



autosBus

moins de voitures autour des villes



www.autosbus.org – contact@autosbus.fr

Portes de ville

22/03/2018

Nous recommandons de créer des lignes de covoiturage le long des principales routes reliant l'agglomération de Bourg-en-Bresse à sa périphérie. À l'image d'un réseau d'autocars, ces lignes seront jalonnées d'arrêts pour l'embarquement et le débarquement des passagers. Sur une ligne donnée, les arrêts seront naturellement situés à proximité des villages traversés ou avoisinants. Mais où faut-il positionner les premiers arrêts en sortie de ville ? Il y a un compromis à trouver entre la proximité du centre pour accéder facilement aux emplois et services et l'éloignement du centre pour profiter du trafic périurbain et remplir les voitures. C'est ce que nous appelons le problème des portes de ville.

Nous avons d'abord rencontré ce problème lors de nos tests d'autostop du printemps 2017, sans vraiment y apporter de solution. C'est en préparant notre course écomobile de l'automne 2017 que nous avons commencé à rechercher des solutions. Au total nous avons envisagé quatorze emplacements sur trois sorties de ville mais un seul satisfaisait tous nos critères. Il s'agit d'un emplacement situé à 2 km du centre et relié par un bon itinéraire cyclable. Il est desservi par les transports urbains et on peut y attacher des vélos. La circulation est principalement périurbaine. Les voitures circulent lentement sur une seule voie et peuvent s'arrêter en sécurité.

Pour les prochaines éditions de la course écomobile, chaque année en septembre, nous souhaitons proposer aux concurrents de meilleurs points d'embarquement en sortie de ville. Pour optimiser et sécuriser l'embarquement, il conviendrait de faire quelques aménagements temporaires pouvant inclure une interdiction de stationnement ou la condamnation d'une voie de circulation. Ces aménagements seront limités à une journée (un samedi) et n'auront pas le temps de créer une véritable gêne pour les automobilistes. Par contre, ils auront le mérite d'explorer les solutions au problème des portes de ville de façon à préparer la mobilité périurbaine du futur.

Présentation

autosBus

L'association autosBus regroupe des citoyens de Bourg-en-Bresse et de sa périphérie en vue de promouvoir l'écomobilité dans les déplacements ville-campagne. Il s'agit notamment de réduire l'usage de la voiture en solo pour les habitants périurbains. Depuis 2013, nos activités incluent une veille, de la recherche, des tests, des animations et des échanges avec les acteurs locaux.

Cette note

Nous recommandons de créer des lignes de covoiturage le long des principales routes reliant l'agglomération de Bourg-en-Bresse à sa périphérie. À l'image d'un réseau d'autocars, ces lignes seront jalonnées d'arrêts pour l'embarquement et le débarquement des passagers. Sur une ligne donnée, les arrêts seront naturellement situés à proximité des villages traversés ou avoisinants. Mais où faut-il positionner les premiers arrêts en sortie de ville ? C'est le problème des portes de ville que nous traitons dans cette note.

Portes de villes : une nécessité pour le covoiturage

Le covoiturage requiert des points de ralliement

Le covoiturage de porte à porte est une illusion. Blablacar en a fait l'expérience en ce qui concerne la longue distance, à tel point qu'une des priorités stratégiques de l'entreprise est maintenant d'organiser et de multiplier ses points de rendez-vous (38 000 points fin 2017). Un nouvel algorithme propose automatiquement des points de rendez-vous localisés sur la route des conducteurs mais aussi proche que possible du lieu de départ des passagers afin de fluidifier leur parcours (Le Monde, 2018).

Dans le cas de la courte distance, le covoiturage de porte à porte est également illusoire. Un chercheur l'a affirmé sans détours dans un article intitulé : « le covoiturage périurbain est mathématiquement impossible » (Jaffe, 2015). Pour que ça marche, il faudrait que les covoitureurs soient voisins et se rendent régulièrement en ville au même endroit et aux mêmes heures à l'aller et au retour. Dans l'article précité, l'auteur a réalisé une estimation sur un territoire californien et il aboutit à quatre covoiturages possibles sur 31500 déplacements pendulaires, ce qui justifie pleinement le titre de son texte. Cette 'loi' vient d'être réaffirmée par un des leaders du covoiturage à courte distance : « Il est impossible de faire du porte-à-porte autrement qu'avec un véhicule individuel utilisé individuellement » (Matagne, 2018). Nos propres estimations vont dans le même sens (autosBus, 2014).

La seule façon de parvenir à se déplacer de porte à porte sans avoir son propre véhicule est d'enchaîner plusieurs modes de déplacement (Matagne, 2018). Nous pensons à des chaînes de déplacement en trois étapes : la première pour rejoindre son point de covoiturage (premier kilomètre), la seconde pour covoiturer et la troisième étape pour rejoindre sa destination (dernier kilomètre). Avec de bons rabattements pour le premier et le dernier kilomètre, on devrait multiplier les possibilités de rencontre et rendre le covoiturage périurbain mathématiquement possible. Cette idée est maintenant à la mode comme en témoignent les multiples expériences de lignes de covoiturage actuellement en cours (autosBus, 2017b).

Le succès de certaines aires de covoiturage suggère que le ou les premiers kilomètres pourraient être faits en voiture avant d'embarquer en bordure de la route menant à l'agglomération. La Figure 1 en donne un exemple, tiré de notre étude sur les aires de covoiturage en périphérie de Bourg (autosBus, 2016). Dans ce cas, l'utilisateur remplace son trajet de porte à porte par un déplacement en trois étapes utilisant (1) sa voiture personnelle depuis sa résidence jusqu'à l'aire de covoiturage, (2) le covoiturage jusqu'en ville et enfin (3) la marche à pied pour terminer le trajet en ville. Il va sans dire que cette formule fonctionne pour des covoitureurs qui se rendent régulièrement dans le même quartier et à la même heure. Les contraintes restent donc fortes.

Figure 1 – L'aire de Chaveyriat sur l'axe Bourg-Neuille les Dames



Pour multiplier les possibilités de rencontre entre conducteurs et passagers, nous pensons plutôt à des lignes de covoiturage dynamique, c'est-à-dire sans rendez-vous, sans horaires réguliers et avec la possibilité de voyager dans deux voitures différentes à l'aller et au retour. Si les points de ralliement sont bien placés et si les rabattements sont faciles, il nous paraît possible d'obtenir avec ce système une alternative crédible à la voiture en solo pour un trajet de porte à porte. Mieux encore, si les premiers et derniers kilomètres peuvent se faire sans voiture (marche, vélo, bus urbain), alors il devient envisageable d'avoir une voiture de moins dans la famille, soit une économie de plusieurs milliers d'euros par an et une très forte motivation pour changer ses habitudes de mobilité.

Le cas particulier des entrées et sorties de ville

Sur une ligne de covoiturage, on imagine facilement que les points de ralliement seront placés à proximité des villages desservis, probablement à côté des arrêts d'autocar actuels. Mais que faire pour l'entrée et la sortie de la ville ? Une ligne de covoiturage ne peut pas commencer en centre ville comme le ferait une ligne d'autocar partant d'une gare routière. En effet, les passagers doivent pouvoir profiter du trafic périurbain pour monter dans les voitures qui roulent vers la périphérie. C'est ce que constatent tous les autostoppeurs aujourd'hui : il faut s'éloigner suffisamment du centre pour avoir une chance d'être embarqué. Il y a donc un compromis à trouver entre la proximité du centre pour accéder facilement aux emplois et services et l'éloignement du centre pour profiter du trafic périurbain et remplir les voitures. C'est ce que nous appelons le problème des portes de ville.

Une idée fréquemment avancée est de créer des parkings relais en bordure d'agglomération avec des navettes pour les relier au centre ville. Cette solution nous paraît chère et malcommode. Pour le conducteur périurbain il faudra en effet : (1) rouler en voiture de chez lui jusqu'au parking relais, (2) puis emprunter la navette jusqu'en centre ville et (3) enfin marcher à pied pour rejoindre sa destination. C'est nettement plus compliqué qu'un trajet de porte à porte et l'économie de carburant est très faible. En cas de covoiturage, le passager devra faire en plus le premier kilomètre pour rejoindre son point d'embarquement, soit quatre étapes en tout. Pour accepter toutes ces complications, il faudrait que le stationnement en ville soit très difficile, or il est au contraire plutôt facile à Bourg-en-Bresse, notamment sur l'ancien champ de foire. Tant que cette facilité subsistera, les parkings relais ne seront pas pertinents.

Pour régler le problème des portes de ville, nous pensons plutôt à des lieux d'échange assez proches du centre et offrant de bonnes correspondances avec les transports urbains et le réseau des pistes cyclables. Dans le sens de la sortie de ville, il faudra favoriser l'arrêt des conducteurs en limitant fortement la vitesse et en limitant la circulation à une seule voie. Les portes de ville devront inclure des consignes à vélo, si possible des vélos en libre service, des zones d'embarquement et de débarquement sécurisées, une bonne signalisation, un bon éclairage, un abri en cas d'intempéries et une bonne couverture en téléphonie mobile. On imagine que des commerces et/ou des points de livraison des courses pourront s'y installer.

Trois exemples de portes de ville

Voici trois exemples de portes de ville.

La société La Roue Verte exploite une ligne de covoiturage de 32 km de long entre Grenoble et Lans-en-Vercors ([illicov](#)). La ligne part de Seyssins à 4000m du centre ville. Cette porte de ville correspond au terminus d'une ligne de tram et à un parking relais. Elle est desservie par une piste cyclable.

Le Grand Chambéry est en train d'aménager une ligne de covoiturage entre l'agglomération et les villages de Saint Jean d'Arvey et des Déserts (12 km). La ligne part de deux pôles d'échange localisés respectivement à 3300 m du centre (Parc de la Trousse) et 4100 m (Plaine des Sports). Ces points d'échange disposent de consignes à vélo, de liaisons par pistes cyclables et par transports urbains (respectivement toutes les 6 minutes et toutes les 10 minutes aux heures pleines)¹.

Le Grand Lyon est également en train d'aménager une ligne de covoiturage autoroutière entre Lyon et Bourgoin ([Lane](#)). La première sortie de l'agglomération lyonnaise se situe à 5200 m du centre (Mermoz). Elle est desservie par le métro, le tram par plusieurs lignes de bus ainsi que par des pistes cyclables et des vélos en libre service. Une zone d'embarquement a été aménagée pour des arrêts minute (voir Figure 2)

On voit que les portes sont implantées assez loin du centre ville (entre 3000 et 5000 m). Ces distances sont importantes mais il s'agit de grandes agglomérations dans lesquelles il est difficile d'entrer en ville en voiture et où les transports urbains fonctionnent avec une fréquence de l'ordre de 5 minutes. Dans le cas de Bourg-en-Bresse, nous pensons que les portes devraient être beaucoup plus proches du centre ville.

¹ Des contacts ont été pris pour valider ces informations mais nous n'avons pas encore de retour à la date de publication de cette note.

Figure 2 – Une porte de ville à Lyon



© ECOV

Le problème des portes de ville dans nos tests d'autostop

Au printemps 2017, nous avons réalisé des tests d'autostop sur deux routes d'accès à Bourg. Sept bénévoles sont montés dans plus de deux cent voitures et leur temps d'attente a été de six minutes en moyenne. C'est un résultat qui augure bien de la réussite des lignes de covoiturage mais nos tests sont malheureusement incomplets. En effet nous avons éludé le problème des portes de ville.

Nos tests d'autostop ont commencé sur des emplacements assez excentrés (2700 et 3700m). D'autres emplacements moins excentrés étaient envisageables mais les aménagements existants ne se prêtaient pas à l'embarquement des autostoppeurs. Nous l'expliquons dans les deux pages qui suivent.

Sortie de ville en stop vers Ceyzériat

La Figure 3 et le Tableau 1 montrent les cinq emplacements envisageables pour sortir de l'agglomération en autostop en direction de Ceyzériat. Le tableau fait apparaître la distance au centre ville (700 à 4000 m), la circulation périurbaine et la qualité de l'emplacement, cette dernière dépend du nombre de voies de circulation, de la vitesse des véhicules, de la visibilité et de la possibilité d'embarquer en sécurité.

Finalement, un seul point d'autostop nous a paru possible : la sortie du rond point de Renault Trucks (n° 4). C'est un point relativement excentré (2700 m) mais bien placé pour la circulation périurbaine. À noter que le point précédent (n°3) est un peu moins excentré et également bien placé pour la circulation périurbaine mais le seul point d'embarquement sécurisé est situé sur un arrêt des bus urbains, ce qui nous a paru rédhibitoire.

Figure 3 – Sortie de ville vers D979



Tableau 1 – Sortie de ville vers la D979

	Emplacement	Distance au centre	Circulation périurbaine	Qualité	Commentaire
1	Ecole Charles Robin	700	Faible	⊖	1 voie, sécurité d'embarquement moyenne
2	Croix blanche au feu	1500	Moyenne	⊖	1 voie, embarquement impossible
3	Picasso arrêt bus	2200	Forte	⊕	1 voie, embarquement sécurisé sur l'arrêt de bus seulement
4	Renault Tr. rond point	2700	Forte	⊖	1 voie, sécurité d'embarquement moyenne
5	Rocade rond point	4000	Forte	⊕	1 voie, embarquement impossible

Sortie de ville en stop vers Montrevel

Notre second test d'autostop se déroulait sur la D975 en direction de Montrevel. Pour sortir de l'agglomération sur cet itinéraire, cinq emplacements sont envisageables avec des distances au centre ville s'échelonnent de 700 à 3700 m (voir Figure 4 et Tableau 2). À nouveau, un seul point d'autostop nous a paru possible : la sortie du rond point du Guidon (n°5). Il s'agit d'un point très excentré (3700 m), parfait du point de vue de la circulation périurbaine mais avec une sécurité d'embarquement moyenne. L'arrêt des bus urbains situé avant le feu de l'hôpital Fleyriat (n°3) serait une alternative plus sécurisée et moins excentrée mais la qualité de l'emplacement est médiocre (70 km/h et deux voies de circulation) et nous n'avons pas souhaité empiéter sur un arrêt de bus.

Figure 4 – Sortie de ville vers la D975

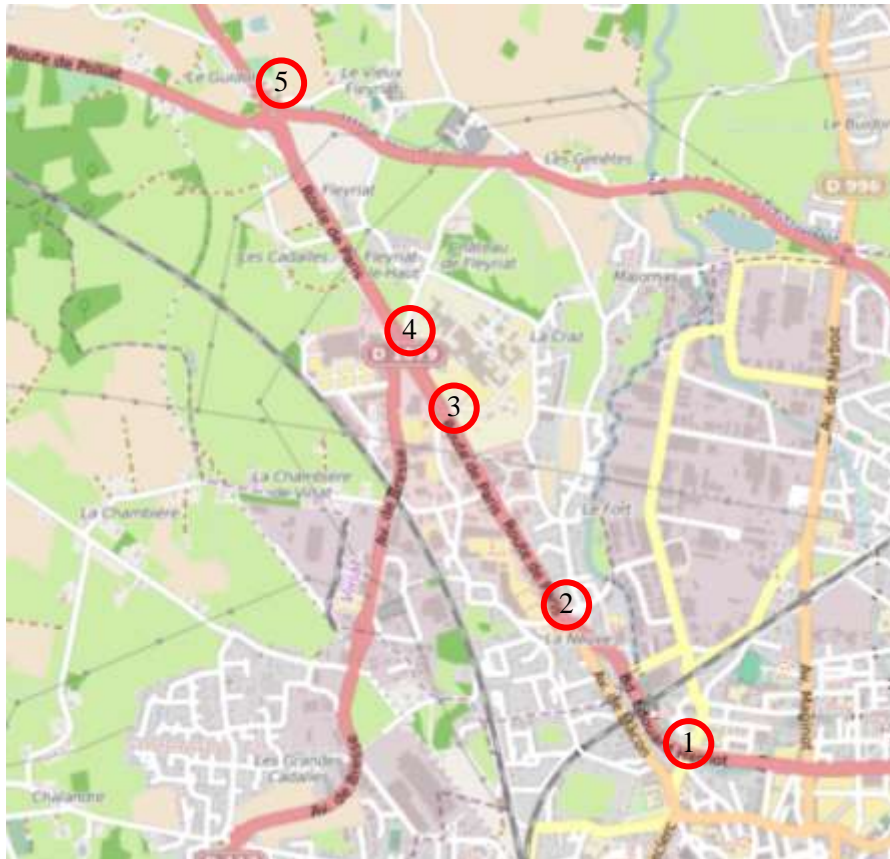


Tableau 2 – Sortie de ville vers la D975

	Emplacement	Distance au centre	Circulation péri-urbaine	Qualité pour autostop	Commentaire
1	Pont des chèvres	700	Faible	☹	2 voies, embarquement impossible
2	La Neuve rond point	1400	Faible	☹	~1 voie, embarquement impossible sauf arrêt de bus
3	Fleyriat arrêt bus	2200	Moyenne	☹	70 km/h, 2 voies, embarquement impossible sauf arrêt de bus
4	Fleyriat rond point	2700	Forte	☹	~1 voie, embarquement impossible
5	Guidon rond point	3700	Forte	☺	1 voie, sécurité d'embarquement moyenne

Le problème des portes de ville et la course écomobile de 2017

Une course annulée mais riche d'enseignements

En septembre 2017, notre association a préparé la première Course écomobile de Bourg-en-Bresse avec l'aide de nombreux partenaires locaux. Par équipes de deux, les concurrents devaient partir du centre ville et y revenir après avoir fait un aller-retour (2 x 20 km) en périphérie de Bourg. Il leur fallait combiner plusieurs modes de déplacement tels que la marche, la trottinette, le vélo, l'autocar et/ou l'autostop. La course devait montrer de façon ludique que des alternatives à la voiture en solo sont possibles même dans les territoires périurbains où les habitants sont aujourd'hui très dépendants de l'automobile. L'évènement a dû être annulé pour cause de conditions météo désastreuses mais sa préparation a cependant été riche d'enseignements.

Tout d'abord, notre test des parcours de la course a validé le principe des chaînes de déplacement en trois étapes. Rappelons tout d'abord que les 2 x 20 kilomètres de la course représentent l'aller-retour typique d'un habitant périurbain qui va travailler ou faire des courses en ville. Lors de nos tests, nous avons le plus souvent réalisé nos trajets ville-campagne en sortant de l'agglomération à vélo, puis en circulant sur les grand-routes en autostop et en finissant le trajet à pied, et inversement pour le retour. C'est l'autostop qui s'impose aujourd'hui car les lignes de covoiturage n'existent pas encore et les lignes d'autocars sont très peu desservies le samedi. En moyenne, nous avons parcouru nos 20 km en 62 minutes (19 km/h). Cela prouve que l'écomobilité est possible. Cependant les mêmes parcours en voiture de porte à porte durent en moyenne 33 minutes (36 km/h). Passer de la voiture à l'écomobilité nous a donc fait perdre une demi-heure par trajet. C'est beaucoup ! Il faudrait que cet écart tombe à un quart d'heure pour que l'écomobilité devienne une alternative crédible. Dans une étude récente, nous avons estimé que cela serait probablement possible à terme (autosBus, 2017a).

Nos tests ont également illustré le problème des portes de ville. Le plus souvent, nous nous sommes éloignés du centre ville à vélo, vélo que nous avons récupéré au retour. Le choix du premier emplacement d'autostop s'apparentait donc au problème des portes de ville. L'emplacement devait être facilement atteint en vélo ou en transports urbains tout en bénéficiant d'une bonne circulation périurbaine. Au total nous avons envisagé quatorze emplacements sur trois itinéraires et un seul a satisfait tous nos critères (rond point d'Alimentec sur la route de St Etienne du Bois). Les pages qui suivent montrent en quoi cette exception confirme la règle : aujourd'hui il n'y a généralement pas de bonnes portes de ville.

Sortie de ville en vélo + stop vers Montrevel ou Polliat

Parmi les quatre parcours de la course, deux ont une partie commune qui correspond à notre second test d'autostop (voir Figure 4 et Tableau 2). Ils sortent de la ville en direction de Montrevel et Polliat. Nous reprenons ci-dessous l'examen des différents emplacements intéressants sur cet itinéraire en incluant les correspondances avec les transports urbains et la possibilité de stationner des vélos (voir Tableau 3 ci dessous).

Comme pour nos tests d'autostop, nous constatons qu'il n'y a pas vraiment le choix. Les seuls emplacements permettant à la fois le stationnement des vélos et l'embarquement en stop sont les sorties du rond point du Guidon en direction de Montrevel et Polliat respectivement. Ces emplacements ne feraient pas de bonnes portes de ville car ils sont trop excentrés et non desservi par les transports urbains. On peut y parvenir par un itinéraire cyclable.

Tableau 3 – Sortie de ville en vélo + stop vers Montrevel ou Polliat

	Emplacement	Distance au centre	Correspond. TU	Stationnement vélos	Circulation péri-urbaine	Qualité pour autostop	Commentaire
1	Pont des chèvres	700	Non	☹	Faible	☹	2 voies, embarquement impossible
2	La Neuve rond point	1400	Oui	☹	Faible	☹	~1 voie, embarquement impossible sauf arrêt de bus
3	Fleyriat arrêt bus	2200	Oui	☹	Moyenne	☹	70 km/h, 2 voies, embarquement impossible sauf arrêt de bus
4	Fleyriat rond point	2700	Non	☹	Forte	☹	~1 voie, embarquement impossible
5	Guidon rond point > Montrev.	3700	Non	☺	Forte	☺	1 voie, sécurité d'embarquement moyenne
5	Guidon rond point > Polliat	3700	Non	☺	Forte	☺	1 voie, sécurité d'embarquement moyenne

Sortie de ville en vélo + stop vers St Etienne du Bois

Le troisième parcours de la course emprunte la D1083 en direction de St Etienne du Bois. La figure et le tableau suivants comparent quatre points d'embarquement envisageables en sortie de ville sur cet itinéraire. Seul le rond point d'Alimentec (n°3) permet à la fois l'embarquement, le stationnement des vélos et des correspondances avec les transports urbains. Il n'est pas trop excentré (2000 m) et bénéficie d'une forte circulation périurbaine. De plus, il est relié au centre ville par un itinéraire cyclable agréable et il dispose d'une correspondance avec les bus urbains. Avec quelques aménagements faciles à faire, cet emplacement ferait une bonne porte de ville.

Figure 5 - Sortie de ville en vélo + stop vers St Etienne du Bois



Tableau 4 – Sortie de ville en vélo + stop vers St Etienne du Bois

	Emplacement	Distance au centre	Corresp. TU	Stationnement vélos	Circulation péri-urbaine	Qualité	Commentaire
1	Stade Verchère	1000	Oui	☺	Faible	⊗	2 voies, sécurité d'embarquement mauvaise
2	Gendarmerie arrêt bus	1500	Oui	☺	Moyenne	⊗	2 voies, embarquement impossible
3	Alimentec rond point	2000	Oui	☹	Forte	☹	1 voie, sécurité d'embarquement correcte
4	Rocade rond point	2600	à 200m	⊗	Forte	☹	1 voie, sécurité d'embarquement correcte

Sortie de ville en vélo + stop vers Neuville

Finalement, notre quatrième et dernier parcours emprunte la D936 en direction de Neuville les Dames. La figure et le tableau suivants comparent quatre points d'embarquement potentiels en sortie de ville sur cet itinéraire. Ils sont tous desservis par les transports urbains et l'embarquement est assez sécurisé mais aucun emplacement ne permet de stationner ne serait-ce qu'un vélo. Par ailleurs il n'y a pas d'itinéraire cyclable dans le secteur.

Figure 6 – Sortie de ville en vélo + stop vers Neuville



Tableau 5 – Sortie de ville en vélo + stop vers Neuville

	Emplacement	Distance au centre	Corresp. TU	Stationnement vélos	Circulation péri-urbaine	Qualité	Commentaire
1	Mail arrêt bus	1200	Oui	⊗	Moyenne	☹	2 voies, embarquement assez sécurisé hors arrêt bus
2	Printemps arrêt bus	1800	Oui	⊗	Moyenne	☹	1 voie, embarquement assez sécurisé hors arrêt bus
3	Fruitière rond point	2400	Oui	⊗	Forte	☺	1 voie, embarquement sécurisé
4	Flèches au feu	3100	Oui	⊗	Forte	☹	1 voie, embarquement assez sécurisé

Portes de ville : propositions à court et moyen terme

La course écomobile va être relancée le samedi 22 septembre 2018 dans le cadre de la [Fête des possibles](#) et de la [Semaine européenne de la mobilité](#). Ensuite, nous allons renouveler l'évènement tous les ans. Nous aimerions que la course serve à faire avancer la réflexion sur les chaînes de déplacement et les portes de ville.

Dans les années prochaines, nous souhaitons proposer aux concurrents deux points d'embarquement en sortie de ville sur chacun des parcours de la course, soit six points au total. Dans tous les cas nous souhaitons signaler les zones d'embarquement et installer des dispositifs temporaires pour le stationnement des vélos. Dans certains cas, il conviendra de réaliser des aménagements supplémentaires pour optimiser et sécuriser l'embarquement. Le tableau ci-dessous présente la liste des six points d'embarquement à aménager (points A à F). En annexe, nous détaillons les aménagements souhaitables.

Les aménagements à faire pourront inclure une interdiction de stationnement ou la condamnation d'une voie de circulation. Ces aménagements temporaires seront limités à une journée (un samedi) et n'auront pas le temps de créer une véritable gêne pour les automobilistes. Par contre, ils auront le mérite d'explorer les solutions au problème des portes de ville de façon à préparer la mobilité périurbaine du futur.

Nous espérons que tous les aménagements souhaitables pourront être testés de façon progressive au cours des prochaines années, quitte à commencer cette année par les plus faciles.

Tableau 6 – Points de sortie de ville et aménagements temporaires

Itinéraire vers ...		Emplacement	Distance au centre	Aménagements temporaires <i>voir détail en annexe</i>
D975 et 1079 (Montrevel et Polliat)	A	La Neuve rond point	1400	Utiliser la voie dédiée aux bus avec une pré-signalisation très visible
	B	Fleyriat après le feu	2200	Condamner une des deux voies de circulation pour créer une zone d'embarquement sécurisée et un stationnement des vélos
D936 (Neuville)	C	Mail arret bus	1200	Condamner plusieurs places de stationnement pour créer une zone d'embarquement sécurisée et un stationnement des vélos
	D	Fruitière rond point	2400	Dévier le voie réservée aux piétons et cyclistes
D1083 (St Etienne du Bois)	E	Gendarmerie	1500	Condamner une des deux voies de circulation pour créer une zone d'embarquement sécurisée et un stationnement des vélos
	F	Alimentec rond point	2000	Égaliser le sol de la plateforme existante

Portes de ville : propositions à long terme

Réserver tout de suite les portes de ville du futur

De quel 'long terme' parlons-nous ? À quelle échéance faudrait-il aménager les portes de ville ? Parlons d'abord du très long terme (30 ans) avant de rapprocher notre horizon. La France se promet d'atteindre la neutralité carbone vers 2050, c'est-à-dire dans trente ans mais il sera particulièrement difficile d'y arriver dans le secteur des transports. Ce secteur est le premier émetteur de gaz à effet de serre (GES) avec près de 30% du total des émissions françaises, principalement dues au transport routier. C'est le seul domaine où les émissions continuent d'augmenter et c'est particulièrement vrai pour les déplacements périurbains qui sont les plus dépendants du tout-voiture. Selon les rapporteurs des Assises de la mobilité, les files de voitures en solo qui s'étirent à l'entrée de nos villes devraient être remplacées par des lignes de 'véhicules serviciels', c'est-à-dire des voitures et des minibus partagés, à la demande, sans chauffeur et sans émission de GES (autosBus, 2017c).

Toujours selon les rapporteurs des Assises de la mobilité, il conviendrait, dans une étape intermédiaire, de développer le covoiturage et l'autopartage pour offrir un bouquet de solutions alternatives performantes et permettre aux ménages périurbains d'avoir une voiture de moins par famille. Nous pensons que les lignes de covoiturage et les portes de villes feront partie de cette étape intermédiaire et nous espérons qu'elles se généraliseront dans les quinze prochaines années après une série d'expérimentations et de tests conduits dès que possible.

Si l'on se donne quinze ans pour aménager les portes de ville, alors il convient de réserver sans attendre des emplacements appropriés. Les futures portes de ville devraient figurer dans les schémas d'aménagement, dans les documents d'urbanisme et être prises en compte dans les projets de travaux. Une étude d'ensemble devrait les localiser sur les principales routes d'accès à l'agglomération (voir Tableau 7).

Tableau 7 – Dans quelles directions faut-il prévoir les portes de ville ?

Routes	Villes et villages
D975 et 1079	Montrevel et Polliat
D996	Marboz
D1083	St Etienne du Bois
D936	Jasseron
D979	Ceyzeriat
D1075	Pont d'Ain
D1083 et 22	Villars et Chalamont
D936	Neuville les Dames

Dans chacune de ces directions, il conviendra de choisir l'emplacement offrant le moins mauvais compromis entre trois critères : (1) facilité d'accès au centre ville, (2) importance de la circulation périphérique et (3) possibilité d'aménagement.

Que faut-il réserver ?

On peut d'ores et déjà lister les éléments à prendre en considération.

Localisation de l'emplacement

- suffisamment près du centre (entre 1500 et 2500 m ?),

- profitant au mieux de la circulation périurbaine (par exemple en se situant après un rond point plutôt qu'avant),
- desservi par des pistes cyclables,
- assurant de bonnes correspondances avec les transports urbains.

Zone d'embarquement sur le côté droit de la route en sortant de la ville

- zone sécurisée permettant d'accueillir plusieurs voitures sans gêner les bus urbains,
- circulation lente (50km/h ou moins ?) et sur une seule file au droit de cette zone,
- signalisation et éclairage public,
- abri et consigne à vélo,
- bonne couverture du réseau de téléphonie mobile,
- vélos en libre service et consignes de livraison des courses si possible.

Zone de débarquement sur l'autre côté de la route

- zone de débarquement sécurisée, signalée et éclairée,
- passage piéton pour traverser.

Ce sont les expérimentations et les tests qui diront où et comment aménager les portes de ville et notre course écomobile contribuera à éclairer cette question.

Références

autosBus (2014) Le covoiturage en périphérie de Bourg-en-Bresse

https://www.autosbus.org/sites/default/files/Enquete_Covoiturage_Peripherie_Bourg.pdf

autosBus (2016) Les aires de covoiturage communales en périphérie de Bourg-en-Bresse

<https://www.autosbus.org/sites/default/files/Aires%20de%20covoiturage.pdf>

autosBus (2017a) Les alternatives à la voiture en zone périurbaine : combien ça coûterait ?

<https://www.autosbus.org/sites/default/files/Co%C3%BBts%20170327.pdf>

autosBus (2017b) Les lignes de covoiturage

<https://www.autosbus.org/sites/default/files/Lignes%20Covoiturage.pdf>

autosBus (2017c) Les Assises de la mobilité

<https://www.autosbus.org/sites/default/files/Assises%20de%20la%20mobilit%C3%A9%202018.pdf>

Jaffe E. (2015) Suburban Ride-Sharing Is Mathematically Impossible

<http://www.citylab.com/commute/2015/11/suburban-ride-sharing-is-mathematically-impossible/415494/>

Matagne T (2018) Dans le covoiturage, le Graal c'est la « rupture de charge »

<https://lavoitureestuntransportcollectif.wordpress.com/2018/02/16/dans-le-covoiturage-le-graal-cest-la-rupture-de-charge-partie-2/>



Le Monde (2018) Blablacar tente de se relancer grâce à un nouvel algorithme

http://www.lemonde.fr/economie/article/2018/01/31/blablacar-tente-de-se-relancer-grace-a-un-nouvel-algorithme_5249734_3234.html#TVh7cVhwXe0lggiA.99






Annexe – Course écomobile : aménagements temporaires

Point A (rond point de La Neuve) première sortie vers Montrevel et Polliat






-  Embarquement
-  Présignalisation







-  Arrêt bus
-  Embarquement
-  Présignalisation
-  Station. vélos
-  Débarquement

Point B (feu de Fleyriat) seconde sortie vers Montrevel et Polliat






-  Voie barrée
-  Présignalisation
-  Vitesse limitée








-  Voie barrée
-  Embarquement
-  Station. vélos
-  Débarquement

Point C (arrêt bus Mail) première sortie vers Neuville



-  Stationnement interdit
-  Présignalisation
-  Embarquement








-  Présignalisation
-  Embarquement
-  Arrêt bus
-  Station. vélos
-  Débarquement

Point D (rond point Fruitière) seconde sortie vers Neuville






-  Présignalisation
-  Embarquement

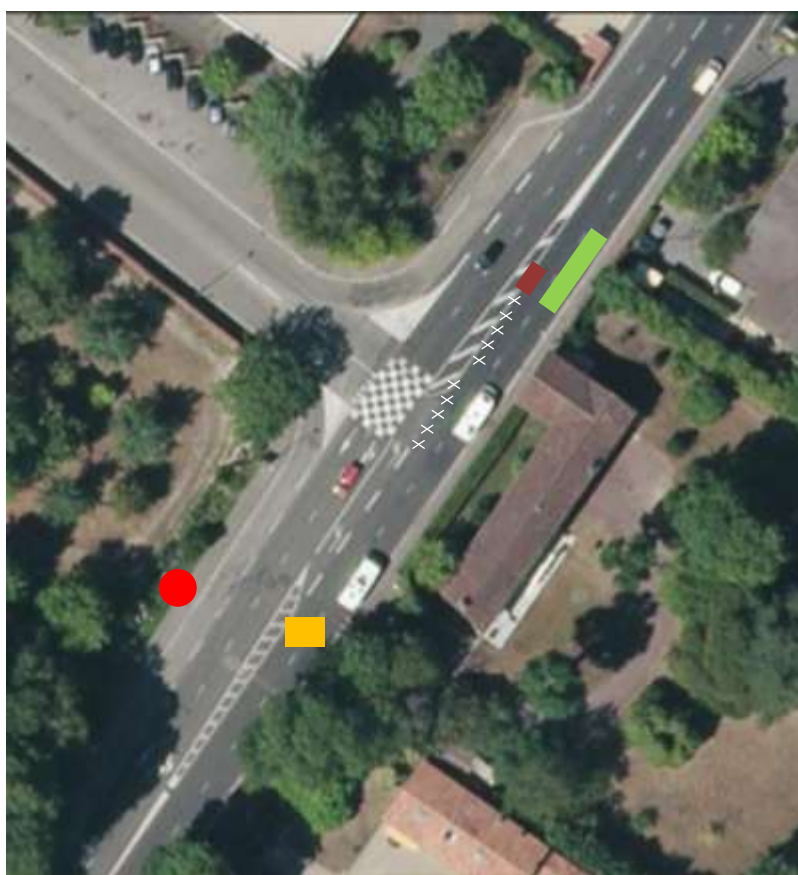







-  Présignalisation
-  Embarquement
-  Arrêt bus
-  Station. vélos
-  Débarquement

Point E (gendarmerie) première sortie vers St Etienne du Bois



-  Voie barrée
-  Présignalisation
-  Embarquement



-  Voie barrée
-  Présignalisation
-  Embarquement
-  Station. vélos
-  Débarquement

Point F (rond point Alimentec) seconde sortie vers St Etienne du Bois



- Présignalisation
- Embarquement



- Présignalisation
- Embarquement
- Station. vélos
- Débarquement