



Pour une ville plus sûre
Et plus agréable à vivre

CONTRIBUTION AU SCOT D'ILE DE FRANCE - CAHIER D'ACTEUR

« Rue de l'Avenir » est une association qui a pour objet la question des déplacements et de la qualité des espaces publics en ville. Elle existe depuis plus de trente ans au niveau national.

Les déplacements dans le SCOT métropolitain

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCOT a, entre autre, pour objet de « fixer les objectifs des politiques publiques.. des transports et des déplacements... En matière de déplacements, ces objectifs intègrent une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacement » (Article L 141-4 du Code de l'Urbanisme). Le SCOT doit par ailleurs être compatible avec le Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France (PDUIF). Les objectifs et les orientations fixés par le SCOT en matière de déplacements sont essentiels pour la qualité d'usage de la métropole.

Trente pour cent des 500 millions de barils de pétrole consommés chaque jour dans le monde l'est par les transports. Au delà de la réduction de l'usage des avions, les déplacements terrestres sont directement concernés.

La nécessité d'atténuer le réchauffement climatique et de réduire la pollution de l'air implique de diminuer la part des modes de déplacements individuels motorisés. Le rapprochement des bassins d'emplois et des bassins de population est nécessaire pour limiter les déplacements contraints mais reste très long à obtenir. Les actions sur les véhicules couteuses et donc socialement ségrégatives ne sont pas suffisantes. Des choix explicites doivent être faits par les décideurs entre les différents modes de déplacement sur l'ensemble du territoire métropolitain. Il convient de définir clairement ces priorités et les principes qui en découlent.

Une hiérarchie des modes de déplacement

L'approche habituelle consiste à répondre à la demande de déplacements telle qu'elle est, selon une modélisation dite en quatre étapes :

- génération du nombre de déplacements par zone (l'agglomération étant divisée en zones),
- distribution des déplacements entre origines et destinations (OD),
- répartition modale par OD,
- affectation du trafic aux infrastructures : choix d'itinéraires par OD et par mode.

Cette approche privilégie, de fait, les modes motorisés et les déplacements longs. Le but étant surtout de prévoir puis de construire les infrastructures lourdes nécessaires aux déplacements en voiture et en transports publics. La marche et le vélo ne sont ainsi envisagés que comme des modes de déplacement d'appoint, pour les « petits déplacements » jugés négligeables.

Aujourd'hui, il n'est plus possible d'en rester à ce type de raisonnement. Nos déplacements doivent faire face à des enjeux majeurs :

- réduire les émissions de gaz à effet de serre,
- réduire les nuisances liées aux transports motorisés (pollution, bruit, accidents, consommation d'espace...),
- favoriser les solutions les moins coûteuses pour les ménages comme pour les collectivités,
- encourager l'activité physique pour répondre aux problèmes de santé publique liés à la sédentarité,
- favoriser l'urbanité et le vivre ensemble...

C'est pourquoi, il convient logiquement de privilégier de façon explicite, sur tous les territoires et par ordre de priorité décroissante :

- 1/ la marche,
- 2/ le vélo,
- 3/ les transports publics,
- 4/ l'automobile

Pour la marche et son confort, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (enfants, handicapés, personnes âgées...) doit être la référence. De nombreux autres modes peuvent être assimilés au vélo : les vélos spéciaux (biporteurs, triporteurs, cargocycles, vélomobiles...), les trottinettes et autres engins de déplacement personnels. Il convient aussi de privilégier les usages partagés de la voiture (covoiturage, autopartage) plutôt que son usage en solo.

Le respect de cette hiérarchie des modes doit s'appliquer à l'ensemble des thématiques portées par les documents d'urbanisme. Le but est de réduire au maximum les cas et les lieux où elle ne pourra pas être respectée et à défaut trouver des mesures de compensation.

Des territoires perméables

La perméabilité de l'ensemble du territoire métropolitain à toutes les mobilités doit être recherchée selon la hiérarchie évoquée ci-dessus.

Les territoires concernés peuvent être des lotissements, des quartiers en zones 30 sans transit, des zones d'activité ou de commerce, de gares ou de pôles d'échange à rendre plus facilement accessibles en modes actifs et en transports publics qu'en voiture...

Le maillage peut concerner la rue avec des traversées de carrefour facilitées et des franchissements en section courante sécurisées pour les piétons, mais aussi les liaisons inter-quartiers et entre villes, ce qui nécessite un traitement systématique des coupures urbaines par des franchissements des coupures linéaires (autoroutes, voies ferrées, canaux, fleuves et rivières) et des traversées des coupures surfaciques (zones d'activités, parcs urbains, campus universitaires, hôpitaux...).

Le réseau des voiries formera un quadrillage et non des grappes fermées sur elles même qui imposent de passer par des voies principales pour aller d'une grappe à l'autre. Ce qui est dissuasif pour les modes actifs et crée des détours déroutants pour tous.

Une modération générale des vitesses

Pour favoriser la cohabitation et la sécurité de tous, un principe de modération générale des vitesses s'impose. Il s'agit de réaliser des zones apaisées (zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes) sur au moins 80 % du linéaire de voirie, pour favoriser au maximum la cohabitation à petite vitesse. Les lieux les plus fréquentés (centres-villes, centre historique, rues commerçantes, proximité des gares ou des équipements générant d'importants flux de piétons ou de cyclistes) peuvent justifier des zones de rencontre ou des aires piétonnes.

Le reste de la voirie doit être limité autant que possible à 50 km/h en transformant les autoroutes en boulevards urbains, en réduisant les artères à deux files de circulation, en les remettant à double sens. Des tronçons limités à 30 km/h sur les artères peuvent se justifier là où la vie locale le justifie (rue commerçante, sortie de gare, école...).

La baisse des vitesses sur les voies principales permet de réduire les emprises de voirie à débit constant. En réduisant par ailleurs le débit des véhicules motorisés sur ces voies, une part importante des emprises sera libérée. Ces emprises gagnées sur les voies rapides sont un patrimoine public qui n'a pas vocation à être déclassé. Elles doivent rester utilisées en priorité pour les déplacements et éventuellement comme des espaces plantés.

Une maîtrise du stationnement

Pour ne pas faire un appel à voiture, l'obligation de stationnement sur les parcelles sera abaissée, voire plafonnée, tout particulièrement lorsque la desserte en transports en commun est suffisante ou lorsque les distances sont compatibles avec les modes actifs.

Les possibilités de construire dans la métropole sont très contraintes. Les productions de logements et de locaux de travail sont préférables à la réalisation de places de stationnement très consommatrices d'espace et limitant les façades et les surfaces des commerces à rez-de-chaussée.

L'intensité urbaine de la métropole passe par la limitation de l'offre de stationnement sur les parcelles.

L'utilisation de l'espace public par des usages privés, dont le stationnement automobile fait partie, doit être lui aussi limité. L'espace reconquis peut alors l'être au profit des modes actifs.

Une signalisation sobre

Pour éviter de saturer l'espace de signes au détriment de la qualité du paysage urbain, le principe est de réduire les panneaux de signalisation et de jalonnement ainsi que les feux dans les carrefours au strict nécessaire. À défaut, ils seront réservés d'abord aux modes actifs et aux transports publics.

Des aménités pour les modes actifs, la faune et la flore

Les piétons et les cyclistes étant très sensibles à la qualité paysagère de leur environnement, il est nécessaire de végétaliser les rues et les frontages (espace privé ou public entre les façades et la chaussée), de réduire l'imperméabilisation des sols, de favoriser la pleine terre, d'accroître la biodiversité.

La proximité des trames vertes et bleues, des cours d'eau et des sols fertiles sera réservée prioritairement aux piétons et aux cyclistes. Les végétaux à proximité des piétons seront particulièrement développés et réalisés en priorité par rapport à ceux situés au milieu des voiries automobiles ou entre les voitures en stationnement. Se mouvoir doit rester un plaisir.

Les massifs forestiers, les espaces naturels ou agricoles fragmentés par des voiries ont vocation à retrouver leur intégrité. La continuité des trames vertes sera développée.

Une implication des usagers dans les choix effectués

Les modalités de déplacements concernent directement la façon de vivre en ville et nécessitent des échanges de points de vue tout au long des prises de décision : « Pas d'aménagements d'espaces publics sans espaces de débats publics ».

Ces temps d'échanges permettent que les points de vue qui semblaient contradictoires s'autorégulent entre eux.

Ces interactions entre les différents acteurs à propos d'aménagements locaux de voiries font évoluer les comportements dans le sens de l'intérêt général sans s'en remettre aux seules autorités des décideurs ou des experts. Ces changements de comportement consentis ont des conséquences bien au delà du périmètre de la métropole. La Métropole du Grand Paris trouve de la sorte sa juste place au coté de la Région, cheffe de file en matière de déplacements.

Ces moments sont l'occasion de porter à la connaissance des divers usagers les limites de la civilisation carbonée. Les perturbations climatiques nous rappellent la vulnérabilité de notre habitat sur terre. Les inquiétudes qu'un probable effondrement global génère, devraient nous amener à plus de solidarité entre nous et vis à vis du vivant dans son ensemble. Là encore il revient à la Métropole de trouver sa place et son rayonnement mondial.

Comme pour les démarches qualité dans l'industrie et les services, les aménagements de voirie méritent d'être évalués par un organisme indépendant vérifiant leur conformité aux principes de hiérarchisation des modes, de perméabilité des territoires, de sécurité des usagers, de respect de la biodiversité...

Rue de l'Avenir
MVAC 14 BAL 27,22 rue Deparcieux
75014 Paris
Tél : 07 67 53 41 89
infosrda@ruedelavenir.com
site : www.ruedelavenir.com