Urbanisme et mode de transport

En septembre 2019, la Métropole du Grand Lyon a annoncé un **plan de piétonisation** de la presqu'île de Lyon. Deux samedis d'expérimentations se sont à ce jour déroulés, présentant (en partie) ce à quoi pourrait ressembler **un centre-ville piéton à Lyon**.

Suite à ces expérimentations, différents plans de piétonisation seront étudiés par la Métropole, allant du plus (une piétonisation totale d'une partie de la presqu'île) au moins ambitieux (une piétonisation très relative).

Nous profitons donc de cette opportunité pour rappeler en quoi **le développement d'un mode de transport indépendant de l'automobile, et tourné vers les modes de transport doux, est aujourd'hui primordial.**

Lien entre urbanisme et mode de transport

L'impact du transport routier

Selon l'Ademe, **le secteur du transport représente à lui-seul 30% des émissions de gaz à effet de serre en France, ce qui dépasse largement le secteur du bâtiment qui en émet 17%.** Dans ce même secteur, de grandes disparités existent : en 2018 en France, **le transport routier a émis 121 millions de tonnes de CO_2, soit 20 fois plus que les autres types de transport** (6 millions de tonnes, selon l'Insee). Il apparaît donc clairement qu'une réduction de l'usage de la voiture est nécessaire, notamment dans l'espace urbain.

Alors en quoi l'urbanisme peut-il limiter l'usage de la voiture ?

Etude sur la dépendance à la voiture

Dans leur étude, R. Kenworthy et P.W.G. Newman ont comparé 32 villes des Etats-Unis, du Canada, d'Europe, d'Australie et d'Asie. En se basant sur des données telles que la densité urbaine, le nombre de voitures pour 1000 habitants, ou la proportion de travailleurs utilisant les transports, marchant ou utilisant leur vélo, ils ont pu mettre en exergue certains **facteurs ayant un impact sur la dépendance à la voiture**, et donc la **consommation énergétique des transports dans l'espace urbain** (pour en savoir plus sur l'étude, c'est par ici).

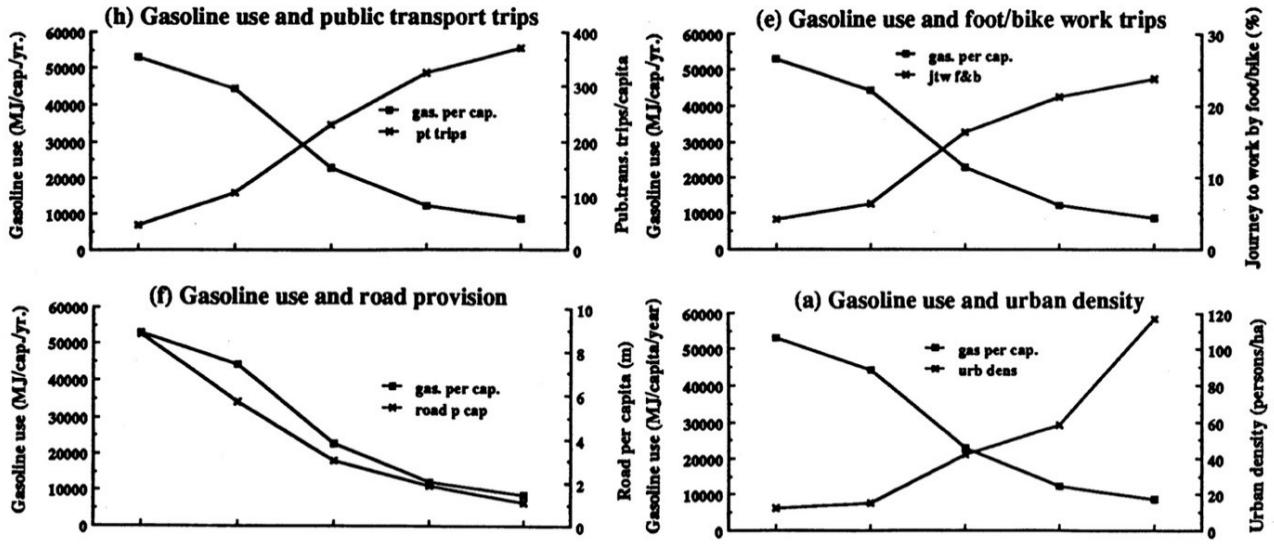
Voici trois observations issues de leur enquête :

- Le nombre de trajets en voiture est inversement proportionnel au nombre de trajets à pieds, en vélo ou en transports en commun.
- L'usage de la voiture est fortement lié à l'ampleur du réseau routier : si l'on retire des

routes, le nombre de voiture diminue proportionnellement
- L'usage de la voiture est fortement lié à la densité urbaine : plus la ville est dense, moins il y a de voitures.

Deux facteurs se détachent : l'urbanisme et l'organisation des transports publics.

Les villes qui ont la dépendance à la voiture la plus grande sont les moins denses et celles qui proposent le moins d'alternatives à la voiture, tout en proposant le plus de places de parking et le plus grand réseau routier. En toute logique, **pour être moins consommatrices en énergie, les villes doivent donc être denses, et fortement orientées vers les transports publics, le vélo ou la marche.**



Source: Ekistics, Vol. 57, No. 344/345, energy (SEPTEMBER/OCTOBER - NOVEMBER/DECEMBER 1990), pp. 258-268

Mode de transport : Qui décide ?

Si ces résultats ne paraissent peut-être pas surprenants, ils confirment l'idée que **l'usage de la voiture en ville est nettement lié à l'urbanisme et à la gestion des transports** (transports publics, voies cyclables, voies piétonnes). Le choix du mode de transport d'un citadin est directement influencé par la conception de sa ville, tout comme **les choix urbanistiques d'une ville sont influencés par les modes de vie de ses habitants.**

Ce constat étant fait, qui des modes de transport des citadins ou de l'urbanisme devrait changer en premier ? Idéalement, les deux. Ce qui compte est justement de ne pas compter sur l'un pour changer l'autre, mais de **créer une dynamique**.

Dynamique des usagers

Il n'est pas difficile d'imaginer que la dynamique créée par les usagers aura un **impact sur la politique d'aménagement urbain** : plus les usagers de la voiture seront nombreux plus les aménagements routiers seront importants et entretenus (routes plus nombreuses et plus larges, places de parking plus nombreuses) et inversement, plus les usagers de modes de transport doux (vélo, trottinette, marche) seront nombreux et revendiqueront leurs droits à la ville (comme cela est fait en ce moment avec le Baromètre *Parlons vélo* des villes cyclables 2019), plus les villes intégreront ces besoins dans leur développement.

Les choix de la ville

En parallèle à cela, l'impact de l'urbanisme sur les modes de transport ne doit pas être sous-estimé. Par définition, **l'aménagement de la ville a ce pouvoir de créer des dynamiques**. Par la conception de l'espace urbain, la fourniture d'équipements publics et l'offre d'opportunités (en termes d'activités, de transports, etc.), **l'espace public influe fortement sur le mode de vie des personnes et leur implication dans la vie publique**. Car l'espace urbain doit non seulement répondre à tous les besoins, mais aussi accroitre les possibilités d'occuper l'espace et de rencontrer d'autres personnes. Ainsi, rendre la ville aux piétons, c'est non seulement promouvoir l'usage de modes de transport doux, mais aussi inciter les personnes à s'investir dans l'espace public.

Une ville agréable à parcourir est une ville animée où la diversité architecturale, fonctionnelle et sociale améliore le bien-être des usagers. Dans ce cas, se déplacer est également une opportunité pour rencontrer d'autres personnes ou profiter du paysage environnemental et architectural.

Tout le monde a un rôle à jouer dans cette transition, depuis l'Etat, les métropoles et les collectivités publiques, jusqu'à l'usager (et chez Florès, on prend notre rôle très à cœur !). Dans cette optique, les dynamiques locales créées par des projets tels que la piétonisation du centre de Lyon sont essentielles. Nous n'avons maintenant plus qu'à espérer que ce projet de piétonisation sera à la hauteur des ambitions de la ville de Lyon !

L.J.