

SPECIALITÉ « INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX »

OPTION « DÉPLACEMENTS, TRANSPORTS »

ÉPREUVE DE PROJET

NOTE OBTENUE : 15,50 / 20

Direction des infrastructures
Métropole Ingéméto

le 13 octobre 2020

Note
à l'attention de M. le Président
de Ingéméto

Objet : innovations publiques (techniques et administratifs)

QUESTION 1

Note à l'attention du Président

Objet : innovations publiques (techniques et administratifs)

Le changement climatique bouleverse nos vies. Les grands centres urbains, congestionnés par la circulation automobile doivent offrir un cadre de vie respectueux de l'environnement et soucieux de la qualité de vie des citoyens. La prise de conscience politique semble engagée avec la promulgation de la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) en décembre 2019.

La présente note se propose de faire le point sur les enjeux d'une politique de déplacements urbains pour la collectivité, avant d'évoquer des pistes de solutions concrètes et efficaces en faveur du développement durable.

I- Les enjeux d'une politique de déplacements urbains

Les collectivités territoriales des grandes métropoles doivent concilier une attractivité économique et une urbanisation grandissantes avec l'objectif d'une ville apaisée et durable. Chaque grande métropole a pris le virage du « tout voiture » et l'objectif des politiques publiques est désormais de concevoir la « ville à vivre » et non plus la « ville à circuler ». La mobilité et les déplacements urbains sont au cœur des préoccupations des élus et tout projet d'urbanisme, économique, social ou d'aménagement des espaces publics se doit de mettre en avant les solutions de modes alternatifs à la voiture individuelle.

Pour y parvenir, les collectivités bénéficient d'un cadre réglementaire favorable. Beaucoup d'outils de réglementation sont à leur disposition pour réussir l'enjeu de la transition énergétique. La limitation de la vitesse en ville à 50 km/h et la possibilité d'aménager des zones à 30 en 1990 sont sans doute les premiers leviers de cet engagement.

D'abord guidés par des préoccupations liées à la sécurité routière dans les années 90, c'est ensuite le partage de la voirie et la place faite aux plus vulnérables que les lois des années 2000 sont venues renforcer. Les zones partagées (Z20) et le code de la rue en 2008 illustrent cette tendance.

Enfin, la loi de transformation énergétique de 2015, les plans en faveur des vélos en 2018 et la récente loi LOM en 2019 viennent asseoir les principes d'un engagement politique fort pour le développement durable. L'objectif des transports propres et innovants, la fin des véhicules thermiques en 2040 et la promotion du vélo et de ses infrastructures sont des indices encourageants pour atteindre les objectifs ambitieux. Aussi, des politiques concrètes et volontaires peuvent réussir le pari du changement climatique.

II- Mise en œuvre de politiques concrètes et volontaires

La loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) et la loi LAURE de 1996 donnent les outils nécessaires aux grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants pour se fixer des objectifs ambitieux. Les PDU (Plan de Déplacements Urbains) depuis 1999 donnent des objectifs ambitieux en faveur de l'équilibre des différents modes de déplacements.

Ces documents de planification urbaine fixent le cap pour réduire l'usage de la voiture particulière au profit des transports collectifs, des modes doux et des autres modes innovants (covoiturage, engins de déplacements personnels...).

Parmi les pistes de développement, on citera notamment :

- L'aménagement urbain : la requalification des centres villes avec des secteurs piétonniers étendus, la multiplication des zones de rencontre.
- La modération de la vitesse généralisée à l'ensemble d'une agglomération : c'est le principe de la généralisation des « ZONE 30 » à l'échelle de beaucoup de grandes villes.
- Des schémas directeurs piétons et vélos ambitieux en créant des itinéraires dédiés et sécurisés (cheminements accessibles pour les premiers, réseau dense et maillé sans coupure urbaine pour les seconds).
- Des offres de transports performantes : TCSP vers la ville centre et réseau interurbain performant, flottes de vélos en libre-service et flottes de voitures propres à disposition.
- Une politique de stationnement volontariste qui incite les automobilistes à utiliser les parkings relais en périphérie.
- Un plan de circulation qui met fin au transit inutile et préserve tout de même l'accès aux commerces du centre-ville.
- Des tarifs de stationnement attractifs pour les résidents et des parkings à vélos sécurisés.

Les clés de la réussite passent aussi par le développement de l'intermodalité, de titres de transports polyvalents sur les différentes offres du réseau.

Véritable politique d'aménagement du territoire, la maîtrise et l'innovation dans les déplacements urbains sont de véritables enjeux de société. Les politiques ambitieuses de déplacements urbains contribuent à la qualité de vie des citoyens, au développement durable tout en préservant l'attractivité économique des territoires et l'emploi.

QUESTION 2 : les choix d'aménagements cyclables

L'emprise à aménager étant confortable, le choix en section courante s'est porté sur une séparation des flux. Ainsi, nous pouvons envisager un partage de l'espace comme suit :

- 3 m d'emprise par les piétons en limite de propriété (moins vulnérable en « fond de trottoir »)
- 6 m de piste cyclable bidirectionnelle
- 1,5 m d'ilôt de protection (bordure + résine en sur-largeur).

À l'approche du giratoire, l'emprise étant plus contrainte, l'emprise de l'ilôt la plus large est réservée aux vélos qui peuvent ainsi traverser en deux temps sans empiéter sur les voies. Des lignes d'effet sont matérialisées à l'approche des giratoires pour alerter sur la présence des piétons et cyclistes. La bande cyclable est interrompue en amont côté sud du giratoire pour permettre aux vélos de s'insérer en axe de chaussée. La signalisation verticale rappelle les zones réservées aux cyclistes et piétons en section courante. Les franchissements d'ilôts sont symbolisés par des flèches et des figurines au sol. Le jalonnement de l'itinéraire cyclable principal est rappelé par des panneaux de police de direction (y compris pour le rabattement de la bande cyclable au nord du giratoire).

QUESTION 3 : orientations d'aménagements sur l'axe

La voie nouvelle d'1,2 km, située au-delà du boulevard périphérique, va desservir une gare TGV et transitera par la future zone d'activités et d'habitations. Ce projet d'infrastructure nouvelle se doit donc d'être exemplaire en terme de multimodalité et de mobilités douces. L'emprise de 30 ml permettra d'accueillir notamment dans l'axe un TCSP sur 7 ml.

Un pôle d'échanges multimodal devra être conçu aux abords de la zone pour connecter tous les modes de transport (train, gare routière et transports départementaux et régionaux, parkings relais et stationnements de vélos sécurisés).

Sur la section courante de l'axe, trois giratoire devront être aménagés avec des arrêts de bus identifiés aux abords de chaque branche. Pour garantir la vitesse commerciale du réseau de transport urbain, des carrefours à feux seront aménagés sur les branches avec priorité aux bus ; ces arrêts desservant les zones d'activités, les habitations et les commerces.

Le trafic évalué à moins de 10 000 véhicules/jour dans chaque sens autorisera l'aménagement d'une seule voie tous véhicules dans chaque sens de 3,50 ml. Des stationnements seront aménagés le long de chaque voie et des arbres y seront plantés entre les parkings pour atténuer le phénomène d'îlot de chaleur et agrémenter l'aménagement. Une piste cyclable de 2 ml sera créée dans chaque sens en parallèle des stationnements. Il restera des espaces dévolus aux piétons de chaque côté le long des façades de 4 ml chacun. Ces emprises permettront d'accueillir des terrasses le long du bâti, du mobilier urbain, des arceaux vélos et des corbeilles de propreté. Des bacs de fleurissement pourront agrémenter l'aménagement.

En complément des giratoires, des traversées piétonnes aménagées en plateaux surélevés permettront les échanges des modes doux (y compris des vélos) des deux côtés de la voie.

La vitesse de circulation sera limitée à 30km/h pour les voies tous véhicules.

L'éclairage sera renforcé aux traversées piétonnes et cyclistes.

Des voies secondaires, en parallèle de l'axe, viendront se connecter aux giratoires pour desservir les zones d'habitats et de commerces.