



Développement durable et territoires

Économie, géographie, politique, droit, sociologie

Vol. 3, n° 1 | Mai 2012

Varia

Frédéric Héran, *La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain*, Economica, Collection Méthodes et Approches, Paris, 2011.

Dominique Mignot



Éditeur

Réseau « Développement durable et territoires fragiles »

Édition électronique

URL : [http://](http://developpementdurable.revues.org/9154)

developpementdurable.revues.org/9154

ISSN : 1772-9971

Référence électronique

Dominique Mignot, « Frédéric Héran, *La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain*, Economica, Collection Méthodes et Approches, Paris, 2011. », *Développement durable et territoires* [En ligne], Vol. 3, n° 1 | Mai 2012, mis en ligne le 23 mars 2012, consulté le 02 septembre 2017. URL : <http://developpementdurable.revues.org/9154>

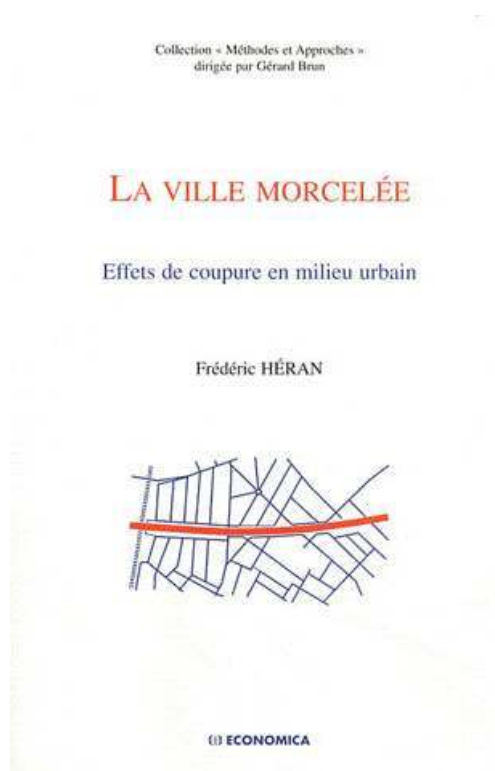
Ce document a été généré automatiquement le 2 septembre 2017.



Développement Durable et Territoires est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International.

Frédéric Héran, *La ville morcelée.*
Effets de coupure en milieu urbain,
Economica, Collection Méthodes et
Approches, Paris, 2011.

Dominique Mignot



- 1 La question des effets de coupure n'a pour l'instant été abordée que dans les travaux d'évaluation de grands projets d'infrastructures, mais pas spécifiquement en milieu urbain, ce que nous propose justement Frédéric Héran. L'auteur indique très clairement dès l'introduction que son propos n'est pas seulement d'apporter sa contribution aux méthodes d'évaluation sur la question des effets de coupure mais également de prendre les effets de coupure comme un prétexte pour explorer la ville de demain, et notamment réinterroger la place de la voiture dans cette ville. C'est ce qu'il fait dans les douze chapitres qui composent cet ouvrage.
- 2 Frédéric Héran revisite tout d'abord les premiers travaux sur les nuisances apportées par les voies de chemins de fer dont le développement au XIX^{ème} siècle s'est fait au prix d'emprises qui « séparent » la ville et les quartiers et constituent dans certains cas des barrières infranchissables. Ce sera ensuite le cas des autoroutes, rocades et pénétrantes. L'auteur aborde ensuite les premiers travaux américains puis britanniques sur la séparation des communautés, où un lien est fait entre niveau de trafic dans une rue, types de résidents et modes de vie. Il relève toutefois les limites de cette approche en termes de barrière de trafic, qui ne prend pas en compte la question des coupures physiques des emprises infranchissables ou qui ne prend pas suffisamment en compte les caractéristiques des voiries ou trottoirs et leurs conséquences pour les piétons et cyclistes. Il pose de fait la question de la mesure des effets de coupure qui sera traitée ultérieurement.
- 3 Le deuxième chapitre, intitulé « les populations vulnérables aux coupures » n'aborde en fait pas l'impact de coupures physiques sur les déplacements de ces populations mais, par une acception large de la notion de coupure, permet à l'auteur d'aborder la question à travers la vulnérabilité globale de ces populations pour se déplacer dans une ville majoritairement organisée autour des déplacements motorisés : populations vulnérables au premier rang desquelles les enfants, pour qui le développement de l'usage de la voiture a sonné le glas de la rue comme espace de jeu, du fait des enjeux de sécurité ; les personnes à mobilité réduite, dont le nombre est souvent sous-estimé ; les piétons, qu'il qualifie de premières victimes des effets de coupure ; ou encore les cyclistes, dont la part modale a augmenté dans les centres où des aménagements ont été faits, mais a diminué en périphérie où la circulation est plus difficile.
- 4 Frédéric Héran présente d'abord une conception fonctionnelle d'une mesure des effets de coupure. Il souligne à juste titre que, si pour la voiture particulière seul compte le temps total, pour les piétons et cyclistes l'effort à fournir (détours, dénivelés) reste un élément très sensible. Cet effort musculaire peut être mesuré et l'auteur livre quelques résultats, en pointant notamment l'importance des dénivelés, démontrant la rationalité des pratiques observées des piétons qui préfèrent franchir à plat des artères dangereuses que d'emprunter les passages surélevés ; des arrêts (aux feux par exemple) nécessitant un effort supplémentaire pour repartir pour les cyclistes ; des délais d'attente souvent perçus comme très longs par les piétons ainsi que par les cyclistes ; les détours, du fait de nombreux petits obstacles. Dans ce troisième chapitre, l'auteur aborde les difficultés de déplacement des piétons et cyclistes en général en ville, mais pas vraiment les effets de coupure, sauf pour le cas des détours où il y a effectivement un impact direct en fonction du linéaire de l'obstacle. Il propose alors une définition et un mode de calcul des détours en fonction des types de réseaux de circulation... Il montre ainsi qu'un réseau en banlieue

a un coefficient de détour moyen de 35 à 50 %, comparé à la ville aux réseaux de circulation médiévaux ou haussmanniens, qui a un coefficient de détour de 15 à 25 %.

- 5 L'auteur propose ensuite une approche par les coûts. Il entend ainsi raisonner sur les trajets réels et non pas sur les distances à vol d'oiseau. Son hypothèse est que les zones de rabattement réelles des gares sont différentes des zones théoriques notamment du fait des emprises infranchissables. Il propose ainsi un taux de desserte comme étant le rapport entre la surface réelle accessible et la surface accessible à vol d'oiseau. Ce taux peut être relié au coefficient de détour moyen. Un bon taux de desserte correspond ainsi à une trame viaire finement maillée. Dans le cas de la ville de Lille, l'auteur trouve un taux de desserte maximum de 59 %. A la suite, l'auteur défend la production de cartes (de desserte) comme outil de diagnostic, de dialogue et de traitement des coupures au service d'une meilleure accessibilité des stations. Ce chapitre est essentiellement ciblé sur les piétons.
- 6 L'auteur présente dans le chapitre cinq une définition et une représentation des effets de coupure. Ainsi, une coupure peut être physique mais aussi psychologique, par exemple un quartier que l'on ne veut pas traverser. Frédéric Héran propose une typologie des coupures, illustrée par de nombreux exemples concrets. Même si certains exemples ne sont pas totalement convaincants, comme par exemple celui de Lyon, la présentation permet au lecteur de prendre conscience de l'ampleur du problème au sein des villes. Concernant l'évolution du nombre de coupures dans les villes, l'auteur identifie un certain nombre de politiques qui vont dans le bon sens : vitesse réduite en ville, zones 30, rues piétonnes, requalification des voies... Mais tous ces exemples concernent les centres des villes et non pas les périphéries où se développe en plus une fermeture des îlots ou résidences. L'auteur évoque quelques travaux permettant de faire un diagnostic cartographique des coupures, comme par exemple les cartes de points noirs ou de cyclabilité des voiries. Pour l'auteur, le recensement cartographique des coupures permet la prise de conscience. Il suggère de rendre ces cartes obligatoires à l'image des cartes d'exposition au bruit.
- 7 Le chapitre six aborde le rôle de la vitesse. C'est manifestement la clé de l'analyse des coupures pour Frédéric Héran, pour qui l'augmentation des vitesses pour les uns (voitures) s'est traduite par une baisse pour les autres (piétons et cyclistes) du fait des coupures et de la séparation des circulations. Pour l'auteur, ce principe a notamment inspiré la création des dalles piétonnes dans les villes nouvelles, dalles qui s'avèrent quelques années plus tard être un échec du fonctionnalisme. Pour les piétons et cyclistes, il vaut mieux un réseau moins hiérarchisé et maillé. La critique faite par l'auteur du réinvestissement de la vitesse est toutefois un peu trop caricaturale. On peut également souligner que certains processus à l'œuvre, comme la gentrification ou la ségrégation, contribuent à la séparation et peut-être tout autant, voire plus, que les artères elles-mêmes. Là encore, l'accessibilité accrue des uns se fait au détriment de celle des autres (ex. : autoroutes urbaines, TGV), respectivement par des gains en matière d'accessibilité éloignée pour les premiers et une perte en matière d'accessibilité rapprochée pour les seconds.
- 8 Le chapitre sept, intitulé « barrières de trafic », pose la question du rôle de la mixité des usages. L'auteur relève ainsi que lorsqu'ils sont nombreux, piétons et cyclistes s'imposent. Et il remarque, à juste titre, qu'une diminution de la vitesse se traduit également par une

baisse du nombre d'accidents. L'auteur fait alors un plaidoyer pour les larges avenues avec contre-allées permettant desserte locale, sécurité et, au final, moins de pollution respirée par les piétons et cyclistes. Il souligne de la même manière les vertus des grands trottoirs comme sur les Champs-Élysées, où, malgré 80 000 véhicules par jour, l'effet de coupure n'est pas très marqué. Ainsi, la connaissance seule du débit ne suffit pas, il faut également prendre en compte l'usage de la voie.

- 9 Frédéric Héran présente ensuite de manière détaillée l'exemple de la N13 à Neuilly. Comme sur les Champs-Élysées, avec beaucoup de passages piétons aménagés et des contre-allées, l'effet de coupure n'est pas marqué malgré un trafic fort (16 000 véhicules par jour) et en augmentation.
- 10 A la suite de ces exemples, Frédéric Héran propose une approche intégrée pour dépasser les contradictions de l'approche sectorielle. Ainsi, l'effet de coupure est rarement isolé. La différence entre une rue et une voie d'eau est que pour la rue, en plus des effets de dénivelé et d'allongement, apparaissent également des problèmes de pollution, de bruit, d'accidents et de pollutions visuelles... L'auteur propose alors de ne pas dissocier la rue du projet urbain et d'associer les acteurs. Ceci le conduit à aborder la coupure comme étant la résultante de diverses nuisances. Il évoque ainsi un effet boule de neige des nuisances qui provoquent de fait la coupure. Il prend comme exemple la double spirale de l'insécurité routière. Plus de risques réduit le nombre de piétons et cyclistes ce qui contribue également à augmenter les risques... Il souligne ainsi que la situation s'est récemment améliorée dans les centres (par une augmentation du nombre de cyclistes) mais pas en banlieue. L'auteur aborde ensuite la monétarisation des effets de coupure. Il se livre à une critique, toutefois un peu rapide, de quelques évaluations monétaires, puis passe en revue ce qui devrait selon lui rentrer dans le calcul. Il se livre alors à une critique des avantages économiques de la vitesse, ce qui est en fait une critique de la vitesse en ville. Une manière d'internaliser les effets de coupure serait donc de provoquer une baisse de la vitesse, la vitesse étant à la base des gains monétaires de la voiture dans toutes les évaluations.
- 11 Frédéric Héran essaie, dans le dernier chapitre, d'apporter des réponses au traitement des coupures. En posant le maillage comme principe de base, il donne de bons exemples de mixité des usages, de protection et d'aménagements de qualité. En cas de souterrains ou de dénivelés en hauteur, il faut augmenter le nombre d'accès les plus directs en marche à pied et en vélo, y compris dans les quartiers qui ont tendance à s'enfermer ; intégrer les infrastructures et réduire les vitesses... Ce qui le conduit à revenir à la conception d'une ville moins morcelée et plus cohérente (*Le concept de ville cohérente : réponse aux débats entre ville étalée et ville compacte*, Emre Korsu, Marie-Hélène Massot et Jean-Pierre Orfeuil, OEIL et LVMT, rapport pour le PREDIT et l'ADEME, Paris, 2009) ville qui, s'affranchissant du dogme des gains de temps, soit perméable aux modes actifs (marche à pieds, vélo). Tout l'intérêt de cet ouvrage, par ailleurs agréable à lire, est de dépasser son objet initial et de resituer la question des effets de coupure dans un questionnement plus général sur la ville durable.

AUTEUR

DOMINIQUE MIGNOT

Dominique Mignot est docteur habilité à diriger des recherches en sciences économiques de l'université de Lyon et ingénieur des ponts des eaux et des forêts, directeur scientifique adjoint de l'institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux et chercheur associé au laboratoire d'économie des transports. Ses travaux ont porté sur l'évaluation, l'économie de la sécurité routière, la métropolisation, les relations formes urbaines et mobilité et la question des inégalités en matière de mobilité. Il est notamment l'auteur de CARNIS Laurent et MIGNOT Dominique (éd.), (2012), *Pour une économie de la sécurité routière. Emergence d'une approche pour l'élaboration de politiques publiques*, Paris, Economica et de MIGNOT Dominique et VILLARREAL GONZALES Diana (éd.), (2009), *Les formes de la métropolisation : Costa-Rica, France et Mexique*, Paris, INRETS-Lavoisier.