



HAL
open science

Des aménagements piétons pour un accès plus attractif aux transports publics ? Une approche comparative franco-tchèque.

Richard Zelezny, Jiri Smida, Samuel Mermet

► **To cite this version:**

Richard Zelezny, Jiri Smida, Samuel Mermet. Des aménagements piétons pour un accès plus attractif aux transports publics ? Une approche comparative franco-tchèque.. 2014. hal-00947743

HAL Id: hal-00947743

<https://hal.science/hal-00947743>

Preprint submitted on 17 Feb 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Des aménagements piétons pour un accès plus attractif aux transports publics ?

Une approche comparative franco-tchèque.

Richard Zelezny – Jiri Smida – Samuel Mermet

Mots clés : transport en commun – tramway – urbanisme – aménagement – marche à pied

Cette communication s'inscrit dans le champ des recherches portant sur la conception d'espaces urbains à l'échelle de quartier et adaptés à l'usage des transports collectifs, champ habituellement qualifié d'« urbanisme orienté vers les transports collectifs ». L'enjeu principal est ainsi de créer, dans les espaces urbains proches des stations ou points d'arrêt, des conditions permettant aux transports collectifs d'offrir une alternative crédible à la voiture particulière : densité (habitat et activités) suffisante, mixité fonctionnelle, partage des espaces en faveur des modes actifs,... - autant de dispositifs, parmi d'autres, susceptibles d'augmenter la part modale de la marche à pied et de la bicyclette, en association avec les transports collectifs.

L'objectif de notre recherche est d'apporter une contribution à l'élaboration d'une méthodologie (à vocation opératoire) permettant d'apprécier dans quelle mesure les aménagements présents sur un territoire sont conformes aux principes de l'urbanisme orienté vers le tramway.

Les résultats de travaux destinés à apprécier la contribution de l'usage du sol au succès des transports collectifs – essentiellement la densité urbaine et la mixité fonctionnelle – commencent à être solidement établis. Toutefois, le rôle que peuvent jouer à cet égard divers aménagements pour améliorer l'accessibilité piétonne vers les stations de transport collectif n'a été jusqu'à présent que peu étudié et formalisé. En effet, bien que le « design urbain en faveur du piéton » soit évoqué dans certaines références, ses effets réels restent peu connus. Cette méconnaissance tient sans doute à un niveau de détail insuffisamment fin de l'analyse de ces facteurs, qui peut amener des descriptions et des analyses de terrain inappropriées, ainsi qu'un argumentaire peu étayé.

L'analyse des principales références dans ce domaine nous permet de dresser un constat : pour qu'un chemin soit attractif pour le piéton, il doit être le plus court, le plus sûr et le plus agréable possible. Nous proposons en conséquence de développer des méthodes d'analyse focalisant sur ces trois aspects – la distance (notamment distance-temps et distance-énergie) nécessaire pour effectuer le parcours entre la station et « son » quartier ; le confort du piéton (notion intégrant sa sécurité) ; l'agrément (intégrant la lisibilité) des itinéraires.

La méthodologie que nous nous proposons d'élaborer dans le cadre de ce projet sera testée selon une démarche comparative sur des terrains d'études en France et en République tchèque, deux pays ayant connu chacun, au cours des dernières décennies, une évolution très différente du point de vue du rôle des transports collectifs et de la répartition modale dans la mobilité des personnes.

Très important lors de l'époque de l'avant la chute de mur de Berlin, le rôle du transport en commun en République tchèque est aujourd'hui en fort déclin, en conséquence non seulement de la transition économique, mais aussi d'une image du transport en commun généralement dévalorisée. Il faut en effet bien reconnaître que, dans l'ancien régime d'économie planifiée et avec un pouvoir d'achat limité pour les usagers, le recours aux

transports en commun était bien plus une nécessité qu'un choix ; les transports collectifs représentaient le transport de masse, sans que l'aspect de confort ait été spécialement pensé. Ainsi, la politique très volontariste en faveur des transports collectifs n'a généralement pas été accompagnée par de politiques urbaines en vue de mettre en adéquation l'aménagement urbain et ses transports, aussi paradoxal que cela puisse paraître. Pour autant, dans ce contexte d'une préférence politique si forte pour les transports en commun, certains quartiers du logement collectif, construits par volonté autour des infrastructures du tramway, sont tout de même repérables. Au sein de ces « anciens » quartiers, des caractéristiques d'agencement spatial, proches du concept de l'urbanisme orienté vers le transport collectif recherché actuellement, sont alors identifiables.

En France, en revanche, la voiture particulière, traditionnellement dominante, est aujourd'hui reconsidérée par différentes politiques promouvant le transport en commun, ce qui se traduit par un vrai *boom* du tramway dans nombre de villes françaises, celui-ci d'ailleurs plus remarquable que dans d'autres pays européens. Celui-ci est aussi accompagné par la recherche des « nouvelles » pratiques en matière d'urbanisme et d'aménagement qui puissent favoriser le rôle du tramway auprès des usagers.

Ce travail de recherche mobilise différents outils et méthodes issus des domaines de l'urbanisme et de l'aménagement, de l'ingénierie du transport, de la géoinformatique et de la cartographie. Cette approche pluridisciplinaire devrait permettre d'avancer dans la résolution de certains problèmes particuliers et d'en aborder certains autres qui ne l'avaient pas été à ce jour.

Le choix des critères d'évaluation de la zone de chalandise d'une station de tramway a été fait en fonction d'une appréciation de la densité et de la mixité urbaines au sein de la zone, d'une part, et notamment de diverses caractéristiques des itinéraires piétons vers la station, d'autre part. A l'aide de diverses méthodes d'analyse des réseaux, des zones d'accessibilité piétonne, par tranches de 100 mètres, ont été définies au sein de cette zone de chalandise. Le modèle spatial du réseau d'itinéraires piétons, de ses caractéristiques et de celles du territoire desservi sera réalisé dans une interface de type système d'information géographique (SIG), conformément à la méthode de création de bases de données géographiques en format ESRI Géodatabase.

Pour construire ce modèle, des techniques de recueil de données *in situ* sont utilisées complémentairement à l'exploitation des bases de données officielles existantes et des modèles issus des méthodes « crowdsourcing » et « volunteered geographic information ». Ce travail présente d'ailleurs l'occasion d'identifier les spécificités de bases de données françaises et tchèques, qui seront étudiées dans une perspective comparative en vue de définir la fiabilité et la robustesse des différentes classes d'éléments, du modèle dans son ensemble et des résultats des futures analyses.

Une étude comparative des terrains d'étude français et tchèques retenus est enfin menée pour valider l'ensemble de la démarche méthodologique proposée. Les résultats obtenus (essentiellement sous forme de cartes) feront l'objet d'une analyse fine et d'une interprétation, celle-ci proposant un potentiel de lien direct avec l'aspect du quotidien dans la problématique de l'accès des personnes à leurs transports publics.

Dans ce contexte, une identification des « bonnes pratiques », pour laquelle notre article se permet de proposer de pistes, ainsi qu'une intégration de ces pratiques dans des processus de décision, seront les objectifs à suivre en priorité.