

/ Pour une mobilité raisonnée

Avec le rééquilibrage de la fréquentation des différents modes de déplacement, la place aux modes doux (marche et vélo) devrait être croissante. Exemple de l'espace franco-genevois.

Par Bernard Lensel, Éric Raimondeau et Virginie Sidorov (Urbanistes des Territoires)

Dans cette période post-Covid, les transports en commun risquent de se retrouver l'un des modes les plus impactés par la crise sanitaire. La promiscuité dans les bus, les tramways ou les métros va dissuader une partie des urbains de les utiliser. Ainsi, après le déconfinement, on observe en région genevoise une reprise de la fréquentation à 80% dans les transports régionaux (RER), tandis que les transports urbains ne reprennent qu'à 70%, en tout cas à fin juin¹. Les dispositions prises par les autorités organisatrices sont courageuses, mais une méfiance risque de perdurer vis-à-vis de risques pandémiques ultérieurs. Cette méfiance se cumulera avec la tendance à l'individualisme qui est prégnante à notre époque. Les transports individuels vont

très probablement bénéficier d'un regain de chalandise, la voiture et le vélo notamment. Mais aucun mode ne peut remplacer les transports publics, à quelque échelle urbaine que ce soit, sachant que toute vision monomodale est fragile et fragilisante. Dans sa domination issue des Trente Glorieuses, la voiture voit petit à petit au fil des décennies ses parts modales s'amenuiser, mais sa disparition semble être du domaine de l'utopie, car elle ne prend pas en compte le transport sanitaire, celui des pondéreux, de l'approvisionnement d'une ville, dont la seule autosuffisance alimentaire est très faible, de l'ordre de trois jours pour Paris, par exemple². Des mobilités douces dans une ville adaptable passent par le développement de la pratique du vélo, qui offre des réponses

positives dans le contexte de la crise ; cependant, sa compatibilité avec les piétons, plus vulnérables, doit être garantie. Ces mobilités passent aussi par la marche, bonne pour la santé, premier moyen de déplacement à l'arrivée de l'homme sur notre planète. Il est important de le souligner, car, *a contrario* de ce que peuvent laisser penser certaines opérations de communication, le piéton est souvent le grand oublié des politiques publiques de mobilité. Les conflits d'usage, nombreux, sont là pour le prouver. On estime que seuls 10% des espaces de la ville sont à disposition du piéton³. Et encore, l'appropriation par des modes plus agressifs pose des problèmes manifestes, notamment pour les usagers les plus vulnérables, personnes avec une poussette ou à mobilité réduite. Pour eux, cela s'apparente à se déplacer dans « une jungle urbaine » ce qui n'est pas sans susciter de l'anxiété et des accidents parfois graves⁴.

L'APPUI DE L'URBANISME TACTIQUE

L'urbanisme tactique permet de tester des aménagements temporaires qui utilisent du mobilier facile à installer pour démontrer les changements possibles dans l'aménagement d'une rue, d'une intersection ou d'un espace public. Et ainsi de montrer comment l'aménagement peut influencer le comportement des usagers. Certaines villes ont déjà créé des pistes cyclables provisoires. D'autres ont même fermé des rues aux voitures pour une utilisation exclusive par les piétons. Souvent, l'espace réservé aux piétons est restreint : il suffit de regarder la largeur de certains trottoirs pour s'en convaincre

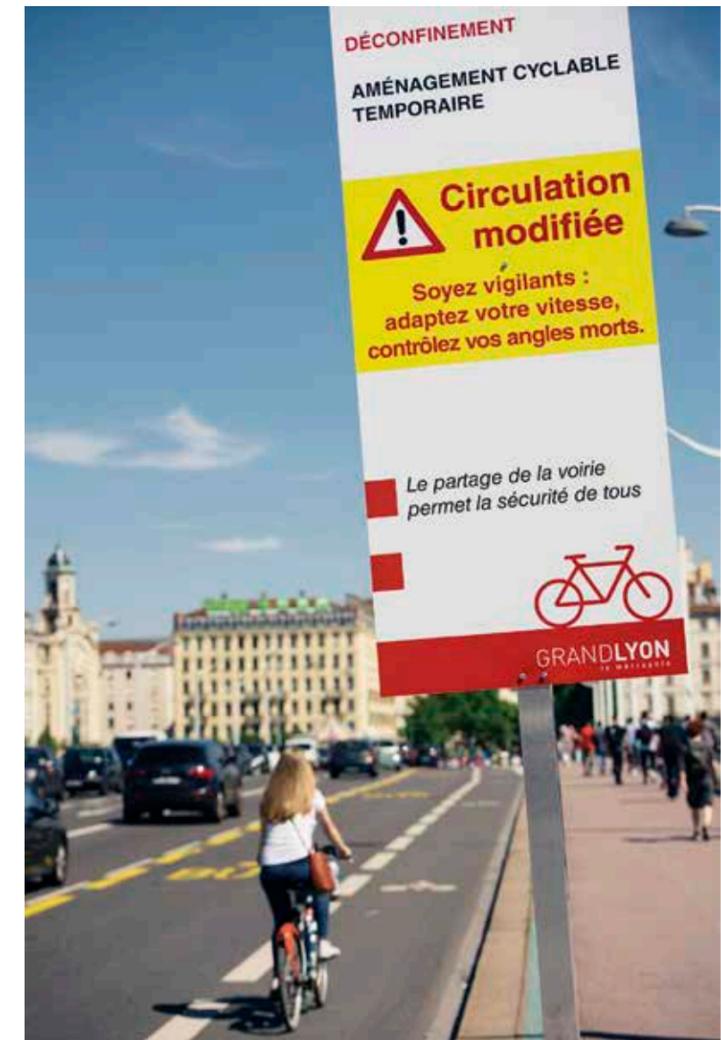
La ville en tant que lieu d'échange et de rencontre, avec des terrasses agrandies devant les bars et restaurants, ne peut se satisfaire d'un unique mode de déplacement où le contact serait fortement amoindri en termes de « séjour » dans l'espace public, où l'on peut travailler, s'amuser, manger et habiter. La pratique du vélo est l'une des offres intéressantes à développer pour irriguer la ville, mais elle n'est pas extensible à l'infini et ne doit pas entraver d'autres modes tels que la marche.

LA PISTE DE LA MULTIMODALITÉ

Dans le cadre de la réflexion du Forum d'agglomération du Grand Genève (franco-valdo-genevois), nous avons effectué un comparatif des différentes parts modales du déplacement entre les agglomérations genevoise et lyonnaise⁵. Il en ressort une grande diversité des modes, avec notamment :

- Le tassement de l'utilisation du véhicule individuel, passant respectivement de 50% de parts modales à 30% pour le canton de Genève (500 000 habitants) et 35% pour le Grand Lyon (1 370 000 habitants).
- La montée en puissance de la marche urbaine la fait passer de 30-32% à 40% pour le canton de Genève, où l'effort de promotion est le plus grand, et à 35% pour le Grand Lyon.
- Les transports en commun étaient programmés à hauteur de 18% dans l'agglomération genevoise et de 22% dans l'agglomération lyonnaise avant la crise sanitaire.
- Le vélo devait atteindre 18% (canton de Genève) et 8% (Grand Lyon) respectivement, en intégrant le vélo électrique. Ce dernier n'est pas un mode de mobilité douce, du fait d'un appel majoritaire à une énergie fossile d'origine nucléaire.

La multimodalité ne s'exprime pas de la même façon dans chaque ville, avec une focale qui porte plus sur la marche, les transports en commun ou le vélo, suivant le cas, suivant l'échelle de la ville également. Cette tendance à une multimodalité équilibrée, avec réduction de certains modes de déplacement, comme la voiture



Piste cyclable provisoire à Lyon, mai 2020
© Pierre-Antoine Pluquet/Hans Lucas/AFP forum

et sans doute les transports en commun dans une certaine proportion, avec une plus grande affirmation des modes doux et actifs, vélo et marche notamment, se précise dans cette période de post-crise sanitaire. La richesse des modes de déplacement reste toutefois un atout de taille pour l'irrigation et l'innervation des tissus urbains. Une hiérarchisation des modes par artère urbaine viendra utilement compléter ce rééquilibrage, surtout dans les grandes agglomérations, comme l'analysait la contribution « Des trames urbaines aux *supermanzanas*⁶ ». **Bernard Lensel, Éric Raimondeau et Virginie Sidorov**

¹ Réunion de la commission transports ferroviaires du Forum d'agglomération du Grand Genève, 30 juin 2020.

² <https://villeresiliente.org/comment/1-nourrir-paris/>

³ <https://lumieresdelaville.net/pour-une-ville-durable-le-pieton-doit-reconquerir-sa-priorite-sur-lespace-public/>

⁴ www.leparisien.fr/societe/pietons-en-ville-un-veritable-parcours-du-combattant-22-01-2020-8241372.php

⁵ Sources : www.ge.ch et Grand Lyon.

⁶ Béatrice Bodego, Sonia Lavadinho, Bernard Lensel, « Des trames urbaines aux *supermanzanas* », *Urbanisme*, n° 409, été 2018.

© Frédéric Sheiber/Hans Lucas/AFP forum

