

## Transformer les quartiers reconstruits FAVORISER LES MODES ACTIFS ET L'ACCESSIBILITÉ



### PROBLÉMATIQUE

A la Reconstruction, le Ministère de la Reconstruction Urbaine décline le besoin de différencier les voiries du fait de l'introduction des vitesses mécaniques dans la vie moderne. De larges avenues sont construites, avec d'importants trottoirs.

Cependant, la popularisation de l'usage de la voiture dépasse les espérances des architectes d'alors ; les larges voiries couplées d'un sous-dimensionnement du stationnement domestique conduisent aujourd'hui à un sentiment d'omniprésence de la voiture sur l'espace public, au détriment des piétons, cyclistes et autres mobilités actives. Ce phénomène est accentué par la résidentialisation des ilots conduisant à la privatisation de voies réservées exclusivement aux piétons, quand elles existaient.

Les larges espaces prévus pour la cohabitation des piétons et des automobiles ont peu à peu été phagocytés par le stationnement et la voirie, limitant l'espace dédié au piéton



Source : Google Earth



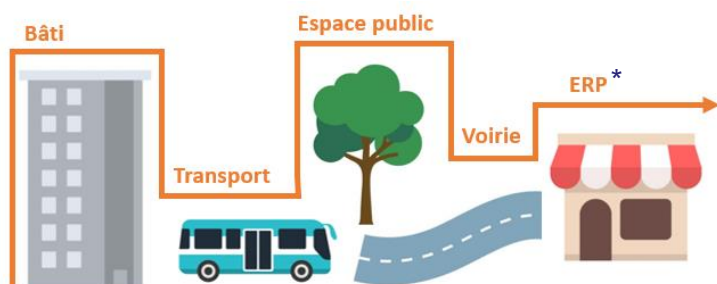
### METHODOLOGIES D'INTERVENTION PROPOSÉES

Les modes actifs et l'accessibilité se pensent en termes de cheminements. S'ils se matérialisent dans des opérations d'aménagements (places, voirie...), il est important de les penser à l'échelle du bassin de mobilité par le biais de plan de mobilité (simplifié, pour les plus petits périmètres) et adaptés aux besoins des usagers du territoire : habitants, passants, travailleurs, commerçants, etc.

Différents aspects sont à prendre en compte pour favoriser les modes actifs dans les quartiers reconstruits:

- Le **maillage** et la mobilisation des éventuelles venelles ou cœurs d'ilots ;
- Le besoin de **report modal** dans des espaces autres que les places ou avenues principales ;
- L'**accessibilité** de l'espace public à tout type de handicap ;
- Le **confort d'usage** vis-à-vis d'éventuelles nuisances (surchauffe, sécurité, mobilier...) ;
- La **lisibilité** et la cohérence des aménagements ;

S'il est ici question de l'espace public, les cheminements se raisonnent à l'échelle de l'ensemble du déplacement, et incluent aussi les établissements recevant du public, l'habitat, les services... On parle de « **chaîne de déplacement** », constituée de plusieurs maillons, dont la connexion est primordiale pour une bonne accessibilité de l'espace.



La chaîne de déplacements (source: Freepik, Cerema).

\* ERP = établissement recevant du public



## ACTEURS IMPLIQUÉS

L'**autorité organisatrice des mobilités (AOM)** est l'acteur public compétent pour l'organisation de la mobilité sur son territoire. Elle a un rôle d'animation locale de la politique de mobilité en associant les acteurs du territoire et contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et la lutte contre l'étalement urbain.

La **commune** porte l'organisation de son maillage de mobilités actives dans son projet de territoire, par sa compétence sur les voiries.

Les **usagers** sont incontournables sur le sujet sensible de la mobilité, afin de mobiliser leur expertise d'usage et proposer des solutions d'aménagement adaptées pour transformer les pratiques.



## RESSOURCES ET RÉFÉRENCES

**Les documents de planification** : PLU, PADD, SCoT sont divers document à prendre en compte pour l'aménagement des espaces publics, qui peuvent intégrer des études stratégiques comme des plans de mobilité (simplifiés) ;

**La loi d'orientation des mobilités (LOM, loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019)**, qui prévoit notamment que les autorités organisatrices de mobilité des collectivités de moins de 100 000 habitants se dotent d'un plan de mobilité simplifiée (PdMs).

La LOM rend également obligatoire **la collecte de données relatives à l'accessibilité, dans un rayon de deux cents mètres autour de certains points d'arrêt de transport en commun**. Ainsi, l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) doit définir une liste de points d'arrêt considérés comme prioritaires pour permettre aux organismes gestionnaires de la voirie de définir les itinéraires piétons principaux permettant de relier ces points d'arrêt aux établissements recevant du public (ERP) situés à proximité. La collecte de données est obligatoire uniquement dans un périmètre de 200m de rayon, mais il est bien sûr conseillé d'étendre cette collecte à tout le territoire.



## ACCOMPAGNEMENT

Le CAUE peut intervenir pour identifier des cheminements à prioriser au regard de l'histoire du lieu et de l'éventuel plan architectural : les quartiers reconstruits ont en effet souvent été inachevés.

Les agences d'urbanisme peuvent accompagner les collectivités dans l'intégration des enjeux de mobilité et d'accessibilité dans leurs documents d'urbanisme.

Le Cerema peut accompagner les collectivités sur la réalisation de plans de mobilité simplifiés, et émettre des recommandations relatives à l'accessibilité des espaces publics.



## LIENS AVEC LES AUTRES FICHES

IBE  
1.3

CI  
1.3

CI  
2.2

IEP  
2.1

IEP  
3.1

AT  
1.1