

Université Larbi Ben M' hidi – Oum El Bouaghi-

Département Gestion des techniques urbaines

Module: Transport durable

1<sup>e</sup> année master- Transport et mobilité urbaine

**Cours 6**

**Principes de transports durables**

Plusieurs axes de réflexion et d'évolution ont été pris afin de pratiquer un transport durable :

### 1/-Réduire la place de la voiture:

**Réduire la place de la voiture afin de :** réduire la pollution, et récupérer l'espace public et revivifier les villes, notamment les centre villes

**La diminution des places c'est à travers :**

- Diminuer le nombre de place de stationnement par logement pour les constructions neuves
- Mettre une politique de stationnement dissuasive (tarifs) ex : Londres



Malmö/ Suède :Gare de vélos jouxtant une barge flottante Quartier d'Aarhus/Danemark :des chemins piétons ont été favorisés

### 2/- développement d'une politique de transport en commun par :

- L'augmentation des infrastructures de transports en commun et promouvoir l'utilisation des transports en commun et des transports propres et doux pour les déplacements :

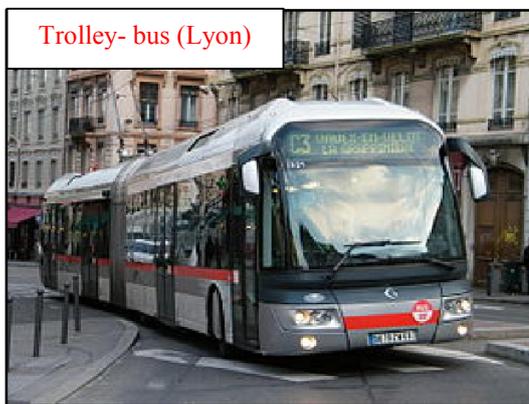
**2-1/-** Les transports en commun ont depuis quelques années un rôle moteur dans les projets d'urbanisme qui se structurent autour de nouveaux réseaux. Par exemple du bus sur site protégé, tramway sur rail (Nantes), tramway sur pneu (Nancy), trolley- bus (Lyon), tram-train (Sarrebuck), tram- train (Karlsruhe). Associé avec l'augmentation des espaces de stationnement afin d'atteindre un nombre très importants d'utilisateurs, et aussi l'efficacité des transports en commun est la réalisation des gares ou des pôles d'échange intermodal.



Tramway sur pneu (Nancy)



Tramway sur rail (Nantes)



Trolley-bus (Lyon)



Tram-train (Sarrebuck)

**2-2/- Les transports en site propre exigent de nombreux aménagements qui rendent nécessaire la requalification de rues entières, avec souvent des opérations de rénovation de l'habitat. Ils bouleversent la géographie urbaine et ils exigent de gros moyens financiers.**

Devenu un transport souhaité dans la plupart des villes afin de réduire la place de la voiture qui est le facteur principal de pollution des villes, et pour augmenter son utilisation il faut renforcer leur attractivité par l'accroissement de la qualité du service, la fréquence, régularité, rapidité, confort et la gratuité ou de l'offre à très bas prix .



Tramway signalé par de grands arceaux

3/- Le développement des déplacements doux et non polluants : tel que le vélo qui doit s'inscrire en amont des projets d'urbanisme et le point de départ de toute politique d'élaboration d'un schéma directeur, en fonction de la topographie, l'habitat, l'implantation des équipements publics (les lycées, universités, les gares, les commerces, les cinémas, les arrêts de transport en commun et tous les pôles d'attraction).

Les études d'implantation de pistes cyclables doivent devenir systématiques dans tous les projets d'aménagement, un moyen d'améliorer l'intégration du vélo en ville et aussi d'imposer des locaux à vélos sécurisés et protégés des intempéries dans toutes les constructions nouvelles. Un urbanisme adapté au vélo permettra de développer le ramassage scolaire, la marche à

ped, donc réaliser l'éco mobilité qui rassemble tous les moyens de se déplacer et évite l'usage de la voiture par une personne seule : elle associe les déplacements à pied, à vélo, par tout autre moyen de transport sans moteur, en transport en commun ou en partageant sa voiture.

Ville de Rennes : Des réseaux cyclables continus et des abris pour les vélos



**Donc on est devant un transport intégré, afin de devenir une ville de mobilité douce centrée sur la sécurité, l'efficacité environnementale et des espaces publics plus attractifs. Ainsi la délimitation de la vitesse des véhicules, restreinte les places de stationnement et instauré des tarifs de parking plus élevés dans le centre, l'information des citoyens et leur participation à la planification des transports.**



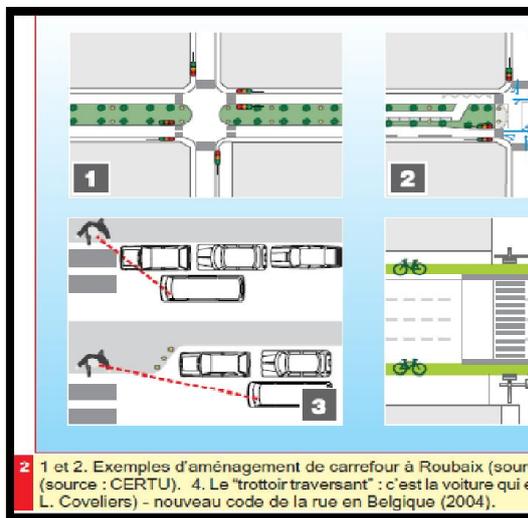
Rennes : chemins pour piétons relient les quartiers entre eux ou au centre ville



belle de vélo Paris : l'aménagement de l'avenue/ la par

4/- Assurer la sécurité de la circulation :

Des recherches récentes ont montré le lien entre accidents de la circulation, mobilité quotidienne et formes urbaines, elle émerge toujours comme un problème à résoudre car elle n'est qu'une priorité mineur dans les projets d'aménagements, ça à l'issue des choix prioritaires en matière de déplacements automobiles rapides et fluides et du développement de transports en commun et de circulation douces . Le résultat est que l'urbanisme ne se sent pas investi des questions de sécurité routière, et qu'il renvoie le problème à l'ingénieur chargé de la voirie.

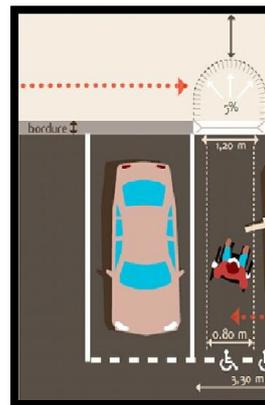


5/- intégrer ces objectifs dans les cahiers des charges des projets d'aménagement et dans les chartes d'objectifs ou développement durable.

Exemple : quartier Vauban à Fribourg en Allemagne : mode de vie sans voiture exige un quartier de proximité, une école, des jardins d'enfants, un marché bio, des entreprises, un centre commercial, une superette, des aires de loisirs et environ 600 emplois accessibles à pied ou à vélo. De même deux lignes de bus, une ligne de tramway, et une voie ferrée de banlieue reliant Vauban au centre-ville, à la gare principale et à l'air de loisir.

6/- privilégier les transports propres pour le transport de marchandises : dont il est nécessaire d'utiliser la voie d'eau ou ferrée pour le transport de certaines marchandises, et que pour chaque solution des équipements spécifiques nécessaires, de leur localisation et leur traitement (pôle logistique).

7/- l'accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite aux transports en commun, et leurs part des aménagements.

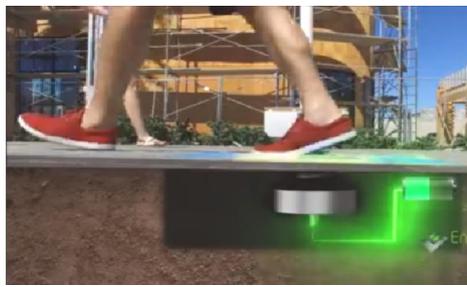


Bande pour non-voyants

8/- l'utilisation des énergies renouvelables



Piste cyclable solaire



Station de bus source d'énergie

9- Utilisation de la trame verte



**Références bibliographiques :**

Aeiella Masboungi : Projets urbains durables ; Mars 2012 France

Alain Maugard et Jean- Pierre Cuisinier : Regard sur la ville durable - vers de nouveaux modes de vie-; Pris Janvier 2010.

Catherine Charlot-Valdieu, Philippe Outrequin : L'urbanisme durable - Concevoir un écoquartier- , Paris Mai 2011

Francis BEAUCIRE : Les transports publics et la ville, Milan Janvier 1997.

Ministère des transports, centre d'études des transports urbains CETUR (1982) « Manuel d'urbanisme pour les pays en développement, volume 4, les transports urbains ». Coopération et aménagement. Agence française pour l'aménagement et le développement à l'étranger.

Pierre Merlin : Les transports urbains, Paris Février 1992