

LES NOUVELLES MOBILITÉS DOUCES A CACHAN

Atelier Cachan – Master 1 Urbanisme et Aménagement
Année universitaire 2018 - 2019

ÉCOLE
D'URBANISME
DE
PARIS



La commande

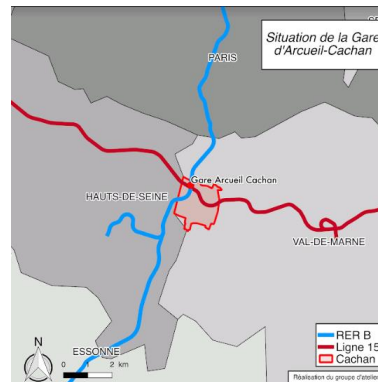
La Ville de Cachan accueillera en 2024/2025 une gare de la ligne 15 du Grand Paris Express (GPE) en interconnexion avec le RER B déjà présent. Dans ce contexte de réorganisation du système de mobilité sur son territoire, la Ville de Cachan porte l'ambition de promouvoir la mobilité durable et en particulier les modes actifs dont le piéton et les nouvelles mobilités douces électriques ou non. Le diagnostic réalisé porte donc sur ces nouvelles mobilités à Cachan, et en particulier autour du secteur de la gare.

Il donne quelques pistes de réponse aux questions suivantes : quelles sont les nouvelles mobilités qui se développent sur la commune ? **Comment développer ces pratiques notamment pour accéder à la future gare du GPE ?** Quelles sont les attentes des usagers en matière d'aménagement ?

Quelle est la place des nouvelles mobilités douces dans le contexte de la ville de Cachan, qui s'apprête à accueillir la ligne 15 du Grand Paris ?

Le contexte

La future gare Arcueil-Cachan sera l'une des 16 gares desservies par la ligne 15, une nouvelle ligne de métro qui reliera Pont de Sèvres à Noisy-Champs en 32 minutes. La Ville de Cachan prévoit, en conséquence, une augmentation importante des flux de voyageurs sur son territoire. Ceci soulève des questionnements autour d'une réorganisation de l'espace public autour de la gare. C'est dans ce contexte que la question de l'émergence de ces nouveaux modes de déplacement vient prendre place.

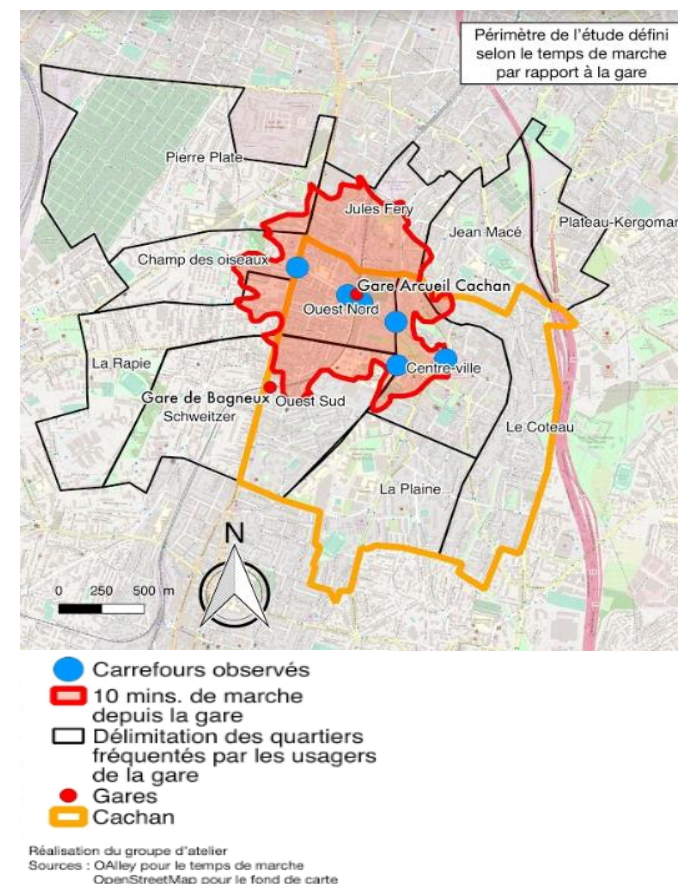


Les nouvelles mobilités douces

Sont considérés comme mobilités douces les modes de déplacement jugés respectueux du cadre urbain et de l'environnement. Les débats autour du caractère durable des modes de déplacement émergents privilégient quant à eux le terme de « mode actif ». Pour autant, le terme actif ne prend pas en compte les modes à assistance électrique. Nous avons donc choisi de concentrer notre diagnostic sur les « Engins de Déplacement Personnels » ou EDP. Au niveau juridique, les EDP sont les véhicules légers unipersonnels, électriques ou non. Le terme EDP permet ainsi de considérer les trottinettes électriques ou traditionnelles, les *hoverboards* et gyroroues, les rollers et les skates.

Périmètre d'étude des situations et comportements des usagers des EDP

A partir de la commande, nous avons déterminé les quartiers de la zone d'influence de la gare d'Arcueil-Cachan.



Notre périmètre d'étude représente la zone accessible depuis la gare en moins de dix minutes à pied. Dans cette zone, nous avons ensuite repéré les carrefours à risque avec le commanditaire.



La méthodologie utilisée

Afin de mener à bien notre diagnostic territorial, nous avons mis en place plusieurs méthodes de récolte de données.

Un **questionnaire** a été administré à 250 personnes présentes sur les quais de la gare du RER B Arcueil-Cachan, (de novembre à décembre 2018), pour identifier la pénétration de la pratique des EDP et les représentations qu'elles en ont.

Une série d'**observations** a été réalisée sur 6 lieux jugés pertinents : par binôme aux heures de pointes (matin et soir) sur plusieurs jours. L'objectif était ici de faire un comptage des utilisateurs d'EDP et d'identifier les situations et comportements dangereux.

Nous avons effectué 8 **entretiens semi-directifs** avec des utilisateurs et des non-utilisateurs des EDP. Les questions portaient essentiellement sur leur représentation du territoire cachanais et leur rapport avec les EDP.

3 **parcours commentés** ont été réalisés avec des utilisateurs des EDP avec pour objectifs l'analyse de leurs usages de la voirie et leurs comportements de conduite d'une part, et l'analyse de leurs relations avec les autres usagers de la voirie.

Les nouvelles mobilités douces à Cachan : ville piétonne

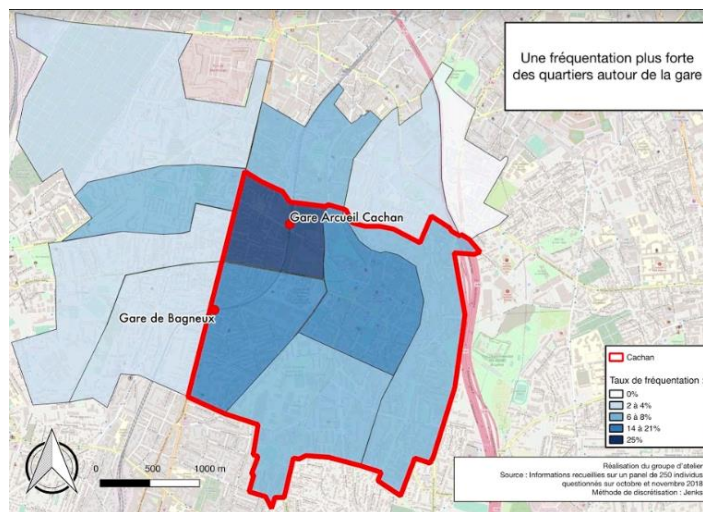


Diagramme 1 :

Seriez-vous intéressé par l'utilisation des EDP ?

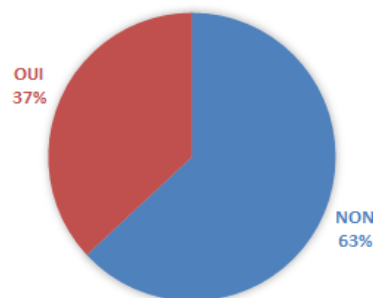
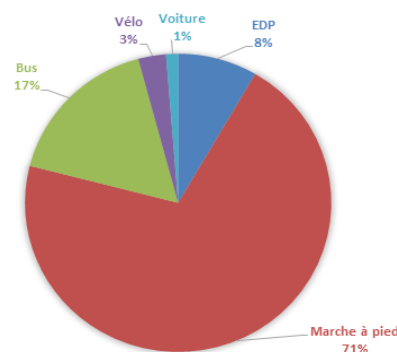


Diagramme 2 :

Quel mode de déplacement utilisez-vous pour vous déplacer jusqu'à/depuis la gare ?



Une ville pédestre peu adaptée à l'utilisation des EDP :

Nos résultats montrent que les déplacements depuis la gare s'effectuent majoritairement à pied. Cela est dû à différents facteurs : la proximité du lieu de destination et le contexte territorial dans lequel se déplacent les usagers.

En effet, comme on peut le voir sur la carte-ci contre, les quartiers les plus fréquentés sont directement accolés au quartier de la gare d'Arcueil-Cachan. De plus, la géographie de la ville, ville pédestre de par ses petites dimensions expliquent la prégnance de la marche. L'usage des EDP reste donc minoritaire sur le territoire et les usagers interrogés déclarent en majorité ne pas être intéressés par leur utilisation (cf. diagramme 1).

Une certaine homogénéité des usages et usagers :

Les données récoltées nous ont néanmoins permis d'établir un profil type de l'utilisateur d'EDP dans la ville de Cachan. L'utilisateur d'EDP est un homme actif avec un emploi, entre 20 et 40 ans qui travaille à Cachan.

L'EDP le plus utilisé est la trottinette (électrique ou traditionnelle). Il n'est pas anodin, donc, que lorsqu'on évoque les EDP auprès des non-usagers, la trottinette soit l'engin de déplacement le plus souvent cité.



La place de ces nouveaux engins

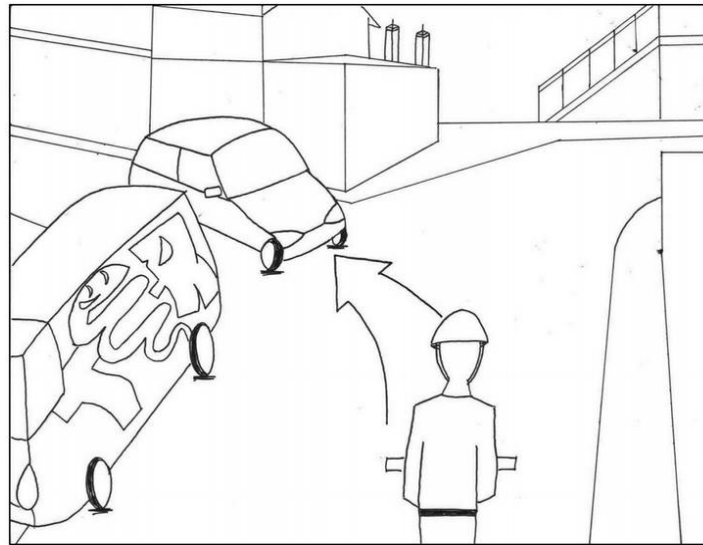
Ces nouveaux modes de déplacement apparaissent comme une alternative à la voiture ou au bus lorsque la zone est mal desservie ou que les routes sont congestionnées. L'assistance électrique est apparue une solution face à la topographie vallonnée du territoire : leur pénétration dans les pratiques de mobilité pourrait être amenée à augmenter. D'où la nécessité de questionner leur place sur le territoire.

Les EDP sur la voirie cachanaise

Certains des grands axes de Cachan près de la gare reçoivent un flux très important de piétons et de véhicules aux heures de pointe, mais leur largeur n'est pas toujours suffisante. Quant au réseau cyclable, il est discontinu et assez limité. Le manque de visibilité dans les virages est accentué par la présence de files de voiture garées le long de certaines routes.

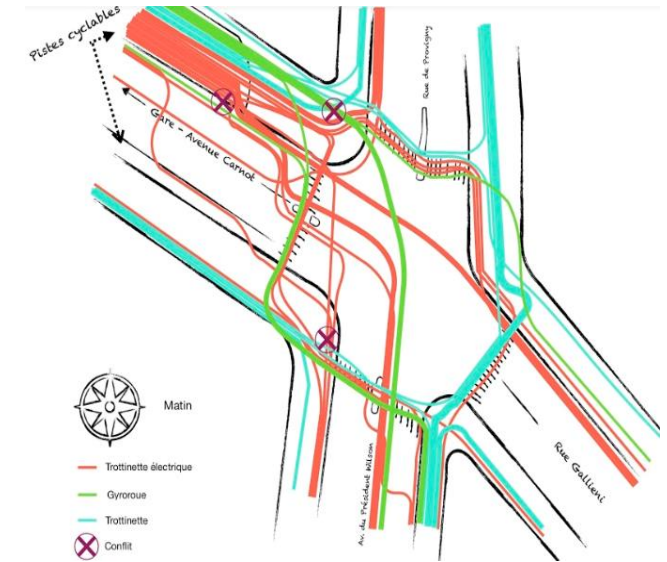
En ce qui concerne les comportements et trajectoires des usagers d'EDP sur cette voirie, les enquêtés ont déclaré privilégier la piste cyclable lorsqu'il y en avait une. En effet, la piste cyclable est le type de voie le plus utilisé, surtout par les modes électriques. Quand il n'y a pas de piste cyclable, les usagers privilégient le trottoir sur les axes où les voitures ont une allure rapide ou quand ils jugent la chaussée trop étroite.

Ainsi les conducteurs d'EDP passent d'un type de voie à l'autre (trottoir/passage piéton/piste cyclable/chaussée) à leur convenance. Ce comportement associé à une inadaptation de la voirie pour la pratique de ces modes ainsi que le flou juridique concernant leurs usages sur la voie publique, génèrent des problèmes de sécurité pour tous.



Dessin d'une situation dangereuse relevé sur site

L'usager de la trottinette électrique s'engage à contre sens dans une voie à sens unique. Sa vision est gênée par un camion garé dans le virage qui l'empêche de voir arriver le véhicule sur sa gauche.



Cette carte montre des déplacements en EDP dans la rue Gallieni :

Ce carrefour est très emprunté par les EDP -qui y restent tout de même minoritaires. Les trottinettes traditionnelles se déplacent uniquement sur le trottoir.

Situation dangereuse

Les gyroroues et les trottinettes électriques alternent entre pistes cyclables, routes et trottoirs. Ceci crée parfois des conflits, à cause d'un manque de visibilité dans les virages et des voitures garées sur le bord de la route.

Comportement dangereux

Les gyroroues et les trottinettes électriques traversent la chaussée aux feux rouges et empruntent parfois les passages piétons alors qu'ils roulaient sur la route dans un but de contournement de la congestion.



Les attentes et les évolutions pour ces nouveaux modes

A quelles conditions les Cachanais seraient-ils prêts à utiliser ces modes ?

C'est d'une voix commune que les utilisateurs et non utilisateurs font remarquer le manque de piste cyclable dans la zone d'étude et considèrent la voirie peu adaptée à cette pratique.

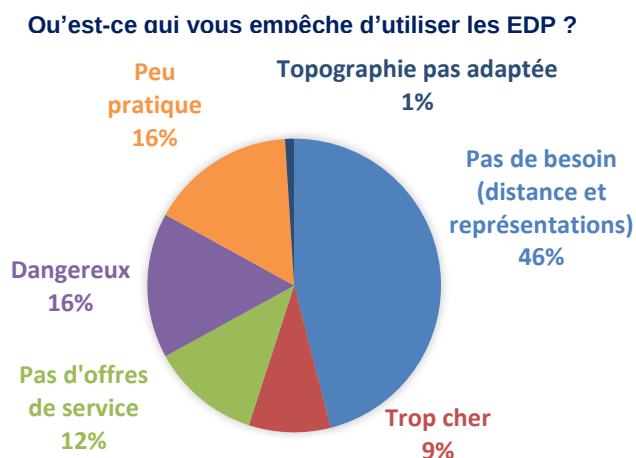
Une séparation des différents modes de déplacement est envisagée comme la manière la plus pertinente de mettre un terme aux conflits liés à la cohabitation de tous les modes.

Pour certains, l'achat d'un EDP semble prématuré au regard d'une législation qui s'apprête à évoluer. Celle-ci prévoit une véritable différenciation entre engins électriques et non électriques dans leur approche juridique et de définir leurs conditions de circulation sur la voirie. Cette évolution juridique constitue pour eux un préalable nécessaire à une cohabitation pacifiée entre différents modes et une sécurisation des parcours pour les usagers. Cette posture rejoint celle des commerçants qui restent frileux quant à un engagement sur ce créneau.

L'idée la plus récurrente proposée par les enquêtés reste la diminution de l'espace dédiée à la voiture au profit des autres modes de déplacements.

L'usage de la trottinette comme un mode de transport avec ses propres avantages vient faire contrepoids avec l'idée d'une simple tendance passagère.

Le résultat des enquêtes rend compte d'un manque d'offres sur le territoire concernant les nouvelles mobilités douces. Ceci permettrait ainsi de promouvoir le mode de déplacement tout en minimisant les coûts pour les utilisateurs.



Que va changer la nouvelle gare ?

La perception de la nouvelle gare du Grand Paris Express chez les enquêtés est peu marquée. Les entretiens appuient davantage le manque de connaissances sur le projet que de véritables attentes. Cependant, tous s'accordent à mettre en avant l'aspect utilitaire de la connexion inter-banlieue de cette nouvelle gare, tout en pointant du doigt les limites de la croissance économique qui pourrait lui être liée.



Conclusion :

Même à la suite de la construction de la ligne 15 du Grand Paris Express, les EDP ne sont pas destinés à devenir des modes de déplacement majoritaires sur le territoire. Cependant, leur part modale est vouée à augmenter. Pour les accueillir et accompagner leur émergence il est nécessaire de mettre en place un cadre juridique national et des aménagements à l'échelle communale. En effet, actuellement les EDP ne trouvent pas leur place sur la chaussée. Successivement sur la piste cyclable, la route et le trottoir : ils surprennent et gênent souvent les autres usagers, jusqu'à parfois provoquer des situations dangereuses. Pour répondre à cet enjeu, la mise en place de voies de circulations adaptées à la rencontre des différents modes semble nécessaire. Dans une démarche incitative, il pourrait être également intéressant de proposer une offre en libre-service ainsi que des espaces de rabattement.

