



Étude Cadre de vie

La mobilité



Commune de Bergues

Conseil Général du Nord

Direction de l'Environnement et du Développement des Territoires

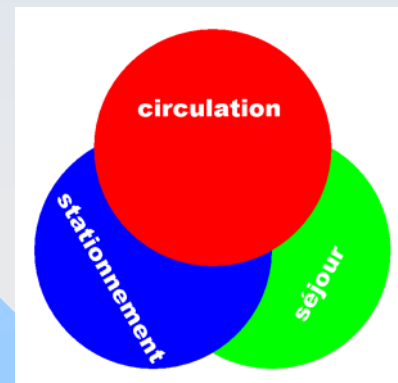
Fonds d'aménagement du Nord

- Aline Le Coeur, architecte - paysagiste
- Agence SINTIVE, Ludovic Durieux, patrimoine et urbanisme
- AGORA SA, Paul Plak, études et déplacements

La mobilité : une composante de toute intervention d'urbanisme



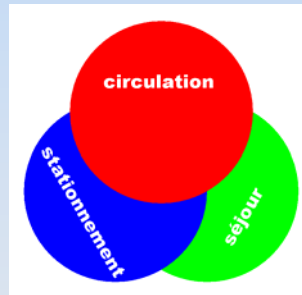
- **Aménagement de l'espace public** : une problématique complexe requérant bien des talents d'intégration
- **Circulation** : de nombreux choix avec beaucoup de paramètres
- **Stationnement** : une problématique souvent sous-estimée
- **Séjour** : on en parle peu....



Espace public

- Emprise limitée
- Souvent non-extensible
- Différents usages :

- Circulation
- Stationnement
- Séjour / desserte



- Différents usagers :



– Piétons



– Cyclistes

– Cyclomotoristes et motards



– Automobilistes / poids lourds

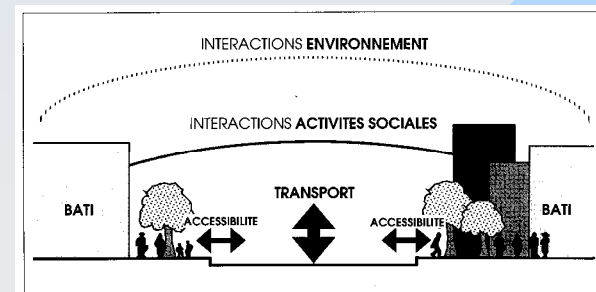


– Usagers des transports en commun

– ...

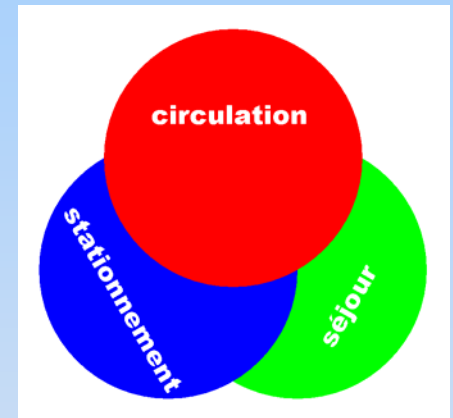


CONFLITS



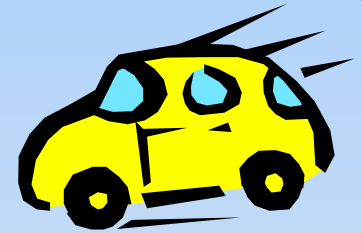
Comment gérer ?

- Lorsqu'une fonction / un mode est prédominant :
 - Perte de la qualité de l'espace public
 - Problèmes de cohabitation entre les différents usagers
 - Cadre de vie altéré
- Une solution : **séparation** des modes
- Une autre : **intégration** et **mixité**



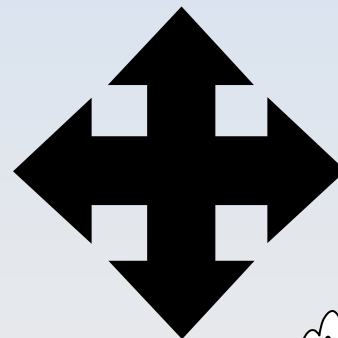
1. Circulation

souvent associée à la voiture



- la fonction la plus connue
- la mieux identifiée par le grand public
- rôles / caractères de la voirie :

- ♣ sécurité
- ♣ hiérarchie
- ♣ profils / gabarits
- ♣ éclairage
- ♣ aménagement

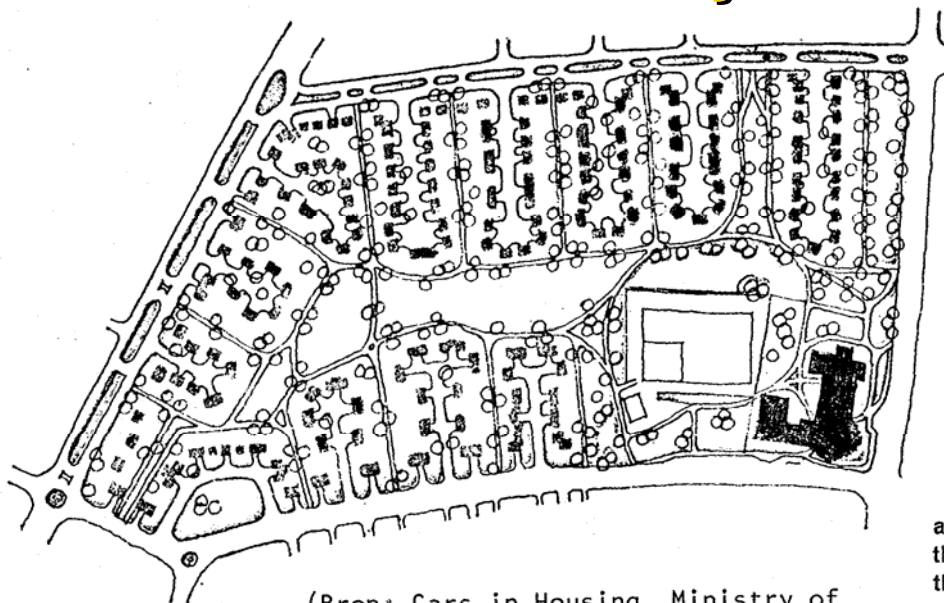


Vitesses
Comportements

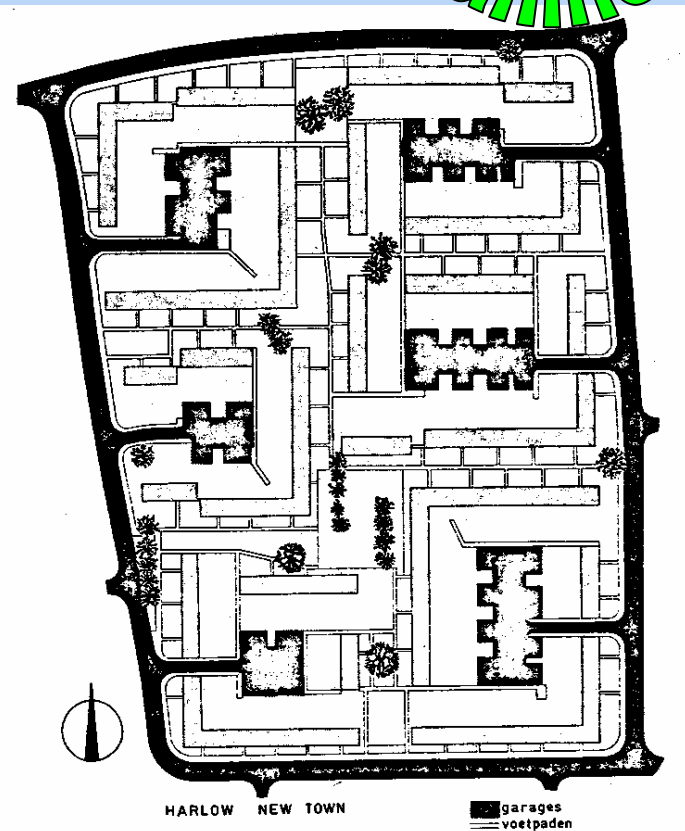
Circulation : séparation dans le plan

- automobile à l'arrière >
- automobile en façade

Urbanisme
OK
planifié ?



(Bron: Cars in Housing. Ministry of Housing and Local Government.)



HARLOW NEW TOWN

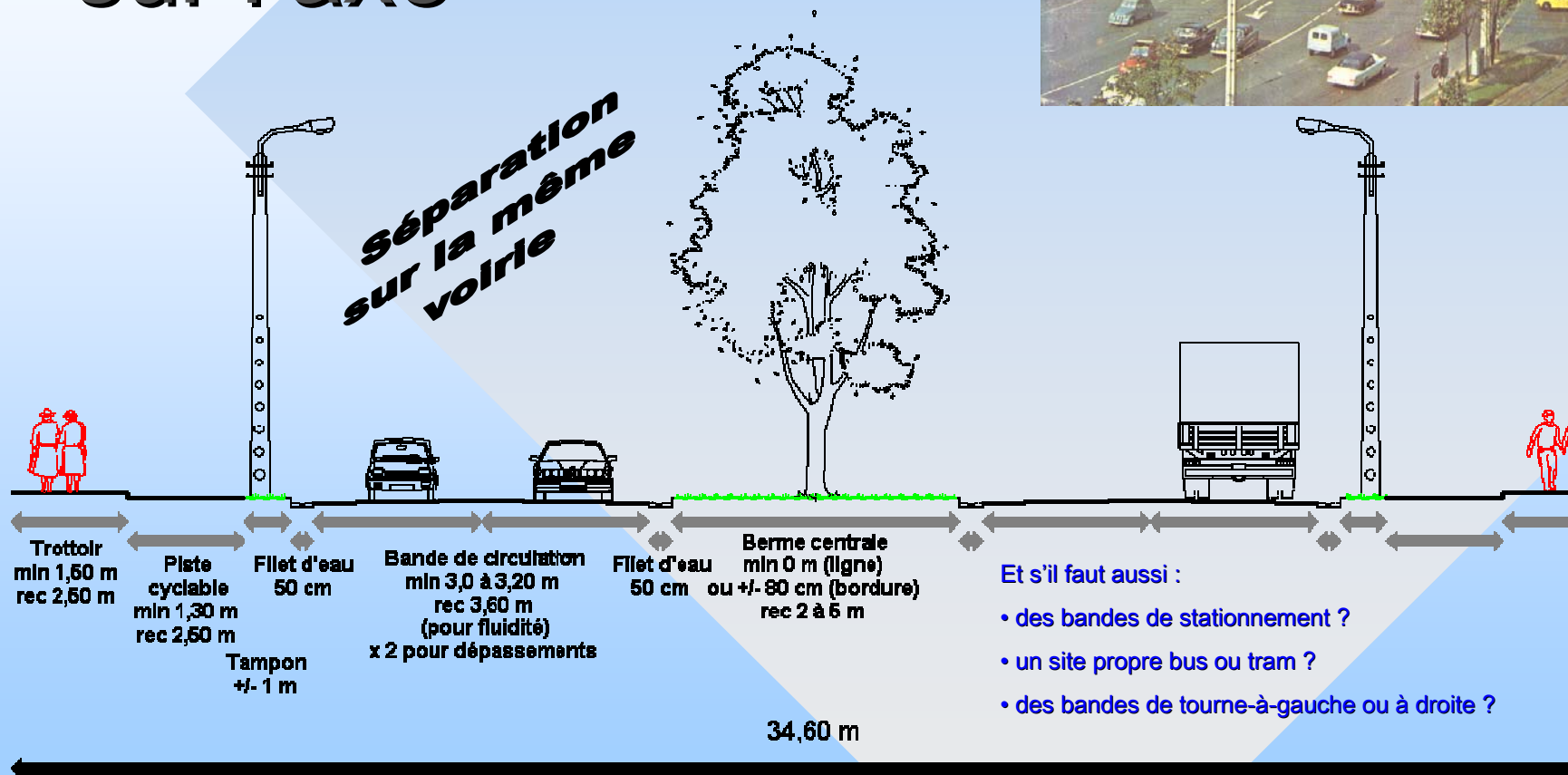
garages
voetpaden

at
th
th

fig. 6.9.1.^c Harlow

Séparation : sur l'axe

Satisfaire chaque mode de déplacement conduit inmanquablement à consommer beaucoup d'espace, et à créer des espaces dont la fonction et l'usage ne correspondent plus aux objectifs



- Grande largeur requise
- Difficile à traverser

er
gues
S
E
p
a
c
e
S
p
u
b
l
i
c
s

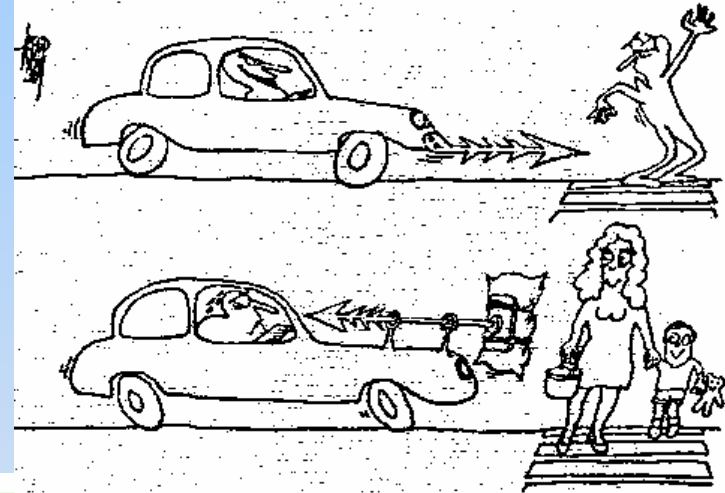


L'auto mangeuse d'espace

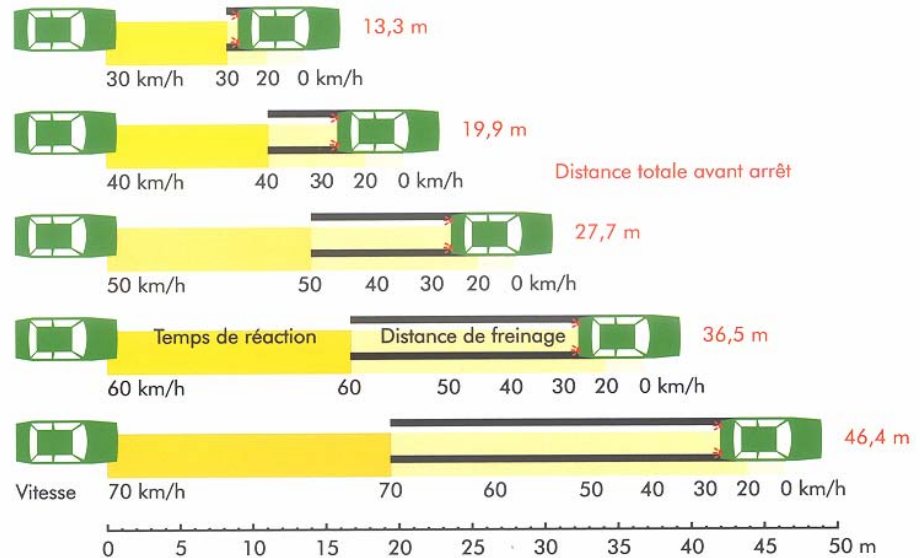
Auto = danger

Séparation <> mixité

- Vitesses
 - < 20 km/h : cohabitation confortable
 - < 30 km/h : cohabitation sûre
 - 30 > 50 km/h : cohabitation possible
 - > 50 km/h : danger
 - 70 km/h et + : mort assurée



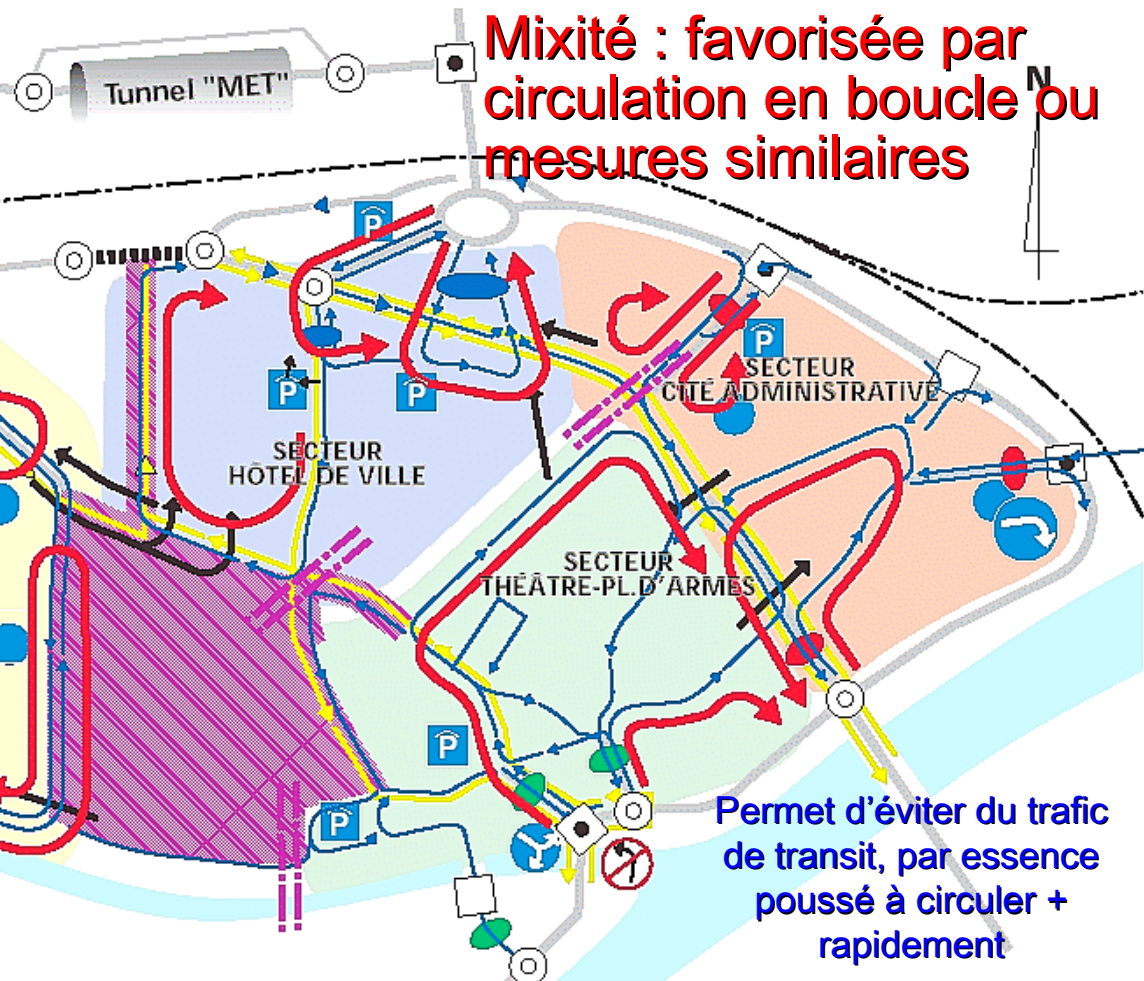
Distance de freinage et vitesse de choc



e
r
g
u
e
s

E
s
p
a
c
e
s

p
u
b
l
i
c
s



Mixité : favorisée par circulation en boucle ou mesures similaires

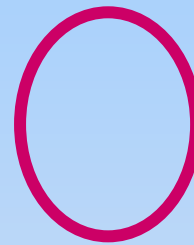
LÉGENDE

- secteurs principaux de la Corbeille
- accès principal aux secteurs
- principe de desserte
- plateau piétonnier
- connection inter-secteurs
- principe de boucle
- coupure du transit VP

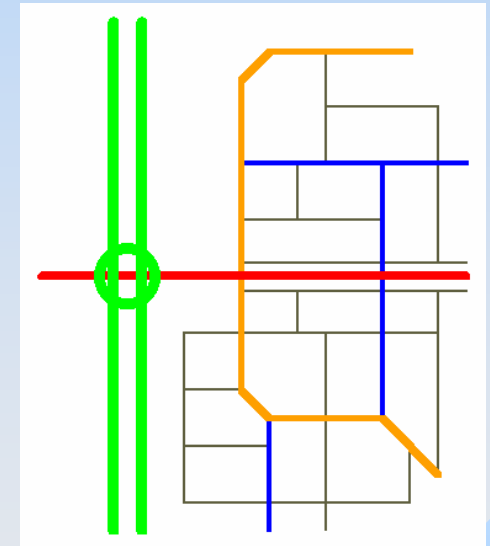
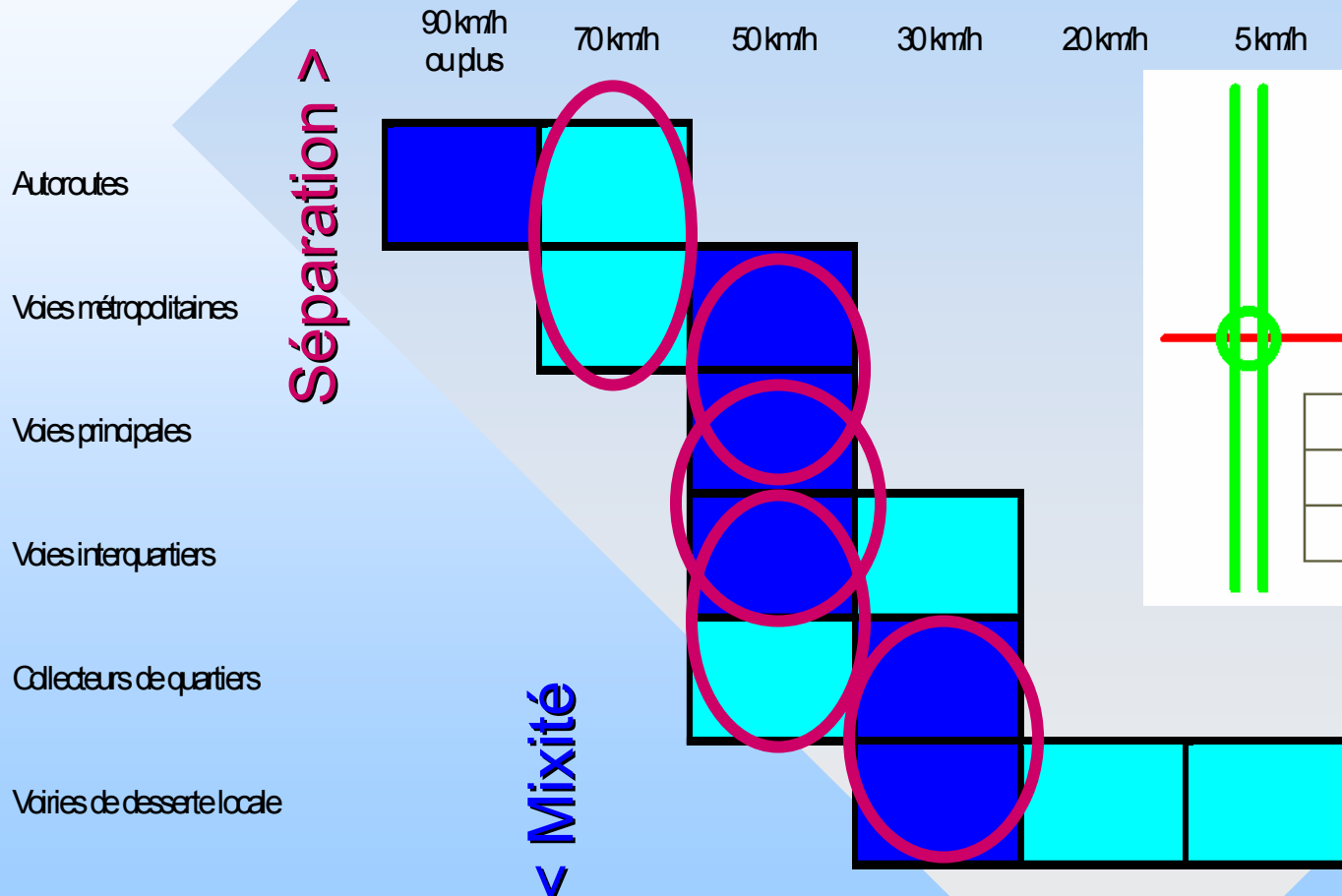
Les trois principes-clés pour circuler en ville : on sort, en général, par où on est entré ; on suit des trajectoires directes ; le transit à travers la Corbeille est supprimé.

© Transitec et Eofico

Hiérarchie



Combiner 2 niveaux = OK
+ de deux niveaux = NON



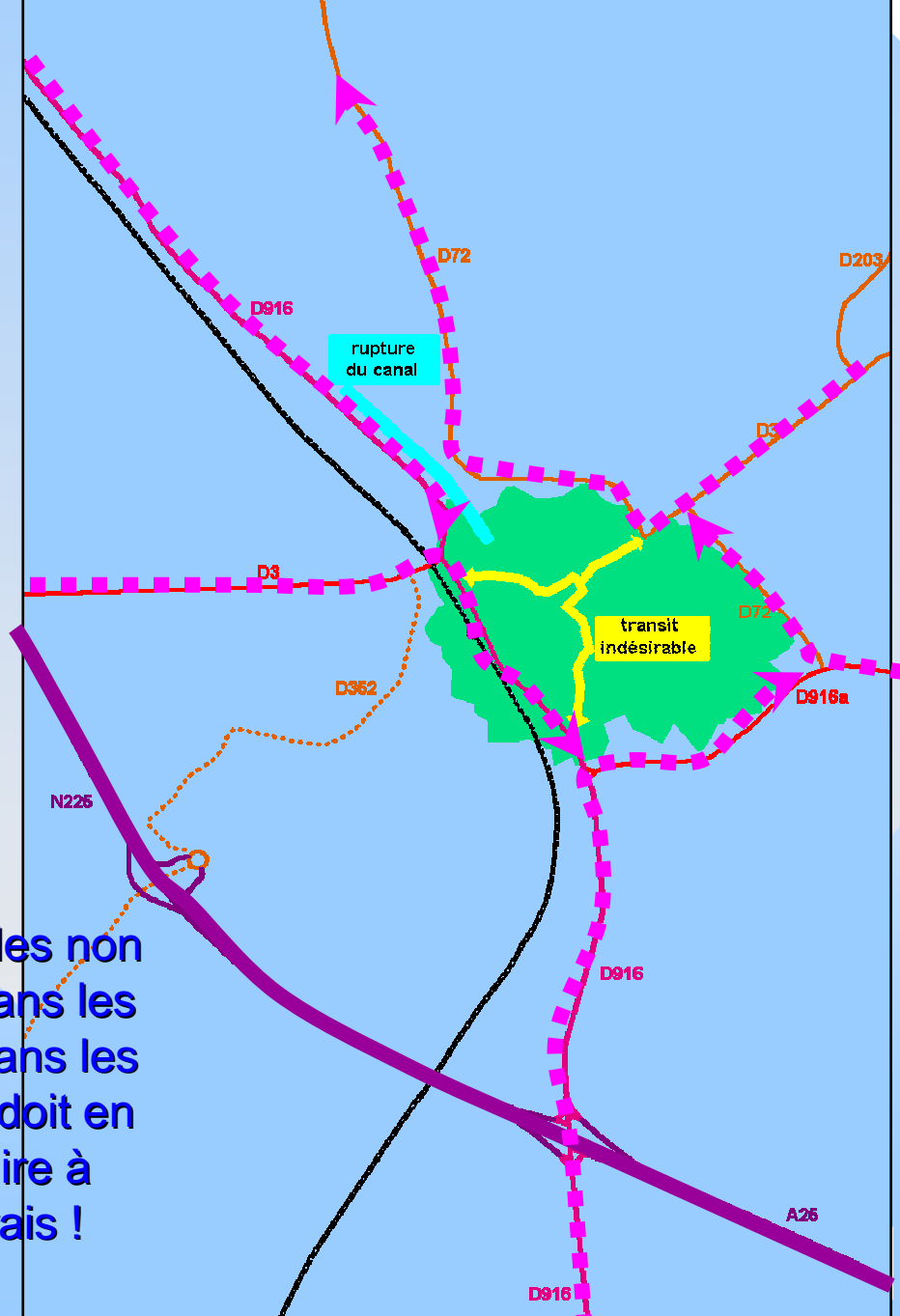
La circulation à Bergues

- L'autoroute A26 / N225 assurent le grand trafic
- Les départementales ceinturent la ville, sauf au Nord
- Les Portes de ville protègent le centre du gros trafic



Bergues mobilité

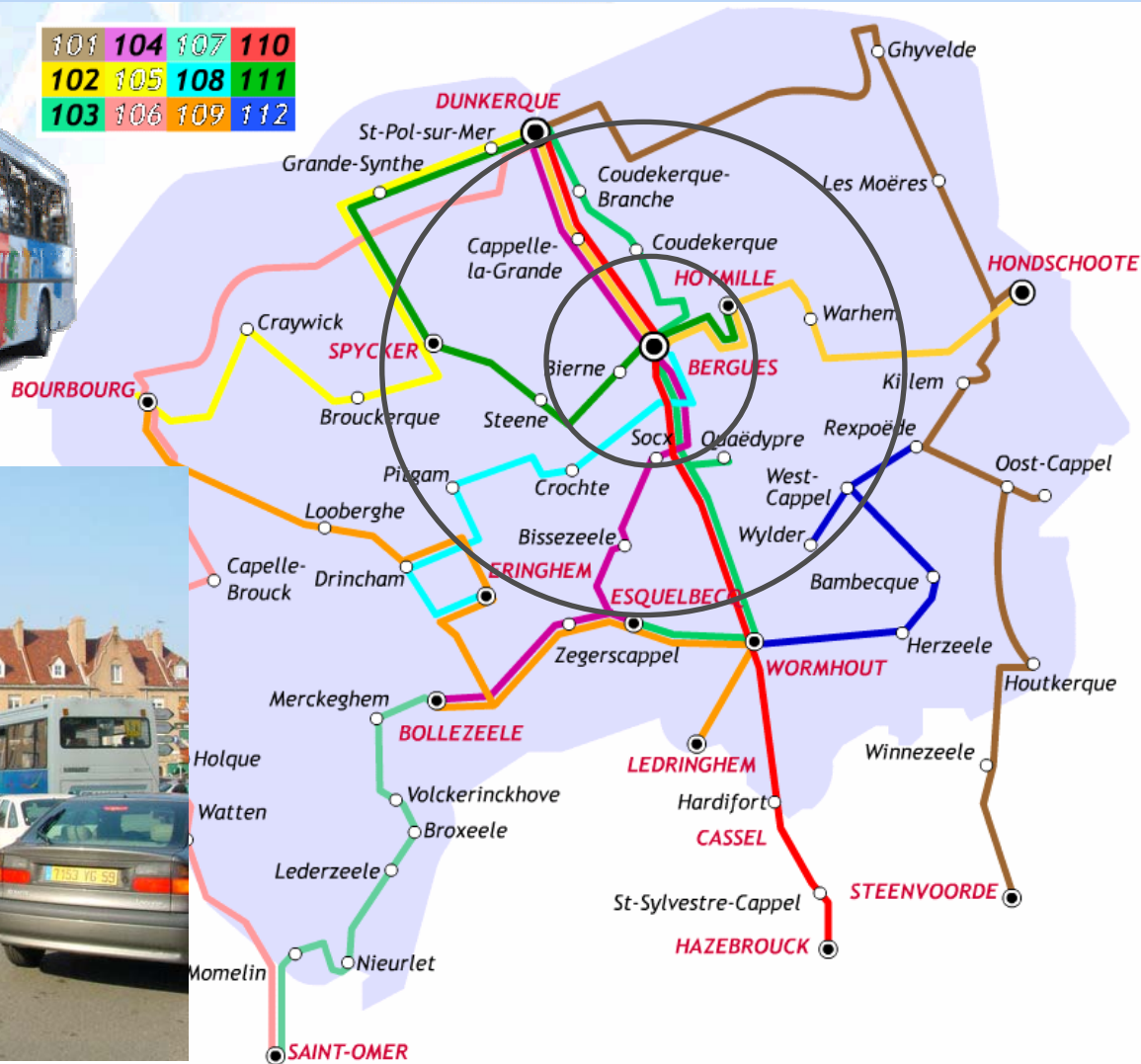
Dans les villes non fortifiées, dans les quartiers, dans les villages on doit en reconstruire à grands frais !



Les bus : Bergues plaque tournante



101	104	107	110
102	105	108	111
103	106	109	112



Les bus : plus sur la place, donc ailleurs ?

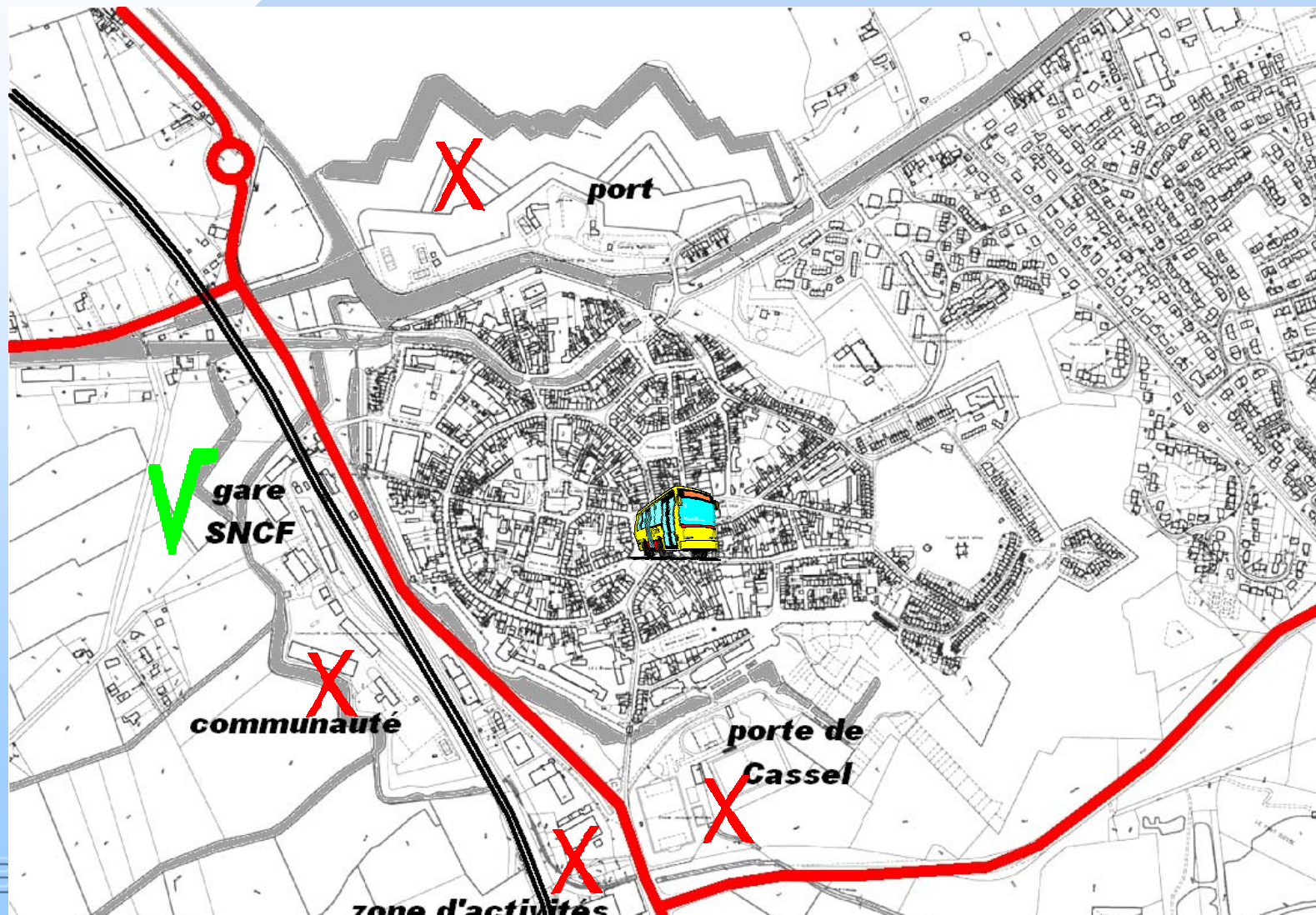
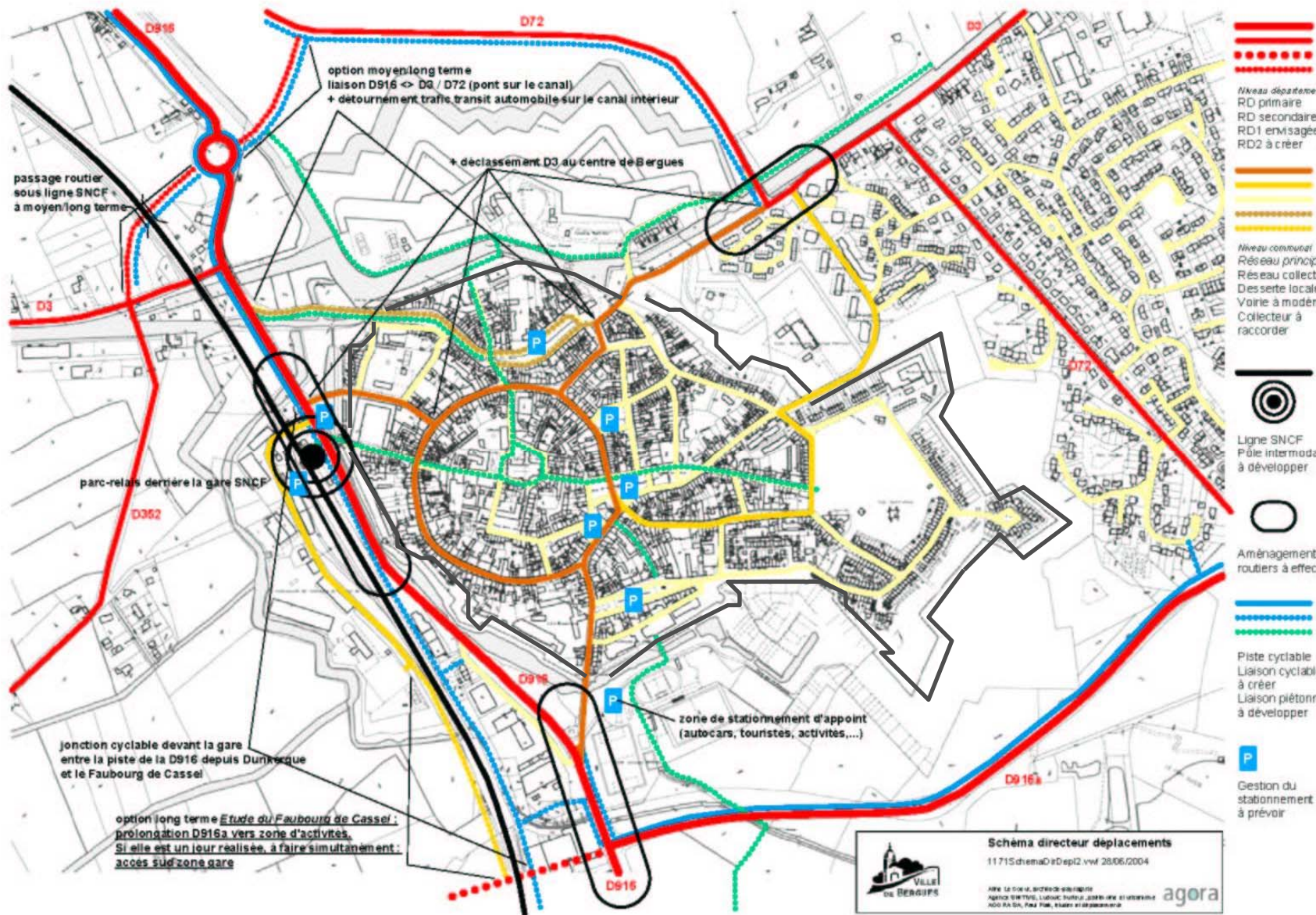


Schéma directeur déplacements



La circulation au centre



2. Le stationnement

Une vaste problématique



Stationnement : quelques chiffres

Une voiture stationne 23h sur 24

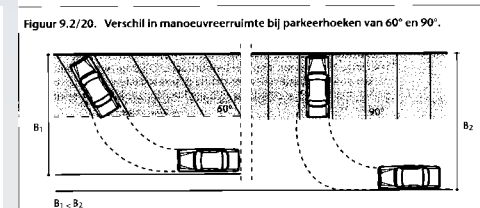
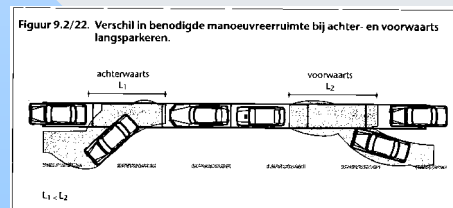
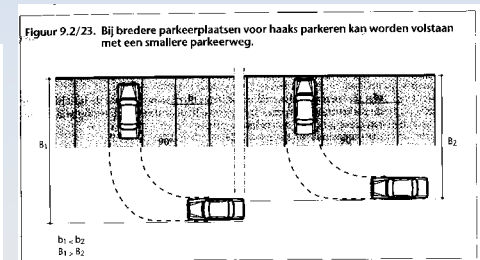
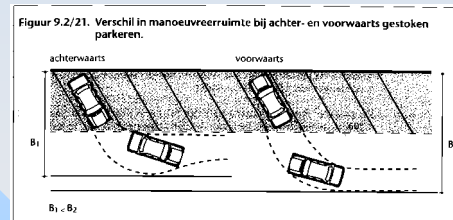
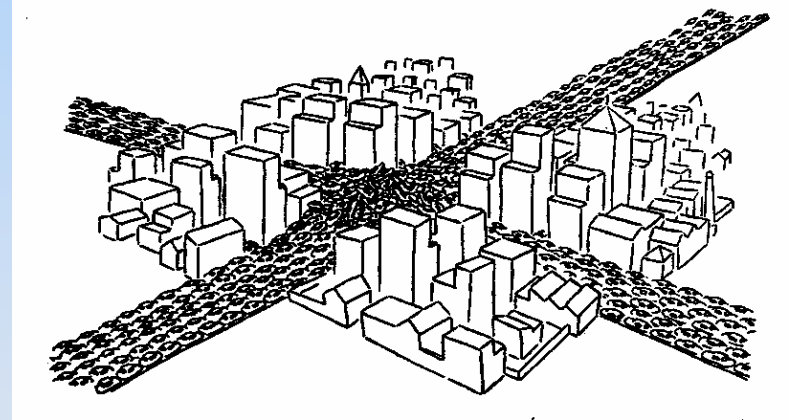
En voirie : +/- 12 m² par voiture

soit 1/2 terrain de football pour
une rue de 50 logements (et
50 voitures seulement)

En parking : +/- 25 m² par
voiture (voiries d'accès)









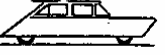
Un emplacement VP
= 6 à 12 emplacements
vélo
= 3 emplacements moto

Stationnement assuré à
l'arrivée : forte chance
de prendre sa voiture

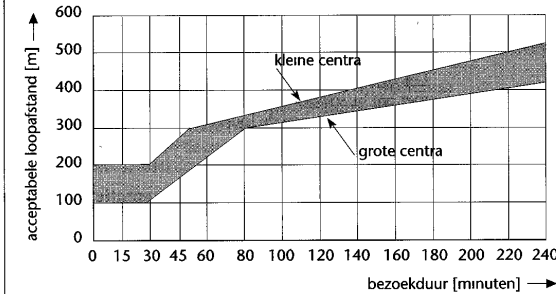


Stationnement : espace consommé et choix modal

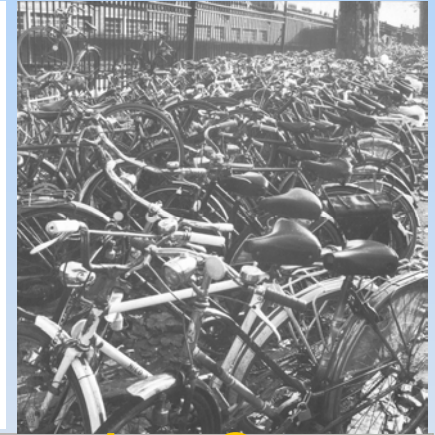
Verscillende vervoermiddelen en het grondoppervlak dat zij nodig hebben om één persoon te vervoeren. (Bron: J.E.M. De Senerpoint Domis: Mens en snelverkeer, TH Delft, Afd. Bouwkunde, 1970)

WIJZE VAN VERVOER	BENODIGDE PARKERRUIMTE	RUIMTE NODIG OM LUK VLOT EN VEILIG TE RIJDEN
VOETGANGER 		$\approx 0,75 m^2$
TRAM 		$\approx 1,5 m^2$
BUS 		$\approx 2,75 m^2$
FIETS 	$\approx 1,5 m^2$	$\approx 6,5 m^2$
MOTOR 	$\approx 3,5 m^2$	$\approx 24,0 m^2$
AUTO (3,4 30 km/h) 	$\approx 20 m^2$	$\approx 50,0 m^2$

Figuur 8.5/4. Maximaal acceptabele loopafstand in afhankelijkheid van de bezoektijd.



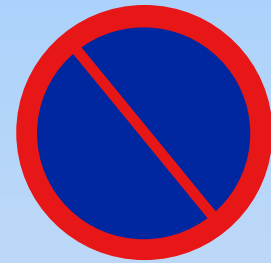
Bron: IMK.



Distance de marche ?



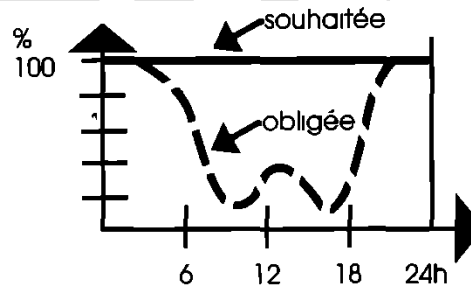
Des demandes différentes



- Utilisateurs divers du stationnement
 - habitants / résidents (jour, nuit)

- **Les Résidents fixes** *
(= qui n'utilisent pas leur véhicule durant la journée)

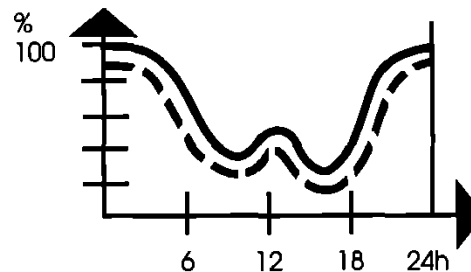
* sans place privée de stationnement



Selon le type de places dans le quartier, ils doivent déplacer leur véhicule même s'ils n'en ont pas besoin

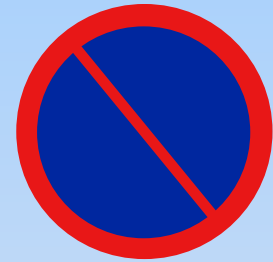
- **Les Résidents "mobiles"** *
(= qui n'utilisent leur véhicule à un moment de la journée)

* sans place privée de stationnement



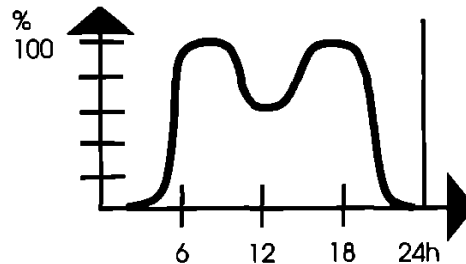
Souvent, ils doivent partir plus tôt (effet zone bleue par ex.) et ont des difficultés à retrouver une place le soir dans leur quartier

Des demandes différentes



- Utilisateurs divers du stationnement
 - navetteurs longue durée (employés, commerçants)

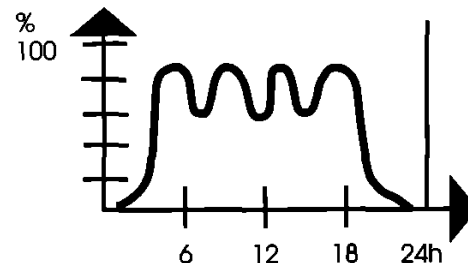
- **Les Pendulaires "fixes"**
(= qui n'utilisent pas leur véhicule durant leur travail)



Leurs déplacements sont concentrés aux heures de pointe du matin et du soir. Ils bloquent toute la journée des places du centre-ville ou proches de celui-ci...

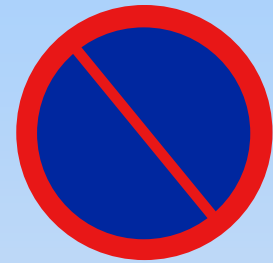
- **Les Pendulaires "mobiles" ***
(= qui utilisent souvent leur véhicule dans le cadre de leur travail)

* sans place de stationnement offerte par l'employeur



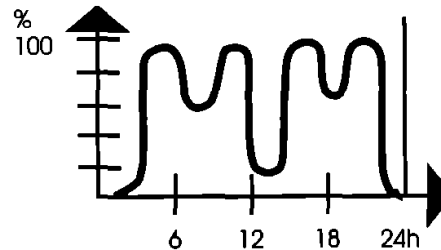
Difficulté de trouver des places publiques disponibles. Ils tournent beaucoup, voire stationnent souvent en illicite. Il leur manque des places de moyenne durée.

Des demandes différentes



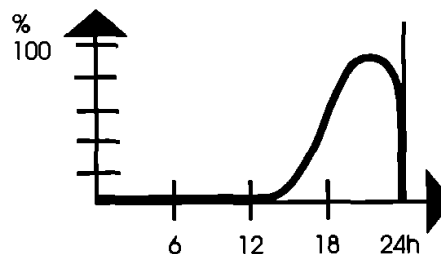
- Utilisateurs divers du stationnement
 - visiteurs moyenne durée (pendulaires dynamiques)
 - visiteurs courte durée (commerces, démarches, entreprises, etc.)

- **Les clients-visiteurs diurnes**
(= commerces, tertiaire, loisirs)



Difficulté de trouver des places disponibles de courte durée

- **Les clients-visiteurs du soir**
(= loisirs)



Par manque de places au centre, ils utilisent souvent les places des habitants en périphérie du centre.

e
r
g
u
e
s

E
s
p
a
c
e
s

p
u
b
l
i
c
s



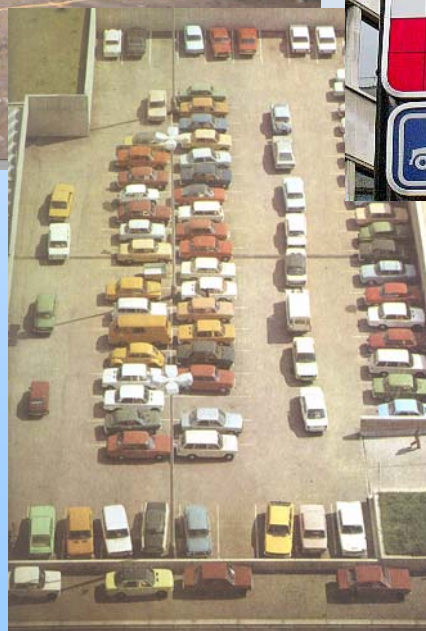
... la créativité des automobilistes a peu de limites !



- Cour de l'école ?
- Dans les arbres ?

Quelles solutions ?

- Piste cyclable ?
- Passage pétons ?
- Les 2 ?
- Arrêt de bus ?



- Double-file ?
- Allée centrale ?



- Parking illicite ?

Bergues mobilité

agora

e
r
g
u
e
s

E
s
p
a
c
e
s

p
u
b
l
i
c
s

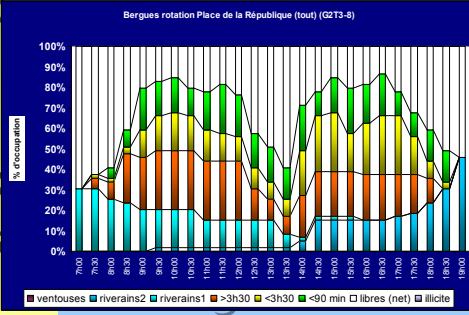
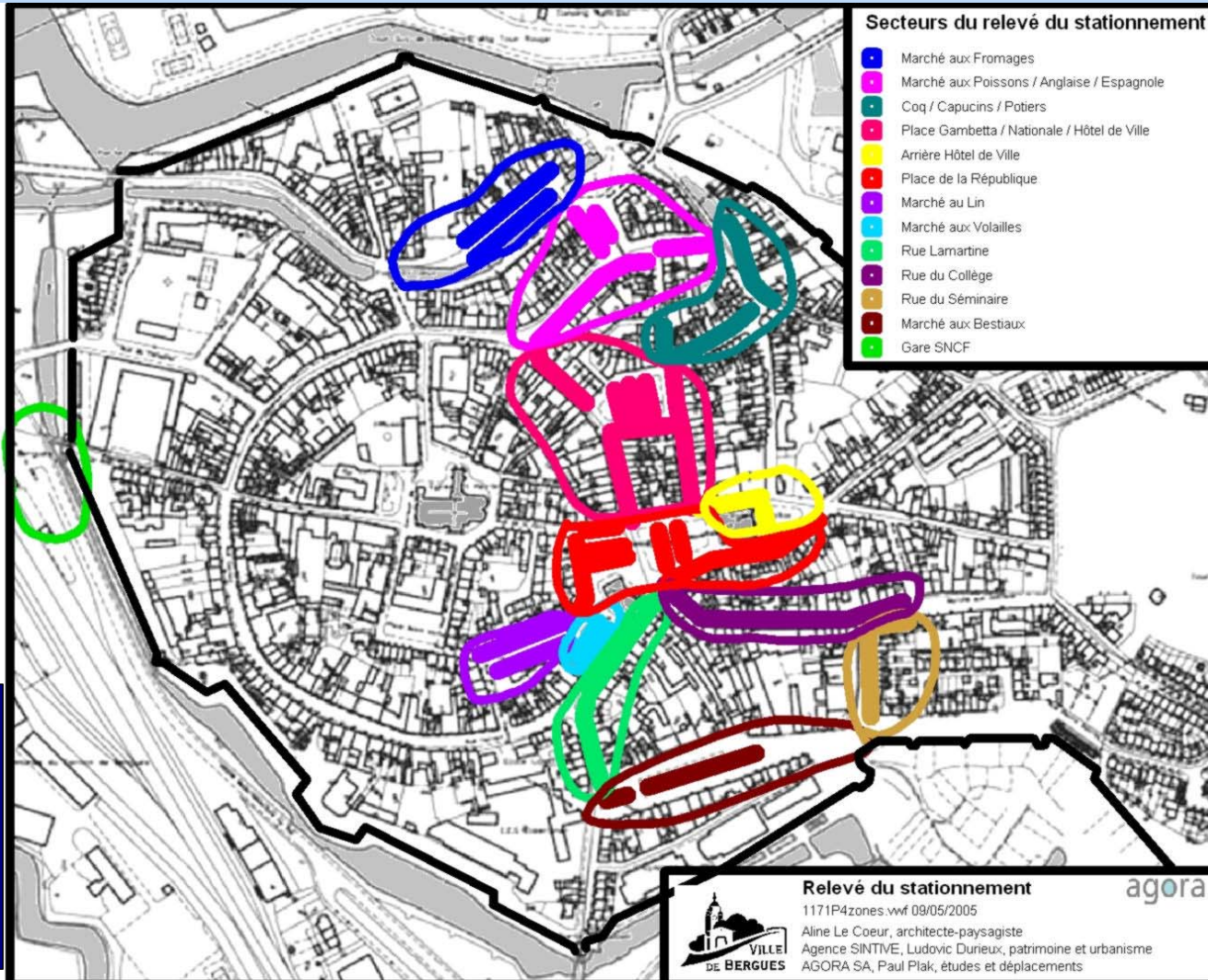
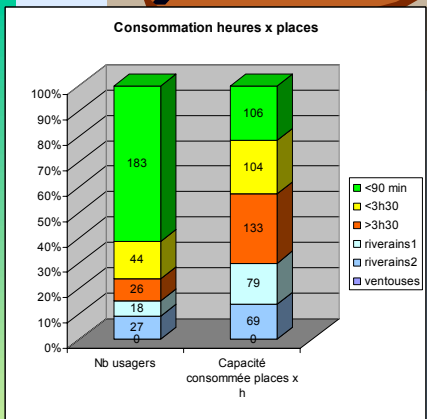
La désorganisation du stationnement contribue pour une large part à la dégradation de l'aspect des nos espaces publics

Selon Jane Jacobs, urbaniste américaine, une occupation de + de 8% de l'espace par le stationnement automobile conduit à une perte de qualité esthétique de nos espaces ...



Stationnement : offre et demande ?

- Espace non extensible
- Agir sur la composition du « panier »



Stationnement : gérer les durées



C1b

Lieu aménagé pour le stationnement gratuit à durée limitée avec contrôle par un dispositif approprié.



Une capacité d'accueil d'usagers de courte durée beaucoup plus importante : de 5 à 10 x



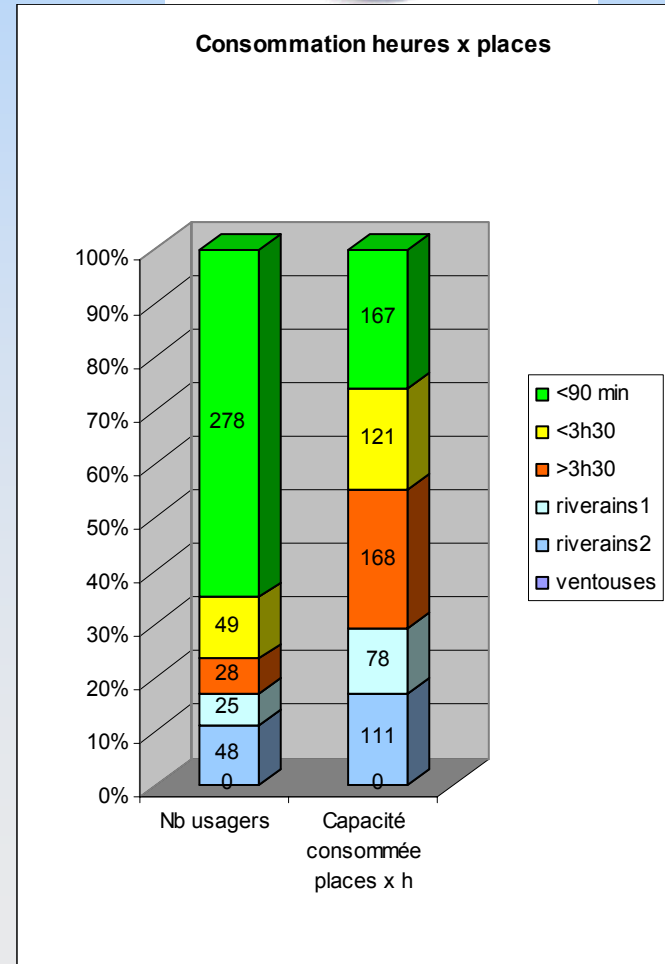
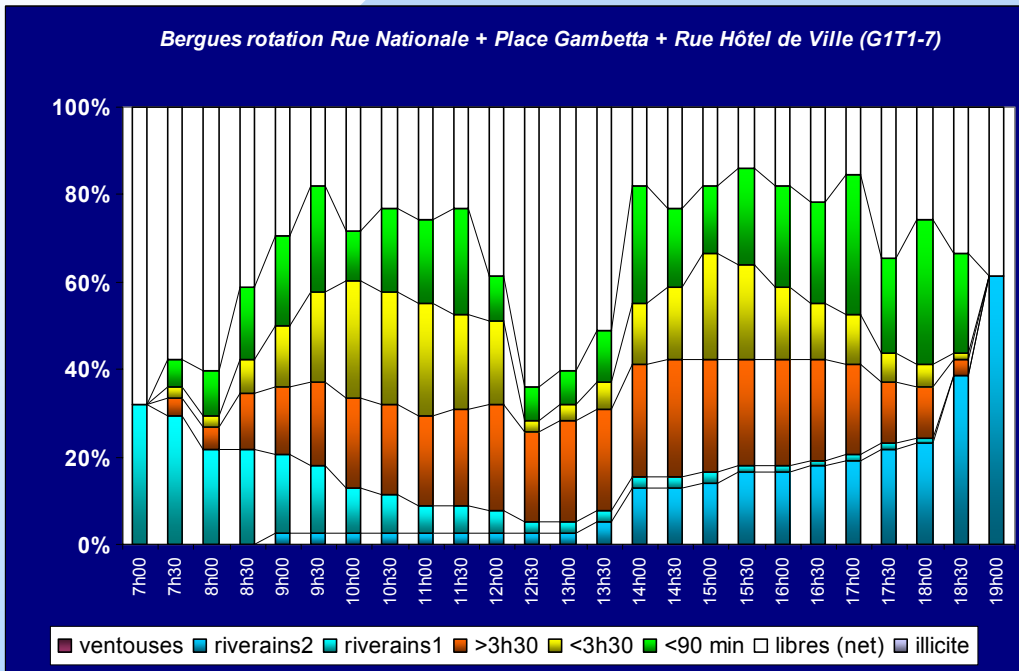
C1a

Lieu aménagé pour le stationnement.



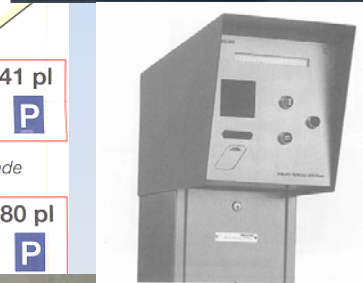
Un seul usager de longue durée empêche l'accès pendant toute la journée

Stationnement : analyse des durées



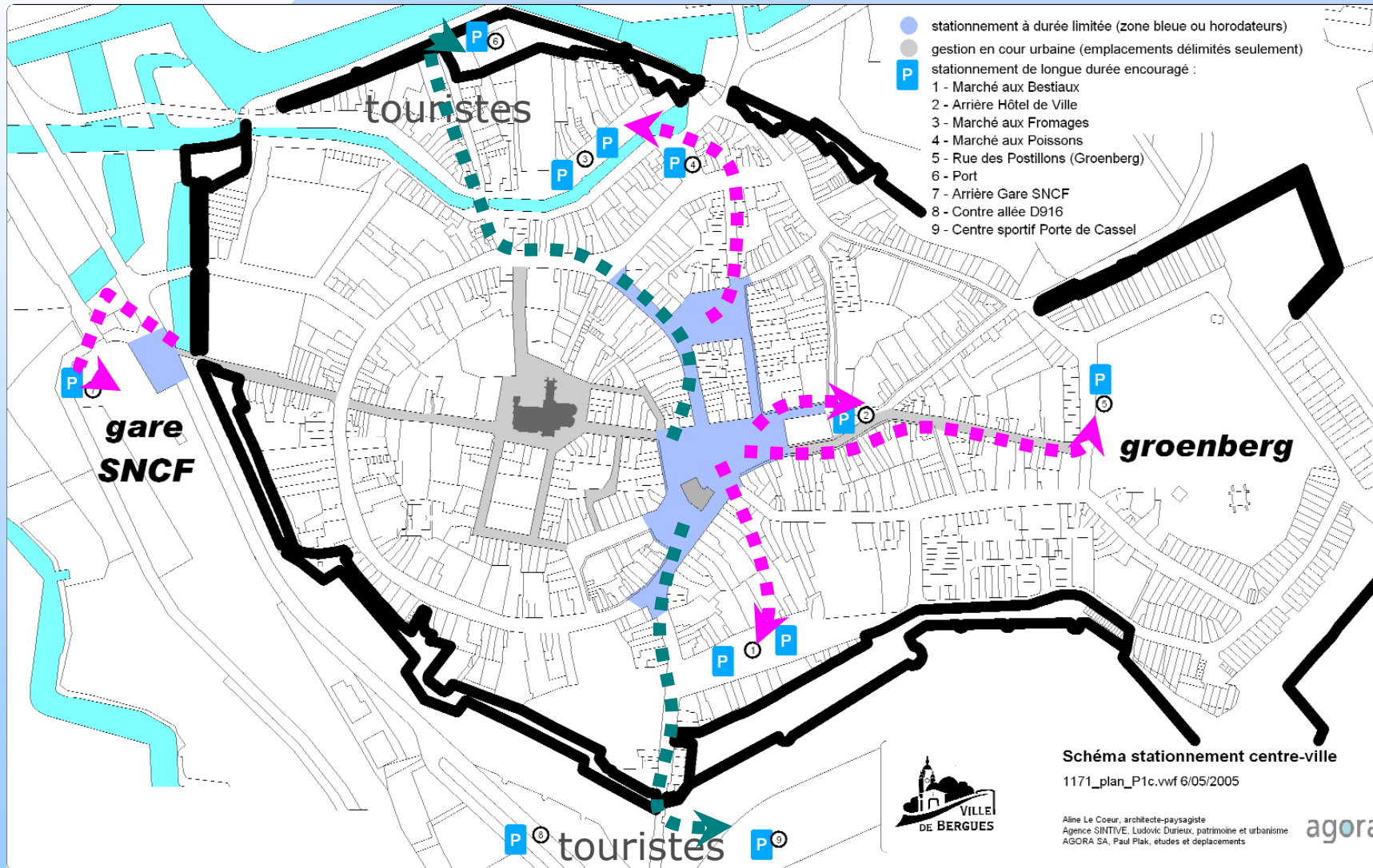
Gestion du stationnement

- Stationnement libre
- Stationnement régulé (cartes riverains, zones bleues...)
- Stationnement payant : tarification dégressive ou progressive

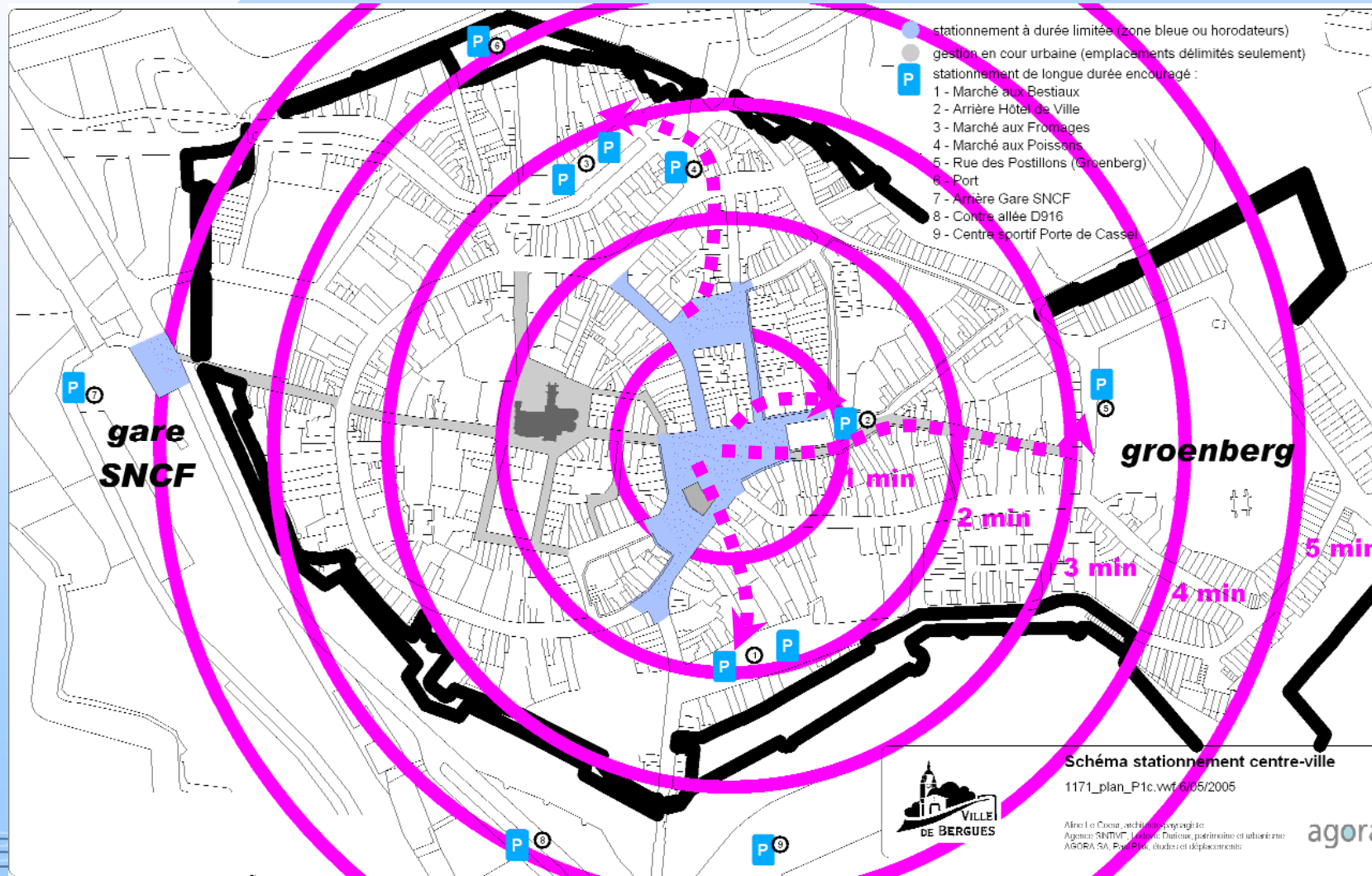


Le problème en ville c'est pour se garer !!!

Stationnement : où mettre les longues durées ?



Stationnement : durées de marche ?



ergues
Espaces
publics

Stationnement : (in)discipline ?



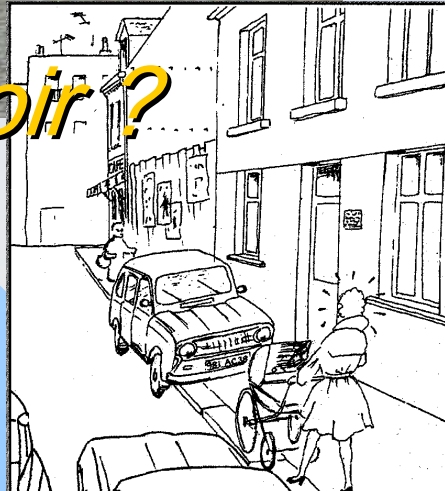
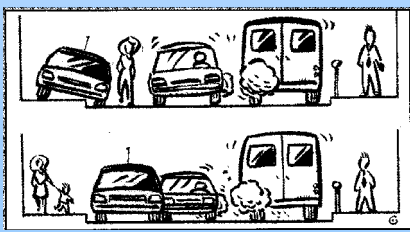
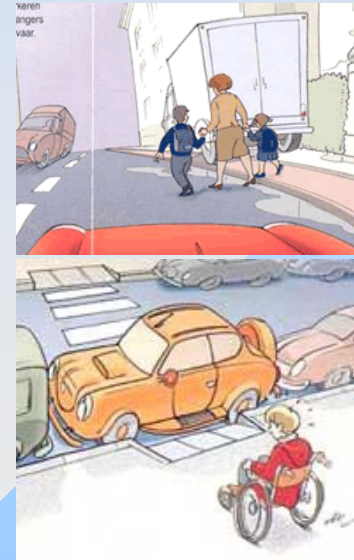
2 roues

4 roues

des
comportements
ambigus...

1 roue

Pour qui est le trottoir ?

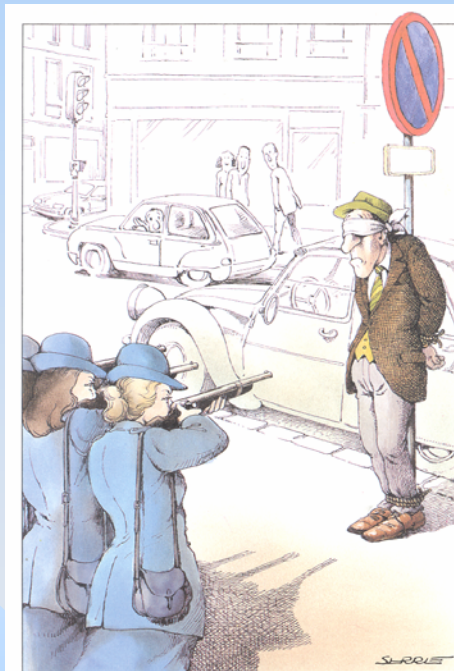


Comment restaurer le civisme ?

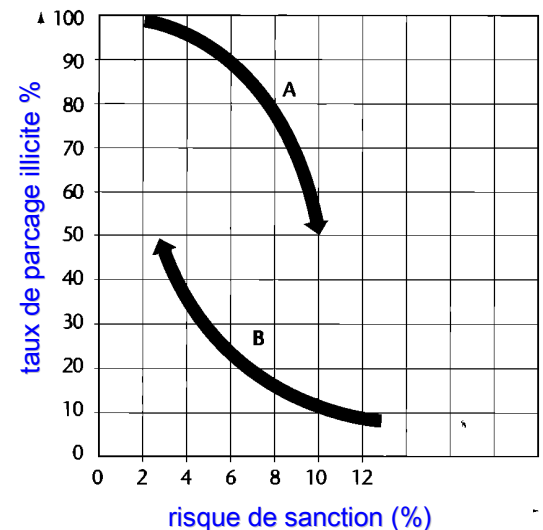
- A Clermont-Ferrand (137.000 habitants)

En moyenne, une voiture garée (illicitement) sur le trottoir tous les 70 mètres

- A Sotteville-lès-Rouen (30.000 habitants) une voiture sur trottoir tous les 1000 mètres



Relation entre le risque de sanction et le taux de parcage illicite



- Politique de communication, dispositifs de protection, et répression

- Echec des actions ponctuelles

- Il faut un contrôle systématique

