

Partager équitablement la rue : mission impossible ?

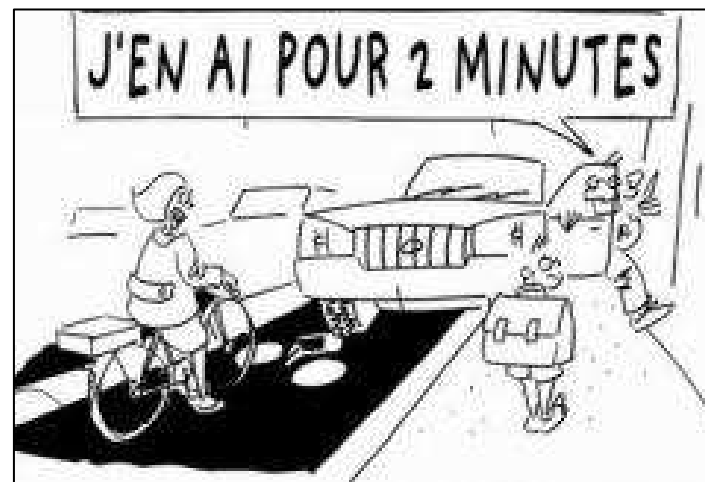
Petite « boîte à outils » pour l'aménagement des espaces publics

Saint André de Cubzac - 10 février 2009

Jean-Pierre
LANNES

*Urbaniste, consultant
transports*

*Société EREA-CONSEIL
(Bordeaux)*





Mobilité et modes de déplacement : quelques fondamentaux

- ↳ La mobilité baisse
- ↳ La part de marché de la voiture recule, celle des transports alternatifs augmente
- ↳ La fin du modèle d'auto-génération du trafic ?



Aménagements urbains et déplacements : quelques nouveaux dogmes

- ↳ La fin de la voiture ? Pas pour demain (ni après-demain)
- ↳ Partager la rue : oui, mais avec qui ?
- ↳ Sécurité active, sécurité passive
- ↳ Accessibilité : grande cause, immenses effets ?
- ↳ Développement des transports collectifs : bien sûr, mais...



Les outils du partage de la rue

- ↳ Trois maîtres mots : hiérarchisation, protection et maillage
- ↳ Partager dans le sens de la largeur : les aménagements cyclables
- ↳ Partager dans le sens de la longueur : zones 30, zones de rencontre, voies vertes, voies piétonnes...



La part de marché de la voiture recule, celle des transports alternatifs augmente

↳ Une inflexion majeure de la courbe autour de 2005

- ❖ Pour la première fois, le trafic global a baissé en 2005, essentiellement en ville
- ❖ Auparavant, le taux de croissance avait déjà bien diminué
- ❖ Ces deux dernières années, c'est tout le trafic automobile qui décroît, y compris interville

↳ Les transports en commun explosent

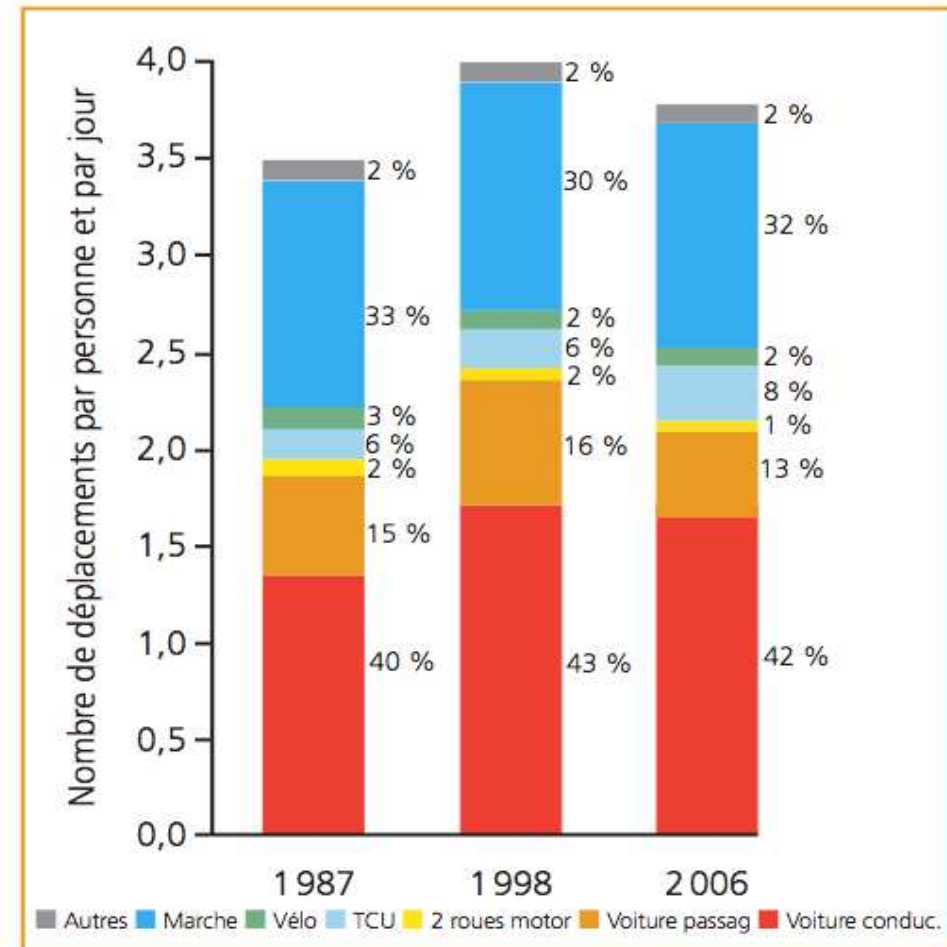
- ❖ Des croissances de 5 à 6% par an à réseau constant en urbain
- ❖ Des croissances dopées par les transports en site propre
- ❖ Explosion des transports régionaux

↳ Les « modes doux » se développent... lentement

- ❖ Le vélo part de très bas
- ❖ La marche à pied était déjà importante

Mobilité et modes de déplacement : quelques fondamentaux

Mobilité des habitants en métropole lilloise



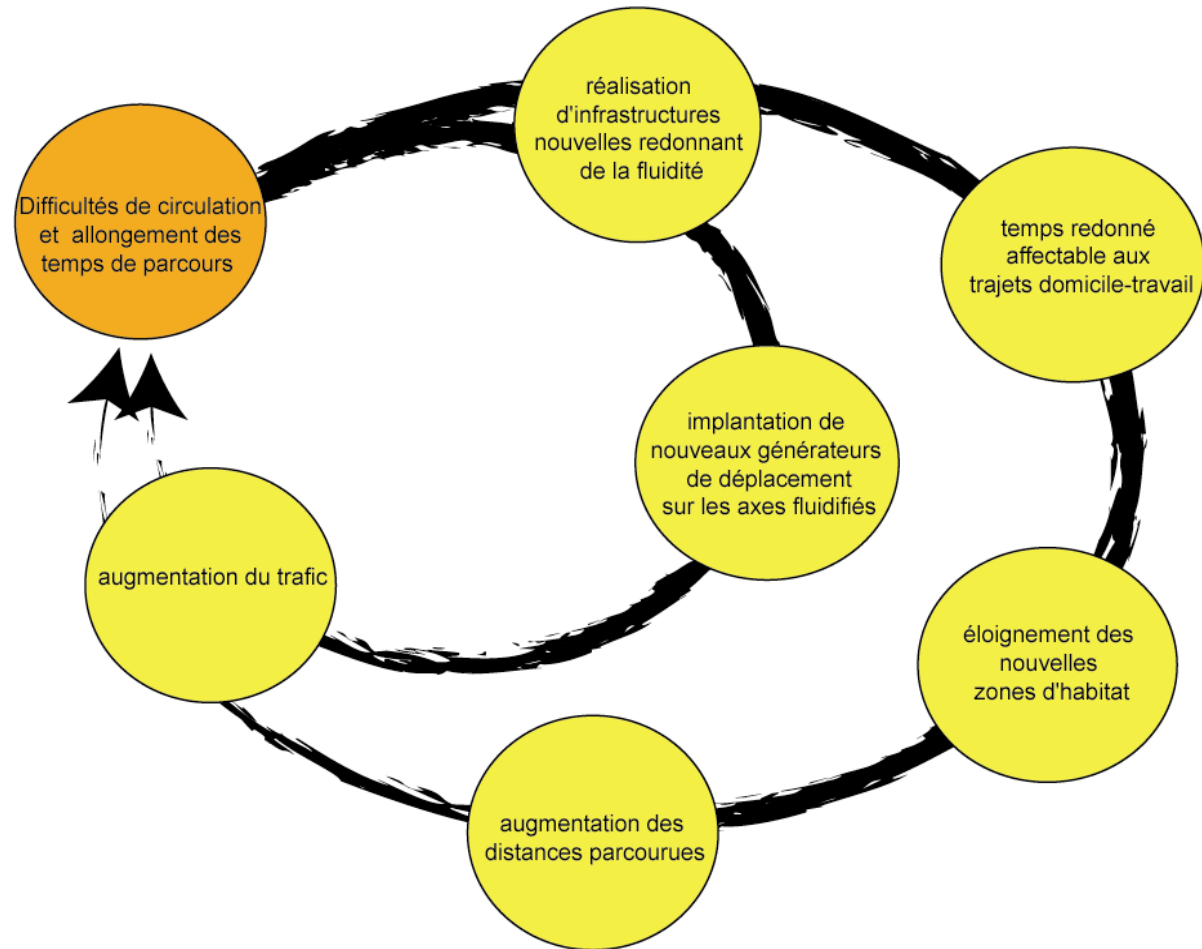
source : Cete Nord-Picardie, d'après enquêtes ménages déplacements 1987, 1998, 2006, métropole lilloise



La fin du modèle d'auto-génération du trafic ?

Mobilité et modes de déplacement : quelques fondamentaux

- ↳ De l'inutilité (en général) de construire de nouvelles routes
- ↳ Une prise de conscience générale mais récente
- ↳ Nécessité d'inventer de nouveaux modèles urbains (en archipel, en boulier...)
- ↳ La seule solution durable : densifier + rapprocher l'habitat des générateurs de déplacements





La fin de la voiture ? Pas pour demain (ni après-demain)

- ↔ La voiture a, comme tous les modes de transport, son domaine de pertinence (et il est vaste)
- ↔ Aucun modèle prospectif n'ose envisager une part de marché de la VP inférieure à 50%
- ↔ Dissocier la nuisance environnementale (en cours d'amélioration) et la nuisance spatiale (qui demeurera même si les voitures roulent à l'eau claire)
- ↔ Le véritable enjeu : réduire l'impact automobile là où l'espace est rare et convoité : les centres villes





Partager la rue : oui, mais avec qui ?

↳ La rue est déjà partagée : entre les voitures (roulant ou stationnant) et les piétons

↳ En fait, deux familles de « revendications » :

- ❖ Faire de la place aux transports collectifs, aux vélos (voire aux rollers... et autres groupes constitués) : le partage dans le sens de la largeur
 - Arbitrages spatiaux, batailles d'influence
- ❖ Rechercher une circulation automobile non invasive, compatible avec tous les usages de la rue : le partage dans le sens de la longueur
 - Piétons (meilleur confort, meilleure sécurité, chalandise plus agréable...)
 - Deux-roues (meilleure sécurité)
 - Personnes handicapées
 - Usages sociaux de la rue : discuter, se reposer, lèche-vitrines, mise en valeur du patrimoine...

↳ En regard, deux types de contexte très différents :

- ❖ En centre ville, là où on peut réellement peser sur les pratiques automobiles : rechercher la mixité
- ❖ En périphérie, là où l'automobile restera le mode numériquement dominant : optimiser chaque mode

Aménagements urbains
et déplacements :
quelques nouveaux dogmes



Sécurité active, sécurité passive

↳ La sécurité : une exigence supérieure... jusqu'à un certain point

↳ La meilleure sécurité est celle dont on s'occupe soi-même (sécurité active)

- ❖ Maintenir sa vigilance voire sa peur éveillée
- ❖ Être respectueux des autres usages de la rue
- ❖ Respecter les règles... sinon...
- ❖ Être éduqué

Un discours pas très vendeur !

↳ La fausse sécurité est celle que l'on délègue (sécurité passive)

- ❖ L'illusion des « itinéraires sécurisés »
- ❖ Les ravages de la sécurité passive : exemple de certaines pistes cyclables
- ❖ Un concept soumis aux tendances voire aux modes
- ❖ Mais une manière de faire qui correspond à l'attente dominante !

Beaucoup de rubans à couper !



Accessibilité : grande cause, immenses effets ?

- ↳ La « Loi Handicap » (février 2005) : une vraie grande cause ne doit pas occulter la piètre qualité juridique
- ↳ Obligation de mise en accessibilité des transports publics (2015)
- ↳ Obligation de mise en accessibilité des Etablissements Recevant du Public
- ↳ Obligation de réaliser des Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (avant décembre 2009) dans chaque commune (!?)
 - ❖ Pas d'obligation de résultat
 - ❖ Mais obligation de réfléchir à une politique concertée et cohérente d'aménagement des trottoirs et des places
- ↳ Les bénéficiaires en seront tous les piétons





Développement des transports collectifs : bien sûr, mais...

- ↳ Les deux grandes fonctions du TC à ne pas confondre : transport « de masse » et « droit au transport »
- ↳ La pertinence du TC comme « transport de masse » décroît de façon exponentielle avec la taille de la ville
- ↳ Dans une petite ville, le TC ne constitue pas une alternative, ni à la VP, ni au vélo, ni à la marche à pied
 - ❖ Impossibilité économique de prévoir des fréquences et des itinéraires attractifs
- ↳ Mais il peut constituer un outil au service du « droit au transport »
 - ❖ Rôle de désenclavement, de lien social
 - ❖ Mais aucun impact numérique sur les flux internes à la ville
- ↳ En revanche, rôle central des TC interurbains et ferrés pour les liaisons à plus grande distance
 - ❖ Importance d'organiser le rabattement VP et deux roues sur les gares : pôles multimodaux
 - ❖ Importance de coordonner l'offre par autocar et par train : pôles multimodaux

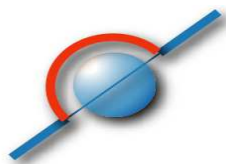




Trois maîtres mots : hiérarchisation, protection et maillage

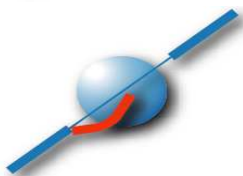


Pourquoi créer de nouvelles voiries ?



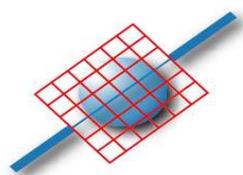
❖ *Création ou amélioration d'infrastructures de contournement*

- Peut avoir un intérêt pour l'écoulement des grands flux régionaux, nationaux ou européens
- Mais n'en a presque aucun pour la mobilité locale dans les grandes agglomérations : toute amélioration de la fluidité est aussitôt avalée par une augmentation de la mobilité



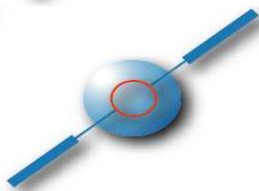
❖ *Création ou amélioration de « pénétrantes » :*

- schéma définitivement obsolète pour les accès au centre, mais
- reste d'actualité pour les accès aux rocares.



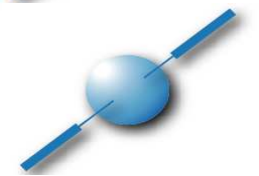
❖ *Renforcement du maillage*

- Le mot à la mode : ne plus raisonner en terme de trafic à écouler, mais d'espace à structurer et de choix d'itinéraires à proposer
- Privilégier la diffusion des trafics



❖ *Ceintures de protection des centres villes*

- Un itinéraire à double sens limitant la zone à faible accessibilité automobile
- Localisation des parcs de stationnement



❖ *Les politiques de déprise automobile*

- En général liées à d'autres politiques modales : implantation d'un TCSP, suppression d'une nappe de stationnement, requalification urbaine
- Point commun à l'ensemble de ces politiques : elles s'affranchissent de la nécessité de préserver la fluidité et/ou l'accessibilité – l'accessibilité automobile est subordonnée à un résultat jugé supérieur



Trois maîtres mots : hiérarchisation, protection et maillage



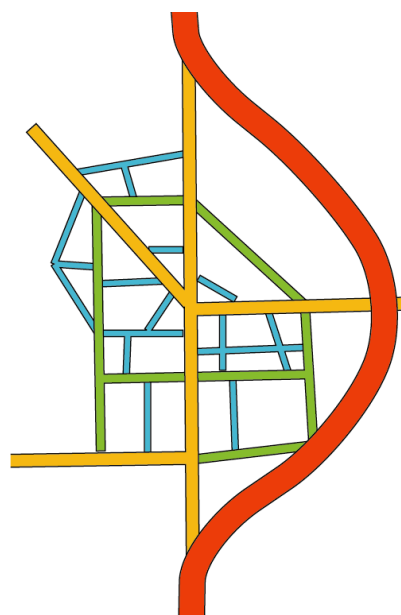
Importance de la hiérarchisation

❖ Définir les niveaux de service à atteindre

- Voies de transit avec trafic poids lourds
- Voies d'accès structurantes, niveau de service automobile à préserver (mais pas au détriment des autres usages)
- Voies secondaires interquartiers : recherche de l'équilibre entre les modes
- Voies de desserte ou d'hypercentre : pas d'objectifs de fluidité, priorité aux modes alternatifs

❖ Mettre en œuvre les aménagements correspondants

- Dissuader les autres modes
- Zone 50, limitation de la congestion, aménagements de qualité en parallèle pour les autres modes
- Circulation pacifiée (50 km/h), espace automobile réduit au minimum, aménagements d'espaces publics de qualité
- Circulation lente (30 km/h voire moins), priorité à la mixité des usages





Partager dans le sens de la largeur : les aménagements cyclables

- ↳ Pistes cyclables en site propre : rares et dangereuses en ville
 - ❖ Le danger vient du nombre d'intersections
 - ❖ Pistes bidirectionnelles : danger !
 - ❖ Quand les vélos deviennent oppresseurs...
- ↳ Bandes cyclables : adaptées mais impopulaires
 - ❖ Dans l'esprit de la sécurité active
 - ❖ Des règles importantes pour la mise en œuvre
- ↳ Véloroutes et voies vertes : pour les loisirs
 - ❖ Elle attirera aussi les piétons !





Partager dans le sens de la longueur : gérer la mixité

- ↔ Zones 30 : oui mais pas n'importe où (et pas n'importe comment)
 - ❖ Nécessité d'un aménagement cohérent
 - ❖ Inutiles voire contre-productives sur les voiries non adaptées
- ↔ Zones de rencontre : les dernières-nées (juillet 2008)
 - ❖ Réservées aux espaces hors circulation, mais où la présence de voitures demeure possible
 - ❖ Circulation 20 km/h, priorité piétons
- ↔ Trottoirs partagés : oui mais...
 - ❖ Pas au détriment des piétons
 - ❖ Ne pas les transformer en pistes cyclables
- ↔ Sites propres bus accessibles aux vélos : prudence !
 - ❖ Souvent désagréable pour les vélos
 - ❖ Préjudiciable à la vitesse commerciale des bus
 - ❖ Mais possible dans certains cas.





Conclusion



L'ère du tout-voiture en ville est irrémédiablement terminée

- ↳ Le lobby automobile a perdu (mais il bouge encore)
- ↳ Les déplacements urbains sont devenus l'un des enjeux majeurs de la condition de citoyen



Un danger : passer d'un extrême à l'autre sous la pression des lobbies

- ↳ Faire de la « politique des déplacements - spectacle »
- ↳ Oublier la notion de partage de la rue au profit d'un nouvel intégrisme
- ↳ Oublier que les questions de déplacements font partie intégrante de l'urbanisme



La solution : pragmatisme et bon sens

- ↳ Se méfier des solutions toutes faites : la palette des solutions est infinie
- ↳ Ne pas écouter que ceux qui parlent...
- ↳ Partir du besoin réel de chaque mode sans exclusive : **l'espace public est d'abord un arbitrage.**