

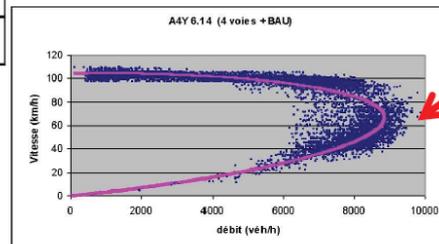
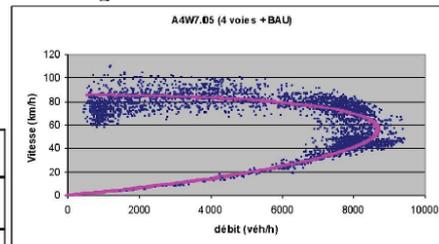
## LES CONDITIONS DE LA TRANSFORMATION



**PHILIPPE GASSER**  
DIRECTEUR ASSOCIÉ, CITEC

**Philippe Gasser** introduit son exposé en rappelant que, paradoxalement, l'augmentation des vitesses ne permet pas d'augmenter le débit de trafic. Le paramètre déterminant étant le temps entre les véhicules, les observations montrent que, en configuration urbaine, le débit le plus élevé s'obtient avec une vitesse d'environ 60 km/h. Une réduction des vitesses en ville peut ainsi permettre de fluidifier la circulation tout en limitant l'emprise spatiale de la voirie (géométrie de la voie compacte) et en rendant possible une mixité d'usages et de fonctions.

|                         |      |      |
|-------------------------|------|------|
| 2x4 voies + BAU         | A4 W | A4 Y |
| Capacité (véh/h)        | 8670 | 8820 |
| Vitesse critique (km/h) | 56   | 66   |
| Vitesse libre (km/h)    | 85   | 105  |



A4 - A86 : Courbes débit/vitesse 2003 © IFSTTAR

L'exemple du réaménagement du boulevard de la plage à Cagnes-sur-mer, inauguré en 2007, illustre les effets positifs d'une diminution de la vitesse sur les usages et l'intégration urbaine des voies rapides. Cette ancienne route nationale de bord de mer (2x3 voies), présentait initialement de nombreux défauts : congestion, tunnels pour le franchissement des carrefours, parkings saturés, traversées piétonnes dangereuses, et trottoirs étroits ne permettant pas l'installation de terrasses et un bord de plage avenant.



Réaménagement de la RN98, Cagnes-sur-Mer © Citec

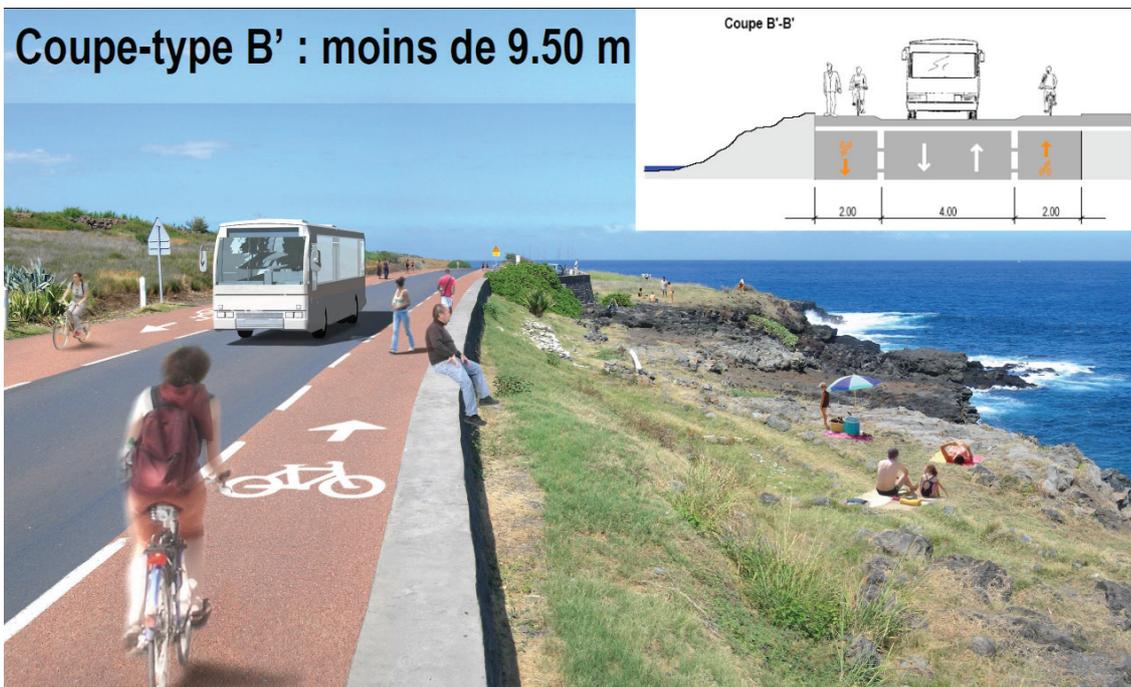
Le réaménagement de l'axe a consisté à supprimer une voie, réduire la vitesse, optimiser la circulation (feux synchronisés), réduire les nuisances (enrobé anti-bruit), élargir les trottoirs côté ville pour des terrasses de restaurant, et créer une promenade côté plage. La concrétisation du projet a été facilitée par des opportunités foncières (mise à disposition de terrains pour réaliser

des parkings), le soutien politique du Sénateur-Maire Louis Nègre et la qualité du binôme de conception (ingénieur trafic - paysagiste). En outre, le boulevard est fermé plusieurs fois par an pour favoriser l'appropriation de l'axe par les usagers ; la circulation automobile laisse alors place aux piétons, aux vélos, et à diverses manifestations festives. Le bilan du projet est positif : la circulation est fluidifiée et de nouveaux usages se sont développés.

Philippe Gasser présente ensuite deux projets avortés qui illustrent les freins puissants d'une gouvernance non adaptée devant des projets pourtant réalistes.

- La proposition de réaménagement de l'Autoroute Lausanne-Sud, ancienne autoroute à 2x3 voies finissant sans transition dans un secteur urbain en développement, consistait à transformer les trois voies et la bande d'arrêt d'urgence actuelle en une voie rapide (statut autoroutier), et de créer, en parallèle, une contre-allée à deux voies pour multiplier les possibilités d'entrées et de sorties de l'axe et, ainsi, mieux intégrer la voie rapide dans le système de déplacement local et le tissu urbain. Cependant, malgré ses avantages, ce projet n'a pas abouti en raison d'un conflit entre l'Office fédéral des routes et le Canton, qui aurait récupéré la propriété des voies et aurait dû prendre en charge les coûts d'entretien associés.

- Le dernier projet évoqué correspond à un projet de reconversion d'un segment de la route du littoral de l'Île de la Réunion, au profit des mobilités actives et des transports publics. La RN1 entre St-Paul et l'Etang-salé, d'une longueur de 35 km, suit le bord de mer et dessert les localités touristiques de la côte ouest de l'Île. Cette route, régulièrement engorgée, était peu amène pour les piétons et les vélos. Le projet proposé par P. Gasser consistait à transférer le trafic de transit de la route du littoral vers l'autoroute des Tamarins, mise en service en 2009, et à réserver la route littorale aux déplacements locaux, aux mobilités douces et aux Cars Jaunes. L'objectif était de profiter de la « fenêtre d'opportunité » créée par l'ouverture de l'autoroute des Tamarins pour favoriser de nouveaux usages et libérer de l'espace pour un futur tram-train sur la route du littoral. Malgré ses atouts, ce projet n'a pas été réalisé du fait de contraintes techniques mais aussi de l'absence de portage politique : impossibilité d'envisager de réserver l'espace aux mobilités douces sans consolider au préalable la falaise, problème de responsabilité lié à des tronçons de connexions vers la route des Tamarins qui ne sont pas aux normes, réticences des acteurs locaux, etc.



*Réunion, requalifier la RN1 à l'ouverture de la route des Tamarins © Citec*

Ces deux échecs démontrent l'importance du portage politique à certains moments clés pour faire advenir les projets, faute de quoi, il y aura toujours un argument technique pour les mettre à mal.