

# Trafic et développement urbain : important changement de paradigme à prévoir

L'étalement urbain devient depuis quelques temps la cible des environnementalistes, dont le cheval de bataille est l'empreinte écologique de l'humanité sur la planète. Cela implique qu'il faut impérativement diminuer notre emprise pour laisser plus de place à la nature, aux arbres et plantes. Avec raison d'ailleurs! D'autant plus que l'étalement urbain signifie également l'augmentation des trajets en voitures qui brûlent de l'énergie fossile et libèrent des quantités énormes de CO2. Nous devons respecter et protéger ce magnifique écosystème qui produit notre oxygène et qui constitue notre meilleur filtre contre le CO2 qui, rappelons-le, est le principal responsable du réchauffement de la planète.

## Est-ce que cela veut nécessairement dire de s'entasser dans des zones urbaines de plus en plus dense ? NON !

Les dernières décennies ont été celles du règne de l'industrie pétrolière, source de la majorité des conflits armés des dernières années dont les seuls objectifs étaient l'approvisionnement et le contrôle de cette ressource qui est présente dans l'entier de notre vie quotidienne.

- Multiplication des véhicules et équipements de toutes sortes fonctionnant avec de l'essence ou du diesel
- Explosion d'un produit dérivé du pétrole qu'est le plastique
- Multiplication du nombre de voies pavées en asphalte, un autre produit dérivé du pétrole

Le pire c'est que les urbanistes ont également emboîtés le pas des géants du pétrole en concevant les zones urbaines et de développement (commercial ou industriel) de façon à rendre indispensable les voitures et le transport en commun. La preuve que ce produit est bien enraciné dans nos mœurs : les maisons qui n'ont pas deux espaces de stationnements ont automatiquement moins de valeur sur les marchés immobiliers.

Attention l'idée n'est pas de jeter le blâme sur les urbanistes. Il est trop facile de critiquer après les faits alors que tout le monde, sans trop d'exception, avait accepté le pétrole comme une révolution de l'humanité et le meilleur moyen de se déplacer sur de grandes distances afin de découvrir et conquérir la planète. Il faut également se rappeler que le moteur à combustion venait remplacer les moteurs à vapeur dont la source énergétique était le charbon. Guère mieux en termes d'environnement mais au moins avec le pétrole, la performance y était!

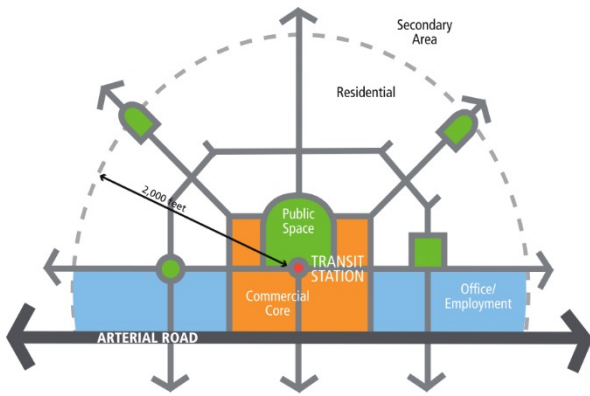
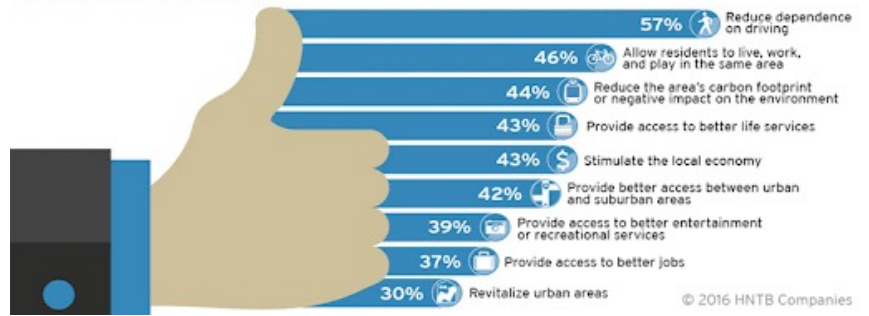
Si cela appartient à l'histoire et que nous ne pouvons rien y changer, qu'allons-nous faire pour notre avenir ? Ceux qui analyseront la décennie actuelle et les prochaines, qualifieront cette période de quelle manière ? Qu'auront-ils à critiquer ? Certes, si nous manquons le sauvetage de la planète, il sera facile d'en faire l'analyse !

« Chez VERTIKO nous préférons croire que les analystes du milieu du 21e siècle verront cette période comme celle de **LA PRISE DE CONSCIENCE COLLECTIVE** concernant non seulement l'environnement, les GES, l'électrification des transports mais aussi l'ensemble des conditions humaines et impacts de l'humanité sur notre milieu de vie. **Le premier pas de cette prise de conscience c'est d'arrêter de croire qu'en répétant toujours les mêmes gestes nous obtiendrons des résultats différents.** De cette façon, nous éviterons de rendre universelle une mauvaise bonne idée ! Préparons-nous pour les prochaines décennies, celles mettant en avant des concepts et idées disruptives et innovantes ! » Yannick Richard, VP-Exécutif Vertiko Mobilité.

Et si le mode développement urbain pouvait changer la donne ? Un concept urbanistique relativement nouveau, développé par Peter Calthorpe en 1993, le Transit Oriented Development (TOD) met l'accent sur les déplacements à pied ou en transport en commun et redéfinit le concept d'espace de vie intégrant la majorité de ses facettes, incluant la végétalisation des espaces publics.

## BENEFITS OF TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT

Americans believe transit oriented development provides an array of benefits ranging from lifestyle to environmental to economic.



Selon les attributs de ce concept, les ménages combleraient presque 100% de leurs besoins dans un rayon de 600 mètres, ce qui rends les services accessibles ... à pied ! Ce concept redéfinit non seulement la relation entre les banlieues et les centre-villes, mais également le concept de banlieue en lui-même. Fini le temps où la banlieue n'était que le simple débordement du centre-ville avec des quartiers dortoirs. Fini le temps de l'obligation d'aller dans les centre-villes pour les aspects commerciaux de la vie quotidienne. Dans les développements TOD, les quartiers sont 100% autonomes et les déplacements dans les centre-villes sont pour du divertissement, du divertissage (divertissement et magasinage) et la diversité (diversité qui est également fort disponible sur internet !).

Il ne faut pas penser que ce mode de développement urbain s'applique uniquement aux faibles densités. Les projets du District de Guangming à Shenzhen en Chine, le Oakridge Center Project à Vancouver ou le Quartier des Lumières du groupe Mach à Montréal, sont de bons exemples de TOD à haute densité résidentielle.



Sources : Foster + Partners, pour le projet du District de Guangming, Oakridge Center project Teams, pour Vancouver et Groupe Mach, pour le Quartier des lumières à Montréal.

Un cercle avec les points d'intérêt au centre est régulièrement à la base du développement TOD. Cette approche est en opposition directe avec les façons de faire actuelle, soit la « strip » commerciale plus linéaire et s'étirant sur des kilomètres. Ces rues commerciales qui sont, plus souvent qu'elles ne le devraient, des boulevards à quatre voies, difficiles à traverser à pieds et qui favorisent l'utilisation de la voiture, pour faire ne serait-ce qu'un simple coin de rue, pour passer d'un commerce à l'autre, viennent en contradiction avec l'urgent besoin d'abaisser les GES.

Le mode de développement urbain TOD ne vient pas éliminer le besoin de posséder une voiture, car la voiture reste la base de la liberté de mouvement. Il diminue par contre les besoins de déplacements en voiture et dans plusieurs situations familiales éliminera le besoin d'un deuxième véhicule.

Il n'est cependant pas envisageable de tout raser et tout recommencer. Le travail se fera lentement au gré de nouveaux développements et de revitalisations d'espaces déjà existants. Entre-temps, la majorité des gens sont bien encrés dans leurs habitudes et l'augmentation des nouveaux développements, même dans le concept TOD, accentue la lourdeur du trafic en augmentant le nombre de véhicules sur les routes et surtout la durée des trajets.

C'est là que les eVTOLs deviennent intéressants. Les taxis aériens viendront accélérer la soustraction des passagers, et par conséquent des voitures, des réseaux routiers. **Avec les taxis aériens, l'étalement urbain ne veut pas nécessairement dire accentuer le problème de lourdeur du trafic**, contrairement aux voitures électriques. Quoiqu'elles polluent beaucoup moins durant leur utilisation, elles augmentent le nombre de véhicules sur les routes. Comme les voitures électriques sont très minoritaires en nombre, l'allourdissement du trafic fait en sorte que les véhicules à essence et au diesel sont plus longtemps sur les routes à émettre plus de gaz à effet de serre. Il s'installe donc une dichotomie dans la tête de ceux qui souhaitent faire partie de la solution pour l'environnement (par l'achat d'une voiture électrique par exemple) mais qui, du même coup, pourraient devoir abandonner leur souhait de vivre dans une zone urbaine moins lourde et dans l'absolu à la campagne.

L'intégration de vertiports dans les nouveaux développements immobiliers importants permet de relier, par eVTOLs, différents points névralgiques d'une grande zone urbaine. L'objectif étant de retirer des passagers et, par conséquent, des véhicules de nos routes. Pour ce faire, le service devra être le plus accessible possible en terme de coûts pour être à la portée financière d'un maximum de familles.

**Cette approche orientée sur les développements immobiliers constitue le cœur de la raison d'être de VERTIKO Mobilité et représente l'élément principal de sa différenciation avec tous les autres promoteurs de vertiports.**

Les développeurs immobiliers devraient utiliser les vertiports pour améliorer l'attractivité de leurs projets et leurs rapports globaux avec l'environnement et non seulement laisser un réseau de vertiports s'installer sur leurs toits. Dans un marché immobilier où chaque pied carré gagne rapidement en valeur économique, qu'il soit au sol ou sur les toits n'importe peu, si on peut y implanter une exploitation commerciale.