

*Quels centres-villes
à l'horizon 2040 ?*



Gérer les déplacements

LES GRANDS DÉFIS

COLLEGE DE PROSPECTIVE
AGENCE HAUTS-DE-FRANCE 2020-2040





DIAGNOSTIC

Les espaces publics dans la ville : des lieux de circulation, d'échanges et de rencontres de toutes natures...



mais formatés au fil des décennies pour l'automobile :

- chaussées et places ont été aménagées pour organiser le flux croissant de voitures en mouvement et en stationnement,
- les trottoirs et pistes cyclables sont souvent encombrés par des véhicules stationnés,
- hormis les secteurs piétonniers ne restent que des espaces résiduels à partager entre piétons, cyclistes et transport public : trottoirs trop étroits, peu ou pas d'étals de commerce et de terrasses de restaurant, cyclistes mélangés à la circulation générale à leurs risques et périls.



DES ESPACES AUJOURD'HUI QUESTIONNÉS

- ▶▶▶ Par le développement des mobilités actives, enjeu important pour les centres-villes (qualité de l'air, régulation des problèmes de congestion et de stationnement...).
- ▶▶▶ Par des déterminants comme la densification urbaine, l'évolution de la structure de la population (notamment le vieillissement), les nuisances environnementales, les transformations du commerce, les transformations des modes de vie et de consommation, les représentations mentales sur la place de la voiture... sans oublier la crise sanitaire.
- ▶▶▶ Par des aspects techniques comme l'augmentation de la taille et du volume des véhicules (largeur = + 10 cm entre 1996 et 2016), l'essor des SUV (38 % des véhicules automobiles vendus en 2019 contre 5 % en 2009), ce qui rend plus complexe la gestion du stationnement et de la circulation.
- ▶▶▶ Par l'impact du e-commerce sur les flux logistiques (essor des livraisons à domicile aussi bien pour des objets que pour des repas). L'enjeu du dernier kilomètre dans la logistique urbaine est d'assurer les livraisons tout en limitant les nuisances pour les riverains... dans un contexte d'essor du e-commerce.



Comment transporter 35 personnes ?



Congestion du trafic



Conducteurs sans voiture



1 - Rue marchable



Trafic Bus

Occupation de l'espace public par les différents modes de transports :

- transporter 100 personnes = 1km de file de voitures avec seulement le conducteur = moins de 200 m de rame de tramway

Une automobile consomme 70 m2 de stationnement en additionnant logement, lieu de travail, achats, services et loisirs ainsi que les accès correspondants.

Raisonner en espace-temps pour mieux prendre en compte les temps d'immobilisation de l'automobile.

DÉFIS

➤ APAISER L'ESPACE PUBLIC



➤➤➤ Mieux partager l'espace public en réduisant la place de la voiture et en créant des espaces sécurisant pour les autres modes de déplacement : zones 30 / zones à trafic limité / zones de rencontre / rues piétonnes.

➤➤➤ Penser l'espace public de façon multifonctionnelle, afin d'inclure tous les usagers dans les stratégies d'aménagement et de permettre des usages diversifiés (loisirs, marche, vélos, trottinettes, jeux, restauration, relaxation, activités culturelles et commerciales...).

➤ FACILITER LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS ACTIVES

Le développement des mobilités actives (marche, vélo...) constitue un enjeu important pour les centres-villes. En effet, ces modes favorisent par nature une meilleure qualité de l'air et limitent les phénomènes de congestion ou d'encombrement liés au stationnement. Enfin, plusieurs enquêtes mettent en évidence une consommation plus importante en centre-ville des piétons et cyclistes comparativement aux automobilistes. Le développement de ces deux modes nécessite toutefois la mise en œuvre d'aménagements dédiés.

Rues scolaires à Lille



Fietsstraat à Gand

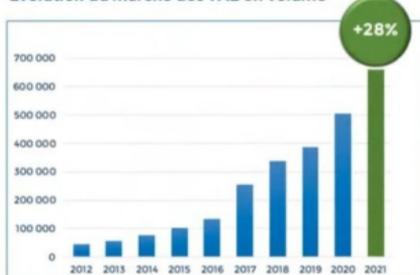


Accompagner la croissance du vélo

- développer des pistes et aménagements cyclables (cf. échangeurs à vélo en Flandre belge) ainsi que des services autour du vélo (gardiennage, réparation, libre-service, location longue durée, sensibilisation et formation, etc.) ;
- proposer un stationnement vélo sécurisé pour les résidents des centres-villes, en tenant compte du développement des vélos-cargos.

Une croissance des ventes en volume de VAE très soutenue depuis plus de 10 ans

Evolution du marché des VAE en volume



Marché VAE en volume



VAE : vélos à assistance électrique

Parking vélo sécurisé pour résidents, Lille



Rendre la ville marchable



Développer des aménagements urbains sécurisants :

- créer des rues aux enfants et des itinéraires piétons alternatifs aux voies principalement routières ;
- sécuriser les traversées piétons aux intersections : durée des feux rouges, éclairage, visibilité des passages piétons, îlots de protection et refuges piétons sur les boulevards ;
- créer une signalétique dédiée : plans de quartier, panneaux indiquant les principaux équipements et services ainsi que le temps à parcourir pour y accéder, jalonnements au sol.



Créer des espaces publics hospitaliers en favorisant la présence de nature, d'œuvres artistiques éphémères ou des aménagements sportifs (design actif)...



Dédier des espaces à la pause pour des arrêts de courte durée et multiplier les lieux de rencontre accueillants (aires de jeux, espaces de détente, espaces sportifs...) équipés de fontaine à boire, poubelles, toilettes publiques, etc.



LIMITER LES NUISANCES ENGENDRÉES PAR LA LOGISTIQUE URBAINE

- faciliter l'essor des points relais de quartier ;
- appuyer le développement de flottes de livraison vertes ;
- créer des espaces logistiques urbains (cf. centre multimodal de logistique urbaine – CMDU - au Port de Lille) ;
- encourager la multimodalité (cf. logistique fluviale « FLUDIS » à Paris) ;
- sensibiliser la population aux impacts de toutes natures du e-commerce.



UN AUTRE REGARD : LES TEMPS DE LA VILLE

Changer d'approche, regarder la ville sous le prisme des temps ce qui permet de :

- s'intéresser davantage aux personnes, aux usages, au fonctionnement des lieux et équipements, aux déterminants qui les sous-tendent (démographie, emploi, habitat-logement, partage des tâches femme-homme...);

- mieux prendre en compte et mieux comprendre les articulations entre temps de travail et temps hors travail dans les déplacements ;

- innover dans les solutions en termes de mobilité, de conception des équipements, d'accessibilité... ;

Ex. : rouler moins vite...pour arriver plus tôt !



- raisonner en mobilités plus qu'en déplacements.

Cf. expérimentation « Heures de pointe » de la Région Nord-Pas-de-Calais avec la Métropole européenne de Lille en 2015 - 2016.

Pour en savoir plus, retrouvez toutes nos publications sur la gestion des déplacements sur notre site internet

- | | |
|--|--|
|  E-commerce |  Développement des mobilités actives |
|  Partage de l'espace public |  Usage de la voiture par les particuliers |
|  Articulation des temps de vie |  Usage des transports en commun |
|  Marcher en ville, pas si simple |  Localisation des équipements générateurs de flux |



Contactez-nous

collegedeprospective@hautsdefrance.fr

2040.hautsdefrance.fr



Région
Hauts-de-France