualité et la valeur ajoutée de ces logements. Il est souhaitable d'adapter la réglementation et les codes du logement aux nouvelles pratiques, notamment en ce qui concerne le coliving, coworking, l'accueil du 3^{ème} âge au sein de familles, etc. De même, la flexibilité des espaces et des fonctions est à encourager.

Les nouveaux habitants sont aujourd'hui enclins à partager des espaces collectifs polyvalents au sein des immeubles et des quartiers ainsi que de disposer d'un espace de jardin privatif plus restreint au profit d'espaces publics environnants (parcs, jardins de quartier collectifs, rues...) plus qualitatifs.

Cette gestion économique/écologique des logements et du territoire devra également intégrer, dans les nouveaux projets de quartiers et de logements, les usages citoyens de plus en plus présents tels que les voitures ou les vélos partagés.

2. Nouvelles technologies de l'information au service des citoyens

Préconisation 4

Les progrès rapides des nouvelles technologies de l'information et de la communication et des bases de données basées sur celles-ci et qui permettent à ceux qui y ont accès de rationaliser les services aux citoyens (sécurité, soins de santé, services publics) mais aussi d'encadrer les désirs des consommateurs. Leur effet pervers inclut une réduction drastique de la protection de la vie privée (« end of secrets »). Les nouvelles technologies de l'information et de la communication doivent être d'abord au service des citoyens, notamment par :

- un soutien public aux initiatives citoyennes (coopératives) et aux entreprises commerciales de haute technologie ;
- un cadre juridique pour éviter les monopoles, la centralité du pouvoir numérique et les fractures numériques s'ajoutant aux fractures sociales ;
- une capacité et une sécurité accrues des réseaux et des supports (via notamment la fibre optique).

Préconisation 5

Par son organisation innovante, la smart city constitue un véritable levier pour la mise en œuvre d'une politique d'intelligence territoriale qui pourra, mieux que dans le passé fournir une information adéquate au moment opportun pour faire émerger et valoriser formellement le capital territorial. Les nouvelles technologies de l'information et de la communication permettent toutefois de faciliter et d'accélérer les démarches d'information et de communication territoriale, car elles laissent entrevoir les possibilités d'une intensification et systématisation du recueil, du traitement et de la mise en perspective des divers signaux et renseignements.

Aussi, il convient, d'appuyer et de financer l'organisation d'un système intégré d'information territoriale qui puisse, au-delà du simple recueil et traitement des signaux et de renseignements, générer un réseau de renseignement mutualisé de l'ensemble des informations et connaissances utiles au développement, à la compétitivité, à l'attractivité du territoire, collectivement et pour chacun de ses acteurs.

Ce système d'information territorial devra offrir :

- un environnement d'apprentissage propice à un développement territorial endogène ;
- la possibilité d'une mutualisation et d'une diffusion de connaissances multiples et transdisciplinaires ;
- les contenus territoriaux innovants incitant à la collaboration et l'adhésion autour de nouvelles conceptions, méthodes et réalisation de projets.

Ce système devra faciliter :

- L'anticipation des ruptures dont les conséquences relèvent en premier lieu des spécialistes (les services de secours, la police, l'armée, les transports, des ONG), mais également des planificateurs urbains ;
- la collecte et l'expertise des signaux destinés aux décideurs ;
- la conservation et le développement des ressources existantes.

Le système d'information territoriale devra s'appuyer sur une démarche fondée sur un mode de gouvernance participatif selon une logique ascendante et donc être cofinancé et coconstruit par les services publics, les entreprises et les ONG.

Préconisation 6

Il y a lieu de permettre aux transports publics ou partagés de prendre un rôle central en offrant des systèmes de transbordement efficaces et respectueux de l'environnement. Ceci exige une collaboration effective et organisée sur la place respective des modes de transport et de leur partage.

La collaboration peut s'avérer difficile pour des services publics, souvent au service d'objectifs politiques qui ne coïncident pas nécessairement avec le service au public. Les sites ferroviaires et de transport public peuvent néanmoins, si la possibilité leur en est donnée, s'adapter aux demandes des passagers des autres modes de transport et offrir des services différents du seul transport (par exemples crèches).

Un potentiel important pour le territoire et la mobilité pourrait résulter de l'investissement dans les gares moyennes, comme en Allemagne. À Potsdam par exemple la gare est devenue le lieu principal de loisirs et de commerces de cette petite ville, y compris en fin de semaine.

Préconisation 7

Le développement des véhicules automatiques, circulant sans conducteur dans le trafic urbain, est inéluctable et soutenu par le secteur automobile. On ne peut néanmoins que prévoir une augmentation de la congestion du trafic par les véhicules automatiques qui y seront injectés sans la limitation que constitue le coût de personnel. Il est préférable d'utiliser en priorité les véhicules automatiques pour desservir les gares et stations de métro. Plusieurs services de ce type sont déjà en circulation (Lyon et Montréal notamment) ou en phase d'essai (Paris).

Préconisation 8

Les pôles multimodaux deviendront des lieux de développement territorial : commerces, logements denses, services, équipements communautaires, notamment grâce à la reconversion d'espaces publics occupés jusqu'alors par la voiture et la reconversion des espaces privés affectés à la voiture (parkings souterrains). Ce sont d'abord les espaces publics qui doivent être libérés. Il restera toujours des voitures en ville (taxis, location, voitures partagées, véhicules automatiques...).

La conception et l'usage des espaces publics sont à repenser en fonction de la multiplicité des modes de transport (vélo électrique notamment) et des usages (événements festifs urbains).

3. Mobilité des personnes et des biens (e-commerce)

Préconisation 9

L'e-commerce est de nature à réduire le trafic automobile en direction des centres d'achats classiques. Mais il augmente par contre la charge du trafic des véhicules de livraison à domicile. Le coût de ce service n'est pas pris en charge par l'acheteur, qui est donc incité à se faire livrer différents modèles d'un produit, en choisir un et renvoyer le reste à l'expéditeur, ce qui se vérifie de plus en plus (plateforme de vente de vêtements Zalando avec un taux de retour supérieur à 50 %).

Une plus grande transparence du coût réel de distribution devrait pouvoir être imposée (retours payants), au même titre qu'une indication claire de la provenance, de nature à encourager le choix des consommateurs en faveur de biens produits localement.

4. Infrastructures de mobilité et impact sur le paysage

Préconisation 10

La mobilité en expansion ne doit pas se faire au détriment de la qualité des paysages. Cela vaut autant pour les canaux et le transport d'électricité à haute tension que pour les travaux routiers. Ce défi est à prendre en considération par les autorités chargées des plans d'aménagement.

L'imperméabilité des sols par les constructions et les infrastructures ont un impact important sur le paysage et le régime hydrographique (réduction de l'infiltration de l'eau, risque accru d'inondations et épuisement des nappes d'eau souterraines).

Les chemins de fer présentent l'avantage comparatif sur les réseaux routiers que leurs réseaux et leurs gares structurent le territoire et concentrent leur impact sur les paysages.