

Articulation entre urbanisation et mobilité :

La trame **viaire** est un fondement de l'interface entre urbanisme et mobilité insuffisamment travaillé : passer d'un modèle de ville automobile à un modèle de ville adapté à la vie urbaine et à tous les modes nécessite un travail sur la voirie. Car l'organisation actuelle du tissu péri-urbain génère des **coupures urbaines** et d'importantes enclaves dans lesquels il est difficile aux modes non motorisés de se développer.

Les **instruments d'urbanisme** devront traiter de ce problème, ainsi que de celui de la transformation de certains tronçons de voies rapides en boulevards urbains qui est un sujet important pour l'urbanisme contemporain.

Les achats sont le premier motif de déplacement, et la maîtrise de la diffusion du commerce de périphérie uniquement accessible en voiture est un autre enjeu majeur. L'examen de la mobilité actuelle doit conduire à limiter l'urbanisation commerciale ou de loisirs sans bonne desserte en transports en commun.

Penser une nouvelle mobilité vise aussi à traiter les interfaces. La conception des **pôles d'échange** et **l'aménagement des quartiers de gare** sont un autre axe essentiel d'intervention.

La marche et le vélo doivent y être considérés comme des composantes à part entière, ce qui suppose notamment des **espaces de stationnement** pour les vélos qui soient suffisants.

Les espaces situés autour des gares sont par ailleurs des secteurs privilégiés de mutations urbaines, de création de logements et d'activités économiques. Ces quartiers de gares sont des secteurs de **projet essentiels** pour **la rentabilité des transports collectifs**

Les politiques de **stationnement** sont un aspect du rapprochement entre **urbanisme** et **mobilité** souvent délaissé. Les choix en la matière peuvent refléter des conceptions radicalement différentes de l'organisation de la mobilité à l'échelle d'une

agglomération. La mutualisation des *parcs* peut notamment s'avérer un outil utile de report modal.

Renforcer la place du *vélo* exige de prévoir des espaces de *stationnement* suffisants et adaptés. Par ailleurs, la dispersion des compétences en matière de stationnement crée des incohérences qu'il convient de lever en confiant notamment à l'Autorité organisatrice de la mobilité la conception générale et le suivi des *politiques* de *stationnement* à l'échelle de l'agglomération.

La prise en main *d'une approche intégrée* bute enfin sur des problèmes de *gouvernance*. Toutes les collectivités locales sont dotées de compétences en matière de transports et la distribution des rôles est complexe, d'autant que les périmètres institutionnels ne correspondent ni aux bassins de mobilité ni aux territoires de projet urbain.

La *multiplication* des *modes* utilisés doit désormais être considérée comme un phénomène positif et les stratégies de développement des transports doivent être non seulement multimodales (favorisant l'usage de plusieurs modes de transports) mais également intermodales (facilitant le passage d'un mode à un autre lors d'un même déplacement).

L'objectif généralement affiché est désormais de limiter *l'étalement* urbain, la *congestion*, les *nuisances sonores* et la *pollution atmosphérique* et de promouvoir, aux côtés de la voiture thermique, des modes de déplacement *alternatifs* plus *respectueux* de *l'environnement*. L'idée de la « *mobilité durable* » gagne du *terrain*.

La mobilité touche profondément au domaine *social*. Les *droits* au *travail*, au *logement*, à *l'éducation*, aux *loisirs*, à la *santé*, etc., passent ainsi par une sorte de droit générique qui commande tous les autres, le droit à la mobilité.

Or, la capacité de se déplacer est devenue fortement *discriminante*. Il existe de fait un réel risque de « *fracture sociale* » territoriale entre ceux qui réussissent leur mobilité et ceux en situation « *d'immobilisme* » par manque de moyens financiers.

Les difficultés de *déplacements* constituent potentiellement un frein à *l'emploi*, en particulier pour une partie de la population – en *insertion sociale* ou *professionnelle* – qui a encore trop souvent un moindre *accès* à la mobilité, difficilement compensé par les transports *collectifs*. Elle est souvent conduite à résider en dehors des centres urbains où le *coût* du logement est *moins élevé* du fait d'une moindre pression *foncière*, et à occuper des emplois peu qualifiés et peu accessibles en transports collectifs du fait de leur localisation dans des *espaces périphériques*, ou de l'organisation du travail à des *horaires décalés*. Elle est ainsi davantage dépendante de l'utilisation d'une voiture individuelle, alors même qu'elle a un plus faible accès à « *l'automobilité* ». Ces *difficultés* de déplacements proviennent pour une grande part en *milieu urbain* et *périurbain* de *l'inadaptation* de la *desserte* en transports collectifs ou, en milieu peu dense, d'une offre insuffisante en transports à la demande. Elle résulte en outre d'un décalage entre zones de résidence et zones d'emplois

Les pouvoirs publics, s'ils veulent réduire cette fracture sociale, doivent à la fois réfléchir à un vaste panel de solutions de mobilité en fonction de la *densité* urbaine, mais aussi réfléchir en amont sur *l'accessibilité* avant toute ouverture à *l'urbanisation*.

Solutions et suggestions :

Élaborer un plan de modération des vitesses

Une diminution des vitesses dans les zones urbaines rend possible de revoir les caractéristiques géométriques de la voirie pensées pour la grande vitesse, qui ne sont plus les mêmes à 60 ou 50 km/h. Par exemple, la réduction de quatre voies de circulation, de 3,50 mètres jusqu'à 2,80 mètres permet de créer une voie supplémentaire destinée aux transports collectifs et/ou aux deux roues non polluants (vélos, scooter électriques, etc.). La réduction de l'emprise de certains échangeurs peut en outre diminuer les coupures urbaines et libérer un foncier particulièrement intéressant en zones denses. **Remarque :**

Les instruments d'urbanisme doivent prévoir un plan de modération des vitesses



automobiles facilitant ainsi le transfert des usagers vers des modes de transports alternatifs qui renforceront le lien entre l'infrastructure et le territoire traversé.

L'urbanisme commercial

Ce modèle privilégie le commerce de périphérie le plus souvent uniquement accessible en voiture, des terrains vastes, à moindre coût, accessibles et visibles, avec des produits urbanistiques et architecturaux standards (Cristina Garcez et David Mangin, 2014). Ces nouveaux commerces de grande surface ont satisfait l'attente de nombreux clients (prix moins élevés, grand nombre de produits disponibles, agrément des lieux de vente, etc.) mais au détriment des commerces de centre-ville et de proximité et d'une maîtrise de la dépendance à l'automobile.

En Allemagne, la répartition des parts de marché du commerce de détail reflète la diffusion urbaine du commerce de proximité : 1/3 en périphérie, 1/3 en centre-ville, 1/3 dans les quartiers. Les mêmes indicateurs illustrent la concentration du commerce en France : 62 % en périphérie, 25 % en centre-ville, 13 % dans les quartiers.



La marche et le vélo doivent être considérés comme des composantes à part entière des pôles d'échange

La marche et le vélo sont des composantes fondamentales des pôles d'échange et doivent donc être pensés au même titre que les accès des autres modes. Cela se traduit notamment :

- par la prise en compte du confort des itinéraires d'accès à vélo et à pied au pôle lui-même, en veillant notamment à la porosité du site pour les piétons et les cyclistes ;
- par une signalétique adaptée à la fois à la recherche des aménités urbaines mais également à celles du pôle d'échange. Ce point délicat de jonction entre les cultures des transporteurs et celles des aménageurs urbains doit être particulièrement étudié ;
- par la mise en place d'espaces de stationnement sécurisés pour vélos suffisamment dimensionnés même si leur réalisation peut s'échelonner dans le temps. Les quantités de vélos stockés autour des grandes gares hollandaises (mais également à Strasbourg) montre que les besoins sont toujours sous-estimés, alors que « l'organe crée la fonction ». Le dimensionnement de ces parkings doit être étudié en pourcentage du nombre de passagers.

Le pôle d'échanges peut prendre plusieurs formes, allant de la simple association d'arrêts de bus ou de cars agrémentés de services de proximité que l'on pourrait qualifier de point d'échanges au dispositif de grande taille associant de multiples modes de transports et des opérations urbaines d'envergure (grands ensembles, centres commerciaux, etc.). Actuellement, la plupart des gares ferroviaires se transforment en pôles d'échanges. Enfin, le pôle (ou le point) d'échanges constitue aujourd'hui au sein d'un territoire un maillon essentiel de la chaîne de déplacements.

Les politiques de stationnement sont au coeur du rapport entre urbanisme et mobilité

Une offre importante de stationnement sur voirie ou parkings en centre-ville conduit à privilégier l'accès des véhicules au centre.

Si l'objectif est au contraire de favoriser l'accès au centre par les transports collectifs, on proposera des parcs relais en périphérie articulés avec le réseau de transports, le stationnement constituant alors un maillon essentiel de l'intermodalité. Le rééquilibrage des déplacements combine les effets dissuasifs du stationnement payant dans le centre-ville avec

les effets incitatifs, pour l'usage des transports collectifs, des parcs relais près des gares et terminus des transports urbains en périphérie. Une offre abondante et adaptée de stationnement des vélos dans les parcs de gare est également un élément fortement incitatif pour un report modal.



Penser dès aujourd'hui la ville du futur

L'évolution des comportements modifie le besoin de villes

D'importants changements sont déjà à l'œuvre. Ils sont souvent liés à des progrès technologiques (voiture électrique, réduction des consommations d'énergie fossile), mais aussi à des changements dans la pratique des usagers (services d'auto partage, covoiturage). Ils touchent autant les transports individuels de voyageurs que les transports collectifs. Certains de ces changements en cours annoncent la ville de demain. Il en est ainsi lorsque la réduction de l'autosolisme⁶⁸ va permettre de réduire les espaces en ville consacré au stationnement. La pratique du covoiturage pourrait par exemple exiger de la ville qu'elle s'adapte en favorisant la multiplication des points d'arrêt multimodaux pour permettre aux voyageurs de passer d'un mode de transport à l'autre. Le développement des modes actifs devra conduire à repenser les conflits d'usage des espaces publics, la création d'aménagements réservés aux vélos illustre cette nouvelle donne.

Engager une réflexion sur la valeur du temps en ville

La composante du temps n'avait pas, dans le passé, l'importance qu'elle a acquise aujourd'hui. La congestion pour accéder à la métropole depuis le réseau routier ou le temps perdu dans les transports en commun génèrent une demande sociale de mobilité repensée notamment autour de la question du temps. C'est ce que tendent à proposer les comparateurs d'itinéraires selon les modes de transport. L'émergence des smart grids (Réseaux intelligents de distribution d'électricité) devrait contribuer par la valeur accordée au temps à faire évoluer les usages. Les tarifications selon les horaires dans le domaine énergétique, le coût du stationnement selon les séquences diurnes ou nocturnes et peut-être demain les péages urbains qui pratiqueront une tarification inversement proportionnelle à l'importance du flux d'entrée vers la ville centre conduiront à de nouvelles logiques économiques individuelles et à une meilleure optimisation collective des ressources et des infrastructures.

Par ailleurs, l'organisation de la ville hyper-connectée qui gère ses flux et s'adapte en conséquence conduit à penser la ville comme un éco-système complexe relativement refermé sur lui-même. La morphologie future de la ville et la distribution de ses quartiers dépendra de nouveaux facteurs comme les réseaux intelligents de distribution de l'énergie, l'accès aux données et la mobilité.

Références

- Jean-Pierre ORFEUIL , Mobilité et problèmes de déplacements dans les villes du monde, N° 447 - Hors-Série : LES DÉPLACEMENTS DU FUTUR, Université Paris Est-Créteil et Institut pour la ville en mouvement Paris.
- Bruno FARENIAUX, Hervé de TREGLODE, Ruth MARQUES, Philippe SCHMIT, urbanisme et mobilité, 2015.