

Atelier de prospective 4

Comment dessiner l'urbanisation et la mobilité du futur ?

Avant-propos

Selon les scénarios à 2020, les besoins en logements pour la population boulonnaise devraient s'élever entre 6500 et 9464 logements supplémentaires. Ces dernières décennies, la production de logements s'est appuyée sur un mode d'urbanisation fortement axé sur la consommation d'espaces, et l'utilisation de l'automobile, doit-on poursuivre ce modèle ?

Demain, face aux besoins en logements, comment urbaniser durablement et dessiner la mobilité du futur ?

Aujourd'hui l'urbanisation du territoire s'éloigne des pôles d'emplois ; on observe également l'apparition de zones dépourvues de services et de modes de déplacements collectifs. En effet, dans ses premières analyses, le diagnostic du SCOT a mis en évidence des évolutions différentes entre l'urbanisation et le maillage des réseaux de transports. Actuellement, l'offre en transport en commun dessert les communes urbaines à plus forte densité, faisant impasse sur les nouveaux espaces urbanisés de types lotissement en milieu périurbain et rural, où la population s'accroît.

Mais dans le futur, l'utilisation de l'espace à des fins de constructions devra être obligatoirement plus économe et en cohérence avec des formes de mobilités moins génératrices d'émissions.

La loi Grenelle II adoptée par l'Assemblée Nationale réaffirme ces principes en imposant la fixation d'objectifs chiffrés de réduction de la consommation de l'espace dans le Document d'Orientations des SCOT et en autorisant la possibilité au SCOT de fixer des secteurs situés à proximité des transports collectifs, où les PLU imposeront des densités minimales de construction.

Comment traduire ces impositions au sein du Boulonnais ? Quels principes d'urbanisation doivent prévaloir pour atteindre un territoire durable à 2020 ?

Aujourd'hui plusieurs orientations sont possibles et doivent être débattus au sein de cette commission :

- Densifier les zones existantes et futures en instaurant des seuils de densité minimum,
- Favoriser un urbanisme de proximité c'est-à-dire prioriser l'urbanisation dans les zones qui bénéficient d'un niveau d'emploi et de services conséquents,
- Développer l'urbanisation desservie par les transports en commun,
- Développer l'urbanisation autour des points nodaux d'échanges.

Mais au-delà d'une mise en cohérence de l'urbanisme et des réseaux de déplacements, ce sont également les modes de mobilités offerts sur le territoire qui sont à questionner.

Est-il possible d'organiser le territoire selon des principes de mobilité différents ?

Les pratiques de déplacements du territoire sont principalement basées sur l'automobile, générant des dysfonctionnements dans les déplacements (saturation aux entrées de ville, temps de parcours allongés) ainsi que des impacts environnementaux.

L'enjeu pour le territoire est bien de s'orienter vers des solutions alternatives à la voiture individuelle voire limitant son utilisation.

Aujourd'hui, l'engagement de politiques de déplacements volontaires peuvent être des voies : l'encouragement à la pratique du vélo, l'autopartage, le covoiturage, l'amélioration de la place du piéton dans les espaces urbains. Ces politiques nécessitent des accompagnements en terme d'aménagement.

La réorganisation de la mobilité en améliorant l'usage combiné des offres de transports est une autre hypothèse à débattre : création de noeuds d'échanges et de connexion entre les différents modes de transports, plateformes de mobilité facilitant l'information....

La mobilité du territoire à 2020 ainsi que les modes de déplacements du futur seront appréhendés en deuxième partie de cette commission.