

L'ÂME URBAINE

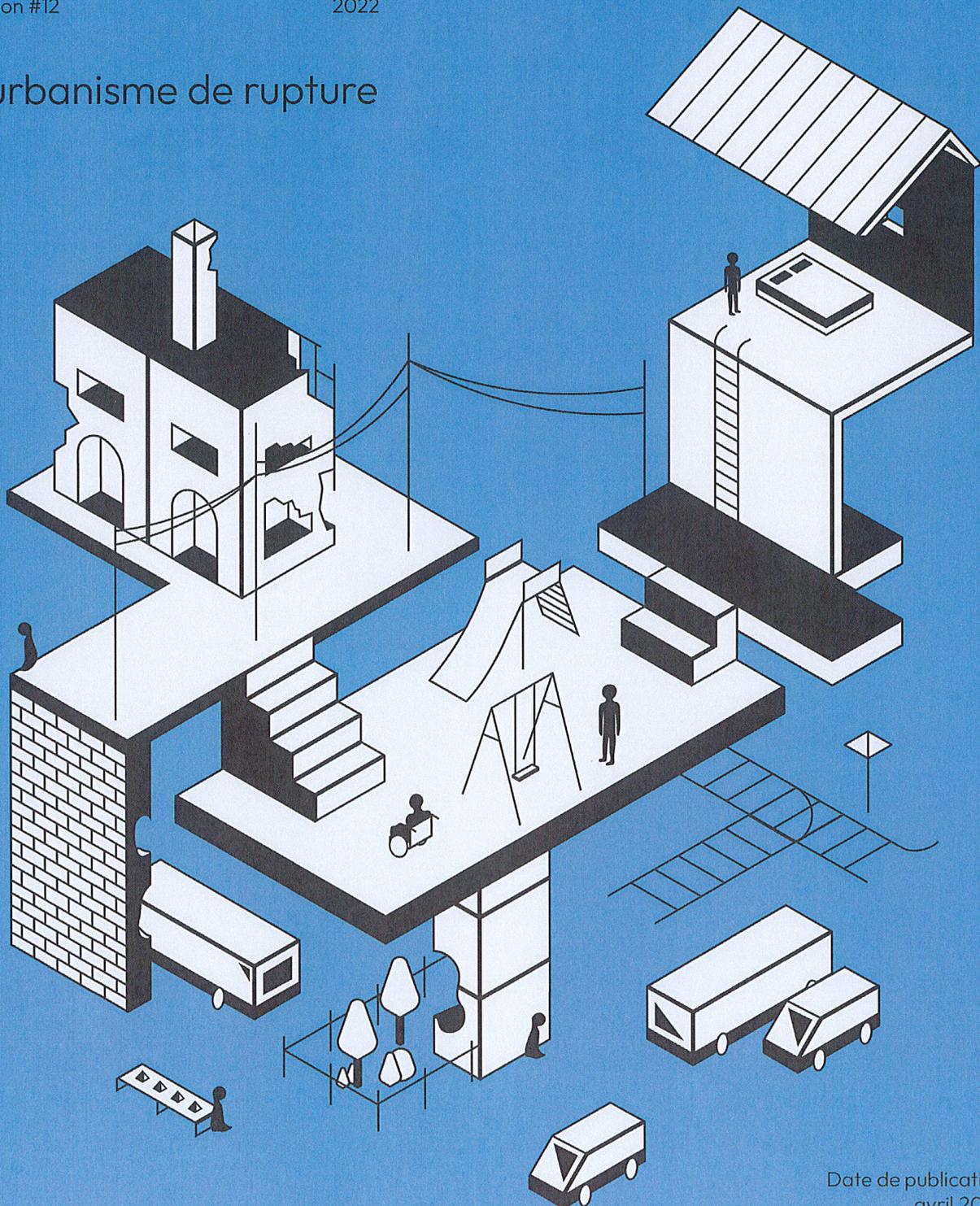


revue d'expression urbaine et d'aménagement

édition #12

2022

L'urbanisme de rupture



Date de publication
avril 2022

J'peux pas prendre le train, j'vis trop loin de la gare pour aller à pied.

par Dylan Moïnse

décembre 2022.

doctorant au Laboratoire Ville Mobilité Transport LVMT, Université Gustave Eiffel, école des Ponts, France

24

Face à un urbanisme orienté sur le « **tout-automobile** », les territoires périurbains et étalés sont-ils condamnés à rester dépendants de ce système inégalitaire, coûteux et non désiré ? En nous appuyant sur une enquête menée dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), il semble que ces territoires peuvent **entrer en rupture** avec leur héritage urbain et répondre aux exigences contemporaines de sobriété énergétique dans le secteur de la mobilité, sans pour autant nécessiter d'investissements publics conséquents. Le questionnaire analysé « conduit en face-à-face par SNCF Réseau entre septembre et octobre 2020 » met en exergue l'appropriation émergente de combinaisons modales par les passagers, associant l'usage de « **micro-mobilités** » avec le train régional.

Quels sont les principaux résultats à retenir ? En investiguant plus de 2500 réponses recueillies, il ressort que **3% et 2% des voyageurs** ont accédé à l'une des douze gares enquêtées respectivement à l'aide d'un vélo et d'une trottinette à usage personnel. Ces parts modales sont d'autant plus élevées pour les gares situées dans **des zones périurbaines ou industrielles**, à l'image de celles de La Seyne-Six-Fours (6% et 4%) et de La Pauline-Hyères (6% et 5%). Ce bilan issu de notre analyse s'aligne dès lors aux observations quantitatives que je mène, dans le cadre de mon travail doctoral : durant les heures d'affluence, 4% des voyageurs dans **la gare Lille Flandres** ont été dénombrés en sortant d'un TER ou TGV équipés d'un engin de déplacement embarqué (2% pour le vélo classique et 2% pour la trottinette électrique) contre 8% pour la halte de Lille CHR (notamment 4% pour la trottinette électrique, 2% pour le vélo classique et 1% pour le vélo pliant).

Crédit : Dylan Moïnse, Gare Lille Flandres, 2021



Concernant le **profil-type des usagers**, les passagers en vélo (principalement conventionnel) sont surreprésentés à partir de 25 ans tandis que les passagers en trottinette (majoritairement électrique) le sont entre 18 et 34 ans. Cette distribution en fonction de l'âge révèle une certaine **complémentarité** de ces deux types de **micro-mobilités**, l'un favorisé par les adultes et les personnes âgées et l'autre par les plus jeunes. À contrario, la répartition genrée de ces deux alternatives à l'automobile se présente comme inégalitaire, à hauteur de 80% d'utilisateurs masculins. Alors que la parité est naturellement observée pour l'ensemble des voyageurs interrogés, ce déséquilibre significatif peut également être perçu comme un **facteur de rupture ou de fracture sociale** auquel il convient de remédier. Il faut noter que les observations quantitatives réalisées dans les deux gares lilloises citées dévoilent un partage relativement égalitaire de l'usage de la trottinette à propulsion humaine et du vélo pliant.

25

En complément de ces deux variables socio-démographiques, nous nous sommes intéressés aux **caractéristiques de ces chaînes modales**, à savoir les motifs de déplacement, la fréquence d'utilisation et les distances calculées à partir des coordonnées géographiques. L'enquête souligne ainsi le caractère pendulaire de ces trajets intermodaux, à savoir des motifs essentiellement professionnels et scolaires (80%) ainsi qu'un recours quasi-quotidien (90%). Ces trajets enregistrent une distance moyenne de 45 kilomètres, dont 3 kilomètres pour le déplacement en rabattement vers une gare en trottinette ou en vélo, bien plus que les 700 mètres retenus à pied. De plus, cette analyse secondaire met en lumière un autre atout de cette combinaison modale : 90% des passagers déclarant avoir eu recours à une trottinette et 60% d'entre eux à vélo utilisent **le même mode en rabattement et en diffusion**, leur garantissant une accessibilité plus étendue à la fois autour de la gare de départ et de la gare d'arrivée.

En somme, **les discontinuités** liées à l'accessibilité, engendrées en partie par le système auto-centré, sont progressivement mises à mal par une part de voyageurs vivant au-delà de la portée de la marche et s'appropriant différentes formes de micro-mobilités acceptées à bord des trains ou à proximité des gares. Cette articulation paraît toutefois discriminante vis-à-vis de groupes de populations et nécessite par conséquent **l'aménagement d'un réseau cyclable** de qualité et de contraintes liées à la circulation et au stationnement automobile, à l'échelle la plus pertinente du quartier de gare, en vue d'amoindrir l'effet de rupture par l'action de l'urbanisme.

Pour aller plus loin, article scientifique soumis lors de la *Smart and Sustainable Cities conference*, avec Matthieu Goudeau et Alain L'Hostis : *An Analysis of Intermodal Use of Electric and Human-powered Scooters with Train in the Provence-Alpes-Côte d'Azur region, in France: Towards Extended Railway Station Areas?*