

Conférence du 26 avril 2016 à Pully - résumé

L'exposé est structuré en quatre parties (5 minutes par partie), présentées comme des modèles historiques. Si une certaine chronologie est en effet observable, la temporalité varie d'un pays à l'autre ou même d'une agglomération à l'autre. Loin de s'exclure, ces modèles se superposent en réalité dans nos villes, et se mélangent dans une mosaïque d'aménagements parfaitement observable à Pully.

Modèle 1 : La ville au volant

Le modèle de la « ville au volant » est importé des Etats-Unis à la fin de la 2^{ème} guerre mondiale. Dans le contexte de la démocratisation de l'automobile, les autorités cherchent à garantir la sécurité du trafic et faciliter la circulation. Marquage et signalisation sont systématisés et les feux de circulation se répandent. Tous les usagers de la route doivent se plier à des règles strictes de comportement. De nouvelles routes ainsi que des élargissements de rues sont planifiés, qui ne verront pas tous le jour. En effet, des mouvements citoyens se développent ici ou là pour s'opposer à ce qui est souvent perçu comme une atteinte au cadre de vie.

A Lausanne, ce modèle trouve son apogée en 1964, année marquée à la fois par l'Expo et ses aménagements routiers, par la suppression des derniers tramways et par la création de « l'onde verte » traversant le centre de la ville. A Pully, l'aménagement actuel de l'Avenue de Lavaux est caractéristique de ce modèle.

Modèle 2 : Complémentarité des modes

Le terme « accessibilité multimodale » apparaît dans les planifications dès les années 1970. Le *tout-à-la-voiture* a engendré étalement urbain, pollution et désertification des centres. Afin de redonner vie à la ville, il s'agit de réduire l'emprise de la voiture et structurer la mobilité autour d'une ossature solide de transport en commun. Les villes de Suisse alémanique, qui ont investi sans discontinuer dans leurs transports publics, ont une bonne longueur d'avance. En Suisse romande, ce n'est qu'à partir des années 1990 que des investissements massifs dans les transports publics sont réalisés. C'est ainsi que Genève se recrée un réseau de tramways, pour plus d'un Mrd de francs, et que Lausanne dynamise son réseau urbain autour du métro M2. A l'échelle régionale, le chemin de fer bénéficie également d'investissements considérables (RER vaudois, CEVA genevois...).

Transport public et voiture se partagent le « marché » de la mobilité urbaine : aux premiers les flux domicile-travail et domicile-formation, principalement à destination des secteurs centraux des agglomérations ; à la seconde, les flux périphériques ou tangentiels, ainsi que, très majoritairement, les déplacements de loisirs et d'achats.

L'aménagement du Pré-de-la-Tour répond principalement à cette logique : accès en voiture au centre pullièran, et possibilité de rejoindre, de là, le centre de Lausanne par bus ou par train.

Modèle 3 : Mobilité apaisée

La voiture, très encombrante, et le transport public, très coûteux à l'exploitation, ne résolvent pas à eux seuls les problèmes récurrents de la mobilité urbaine. Largement négligé jusqu'ici par les ingénieurs du trafic, le piéton va regagner en intérêt. Une demande croissante du public pour plus de convivialité urbaine correspond à l'embourgeoisement des centres. La « gentrification », apparue d'abord dans certains quartiers de grandes métropoles comme New-York ou Londres, se répand dans des quartiers comme « Les Grottes » à Genève ou « Sous-Gare » à Lausanne. Elle suppose un mode de vie très urbain, mais où les relations de proximité sont valorisées, tout comme les déplacements à pied ou à vélo.

L'intérêt est porté sur la qualité d'aménagement des voiries en tant qu' « espace public ». Les besoins circulatoires ne doivent pas systématiquement primer sur les usages sociaux de la rue. La cohabitation avec la voiture est possible, mais à vitesse lente, d'où l'intérêt pour des aménagements du type « zone 30 » ou « zone de rencontre ». Différents modèles de « shared space » sont expérimentés à travers l'Europe.

A Pully, les réflexions en cours sur l'aménagement de la Rue de la Poste reflètent un intérêt pour le modèle de la cohabitation à vitesse lente.

Modèle 4 : Mobilité connectée (smart city)

L'avènement prochain de véhicules capables de se déplacer en milieu urbain sans conducteur humain est susceptible de modifier fondamentalement notre appréhension de la mobilité urbaine. Tout d'abord en favorisant la généralisation des véhicules partagés et donc la diminution du parc automobile: quel besoin de posséder ma propre voiture (que je ne conduis plus...) alors que je peux, à moindres frais, « appeler » un véhicule qui vient me chercher où je veux et me dépose où je veux ? La frontière entre véhicule individuel (sans conducteur) et transport public (également sans conducteur) tendra par ailleurs à s'estomper. Enfin, les tensions actuelles liées au stationnement pourront s'apaiser au bénéfice d'un espace public libéré: le véhicule allant se garer seul, peu importe que la place de parc se trouve à quelques centaines de mètres de ma destination, voire dans un garage souterrain difficile d'accès...

Dans le cas de Pully, la généralisation des véhicules autonomes (ou, du moins, de véhicules capables de se garer de façon autonome) laisse envisager une exploitation beaucoup plus efficace et rationnelle du parking du Pré-de-la-Tour, et des perspectives d'aménagement renouvelées pour l'ensemble des rues du centre.

Yves Delacretaz, 31 mars 2016.

YVES DELACRETAZ

Dr ès sciences techniques EPFL
Professeur en mobilité et transport
Institut de Géomatique, Gestion de l'environnement,
Construction et surveillance d'ouvrages (G2C)
Mob. : +41 79 238 76 40

Yves.delacretaz@heig-VD.ch