

TOD dans les processus des PMUS

Session de formation

Octobre 2022

Ferdinand Boutet
Pablo Salazar-Ferro
Transitec / Urbaplan

Quelques commentaires et règles pour la session actuelle



La durée prévue de la session est de 1h. La session est divisée en: introduction, éléments théoriques and des exercices en groupe / ateliers.



L'objectif est d'avoir une sessions (bien) interactive. Les participant·e·s sont encouragé·e·s à poser des questions et proposer des réponses.



Dans l'idéal, évitez d'utiliser vos portables et ordinateurs et préférez une attitude interactive pendant la session.

Objectifs des ateliers

- Revoir le processus des PMUS et comprendre comment intégrer les éléments du concept de TOD.
- Comprendre quels sont les contextes les plus adaptés à un TOD.
- Débattre et, de manière collective, déchiffrer comment un TOD peut contribuer à optimiser la planification de l'usage des sols et de la mobilité dans un objectif de réduction des besoins en déplacements.



Contents

1

Qu'est-ce qu'un TOD?

2

Le processus des PMUS

3

Le TOD dans les
processus des PMUS

Speakers



Pablo
Salazar-Ferro



> Pour cette session <



Ferdinand
Boutet

urbaplan

-

Pour commencer

Des images qui parlent



Sao Paulo
BRESIL

<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.180/5558>



Des images
qui parlent



Houston
ETATS UNIS D'AMERIQUE



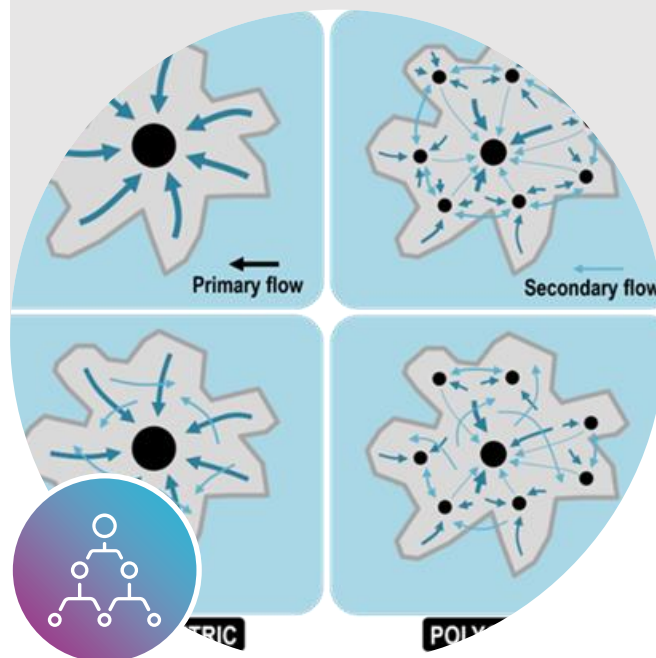
Des images qui parlent



Phoenix
ETATS UNIS D'AMERIQUE



Outils pour l'intégration (1/2)



Villes multipolaires

Reduction des déplacements de longue distance à la recherche de services urbains ou équipements dans le territoire urbain.

Quête d'une meilleure accessibilité autour des pôles générateurs et optimisation de la localisation des stations multimodales.



Densification

(Générale ou ciblée)

Réduction globale des distances de déplacement.

Génération d'effets positifs en ce qui concerne la consommation énergétique.

Outils pour l'intégration (2/2)



Amélioration des TC

Les réseaux TC capacitaires comme colonne vertébrale des systèmes de mobilité, permettant une structuration de l'offre et une hiérarchisation des axes forts.

Les nouveaux services capacitaires amorcent un renouveau sur ces axes principaux.



Meilleures conditions (MA)

Les piéton·ne·s et usager·ère·s de vélo (ainsi qu'autres modes actifs) deviennent centraux dans le processus de planification et permettent une amélioration des conditions pour les modes actifs en général.

Interpretation de comment certains concepts utilisent les outils à disposition



Villes
multipolaires



Densification

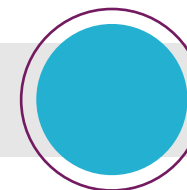
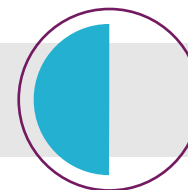


Amélioration des
transports en commun

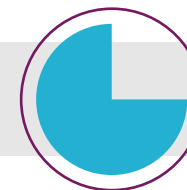
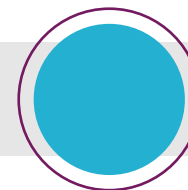
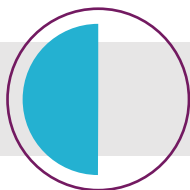


Meilleures conditions pour
les modes actifs

Ville du ¼ d'heure



T.O.D.



1

Qu'est-ce qu'un TOD (*) ?

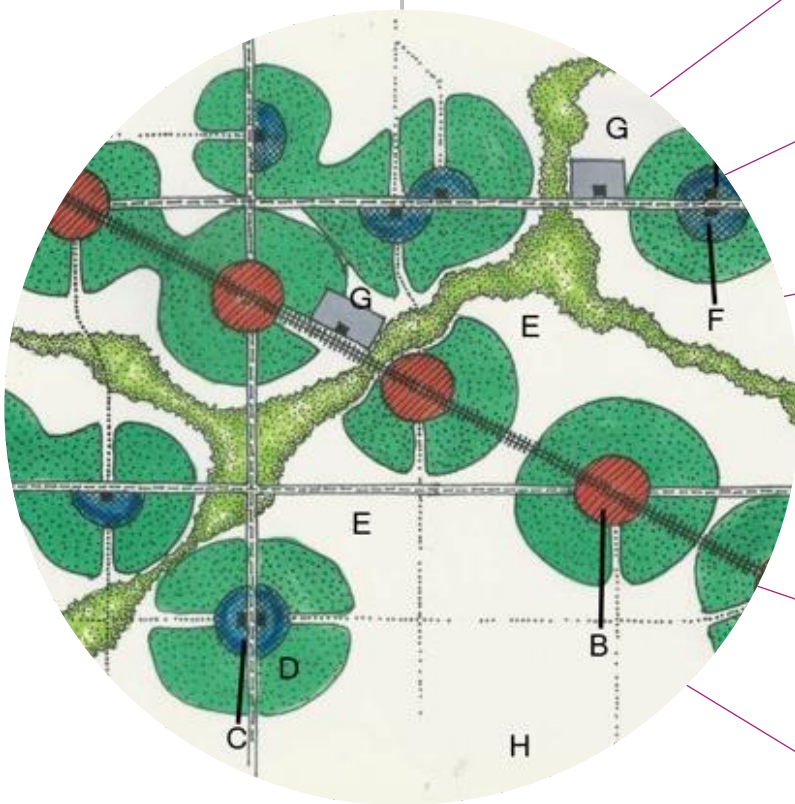
* TOD: Transit Oriented Development



Le concept initial du TOD

Le concept de Transit Oriented Development se base sur la création de « villages urbains » avec une accessibilité élevée et fondée sur l'utilisation des transports en commun et sur les modes actifs (vélos et marche). Ces « villages urbains » sont denses et mixtes permettant d'avoir des emplois à proximité des pôles de transport.

| VILLE COMPACTE | DENSIFIER | CONNECTER | TRANSPORT EN COMMUN | USAGES MIXTES | REPORT MODAL | MODES ACTIFS |



DESTINATIONS

Dialogue coordonné entre la planification de la ville et la planification de la mobilité



DISTANCE

Ambition d'avoir un réseau de voirie suffisamment connecté



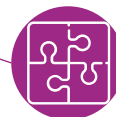
DESIGN

Espaces pour les personnes (et non pas pour les véhicules)



DENSITE

Concentration et intensification des activités autour des pôles de transport



DIVERSITE

Espaces mixtes (en termes d'activités ou de zoning) dans la ville



GESTION DE LA DEMANDE

Pénalisation pour les trajets effectués en véhicules individuels motorisés

Avantages (théoriques) du TOD



Usager·ère·s

Plus de destinations

Meilleures conditions pour les modes actifs

Amélioration de la sûreté autour des stations



Opérateurs

Augmentation de la demande sur l'axe

Reduction des coûts d'exploitation

Meilleure image



Collectivités

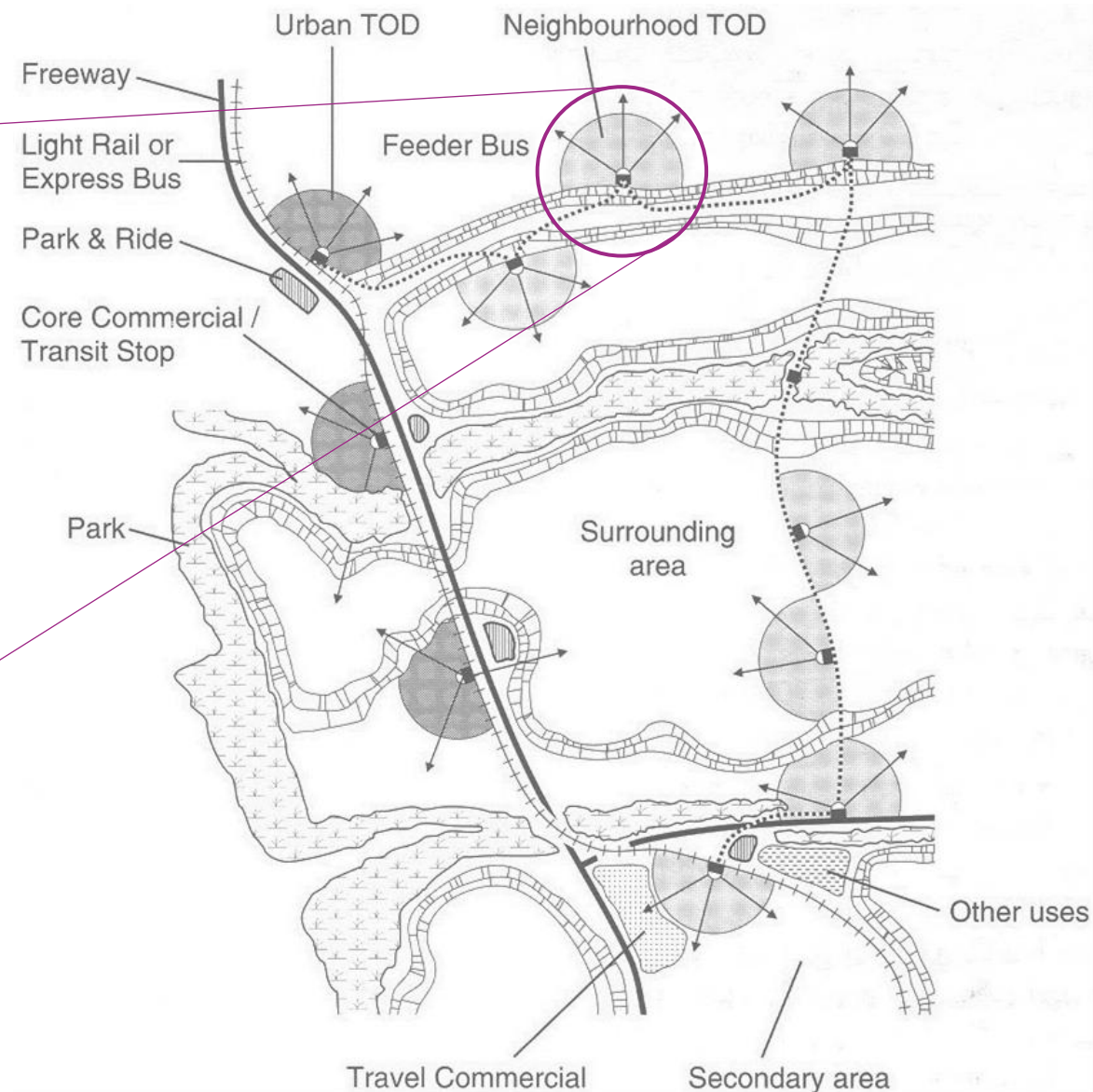
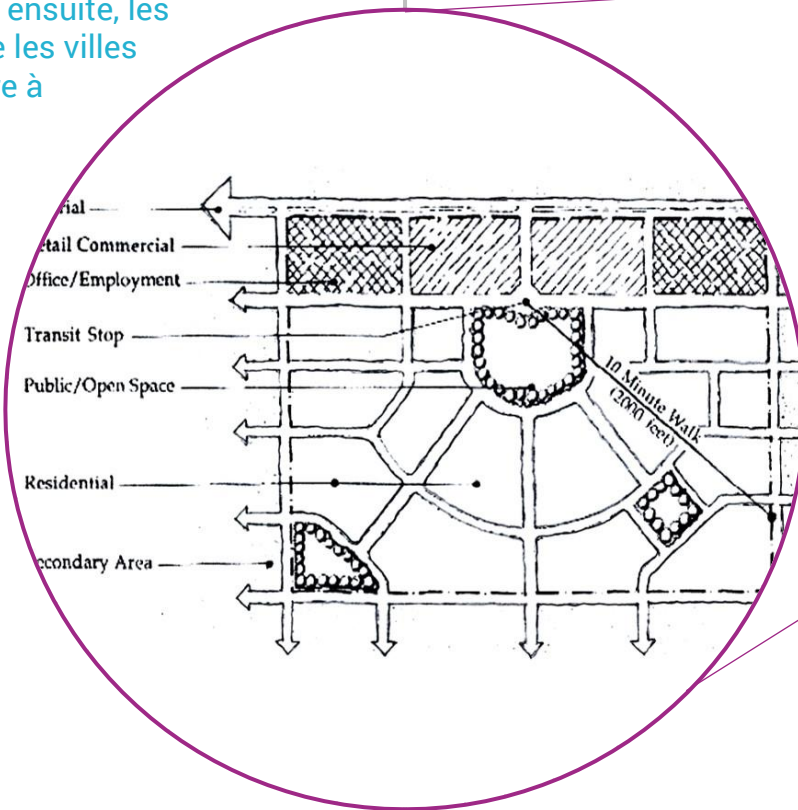
Réduction des besoins de déplacement

Meilleure qualité de vie

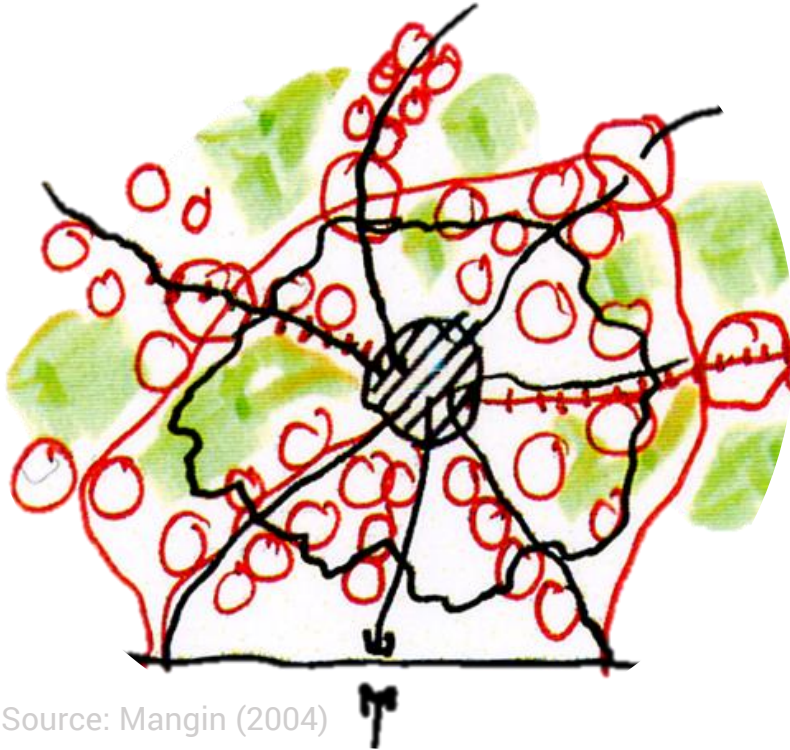
Hausse des prix fonciers et attractivité commerciale

“Nous militons pour une restructuration des politiques publics et des pratiques de développement. Cette restructuration définit les principes suivants: que les quartiers soient **diversifiés en usages et en populations**; que les communautés soient développées pour, en premier, **les piéton-ne-s et les transports en commun** et, ensuite, les véhicules particuliers; que les villes soient conçues de manière à avoir des **espaces publics et services** accessibles universellement; que les espaces urbains soient conçus mettant en avant l’architecture et l’environnement local pour souligner l’histoire, le climat, **l’écologie** et les pratiques de construction locales”.

[Traduction de la Charte du New Urbanism](#)



Les trois échelles du TOD



Echelle métropolitaine

Gérer / maîtriser le **développement urbain** et l'étalement urbain
Développer des pôles secondaires pour **réduire les besoins de déplacement**
Fournir une **meilleure accessibilité** à tous les services urbains

Echelle de l'axe ou de la zone

Densifier (ou **redensifier**) autour des axes de transport et des arrêts / gares
Développer un système de transport public **efficace**
Créer un lien entre la **croissance urbaine** et les axes de transport

Echelle locale ou du projet

Développer des **projets urbains** pour une amélioration de l'accessibilité
Préférer les **modes actifs** et les **TC** aux modes individuels motorisés
Inclure un **processus de concertation** pour les projets de gares

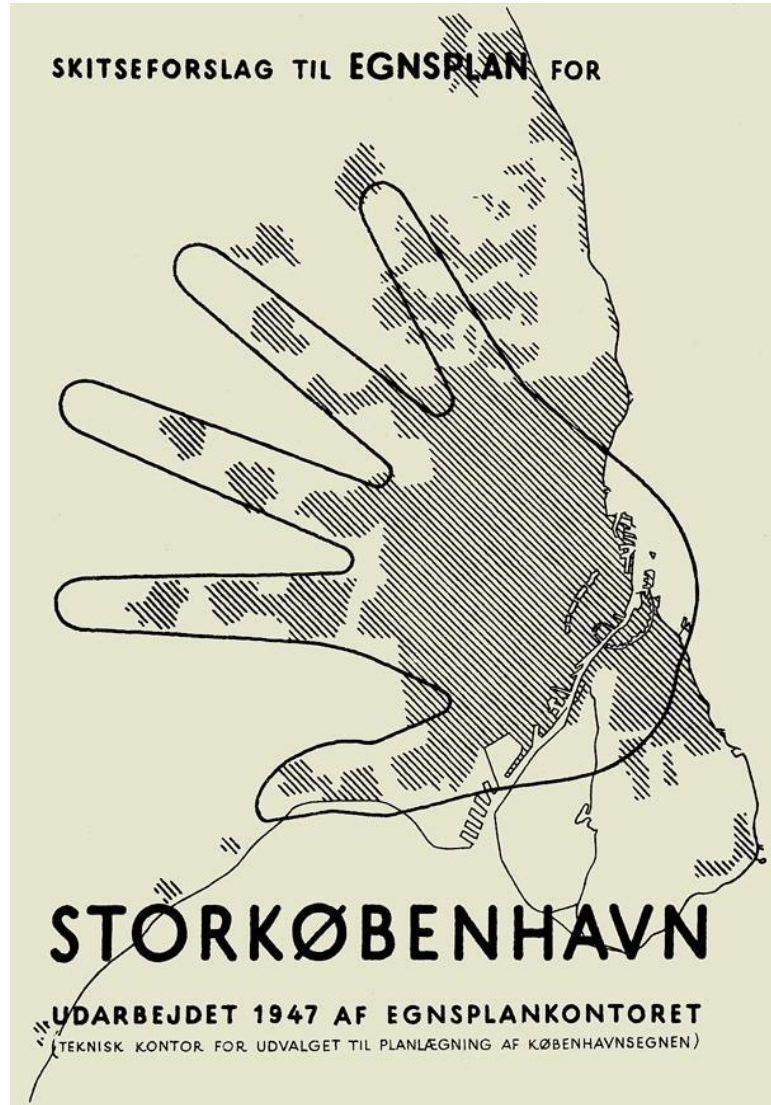
Un plan sur la durée qui encourage un lien fort entre la densité urbaine et la demande en transports en commun



Copenhagen

DANEMARK

Exemple



- 1947 'Finger Plan'**
Priorité au train suburbain pour structurer la croissance
Mise en place d'un centre urbain (administratif et culturel) et définition de périphéries principalement résidentielles
- 1960 Preliminary Outline Plan**
Réduction de la place du véhicule privé dans le centre
Définition d'un modèle suburbain fondé sur des poles / noeuds localisés sur les doigts
- 1972 Structure Plan**
Reconnaissance de la dépendance à la voiture
Maîtrise de la croissance et mise en place d'une ceinture autour de la zone centrale
- 1989 Regional Plan**
Priorité ax trains rapides et au réseau suburbain
Mise à jour du 'Finger Plan' update et définition d'une limite de croissance physique pour l'agglomération
- 2003 Traffic Plan**
Extension vers une zone métropolitaine large
Mise en oeuvre d'un plan d'échelle régionale selon les principes de la vision originale

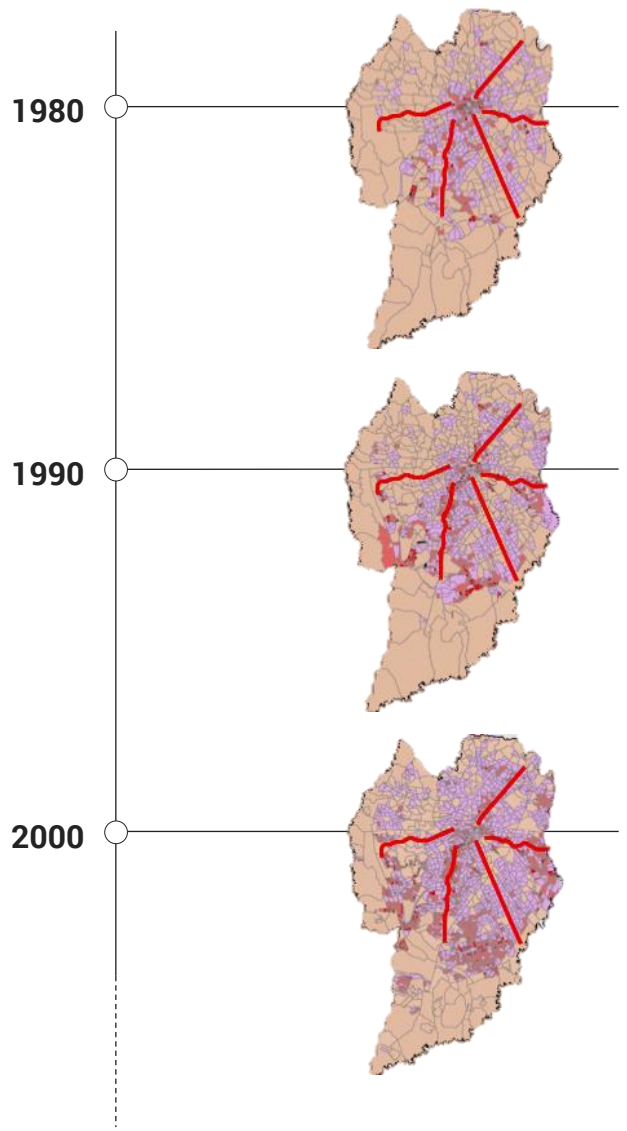


Curitiba

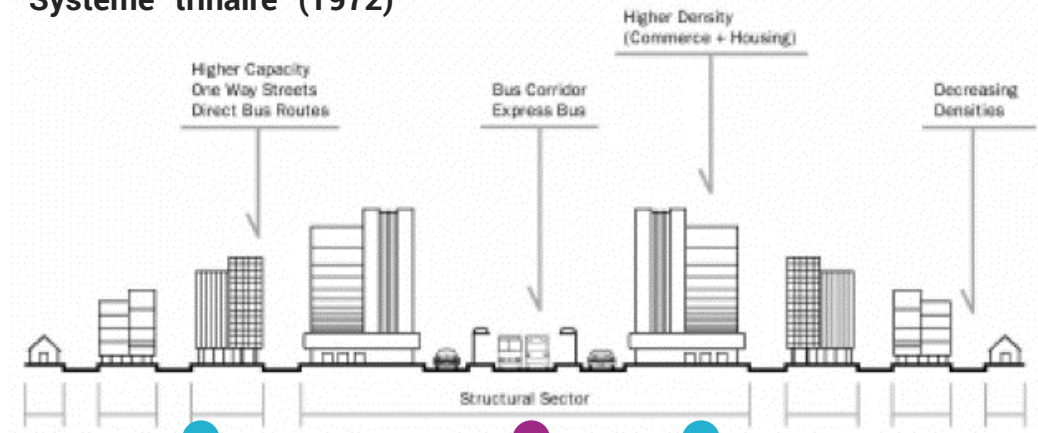
BRESIL

Exemple

Un plan mis en œuvre avant la croissance rapide de la ville qui crée un lien entre densité démographique et couloirs de transport en commun capacitaire



Système "trinaire" (1972)



Secteurs 'de rabattement'
76-164 hab/ha

Usages mixtes du sol et densités moyennes

Plus de flexibilité dans les usages commerciaux

Secteurs structurants
<294 hab/ha

Hautes densités résidentielles

Activités commerciales au RDC



Axes BRT
(5 au total)

+ **Zones piétonnes** (dans le centre-ville)

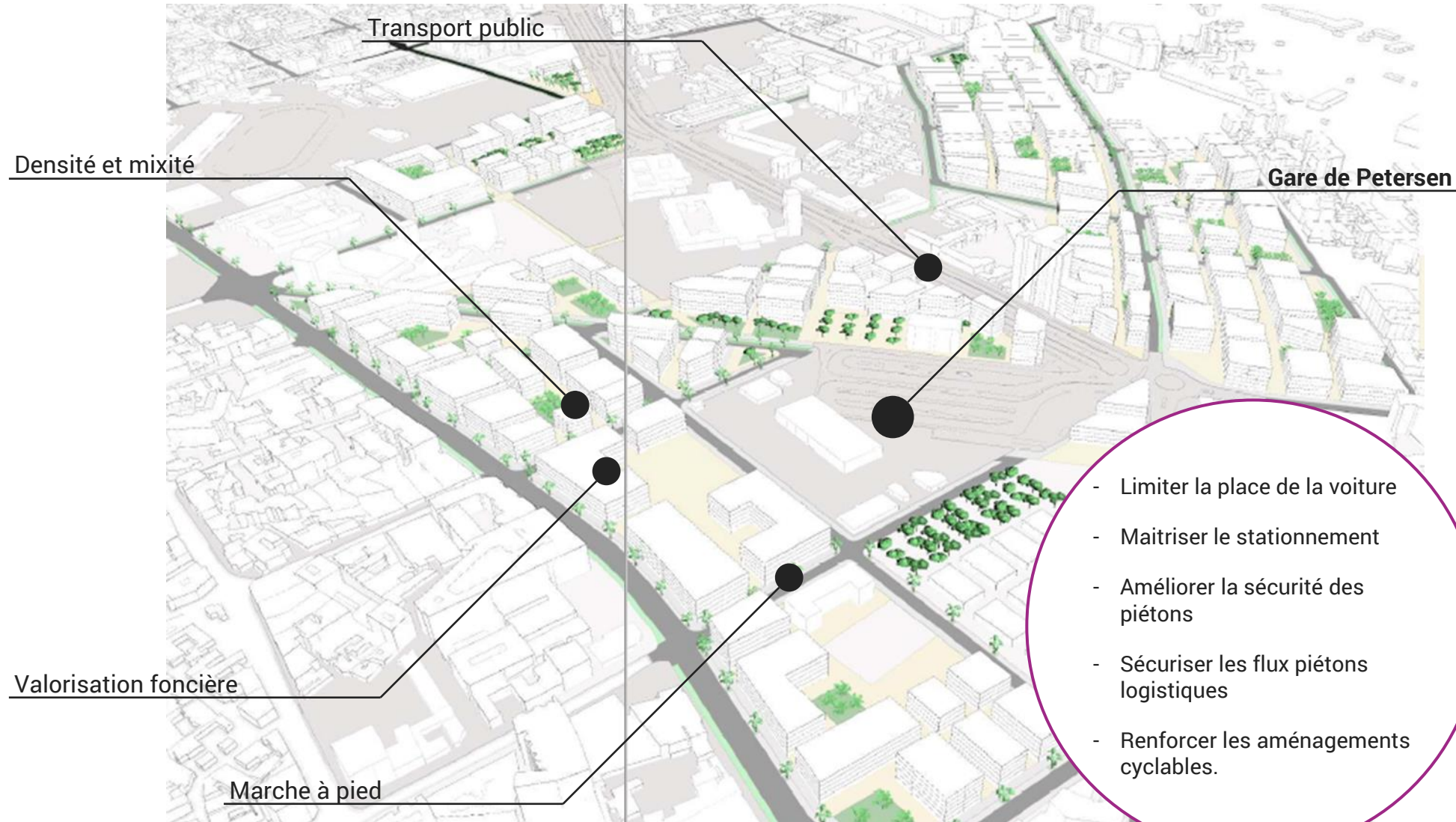
Interdiction pour les véhicules motorisés autres que les TC d'entrer dans ces zones



Dakar

SENEGAL

Exemple



Discussion et atelier

Q: Quels sont les principaux obstacles à la mise en place d'une approche TOD dans les processus de planification des villes du Sud ?

Discussion et atelier

Q: Quels sont les principaux obstacles à la mise en place d'une approche TOD dans les processus de planification des villes du Sud ?

Usages actuels du sol
et densités urbaines

Coordination entre
les acteurs institutionnels

Outils de
planification

Autres

2

Le processus des PMUS

Le processus des PMUS

Accessibilité et qualité de vie, mais aussi durabilité, faisabilité économique, équité sociale, santé et qualité environnementale



IMPLEMENTATION AND MONITORING

- ⑥ Design implementation plan with clear financial responsibilities
- ⑦ Conduct the necessary (pre-)feasibility studies for prioritized measures



INITIATION AND DIAGNOSIS

- Assess current financial capacities and resources ①
- Urban mobility diagnosis include: ②
 - Household expenditure and affordability analysis
 - Current public expenditures and potential funding sources



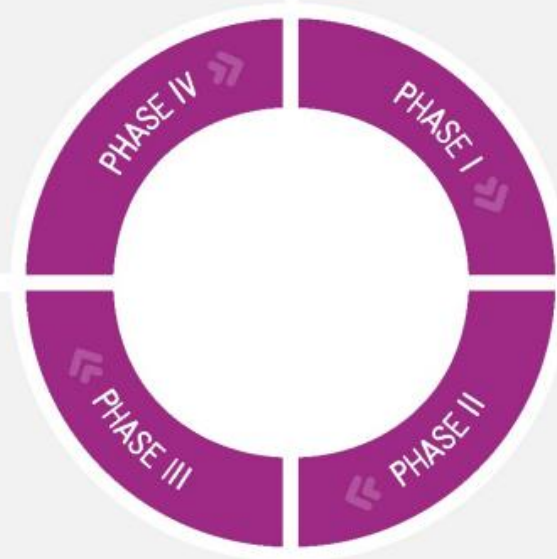
MEASURE PLANNING

- ⑤ Realise detailed financial design with cost estimates, financial sources and flows



GOAL SETTING AND SCENARIO BUILDING

- Do a rough cost estimate of identified measures ③
- Conduct economic appraisal of identified scenarios ④





Définition des objectifs et
formulation des scénarios



Planification des mesures /
actions



Mise en œuvre et monitoring

Phase I:

Début et diagnostic

1

Appréciation des capacités et ressources financières en place

Evaluer les capacités et ressources disponibles.

Garantir une volonté politique aux niveaux national et local et encourager l'appropriation des plans.
Faire un bilan de l'engagement dans le processus des différents acteurs.

2

Faire un diagnostic de la mobilité urbaine

Evaluer les processus de planification.

Définir une portée géographique du plan.

Créer un lien avec d'autres processus de planification en cours.

Proposer un calendrier pour la mise en œuvre du plan.

Identifier les données existantes et leurs propriétaires.

Analyser les problèmes et opportunités de la mobilité, mode par mode.



Début et diagnostic



Planification des mesures / actions



Mise en œuvre et monitoring

Phase II:

Définition des objectifs et formulation des scénarios

3

Formuler et évaluer les scénarios

Proposer un groupe de scénarios futurs qui soulignent une amélioration de l'efficacité environnementale.

Présenter et se concerter sur le contenu des scénarios avec les différents acteurs.

Proposer une vision commune et concertée de la mobilité future.

4

Faire une analyse détaillée des scénarios

Se mettre d'accord sur les objectifs principaux s'adressant aux problèmes de la mobilité urbaine.

Définir des indicateurs quantitatifs et qualitatifs en lien avec les objectifs ci-dessus.

Définir des buts mesurables et générer des mesures à mettre en place.

Estimer, de manière préliminaire, les coûts des mesures.

Faire une première analyse économiques des scénarios.



Début et diagnostic



Définition des objectifs et
formulation des scénarios



5

Définir des mesures / un plan d'action et évaluer sa faisabilité

Proposer et évaluer un groupe d'actions.

Décrire individuellement les actions et le plan d'action.

Identifier les priorités dans la liste d'actions.

Identifier des sources de financement et évaluer les capacités actuelles de financement.



Mise en œuvre et monitoring



Début et diagnostic



Définition des objectifs et
formulation des scénarios



Planification des mesures /
actions



Phase IV:

Mise en œuvre et monitoring

6

Dresser un plan de mise en œuvre

7

Révision et analyse des réussites et des échecs

Approche par les échelles d'un PMUS

Echelle métropolitaine

Focalisée sur la vision du long terme pour définir les principes et objectifs du processus de planification

Echelle de l'axe ou de la zone

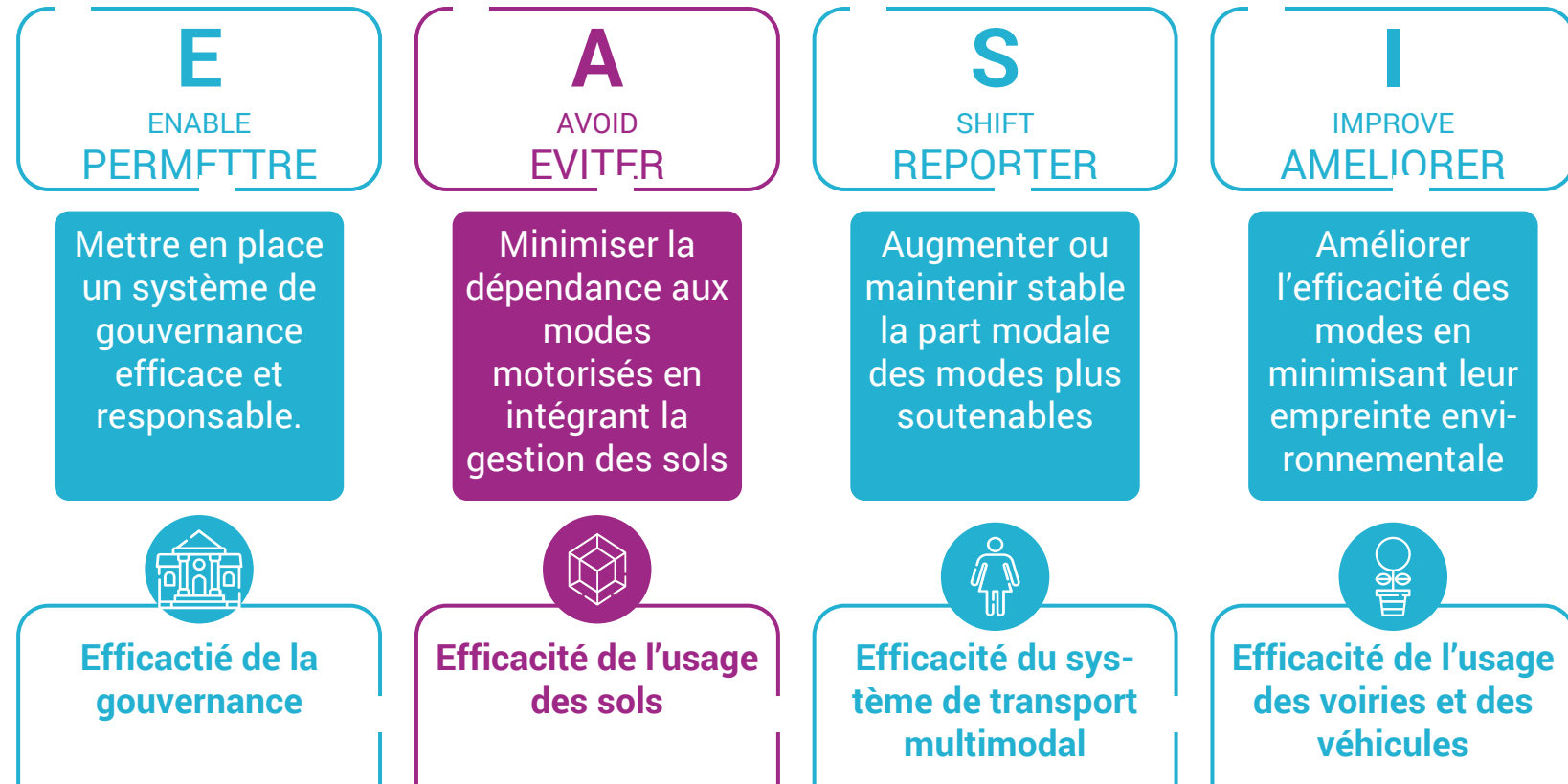
Focalisée dans la reconnaissance d'éléments contextuels pour promouvoir une croissance coordonnée, pour gérer les investissements et pour déterminer les caractéristiques urbaines souhaitées

Echelle locale ou du projet

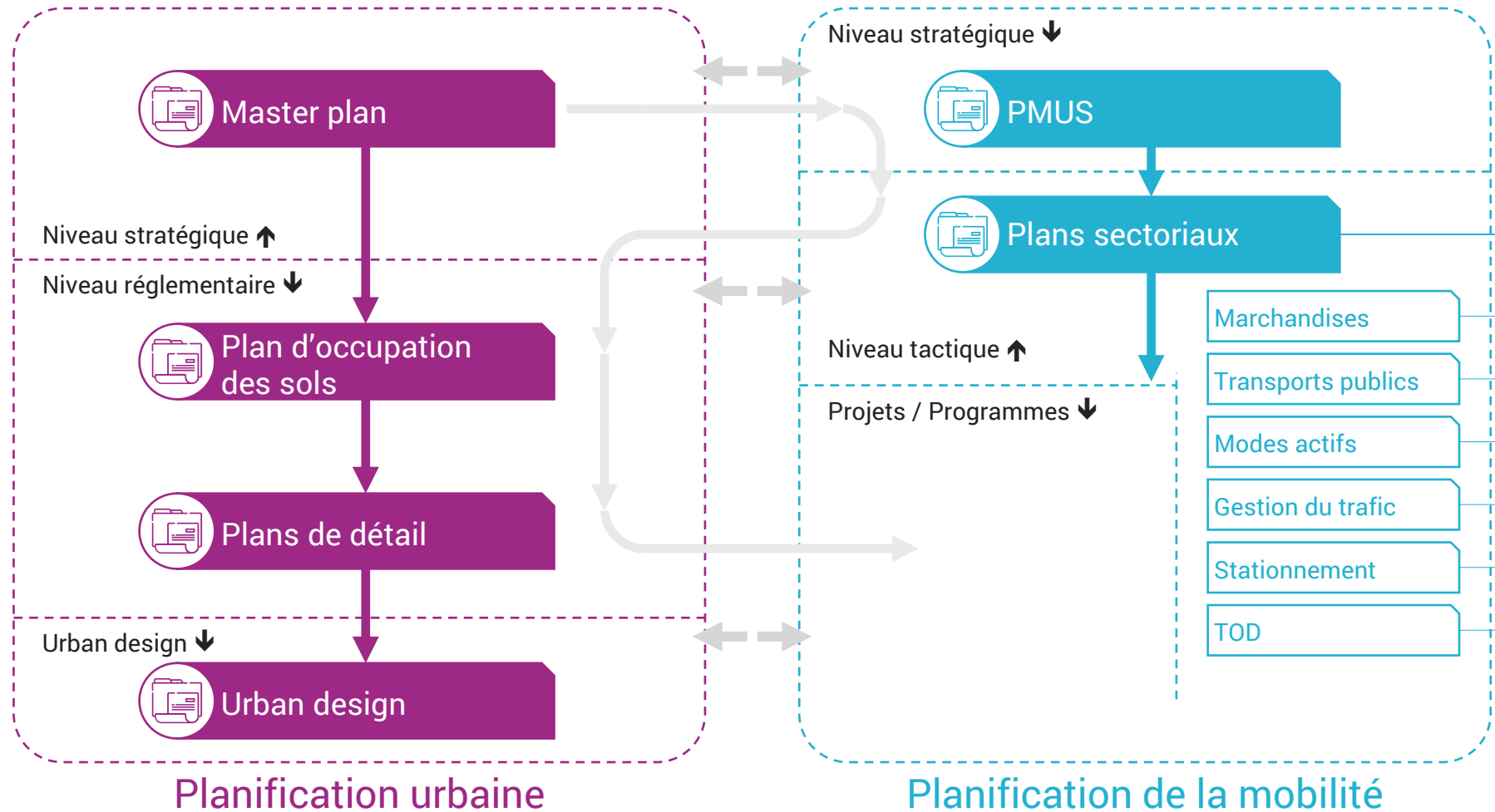
Focalisée à garantir une localisation adéquate des équipements et des infrastructures et à introduire les mécanismes pour améliorer l'efficacité.

Le TOD dans les processus des PMUS

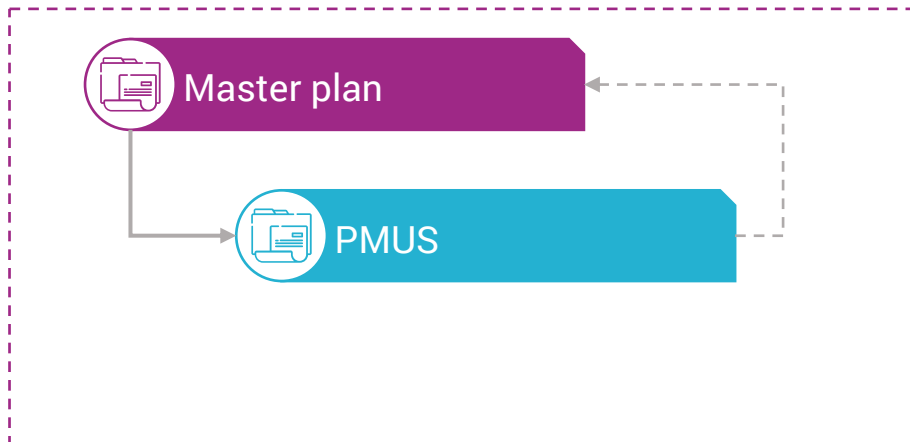
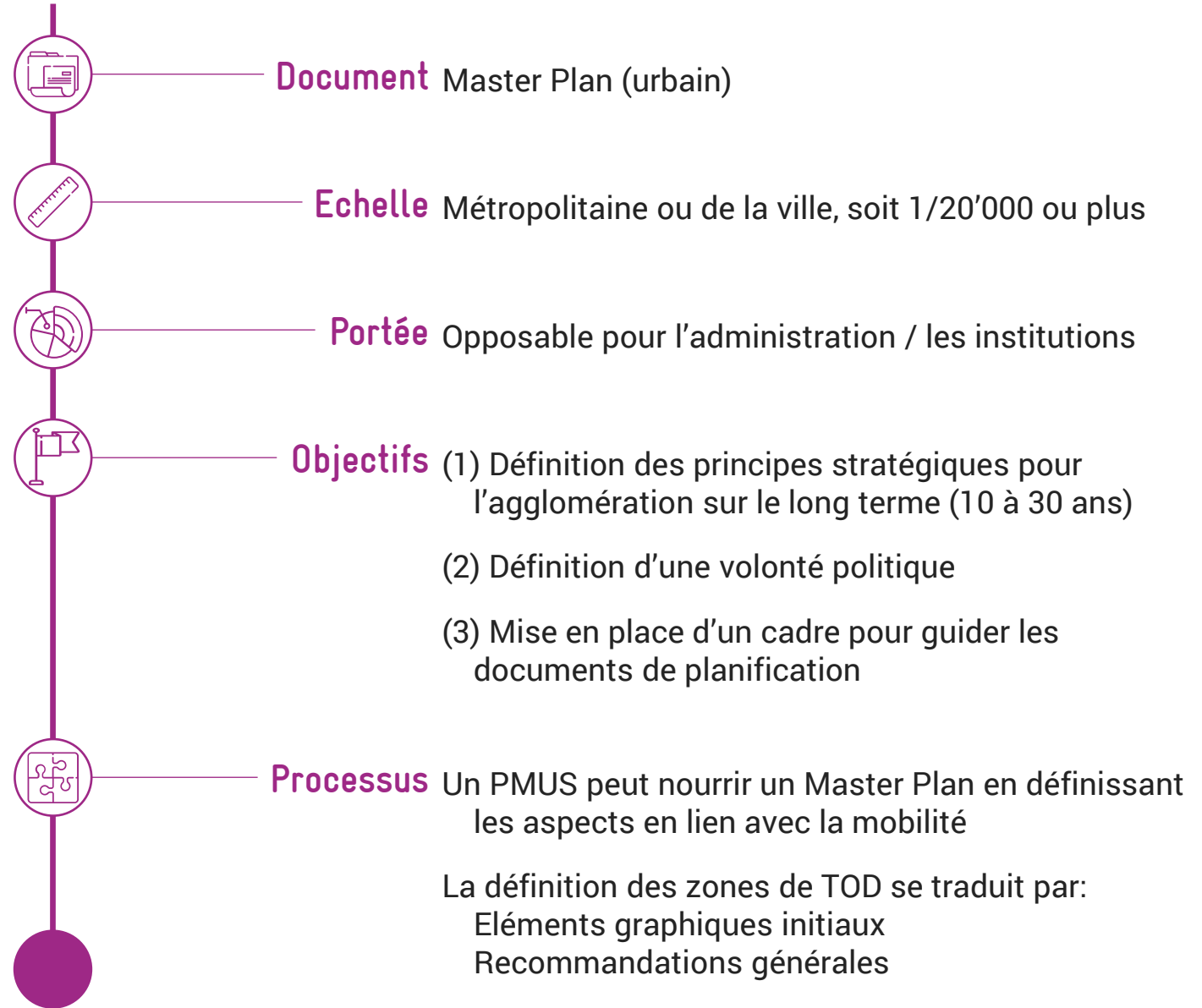
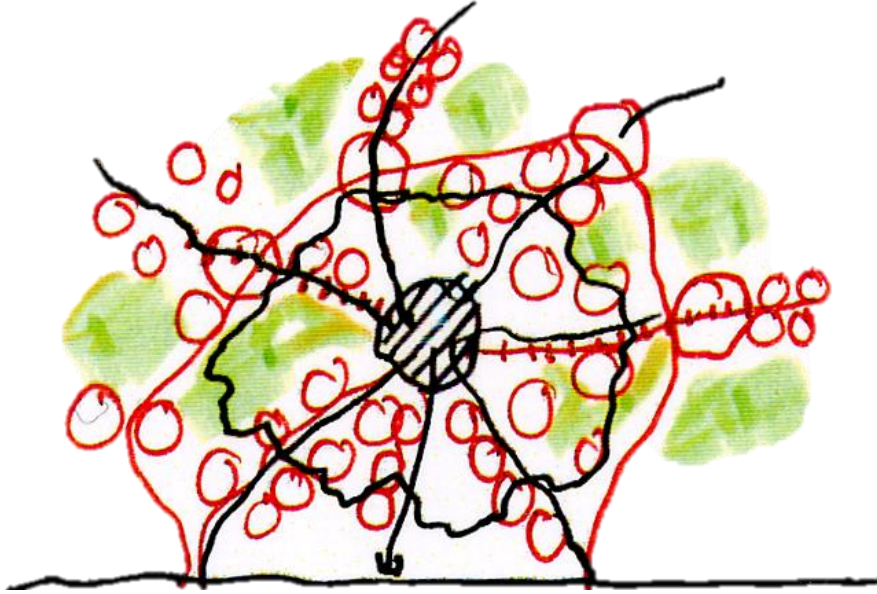
Le cadre conceptuel EASI



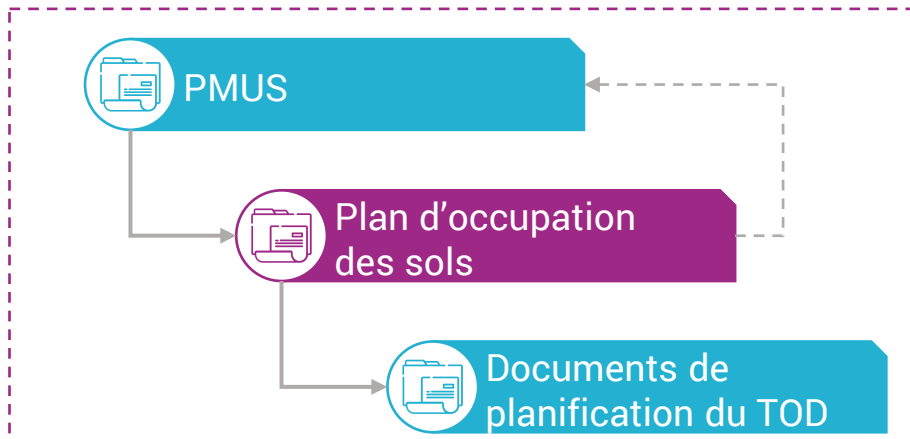
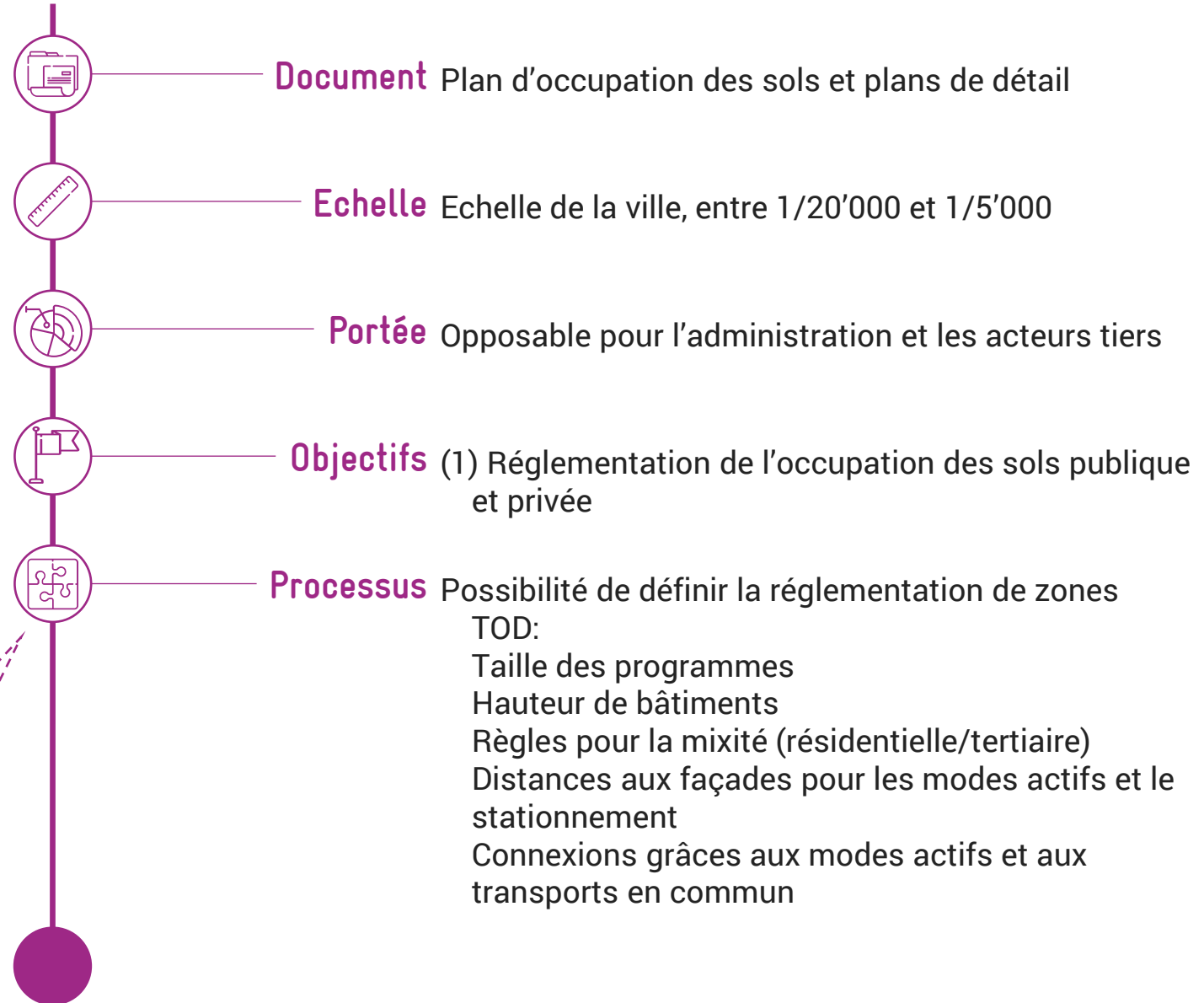
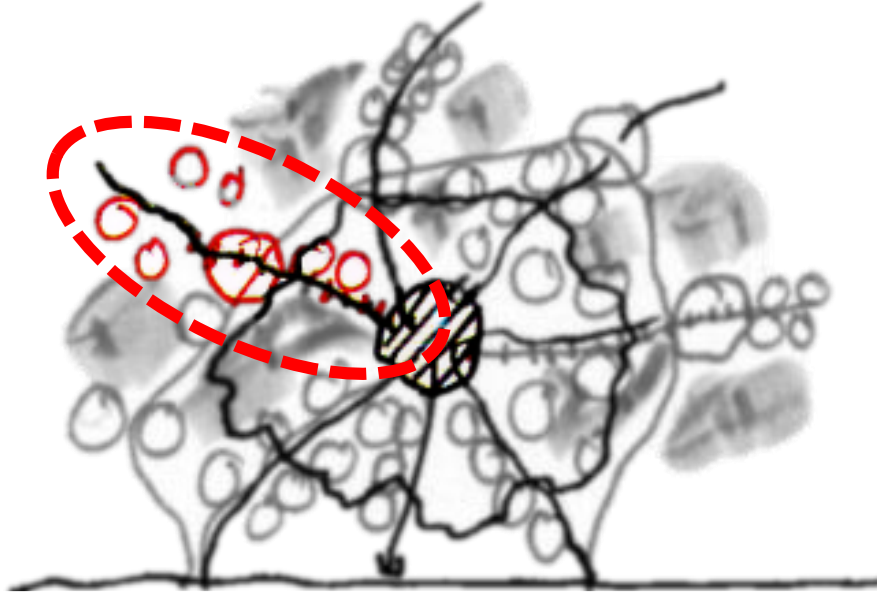
Comment intégrer les documents de planification



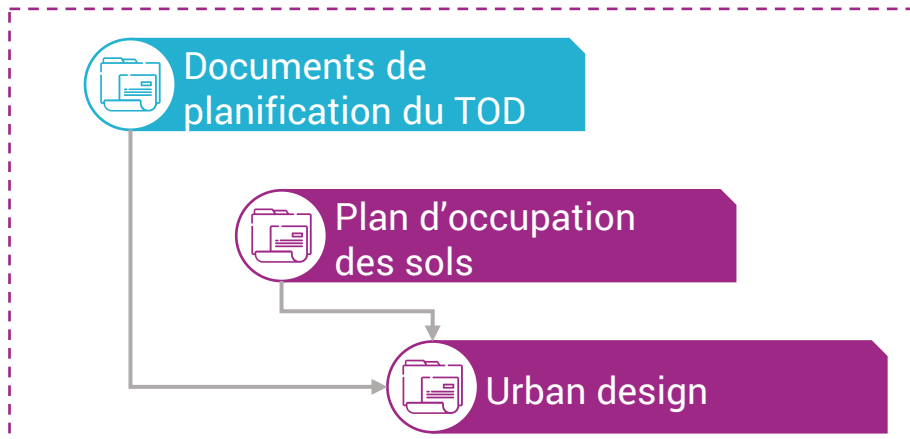
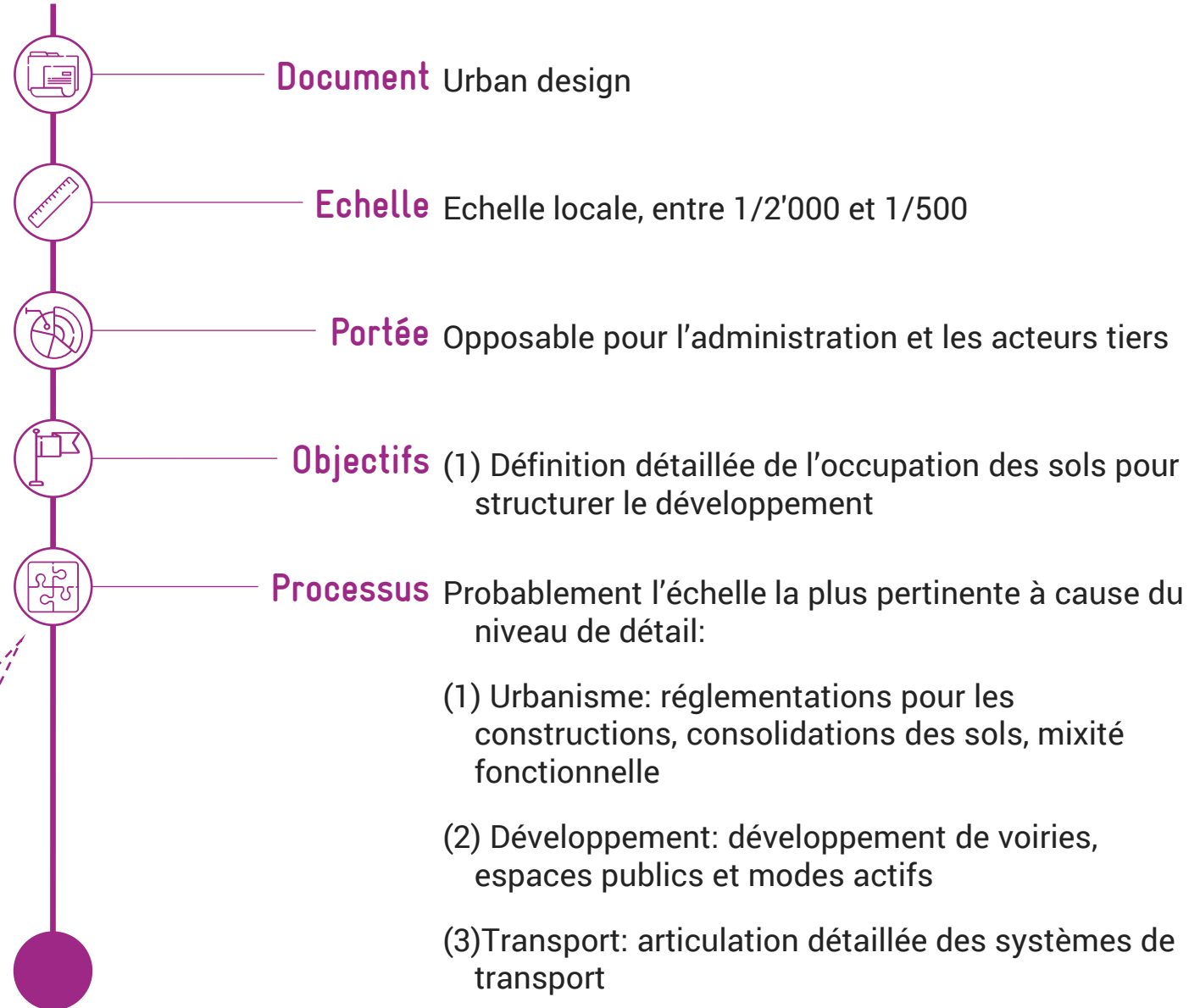
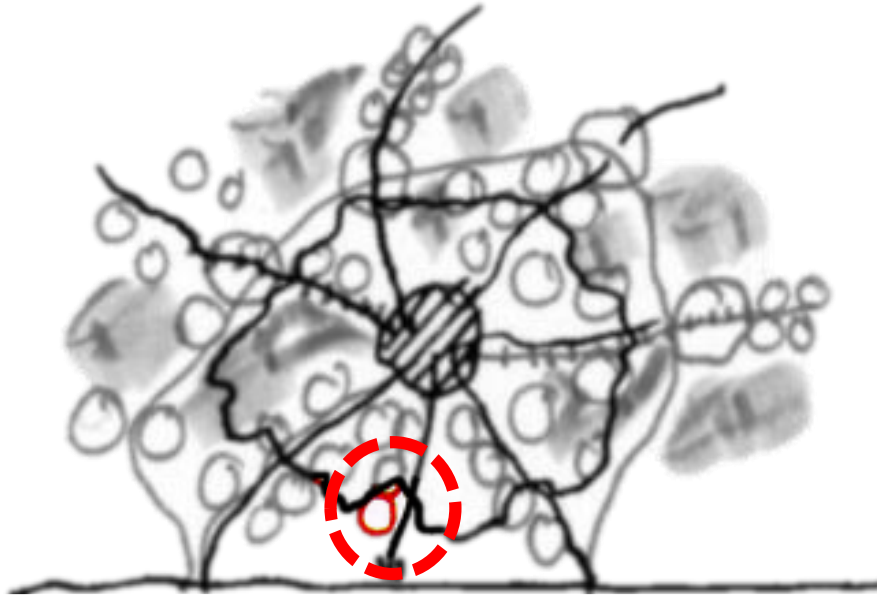
Planification stratégique



Planification réglementaire



Urban design

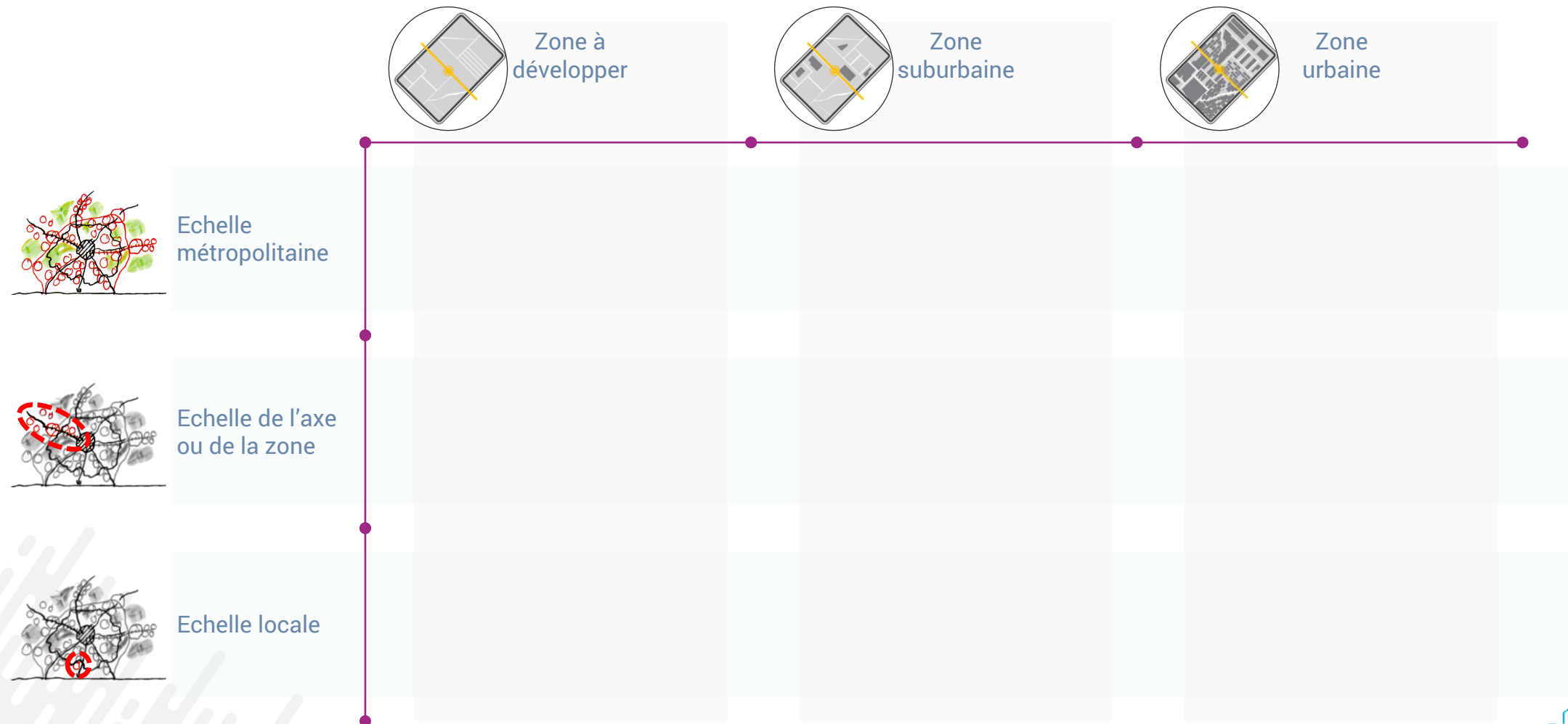


Discussion et atelier

Q: Quelles sont les opportunités et les obstacles des actions du TOD en fonction du niveau de planification ?

Discussion et atelier

Q: Quelles sont les opportunités et les obstacles des actions du TOD en fonction du niveau de planification ?



-

Pour clôturer

Merci beaucoup

Restez connecté·e·s



Mobiliseyourcity.net



contact@mobiliseyourcity.net



[@MobiliseCity](https://twitter.com/MobiliseCity)



[MobiliseYourCity](https://www.facebook.com/MobiliseYourCity)



[MobiliseYourCity](https://www.linkedin.com/company/MobiliseYourCity)