

GT1 : Quels fondamentaux défendre en aménagement ?

Chefs de file : Anne Blondeau (DGA - Citallios) et Benoit Gerardin (Directeur Régional - Linkcity)

3^{ème} journée – Quelle part commune défendre en aménagement ?

Juillet 2021

Santé et (dé)mobilité : quels enseignements post-covid ?

Ou comment la crise sanitaire réinterroge notre rapport à la mobilité et ses impacts sur la santé ?

Introduction et problématique de la journée

Santé et mobilité tissent de nombreux liens dont la plupart se manifeste sur l'espace public et au coeur des opérations d'aménagement. D'un côté, la mobilité active fait partie des déterminants de santé important et de l'autre les transports motorisés ont de nombreux impacts sur la santé humaine (pollution de l'air, bruit, accidents de la route, sédentarité). Dès lors que le lien entre mobilité et diffusion du virus a été mis en évidence, la crise sanitaire a bousculé nos modes de vie hyper-mobiles et limitant très fortement la mobilité à tous les niveaux, et mettant en avant par la même la part prépondérante de la voiture dans l'espace public. Ainsi la crise a fait évoluer notre rapport à l'espace public ainsi que nos modes de déplacement, avec par exemple les « coronapistes ».

Alors que la journée de juillet se concentrait sur la « part commune à défendre » en aménagement, le GT1 a choisi de parler d'espace public et de réinterroger la place de chaque mode dans l'aménagement aujourd'hui, mais surtout demain.

Dans quelle mesure la crise sanitaire va-t-elle faire évoluer durablement notre rapport à la mobilité ? Avec quelles conséquences ? Quels impacts pour les projets d'aménagement et les différents acteurs ?

La crise accélère-t-elle des tendances déjà à l'oeuvre ou va-t-elle marquer une rupture sur les questions de mobilité et d'aménagement des espaces publics.

Les intervenants

- Emmanuelle DURANDAU, secrétaire permanente adjointe, PUCA ;
- Bertrand DEBOUDT, chef de projet mobilités actives et sécurité des transports , Cerema ;
- Thomas MOULIN, chef de projet, Citallios ;
- Sébastien MARREC, chercheur, agence de mobilité Ville de Paris ;
- Florian LE VILLAIN, consultant politiques et urbanisme cyclables ;
- Valérie FAUCHEUX, adjointe à la mobilité, ville de Rennes ;
- Geoffrey BEGON, adjoint aux mobilités urbaines, ville de Laval.

Synthèse

Face à la crise sanitaire et à ses impacts sur la ville et l'habitat, de nombreuses initiatives ont été prises dans le champ de la recherche urbaine. Le PUCA a initié un travail de veille et d'analyse à partir d'un corpus d'articles de la littérature grise comme académique. La crise ressort de ces analyses comme un accélérateur de transformations déjà engagées et comme un moment singulier qui a fait temporairement basculer d'une société hyper-mobilité à une société « hypo-mobilité ».

Dans son intervention, Emmanuelle Durandau du PUCA a donné à voir quelques enseignements de la crise sur la mobilité comme la place centrale de la logistique, les différences et inégalités face aux mobilités, la remise en cause les déplacements lointains et ses impacts. La crise a surtout impacté fortement les modes de vie quotidiens et le partage modal.

Les confinements ont aussi confirmé ce qu'on savait déjà, à savoir le poids disproportionné de la place de la voiture, que ce soit en circulation ou en stationnement, dans l'espace public. Les confinements ont eu comme conséquences une baisse inédite du trafic motorisé et une amélioration de la qualité de l'air. A l'inverse, cette crise est apparue comme une véritable opportunité de développer l'usage des modes actifs, dans une période où de nombreux usagers se sont détournés des transports en commun par peur d'y contracter le virus. Cela s'est traduit notamment par les « coronapistes ». Les premiers exemples venus de l'étranger ont vite essaimé en France (plus de 600km réalisés dont une bonne partie pérennisés) et le Cerema a réalisé différents guides et webinaires pour outiller les collectivités en urgence et continue à travailler sur les enseignements. Il ressort aujourd'hui que la crise sanitaire a amplifié l'usage du vélo qui est entré dans la tête de beaucoup comme un mode de transport résilient, efficace et pertinent. La crise sanitaire a aussi montré l'intérêt des solutions d'aménagement réversibles et peu coûteuses. Le succès de l'urbanisme tactique sera sûrement un élément important pour l'urbanisme après la crise. C'est une nouvelle façon d'envisager l'aménagement de l'espace public, fondée sur un « droit à l'erreur » et des possibilités d'ajustement au plus près des usages et des besoins.

Toutefois, il faut être vigilant sur l'impact de la sortie de la crise sanitaire sur l'usage des transports en commun. En dépit du succès du vélo, il semble que de nombreux usagers conservent une méfiance vis-à-vis des transports en commun et la voiture reste très largement le mode dominant de déplacement à l'échelle du territoire national.

A ces constats, sont venus répondre un projet d'aménagement, celui de l'écoquartier du Bac à Clichy-la-Garenne, présenté par Thomas Moulin de Citallios. Dans ce projet de 21 hectares de renouvellement urbain en bords de Seine, commencé en 2007 et qui sera achevé en 2024, la crise est aussi venue réinterroger le projet sur les questions de mobilité et d'espaces publics. Il est prévu de conforter les actions déjà engagées, mais aussi de faire évoluer certaines rues pour améliorer la cyclabilité, mais aussi pour une plus grande réversibilité.

A une autre échelle, Florian Le Villain et Sébastien Marrec ont souhaité réagir à la crise à travers une proposition de plan de circulation pour la ville de Rennes (Ille-et-Vilaine) nommée « Changer la circulation pour changer la ville ». Pour eux, ce qui s'est passé en 2020 est une poursuite de la trajectoire actuelle mais avec une accélération. Pour aller plus loin, les deux experts se sont inspirés du projet de Gand, transposé à la ville de Rennes avec comme principe une zone piétonne au cœur, puis une zone à trafic limité et ensuite des zones étanches entre elles mais avec des pénétrantes. La zone piétonne est déjà prévue par la collectivité. Pour la suite, ils proposent 2 grandes étapes de mise en place : 2020-2022 puis 2022-2026. L'objectif de cette proposition, adossée à des propositions d'aménagement concrètes, est de faire réagir la collectivité.

En réaction aux différentes interventions, dont la dernière concernant Rennes, Valérie Faucheu, adjointe aux mobilités à la ville de Rennes et Geoffrey Bégon, adjoint aux mobilités urbaines, ville de Laval sont venus apporter leurs témoignages d'élus, assumant les réussites, mais aussi les échecs. Ils ont partagé les principaux constats, mis en avant les difficultés, mais aussi les opportunités, interpellant au passage les aménageurs en tant qu'acteurs de l'espace public.

Ainsi pour Valérie Faucheu, les habitants sont, pour une partie, prêts aux changements dès que les aménagements suivent. Mais il faut accentuer la communication et les temps d'échange pour ceux qui peinent à penser autrement leurs déplacements. Il faut projeter les habitants dans un avenir désirable et ça c'est aussi le rôle des aménageurs. Pour autant, Rennes dispose de nombreuses opportunités pour poursuivre le mouvement.

L'adjoint de Laval a de son côté rappelé que pour un territoire comme Laval, il y a peu de choix autres que la voiture quand nous étions dans une injonction à la mobilité. Il a reconnu les efforts à faire pour penser autrement que pour la voiture, avec des solutions

différentes, comme la mixité fonctionnelle afin de limiter les besoins en déplacement, pour ce territoire qui a des contraintes géographiques, historiques et budgétaires.

Les questions qui se posent encore sont de savoir s'il s'agit d'une crise durable des mobilités ou un simple effet de la vie au ralenti et de savoir quel sera l'impact du télétravail à l'avenir, notamment sur les modèles de transports collectifs. Des questions se posent aussi sur l'espace public pour gérer les flux et la distanciation dans la durée.

Difficile encore aujourd'hui de savoir si ces changements seront durables, si cela va changer les pratiques d'aménagement et si ces changements seront progressifs ou rapides.

COMPTE-RENDU DETAILLE

TABLE-RONDE 1 : Contexte et tendances

1. Emmanuelle Durandau, secrétaire permanente adjointe, PUCA

Face à la crise sanitaire et à ses impacts sur la ville et l'habitat, de nombreuses initiatives ont été prises dans le champ de la recherche urbaine : enquêtes, tribunes, articles, appels à projets, blogs. Peu sont coordonnées et il est parfois difficile de s'y retrouver. C'est la raison pour laquelle le PUCA a initié un travail de veille et d'analyse visant à dégager les grands enseignements et les controverses, afin de mieux comprendre ce que cette crise, au fil de son développement, aura révélé sur notre organisation urbaine, notre habitat, et ce qu'elle aura engendré.

Une veille analytique a été engagée sur un an et deux chercheuses ont été engagées en mai 2020 pour réaliser le travail. Plusieurs notes et publications sont disponibles sur le site du PUCA¹.

Ce qui ressort de la veille analytique est que la crise se décompose en 4 temps.

- 1) Sentir/ressentir : le temps de la sidération
- 2) Comprendre/observer: le temps des interrogations
- 3) Gestion de crise ou temps de l'adaptation ?
- 4) Projections, relance et prospective

La crise agit comme un avertissement (augurant d'autres crises à venir), comme un révélateur (des inégalités et défaillances de nos systèmes urbains), ou comme une expérience individuelle et collective (initiant des formes nouvelles d'organisation de l'espace).

Ce qui ressort sur la question spécifique de la mobilité est que la crise est un accélérateur de transformations qui s'engageait mais aussi qu'elle nous a fait passer d'une société hyper-mobile à une société « hypo-mobile ».

Parmi les enseignements, on peut pointer :

- la place centrale de la logistique : une activité urbaine prioritaire en période de pandémie pour les services essentiels avec la mise en exergue de la dépendance à l'internationale et l'accélération de l'essor du e-commerce (dark stores, click and collect).
- des déplacements lointains proscrits, une mobilité limitée à la proximité avec un arrêt net du tourisme mondial de masse.
- une restriction des vols intérieurs avec une remise en cause de certains aéroports régionaux
- Déplacements réduits au travailleurs « non télétravaillables »

Cela a impacté fortement les modes de vie quotidien. Pour la 1ère fois depuis la révolution industrielle, une majorité de gens vivent et travaillent au même endroit avec l'irruption dans le débat des déplacements « évitables ». D'après une enquête forum vies mobiles d'avril 2020 : pendant le 1er confinement 55% des français ne sortent de chez eux qu'une fois par semaine, 27% des actifs ont continué à se déplacer pour aller travailler, 38% des personnes ont pris conscience qu'elles pouvaient faire davantage de déplacements de proximité en mobilités douces.

¹ <http://www.urbanisme-puca.gov.fr/la-fabrique-de-la-ville-questionnee-par-la-crise-r151.html>

Le partage modal a aussi été largement impacté. D'après une enquête nationale Harris pour le MTES avril 2020, on note un report net des transports collectifs vers les transports individuels : plus des ¾ des enquêtés privilégient la voiture individuelle. Pour les autres mobilités : 57% à pieds, 23% 2 roues, 4% bus et tram, 3% métro et rer. 30% des voyageurs habituels des transports en commun prévoient de s'en détourner une fois la crise sanitaire passée (observatoire des mobilités – septembre 2020) avec pour conséquence un impact sur la mobilité décarbonée et sur les transports.

Ces premiers éléments posent deux questions : est-ce une crise durable des mobilités ou une simple effet de la vie au ralenti? Quel impact de l'avenir du télétravail sur les modèles de transports collectifs ?

Face à la crise, les villes et les territoires se sont adaptés. Cela s'est notamment traduit dans l'organisation de la distanciation dans l'espace public. Est ce que cela va totalement disparaître ? Quel aménagement de la gestion de flux, notamment en lien avec la sécurité.

Cela s'est concrétisé aussi dans la facilitation des mobilités de proximité avec les « coronapistes » (seules 10 % sont démontées pour l'instant). La crise a favorisé l'essor des aménagements transitoires et participatifs : face à l'urgence d'adaptation, inversement des méthodes de conception « traditionnelle », l'usager est devenu premier par rapport à l'approche française classique et technique.

Ce succès de l'urbanisme tactique sera sûrement un élément important pour l'urbanisme après la crise.

La crise a aussi montré les différences et inégalités face aux mobilités. L'immobilité est un facteur d'exclusion et la mobilité un facteur de sociabilité. Cela a mis en avant aussi des inégalités d'exposition au virus pour ceux qui ne peuvent pas télétravailler et sont contraints d'utiliser les TC (seuls 36 % des actifs télétravaillent).

Cela montre aussi une inégalité d'accès aux modes doux (« une pratique de mobilité qui ne doit pas être réservée aux jeunes en bonne santé dans une ville faite par les hommes pour les hommes »).

Cet impact sur la mobilité est aussi à différencier selon les territoires. D'après l'enquête mobilité rurale en temps de confinement, on a noté une division par plus de 6 du nombre de Km parcouru par semaine mais pas de report modal palpable. « Dans l'espace rural tout particulièrement, la sociabilité engage des mobilités que le développement d'outils numériques n'a pas réussi à compenser ». Cela oblige aussi à adapter le slogan la « ville du quart d'heure » au « territoire de la demi-heure ».

La question qui se pose maintenant est celle de la pérennité des tendances observées.

Cela sera très dépendant de l'évolution du télétravail car cela a un impact significatif sur le modèle économique des transports collectifs. Cela dépendra aussi de la persistance du traumatisme sanitaire (peur des transports collectifs).

Le succès des modes doux posent des questions fortes d'adaptation des aménagements pour gérer les conflits d'usage. C'est notamment le cas de la mobilité électrique qui a des impacts forts sur l'aménagement : il y a de plus en plus de mode de transport avec des vitesses très différenciées.

Difficile aujourd'hui de savoir si ces changements seront durables, si cela va changer les pratiques d'aménagement, si ces changements seront progressifs ou rapides.

2. Bertrand DEBOUDT, chef de projet mobilités actives et sécurité des transports , Cerema

Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), établissement public tourné vers l'appui aux politiques publiques, placé sous la double tutelle du ministère de la transition écologique et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, a été particulièrement actif au moment des confinements et déconfinements sur les questions de mobilité. Quels enseignements pour les collectivités et aménageurs ?

Les confinements ont confirmé ce qu'on savait déjà, à savoir le poids disproportionné de la place de la voiture, que ce soit en circulation ou en stationnement, dans l'espace public. Les confinements ont eu comme conséquences une baisse inédite du trafic motorisé² et une amélioration de la qualité de l'air (avec notamment des baisses des concentrations en NO₂, polluant émis

2 <https://dataviz.cerema.fr/trafic-routier/>

principalement par le trafic routier). Cela a donc permis de rendre concret les externalités négatives du trafic routier sur la qualité de l'air (la première source d'émissions d'azote est le trafic routier, puis d'autres sources comme l'agriculture).

Au moment des déconfinements, plusieurs défis sont apparus pour les collectivités :

- garantir la distanciation physique lors des déplacements ;
- absorber au mieux le report attendu depuis les transports collectifs ;
- éviter un retour massif de la voiture.

A l'inverse, cette crise est apparue comme une véritable opportunité de développer l'usage des modes actifs. En effet, le vélo et la marche sont des modes de transport du quotidien permettant la distanciation physique. Le vélo est un mode de transport « capacitaire » (environ quatre à six fois plus que l'automobile à espace équivalent). Le vélo et la marche permettent également de répondre à d'autres enjeux comme l'urgence climatique ou encore la sédentarité, la pollution locale, la congestion en milieu urbain.



Par contre, il s'agissait d'agir vite ! Les exemples sont venus de l'étranger. Montpellier est la première ville à avoir mis en place les aménagements cyclables provisoires. Le Cerema a ensuite réalisé des guides express : 4 mai 2020 pour le vélo, le 29 mai 2020 pour les piétons et des webinaires ont été proposés à la même période pour créer une dynamique entre les territoires.

Tout un écosystème s'est mis en mouvement : associations d'utilisateurs, Etat, collectivités locales, professionnels du cycle.

Différents leviers sont mobilisables pour faciliter la circulation des cyclistes :

- réduire le nombre de voies pour la voiture pour que le vélo devienne plus efficace (Ex pont de Neuilly pour l'accès à la défense).
- élargir les aménagements cyclables existants (afin d'obtenir la largeur nécessaire à une circulation dans des conditions sanitaires satisfaisantes),
- mettre en place du stationnement vélo (primordial pour favoriser les déplacements à vélo, en mettant en place par exemple du stationnement vélo amovible),
- étendre les zones à priorité piétonne,
- réserver temporairement des rues aux modes actifs (ex rues scolaires ou rues fermées le samedi pour les véhicules motorisés qui sont une opportunité pour la reprise des activités : bars, restaurants, commerces)

Des mesures complémentaires ont été mises en place pour accompagner les nouveaux usages : coup de pouce réparation (2 millions de vélos remis en circulation), coup de pouce remise en selle, coup de pouce stationnement temporaire.

En matière de mobilité, la crise sanitaire a généré un engouement national pour le vélo qui est entré dans la tête de beaucoup comme un mode de transport résilient, efficace et pertinent. La Plateforme nationale des fréquentations (dispositif technique animé par Vélo & Territoires), a noté une progression de 32 % du nombre de passages de vélos enregistrés entre le 1er trimestre 2021 et la même période en 2019. Cette progression est de 40 % par rapport à 2020 (confinement inclus).

Aujourd'hui, sur certains boulevards à Paris, il y a 15 000 vélos par jour. Il y a eu une réelle appétence pour les aménagements cyclables provisoires, qui ont répondu à une demande. La crise sanitaire a montré que c'était possible de faire des longs trajets à vélo. A Paris, on observe en même temps qu'une augmentation du trafic vélo, une diversité du type de vélos (VAE, vélo classique, triporteur, livraison à vélo...):

La crise sanitaire a aussi montré l'intérêt des solutions d'aménagement réversibles et peu coûteuses.

Pour faire le bilan des aménagements cyclables provisoires, cela correspond à :

- plus de 1000k d'infrastructures cyclables planifiées et plus de 600km réalisés ;
- 101 villes qui ont réalisé des aménagements provisoires en faveur des piétons.

On note une accélération fulgurante des politiques cyclables : il s'agit d'un saut significatif en matière d'aménagements cyclables, jamais vu dans les politiques d'infrastructures en faveur des modes actifs et une augmentation globale des modes actifs, même dans les zones péri-urbaines, rurales.

Le caractère temporaire, modifiable et réversible des interventions rassure à la fois les techniciens et les décideurs. De nombreux projets ont été pérennisés ou sont en phase de pérennisation (l'État soutient certains d'entre eux).

Le question qui se pose maintenant est de savoir dans quelle mesure cette méthode peut être inspirante pour les aménageurs. C'est une nouvelle façon d'envisager l'aménagement de l'espace public, fondée sur un « droit à l'erreur » et des possibilités d'ajustement au plus près des usages et des besoins.

Quelques enseignements ?

- Test sur des lieux clés à haut potentiel, y compris sur les points durs
- Profiter des aménagements provisoires pour essayer des solutions ambitieuses et innovantes
- Gardez à l'esprit que le changement n'est pas immédiat. Il faut laisser le temps.
- Soutenir, communiquer, informer

A éviter ?

- Planifier des infrastructures temporaires là où c'est facile plutôt que là où c'est utile
- Ne pas éluder la question de la continuité, il faut penser le réseau cyclable dans son ensemble
- Conclure trop rapidement : les changements peuvent prendre du temps

Certains aménagements ont été évalués et ont permis de faire évaluer la doctrine. Cela peut aider les aménageurs et les collectivités pour prendre en compte des cyclistes.

Ressources Cerema pour aller plus loin :

- <https://www.cerema.fr/fr/actualites/deconfinement-mobilite-guide-amenagements-provisoires>
- <https://www.cerema.fr/fr/actualites/velo-deconfinement-guide-express-amenagements-cyclables>
- <https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenagements-provisoires-pietons-premier-bilan>
- <https://www.cerema.fr/fr/actualites/rendre-sa-voirie-cyclable-cles-reussite-guide-pratique-du>

Débat

Les questions et débats ont porté sur l'impact du rattrapage de la circulation automobile depuis la fin du confinement. Il a été confirmé un rattrapage du trafic voiture au moment du déconfinement.

Les échanges ont aussi porté sur la logistique où ils semblent que les évolutions étaient déjà là avant la crise sanitaire. Par exemple pour les circuits courts, il n'y a pas la pérennisation observées sur les coronapistes alors que c'est un enjeu important. Des enjeux aussi pour que les livraisons ne soient pas faites sur les pistes cyclables ou les trottoirs pour éviter ces conflits.

Enfin, si le caractère temporaire des aménagements peut faciliter la décision, quelques échanges ont porté sur le caractère inesthétique de ces aménagements temporaires. A quand un aménagement temporaire, réversible et esthétique ?

TABLE-RONDE 2 : Traduction dans les projets de territoire et les projets d'aménagement

1. Thomas Moulin, chef de projet Citallios

Thomas Moulin est chef de projet chez Citallios, en charge de l'écoquartier du Bac à Clichy-la-Garenne (92).

L'écoquartier du Bac est aujourd'hui étape 2 et ils envisagent l'étape 3 en 2022. La question de la mobilité et la question des îlots de chaleur qui sont liés font parti des sujets importants du projet.

En quelques chiffres, l'écoquartier du Bac est une projet de renouvellement urbain de 21 hectares en bords de Seine, commencé en 2007, qui comptera en 2025 5 Ha de verdure, 3 équipements publics, 1000 nouveaux logements, 66000m² de bureaux, 4000m² de commerces, 4000m² d'hébergement hôtelier et 12900m² de bâtiments à vocation industrielle.

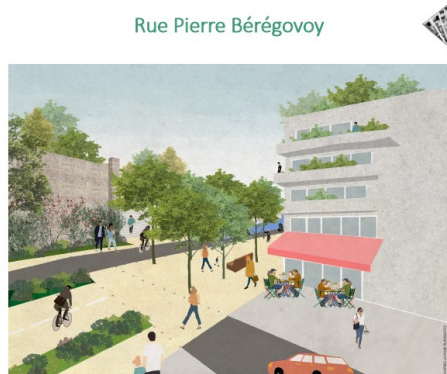
En ce qui concerne la mobilité et les déplacements, les principales actions menées dans le projet, en lien avec le plan de mobilité 2020-2026 de la ville de Clichy, concernent les aménagements cyclables, du stationnement vélos et trottinettes, le renforcement de du vélib et l'apaisement de la circulation (réduction à 30km/h sur tout le quartier).

Suite à la crise, ils souhaitent renforcer la cyclabilité du quartier grâce à des aménagement plus opportuns :

- privilégier des revêtements de piste cyclable visibles et continus pour assurer une bonne lisibilité des différents modes actifs : préférer par exemple l'asphalte coulé qui peut être facilement coloré).
- étendre les solutions déjà existantes sur la commune facilitant l'usage des modes doux au quartier comme les kits de réparation à vélo à des points stratégiques du quartier.
- penser l'implantation de bandes cyclables avec des dimensions optimisées inscrites dans le Plan de
- mobilités douces pour éviter les ruptures dans le parcours de mobilité des cyclistes.

Il est prévu de retravailler certaines voiries pour améliorer le confort et la sécurité des cyclistes. Ainsi, rue Pierre Bérégovoy, une nouvelle piste cyclable va être réalisée pour rejoindre directement la gare et les bureaux du quartier. Ils cherchent à réaliser des pistes cyclables sécurisées et pour cela ils travaillent avec le collectif cycliste d'Ile de France. Il faut que les pistes cyclables soient protégées et une manière de les protéger est de faire des noues. Cela introduit du végétal en ville, cela permet de l'infiltration et c'est aussi plus joli.

Rue Pierre Bérégovoy



Il est aussi important de prendre en compte les piétons et les usages des rez de chaussée. Ainsi, rue du bac d'Asnières, l'aménageur veut abandonner le projet d'aménagement initial, à savoir une voie traditionnelle pour une zone de rencontre avec des alcôves, des espaces végétalisés, mais aussi des espaces de terrasse.

On aménage des zones de rencontres tout en végétalisant le cœur de ville qui permet de rafraîchir le cœur de ville.

Pour répondre aux craintes, il est prévu de partir sur du mobilier amovible et donc une gestion du temps. Cela serait ouvert le soir mais fermé les jours du marché. La rue pourrait donc être selon les cas : une rue circulée, la rue du marché, une rue festive pour des événements. On passe à une rue à la carte !

Une des questions qui se pose est comment concerter tout le monde, les cyclistes comme les automobilistes . Comment faire pour écouter et satisfaire tout le monde ? La réponse apportée par Citallios est notamment le site internet de l'EcoQuartier qui permet d'informer et de prévoir des agendas avec les habitants. Il y a aussi une maison de l'Ecoquartier qui vient d'être livrée et ils souhaitent aller plus loin, par exemple avec un projet d'équipe de jardiniers volontaires pour cultiver l'espace public au lieu de les réserver aux services espaces verts.

2. Sébastien MARREC, chercheur, agence de mobilité Ville de Paris et Florian LE VILLAIN, consultant politiques et urbanisme cyclables ;

La crise sanitaire, à travers le premier confinement, a montré à quoi pourrait ressembler une ville sans voiture. Une fois le confinement passé, que peut-on faire évoluer ? Peut-on changer l'atmosphère et le cadre de vie de ces villes à l'aide d'un plan de circulation ? À cette interrogation, Florian Le Villain et Sébastien Marrec ont souhaité répondre à travers une proposition pour la ville de Rennes (Ille-et-Vilaine) nommée « Changer la circulation pour changer la ville ».

La réflexion remonte à avant la crise sanitaire. Sébastien Marrec et Florian Le Villain sont cyclistes. Le plan d'aménagement du centre ville de Rennes les a amené à avoir des réflexions, avec notamment la vélo rue, qui est un objet non identifié. Quand il y a trop de voitures, ou quand elles sont toutes parties, on les voit bien. La question qu'ils se sont posés est comment faire des villes pour les habitants et pas juste pour les voitures.

Pour eux, ce qui s'est passé en 2020 est une poursuite de la trajectoire actuelle. Cela a accéléré les tendances. Pourquoi la France a été la plus active en matière de coronapistes ? C'est que pendant longtemps on faisait de la voirie sans prendre en compte la réalité des usages. La plupart de la voirie sert uniquement à la circulation et au stationnement. A Paris, 50 % de l'espace est dédié à la voiture alors que la voiture ne représente que 10 % des déplacements. La crise a donc un effet des rattrapages.

Entre 2008 et 2019, pour la première fois, la part modale de la voiture a baissé et la marche a augmenté. Mais le vélo s'était stabilisé. Avec la crise, nous avons assisté à une grande variété d'aménagements transitoires, et y compris dans des villes moyennes et y compris à Rennes.

Pour revenir sur le concept de « vélo rue », il s'agit de penser l'aménagement d'abord pour les vélos et ensuite une part résiduelle de circulation de voiture. Ils avaient proposé cette vélo rue en 2018 et la crise l'a rendue possible. Quai nord, dans le centre-ville de Rennes, a été créée une vélorue visant à réduire le trafic de transit pour les véhicules motorisés et à offrir un itinéraire plus sécurisé pour les cyclistes. Le trafic cycliste est passé de 1500 cyclistes / jour avant la vélorue à 4000 à 5000 cyclistes / jour après la mise en place de la vélorue, soit une augmentation de 150% de trafic et une inversion du rapport vélos/VL.



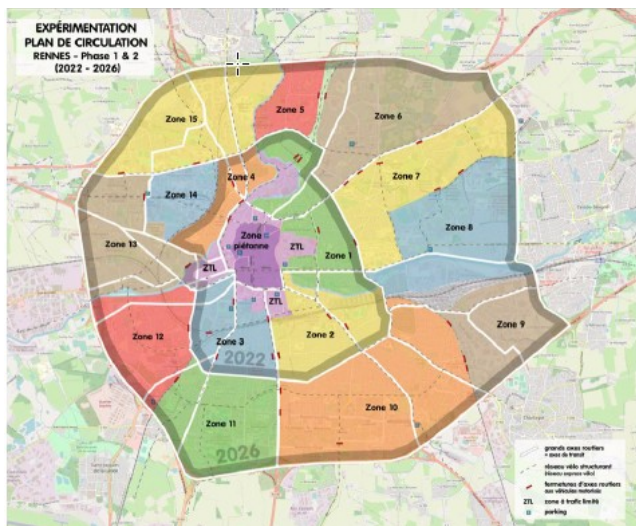
Si l'on se penche sur Rennes, il y a de plus en plus d'habitants donc de plus en plus de voitures. 60 à 80 % de l'espace public est dédié à la voiture et la mobilité est le premier secteur d'émissions de GES (27%), alors que dans le cadre du PCAET il faut baisser les émissions de GES de 38 % d'ici 2026 par rapport à 2010. Cela suppose une forte augmentation des modes actifs.

Le sujet touche aussi la qualité de l'air (11 à 15 jours de dépassement des seuils pour les PM2,5) et l'accidentologie quand, ailleurs dans le monde, certaines villes ont une politique 0 mort.

Parmi les opportunités, de plus en plus de ménages sont démotorisés, notamment dans le centre et la part de la voiture diminue au profit de la marche et des transports collectifs, mais le vélo stagne. La métropole a un plan vélo ambitieux qui s'appuie aussi sur l'offre de TC qui va s'étoffer sur le mandat (2e ligne de métro et bus, tram) et sur un réseau express vélo en cours pour rejoindre les villes périphériques de l'archipel.

Pour leurs propositions (qui a été présentée à la presse et à la ville de Rennes), Sébastien Marrec et Florian Le Villain se sont inspirés de l'exemple de Gand en Belgique. A Gand, un nouveau plan de circulation a été mis en service en 2017, avec comme principe de ne pas pouvoir aller d'une zone à une autre en voiture, et l'obligation de faire le tour par un « ring » pour les voitures mais avec des perméabilités pour les piétons et les vélos. Ils sont passés à 51Ha de zone piétonne en 2017 et en 2018, la circulation motorisée a baissé de 12 % en moyenne et jusqu'à 58 % des rues résidentielles.

Ils ont transposé ce principe de plan sur la ville de Rennes (et pas la 1ere couronne, ce qui leur a été reproché). Le principe est celui d'une zone piétonne au cœur, puis une zone à trafic limité et ensuite des zones étanches entre elles (pour lutter contre l'effet « Waze »), avec quand même des pénétrantes.



La zone piétonne est déjà prévue par la collectivité. Pour la suite, ils proposent 2 grandes étapes de mise en place : 2020-2022 puis 2022-2026.

Les bénéfices attendus de cette proposition sont la diminution d'une dizaine de milliers de véhicules au profit des autres modes de déplacement, plus sobres, une diminution des embouteillages, une amélioration de la sécurité et du confort des déplacements à pied et à vélo, moins de nuisances, moins d'émissions de CO²...

Des propositions d'aménagement sont adossées au plan, pour des rues ou des carrefours en faveur des modes doux.

Pour aller plus loin : https://issuu.com/florianlevillain/docs/changer_la_circulation_pour_changer_rennes_-v24-09

3. Valérie Faucheu, adjointe aux mobilités, ville de Rennes

En réaction aux différentes interventions, dont la dernière concernant Rennes, Valérie Faucheu, adjointe aux mobilités à la ville de Rennes est venue apporter son témoignage.

Elle assume totalement la laideur de ces aménagements car cela a remis en selle des gens. Pour elle, il est important de redonner de la mobilité aux habitants. Cela a aussi été un moyen de tester la fin du trafic de transit.

L'enjeu pour elle est de les maintenir en attendant que les aménagements en dur arrivent. Ces coronapistes ont surtout été installées en centre ville mais une expérimentation a été menée dans un quartier résidentiel et c'est un échec qu'il est intéressant de décortiquer.

Pour ces aménagements et pour leur évaluation, la ville de Rennes a été accompagnée par le Cerema, mais aussi par les associations

Sur les quais par exemple, il y avait sur un fort trafic de transit (aménagement des années 70, 6000 véhicules/jour). En septembre 2020, avec l'aménagement de la vélo rue, c'est 4000 vélos par jour. Globalement au niveau des aménagements transitoires, ils notent une très forte augmentation de l'usage du vélo (de 40 % à 180%).

D'une manière générale, le trafic cycliste est très variable mais ils estiment une augmentation de 6 % sur le mois de septembre par rapport à 2019). L'hiver ça baisse, mais les gens s'équipent et le vélo permet d'arriver à l'heure.

Ils rentrent maintenant dans la phase de pérennisation. Ils testent avant de mettre en dur en concertant sur place, pas sur la théorie. Les aménagements n'ont pas été faits par hasard mais ce sont appuyés sur leur schéma vélo. C'était prévu mais la crise sanitaire a fortement accéléré.

Les élus avaient réalisé une concertation préalable dans le cadre de Rennes 2030. Là tout leur démontre qu'ils peuvent continuer et ils vont concerter avec les riverains et les usages tout en poursuivant les expérimentations (comme le giratoire en amande et d'autres aménagements).

Pour revenir sur le projet qui n'a pas fonctionné, il s'agit du quartier sud gare. Ils ont travaillé sur 2 voies, assez larges où ils avaient mis une zone 30 mais où les voitures roulaient vite (70 à 80 % des voitures dépassaient le 30, en moyenne 57km/h) et avec un trafic important (jusqu'à 6000 véhicules/jour). Or il y a 4 écoles dans le quartier, d'où l'intérêt de modérer les vitesses. Ils ont décidé de mettre en place un sens unique et de réaliser des aménagements de pistes cyclables provisoires. L'aménagement a été fait juste après le confinement, sans avoir pu réunir les habitants.

Les habitants ont de suite été mécontents. Ils leur ont demandé de leur laisser le temps de tester et ont fait de la concertation mais en 2021, ils ont préféré tout arrêter et ils ont juste maintenu de simples adaptations en attendant d'y revenir. Elle analyse cet échec à 3 choses :

- le contexte covid qui n'a pas permis la concertation préalable
- des aménagements cyclables provisoires qui étaient prétextes à des aménagements futurs non clairement explicités
- l'absence de projection sur d'autres fonctionnalités : lieux de convivialité, végétation...

Ils en tirent des enseignements pour la suite :

- les habitants, pour une partie, sont prêts aux changements dès que les aménagements suivent : la crise agit comme un phénomène d'accélération
- il faut accentuer la communication et les temps d'échange pour ceux qui peinent à penser autrement leurs déplacements (abandon de la 2e voiture, se déplacer autrement). Il faut expliquer, réexpliquer, convaincre. Avec le confinement, les habitants avaient oublié les 6000 véhicules de transit.
- il faut projeter les habitants dans un avenir désirable et ça c'est aussi le rôle des aménageurs.

Il y a tout ce qui faut pour basculer : proximité du métro, et beaucoup de Rennais travaillent à Rennes.

Il faut aussi une réflexion approfondie sur les mobilités dans les opérations de renouvellement urbain. Il faut des aménagements de voirie incitatifs pour la marche, le vélo. Il ne faut pas qu'on puisse accéder facilement à l'école en voiture. Ne plus penser la ville dans son fonctionnement actuel mais l'adapter aux usages qui doivent et se mettront en place demain.

Par contre, Rennes métropole est une « ville archipel ». Il faut donc penser au-delà de la ville centre avec des parkings relais. Il faut que les rennais changent en premier pour que les autres puissent changer.

L'interpellation de Valérie Faucheu a fait réagir les aménageurs pour qui le « coeur du réacteur » est le politique. Pour l'élue, sur certains espaces il va falloir choisir. On ne peut pas mélanger tous les usages. Les plans de circulation sont importants. C'est plus facile dans les zones nouvelles que dans les zones existantes.

4. Geoffrey BEGON, adjoint aux mobilités urbaines, ville de Laval

Ce qui l'a interpellé avec la crise sanitaire, c'est qu'avant la crise, nous étions dans une injonction à la mobilité... et dans un territoire comme celui de Laval, il y a peu de choix autres que la voiture. Le premier problème n'est-il pas la segmentation de l'espace urbain qui multiplie les déplacements longue distance ? Les transports collectifs ne pourront pas être concurrentiels dans un territoire comme celui-ci. Comment mixer les usages dans la ville pour limiter les déplacements ?

Laval agglomération représente 120000 habitants dans l'agglomération dont 50000 dans la ville centre qui perd des habitants. Il constate une perte de 33 % des usagers des transports collectifs qui deviennent un véritable marqueur social. Avec la crise, ne prennent les transports collectifs que les habitants des quartiers pauvres de Laval. Comment refaire un réseau transport désirable ? Ils ont tout à construire sur le territoire.

Laval est pénalisée par de fortes contraintes historiques, budgétaires et géographiques. Il n'y a que 3 ponts pour traverser la Mayenne. La politique de stationnement ne facilite pas le changement d'usage : on peut se garer partout sans contrainte. Il est moins onéreux de se stationner que de venir en bus. Et la première heure est gratuite, donc les usagers viennent en voiture.

Avec la crise, sur le territoire, le trafic cycliste a augmenté même s'ils n'ont pas eu d'actions particulières à la différence de Rennes. C'est aussi la preuve qu'ils peuvent améliorer les choses.

Ils ont commencé à réfléchir sur les grands projets, les projets ANRU, le coeur de ville (la place centrale de Laval est aujourd'hui un parking) et l'écoquartier Ferrié. La crise les a vraiment poussé à penser la mixité fonctionnelle.

Une de leur difficulté est aussi de faire malgré le manque d'argent. L'idée prédominante, vues les contraintes géographiques et financières, est d'aller sur de la voirie partagée. Comme ils n'ont pas la place de faire des couloirs séparés, ils imaginent des bandes bus/vélos avec une expérimentation à venir avec le Cerema.

Les journées du RNA sont organisées par la direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages (DHUP), avec le soutien technique du CEREMA, sous la direction des membres aménageurs du comité directeur du RNA.

L'ensemble des productions du réseau sont en ligne : www.reseanationalamenageurs.logement.gouv.fr