

A4-2 DEPLACEMENTS

Enjeux

Prendre en compte l'offre de services du quartier dans lequel s'insère l'aménagement.

Objectifs

Identifier les déficits de services ou de commerces de proximité pour les compenser lors de la programmation d'opération.

Identifier les flux principaux qui irriguent le site dans son quartier pour en déduire un maillage et une desserte favorisant la mobilité douce et les transports en commun.

Pourquoi ?

- Les services captifs génèrent des déplacements contraints qui peuvent être compensés lors de la programmation de l'aménagement.
- Les déplacements sont déterminants dans l'occupation de l'espace et le cadre de vie. L'importance de la voiture au sein de l'espace public est source de nombreuses nuisances : pollution atmosphérique (35% des émissions de CO₂ sont liées aux transports, routiers à 95%), bruit, congestion de la circulation, risques d'accidents, détérioration de la qualité de vie.
- Les modes doux, non motorisés donc non polluants (marche à pied, roller, vélo), nécessitent, pour un même nombre de voyageurs, une emprise au sol inférieure à celle des voitures, ce qui favorise une autre appropriation de l'espace public.

Comment ?

Les déplacements interquartiers et à l'échelle de l'agglomération

- Identifier les flux principaux qui irriguent le site. Raccorder les grands axes de circulation aux voies principales d'accès au site, en évitant les détours inutiles.
- S'appuyer sur le schéma de hiérarchisation du réseau viaire (artère urbaine, desserte interquartier, desserte locale) pour organiser les flux de transit.
- Pour chaque mode de déplacement (marche à pied, vélo, transports en commun), rechercher la continuité et l'accessibilité des cheminements et itinéraires, leur lisibilité et leur sécurisation.
- Identifier les dessertes de transport en commun, les adapter le cas échéant et les mettre en cohérence avec les raccordements des cheminements en mode doux.
- Favoriser l'intermodalité par des pôles d'échange comme les parcs relais avec desserte en transport en commun (tram, bus) ou la gare avec des stations de location de vélo, si la ville en est équipée.

Les déplacements internes au quartier

- Inventorier les services et commerces de proximité manquants qui génèrent des déplacements contraints pour enrichir la programmation de l'opération.
- Réintégrer la mixité fonctionnelle de la ville afin d'éviter la création de quartiers exclusivement résidentiels ou d'activités tertiaires notamment.
- Garantir la sécurité des déplacements en modes doux particulièrement par la mise en réseau des équipements.
- Proposer une offre d'aménagements diversifiée favorisant notamment l'usage des modes doux : voies piétonnes, cyclables, accessibles pour les personnes à mobilité réduite ; stationnements plus nombreux et sécurisés pour les vélos (points d'attaches, abris fermés), dessertes par les transports en commun,

bus, tram (5 minutes, ou 400 m, est le temps moyen, ou la longueur, acceptable pour accéder à un arrêt de bus).

- Vérifier l'adéquation de l'offre de stationnement par rapport à l'offre de service attendu dans l'aménagement.
- Répartir l'espace public entre les différents modes de déplacements pour limiter la place accordée à la voiture et veiller à la cohabitation entre tous les usagers : diminution des gabarits de voies, développement des zones 30, contresens cyclables, cheminements cyclables et piétons, ouverture des couloirs de bus au vélo, trottoirs larges, maîtrise du stationnement.

Relayer les dispositifs de déplacement existants qui répondent aux besoins des habitants

- Encourager les moyens de transport adaptés aux déplacements de chacun : plans de déplacements d'entreprises (PDE), covoiturage, auto-partage, écomobilité scolaire : pédibus ou vélobus, location de vélos...
- Dissuader le stationnement pendulaire.
- Informer, sensibiliser les usagers, mettre en place des mesures incitatives, mettre en oeuvre une pédagogie notamment auprès des jeunes qui sont les garants d'un changement de comportements.

Le saviez-vous ?

- Un français sur 4 subit des nuisances sonores dues aux transports.
- En voiture, un trajet urbain sur 2 fait moins de 3 km. Utiliser sa voiture pour ces petits trajets, alors que les moteurs n'ont pas le temps de chauffer, favorise les encombrements et multiplie la consommation de carburant par 3 et les émissions de certains polluants par 4. En deçà de 3 km il est facile de laisser sa voiture pour un autre moyen de transport.
- Un déplacement en bicyclette consomme 4 fois moins d'espace public que la voiture individuelle et un bus jusqu'à 30 fois moins.
- Le trajet domicile-école représente généralement moins d'1 km (soit 12 mn à pied), or la majorité des parents emmène leurs enfants en voiture, avec pour conséquences une congestion aux abords de l'école, aux heures d'entrée et de sortie, et une augmentation de l'insécurité routière.
- En France, la voiture particulière représente 60% des déplacements en ville, la marche à pied 27%, les transports en commun 9%, le vélo 2% et les deux roues motorisés 2%. (Source : ADEME)
- Les agglomérations sur lesquelles ont été mis en place des systèmes de location de vélo à grande échelle (Vélo'v, Véli'b , ...) ont vu le trafic vélo considérablement augmenter du fait des locations de vélo évidemment (près de 40 millions de km parcourus par les Vélo'v à Lyon depuis le lancement, soit 1000 fois le tour du monde !) mais surtout par l'augmentation du nombre de vélo privés qui sont venus naturellement se rajouter dans les rues.
- Les Pays-Bas, le paradis du vélo ? La quasi-totalité des voiries urbaines et interurbaines est équipée d'aménagements cyclables qui forment un réseau continu, très finement maillé. Un Hollandais y parcourt en moyenne 1019 km par an. Alors que les Français sont loin derrière avec une moyenne de seulement 87 km chaque année. (Source : Observatoire Thalys)

Aller plus loin...

- Centre d'études et de recherches sur les transports urbains : www.certu.fr notamment pour son rapport de synthèse 2008 « Plan Transport, Urbanisme et Gaz à effet de serre : Déplacements courtes distances »
- Club des villes cyclables : www.villes-cyclables.org
- Fédération nationale des usagers de la bicyclette : www.fubicy.org

- Centre de recherche pour l'intégration des différences dans les espaces de vie (CRIDEV)
 - Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie : www2.ademe.fr
 - « La ville en pantoufles » Le bio-flot par Philippe Madec. Article paru dans la revue Ecologik oct/nov 2008.
-