

# AMENAGEMENT URBAIN ET MOBILITES ACTIVES

## « L'IMPACT DE L'AMENAGEMENT URBAIN ET DES INFRASTRUCTURES SUR LE DEVELOPPEMENT DES MOBILITES ACTIVES »

**BONET Thomas, Promotion 64, VA Transports et Territoires-orientation aménagement**

*Travail de fin d'études 2019*

*Organisme d'accueil : ARTELIA Ville et Transport – Marseille*

*Tuteur ENTPE : Patricia LEJOUX*

*Tuteur entreprise : Anaïs CHEVALIER*

### PRESENTATION DE L'ETUDE ET MISE EN CONTEXTE

Aujourd'hui, l'aménagement du territoire ne se réduit plus seulement aux besoins actuels, il engage désormais notre génération et celles à venir, à penser à demain et à y penser durablement. Les nouveaux objectifs en termes de transition énergétique doivent prendre en compte l'état de l'aménagement actuel des villes. Au cours des dernières années, les villes se sont « étalées » et ont grignoté sur les espaces ruraux. Cette politique d'aménagement n'a pas été sans conséquences pour la mobilité et a participé notamment au système du « tout-voiture ». De nombreuses conséquences sont alors apparues (congestion, pollution, nuisances, temps de parcours en hausse...)

Pour ces raisons, il est désormais temps de trouver des solutions alternatives à la voiture afin de répondre au contexte actuel et de préserver les espaces encore intacts. Les modes actifs constituent une première réponse. Ils se définissent comme les modes où l'utilisateur est « actif » de son déplacement : marche, vélo... Mais compte tenu de la forme urbaine actuelle des villes, une restructuration partielle ou totale pourrait être nécessaire. De fait : **compte tenu du contexte environnemental actuel et de leur disposition, comment les villes, par le biais de politiques d'aménagement autrefois délaissées, influencent-elles sur le développement des mobilités actives ?**

### UNE NOUVELLE POLITIQUE D'AMENAGEMENT ET LA PLACE DES MODES ACTIFS EN FRANCE

A partir des années 1950, une majorité de villes françaises a décidé de se croître en longueur. Elles ont « grignoté » sur des espaces autrefois ruraux : c'est le phénomène d'étalement urbain. Cependant, afin de faire face aux transformations actuelles, les villes ont décidé de mener de nouvelles politiques d'aménagement afin de réduire la place de la voiture, de préserver les espaces naturels et de laisser la place aux modes doux dont les modes actifs. Pour cela, certaines d'entre elles ont fait le choix de « *se reconstruire sur elle-même* » comme c'est le cas à Marseille et à Lyon. L'idée est de rapprocher les services, les emplois et les logements dans une seule et même zone, elle-même assez proche du centre historique. Cette nouvelle politique d'aménagement est donc censée réduire la part modale globale de la voiture et inciter l'utilisation des modes actifs.

Mais ces derniers occupent encore une place bien trop modeste dans les parts globales des déplacements des français :

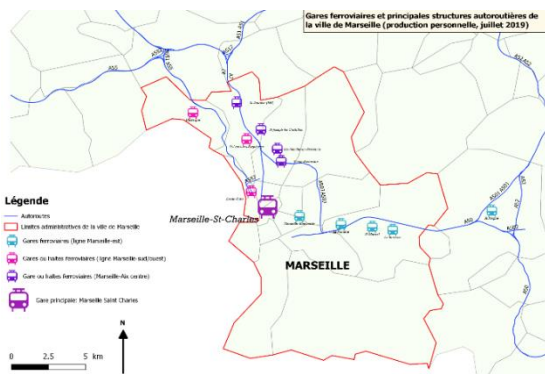
	Années 1970	Années 2000/2010
Part dans les déplacements du quotidien	4,5%	3%
Part dans les déplacements domicile/travail	10%	2%

**Tableau des évolutions de la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien et les déplacements domicile/travail** (source : Plan Vélo du Gouvernement (2018) et Rapport de synthèse ENTD (2010))

La marche est plus souvent utilisée comme un moyen de transport de complément (type métro puis marche) plutôt que principal. Quant au vélo, son utilisation est très faible à cause de l'étalement des villes, des distances beaucoup trop longues et une absence d'infrastructures sécurisées.

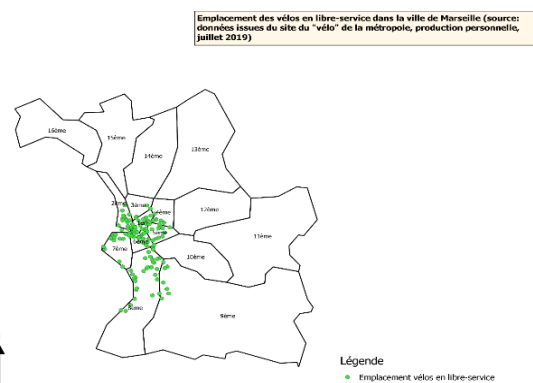
## LE CAS DE MARSEILLE ET LIMITES

Marseille est une ville très étalée (près de 200km<sup>2</sup> de superficie) et possède de multiples contraintes naturelles (présence de la mer à l'ouest puis des collines au nord, au sud et à l'est). La ville s'est principalement développée autour de son Vieux-Port et en fonction aussi des infrastructures routières et ferroviaires (voir ci-dessous) qui ont fracturé la ville. De fait, les lignes de transports lourdes type

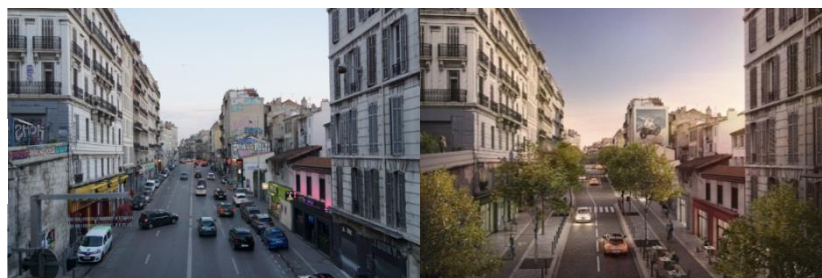


Néanmoins, la métropole est en train d'engager de nombreux investissements et de projets pour améliorer la situation et permettre un développement des modes actifs. Cela passe par le lancement d'un plan vélo ou la requalification d'axes routiers autrefois importants (exemple du Cours Lieutaud, illustrations ci-dessous) :

métro et tramway se sont concentrées dans le centre historique, les quartiers Nord et Sud étant complètement isolés. C'est pourquoi les infrastructures cyclables ne sont pas présentes ni au nord ni au sud de la ville (voir ci-dessus).



### Cours Lieutaud à Marseille, avant et après restructuration



Ces différents projets refaçonnent de manière inévitable la ville de Marseille. L'impact de l'aménagement urbain et des infrastructures paraît donc évident sur le développement des modes actifs, que ce soit de manière positive ou négative : l'étalement urbain ne l'a pas favorisé, les politiques actuelles semblent le faire comme dans le cas de Marseille. Il existe néanmoins certains exemples qui montrent que l'aménagement de la ville n'est pas toujours nécessaire grâce à des politiques volontaristes, issues d'une réflexion globale et prenant en compte tous les paramètres (exemple de la fermeture des voies sur berges de la Seine à Paris). Mais il y a aussi des facteurs indépendants de l'aménagement en tant que tel qui influent sur ce développement. Le facteur politique est très important, celui des mentalités et de la communication également. De même, un décalage générationnel est aujourd'hui observé : ce sont les plus jeunes qui auront tendance à plus facilement changer de mode de transport (voiture ➔ vélo) que les plus âgés.