

Aspects esthétiques des choix de mode de transport urbain

21 septembre 2021



Ce document propose de comparer l'aspect d'une ville ayant basé son développement essentiellement sur la voiture avec celui d'une ville tentant au contraire de développer d'autres modes de transport. Les villes étudiées sont Pau pour la première catégorie et Grenoble pour la seconde.

Au niveau des statistiques : à Grenoble, 39.0% des salariés utilisent une voiture ou camionnette pour aller au travail (source INSEE <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3714237>). À Pau, d'après le dernier plan de déplacement urbain, la part de déplacements faits en voiture est de 75%.

Si nous prenons uniquement les déplacements domicile-travail pour les résidents de la ville même, nous trouvons 28% de déplacement en véhicule motorisé pour Grenoble et 69% pour Pau. Sachant que les distances sont un peu plus faibles à Pau du fait de la taille de la ville. Statistiques de l'INSEE visibles ici <https://public.tableau.com/app/profile/fluxpat3731/viz/Liaisonsdomicile-travail2017/Carte>.

Pour chaque lieu caractéristique d'une ville, on trouvera la version grenobloise, puis la version paloise. Bien que le but de ce document soit essentiellement l'esthétisme de la ville, j'espère que le lecteur me pardonnera si l'une ou l'autre des photos proposées engendre quelque courte digression annexe.

Table des matières

1	Gare	2
1.1	Entrée	2
1.2	Quitter la gare	3
1.3	Parking	4
2	Rues piétonnes	5
2.1	Autres rues piétonnes de Pau	6
3	Écoles	9
4	Terrasses	10
4.1	Grenoble	10
4.2	Pau	11

5	Les halles	15
6	Centre commercial du centre-ville	16
7	Tram et Fébus	17
8	Pont	18
9	Vélo	18
9.1	Aspects quantitatifs	18
9.2	Aspects qualitatifs	19

1 Gare

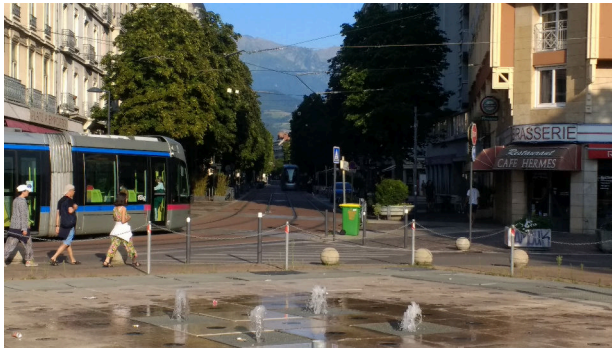
La gare est la première vision qu'ont de la ville de nombreux voyageurs, et ce sera la première partie de ce document.

1.1 Entrée



Travaux à Pau : pas de photo pour l'instant. Jusqu'ici c'était un parking voiture, le projet est de le réserver aux bus, taxis, et PMR.

1.2 Quitter la gare



Sortie 1 : Tram et rue piétonne.



Sortie 2 : Réseau express vélo au milieu, rue piétonne à droite sous les arbres.



Sortie 3 : Côté voiture.

(J'ai oublié de photographier la quatrième sortie, côté école de commerce.)



L'espace devant la gare. Le funiculaire pour le centre-ville de l'autre côté. Il existe un projet de passerelle pour permettre à terme aux piétons et cyclistes sortant de la gare de franchir cette avenue extrêmement fréquentée.

1.3 Parking



Une centaine de personnes se sont garées dans le champ de cette photo, directement à l'entrée de la gare.



Ici on dénombre une cinquantaine de véhicules, soit environ 55 personnes garées. En réalité ce parking est réservé aux employés de la SNCF : le parking public est plus loin, à 5mn à pied de l'entrée de la gare.

Ici aussi des travaux sont prévus. Citons la mairie : « une opération exemplaire en matière de développement des mobilités douces et des transports collectifs », et attendons de voir...

2 Rues piétonnes



Rue Foch, la principale rue piétonne de Pau.



Rue Serviez



Situation impossible à Pau où une rue piétonne doit avant tout laisser passer tout véhicule à toute heure.



La rue Taylor, devenue officiellement piétonne en 2021, et dont la chaussée a été refaite pour l'occasion. Le revêtement en bitume et les barrières pour s'assurer que la terrasse n'empiète pas sur la partie carrossable sont révélateurs du sens accordé par la ville à l'expression « rue piétonne ».

2.1 Autres rues piétonnes de Pau

Par soucis d'exhaustivité, voici une photo de (presque) chaque rue piétonne de Pau. Je n'ai pas effectué le travail similaire à Grenoble : ce serait long, monotone, et finalement inutile les photos ci-dessus ainsi que celle de la partie 4 étant représentatives de toute la zone piétonne de la ville.



Quatre voitures pour un piéton, la rue Tran.



Rue des cordeliers. Terrasses limitées au trottoir et piétons se rangeant pour laisser passer une voiture.¹

Le Hédas est dans le lit d'un ancien ruisseau. C'est une impasse longue de 1.2 km qui serpente une dizaine de mètres en dessous du reste de la ville. Ceci lui permet d'être, une fois franchis les parking des 500 premiers mètres, la seule rue vraiment piétonne de la ville. Propice à la promenade, et très agréable.



Enfin, signalons l'existence également de trois places réellement piétonnes : la place Clémenceau, dont l'intérêt esthétique est tout relatif, la rue du château, et la place de la déportation, toutes deux très belles en revanche.

1. Statistiques personnelles : il m'est arrivé une dizaine de fois en ayant habité six ans cette rue de la traverser d'un bout à l'autre sans devoir me ranger pour laisser passer un véhicule motorisé. Et je me suis fait insulté trois fois pour ne pas l'avoir fait avec suffisamment de zèle.



3 Écoles

Malheureusement, je n'ai pas pu obtenir de photos de sortie d'école à Grenoble pour l'instant.



Ce bâtiment est l'école Jean Jaurès. Placée sur l'avenue éponyme, le plus grand axe traversant de Grenoble. L'école est séparée de l'avenue par deux rangées de buissons, un trottoir, une piste cyclable, et une rangée d'arbres.



Stratégie inverse à Pau. L'école (et la médiathèque au passage) du centre-ville se trouve directement sur un des gros axes routiers, qui n'a pas eu le même destin que l'avenue Jean Jaurès ci-contre, bien qu'il soit aussi large. L'entrée est au niveau des grilles vertes que l'on aperçoit derrière l'embouteillage.

Un agent municipal (en gilet jaune sur la photo) force les automobilistes à respecter le passage piéton depuis l'an dernier.



Photo prise dans un quartier pas spécialement favorisé. Pourtant on constate que la rue est fermée à la circulation (barrières jaunes) pour protéger les enfants.



Sortie de l'école Sainte Ursule



Une dernière école de centre-ville : l'école Anthoard. Sa rue ainsi que celle de quatorze autres du centre-ville sont devenues piétonnes à la rentrée 2021. <https://www.grenoble.fr/2383-place-s-aux-enfants.htm>



Le collège Marguerite de Navarre

4 Terrasses

Passons aux lieux de convivialité, et voyons où les habitants vont prendre un verre aux beaux jours.

4.1 Grenoble

Ici, le centre piéton est un des plus grands de France en proportion (le plus grand si on compte la proportion de longueur de rues piétonnes dans openstreetmap, avec 10.2%).

Ci-dessous trois photos représentatives de l'ambiance sur toute la zone. Elles ont été prises un samedi soir du mois d'août, moment où la ville, qui n'est pas très touristique, est plus vide que d'ordinaire.



Place de Gordes



Place du tribunal



Place aux herbes

4.2 Pau

Voici les terrasses qui me paraissent parmi les plus représentatives de l'agglomération de Pau (l'agglomération de Pau compte à peu près autant d'habitant que la ville de Grenoble).

- Le boulevard des Pyrénées, qui figure sur tous les documents de l'office du tourisme. Très belle vue sur les coteaux et les montagnes.



La coutume paloise veut que tout ce que la ville compte de gros moteur vienne le faire vrombir devant les terrasses, et les conversations sont toujours quelque peu entrecoupées ici. La police a fini par venir contrôler les excès de vitesse ; toute une histoire, parue dans les journaux locaux.

- Voici ensuite l'Europub, qui figure ici en tant que bar le plus fréquenté de l'agglomération. Terrasse sous les chapiteaux blancs.



- Dans la même catégorie, voici le Bourbon Street, le bar musical de l'agglomération. Bondé tous les jeudis, vendredis, et samedis soir. Terrasse au milieu du parking.



Du fait du développement de Pau essentiellement sur le modèle « banlieue-voiture », les lieux de sorties les plus fréquentés se trouvent en banlieue, et ces dernières années ont vu leur nombre et leur taille exploser (le Before en 2014, le Bourbon street et l'Europub en 2015, la guinguette des sardines en 2018, le Jampub en 2020 etc). À Pau, il est fréquent qu'un habitant du centre ville aille en banlieue pour sortir le soir. Le côté esthétique a donc été entièrement remplacé par le côté pratique : gros parkings, et pas de problème de nuisance sonore.

On peut au passage se questionner sur le choix d'un urbanisme qui incite les habitants à aller boire des coups en voiture. J'ignore s'il y a un accord tacite avec la police pour éviter les contrôles d'alcoolémie en sortie des principaux bars de banlieue (semblable à celui consistant à ne pas contrôler la vitesse dans les zones 30).

Il convient toutefois de rassurer les lecteurs non palois : on trouve également des terrasses plus classiques en zone piétonne. Celle-ci sont rassemblées dans une rue, la rue Foch, et les deux places sur et à l'extrémité de celle-ci.

Si les terrasses sont vides sur les photos ci-dessous c'est essentiellement du à la météo fort peu clémente ces derniers jours ; ce document sera mis à jour dès que possible.

- Place reine Marguerite :



• Rue Foch :



• Rue Henri IV :



Voici ensuite quelques photos de terrasses sur des places non piétonnes mais ayant un beau potentiel architectural :

- La place Gramont, qui pourrait être une des plus belles place de Pau, mais qui est actuellement un gros nœud de circulation :



- La place royale :



Encart publicitaire pour finir : ici se trouve d'ordinaire la terrasse de Pau située sur une rue vraiment presque piétonne (le Hédas). Ils servent la punk IPA de la brasserie Brewdog.



5 Les halles

Les halles de Pau sont actuellement en travaux, donc les photos ci-dessous ne sont pas définitives. Aucun projet de zone piétonne autour des halles, mais deux, voire trois côtés sur quatre passeraient en zone 20. Le quatrième côté (fin de la rue Carnot) reste un gros axe de trafic automobile pour traverser le centre-ville.



côté 1



devant



côté 2 (non piéton)



côté 1 (pas de voiture actuellement à cause des travaux côté Carnot)



côté 1, plus loin. Deux terrasses de café.



côté 2

Pas de photo de la troisième entrée, rue Carnot, car elle est en travaux.

6 Centre commercial du centre-ville

- La caserne de Bonne :



- Le centre Bosquet :



La circulation automobile a été ré-autorisée par la dernière municipalité autour du centre Bosquet. Pau est-elle la seule ville de France où la surface piétonne soit en diminution ?

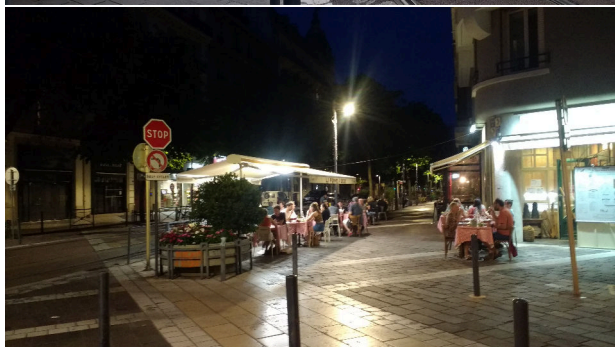
7 Tram et Fébus

Digression : le rendement de la conversion électricité \rightarrow hydrogène \rightarrow électricité est estimé à environ 25 %, ce qui signifie qu'un bus à hydrogène consomme 4 fois plus d'électricité qu'un simple tram²

Il semble que l'intérêt soit de se libérer du gazoil pour un coût moindre, puisque le bus ne nécessite pas de caténaires, ou de rails électrifiés comme à Bordeaux, et de pouvoir consommer l'électricité produite pendant les heures creuses par le nucléaire pour produire l'hydrogène. En outre un bus présente plus de souplesse, permettant par exemple de changer les trajets au fil du temps.

<https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transport/1685-rendement-de-la-chaine-hydrogene.html>

Ceci étant, revenons au côté esthétique, thème de ce document. La différence principale est qu'à Grenoble la voie du tram est le plus souvent réservée aux mobilités douces. À Pau, la voie du Fébus est surtout l'occasion de montrer l'amour de la ville pour le bitume.



Remarque : Sur la deuxième photo à droite, on aperçoit une des trois pistes cyclables de Pau.

2. Il faudrait prendre en compte également d'une part le fait que le frottement de roues métallique sur un rail est moindre que celui de pneus sur le bitume, mais d'autre part l'effet Joule qui dissipe de l'énergie le long du caténaire pour obtenir un chiffre plus précis...

8 Pont



Franchir l'Isère à pied ou à vélo



Franchir le gave de Pau à pied ou à vélo ^a

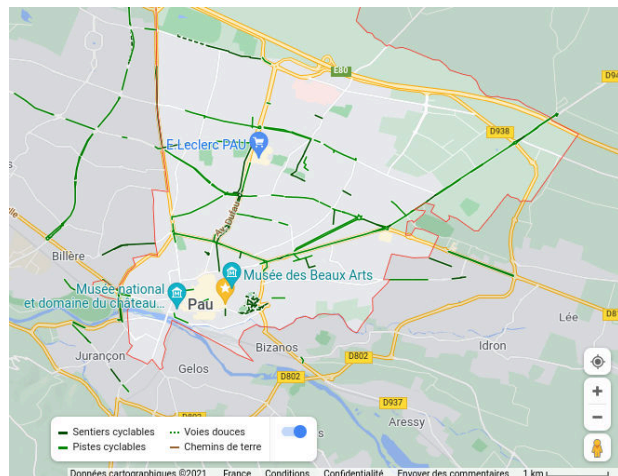
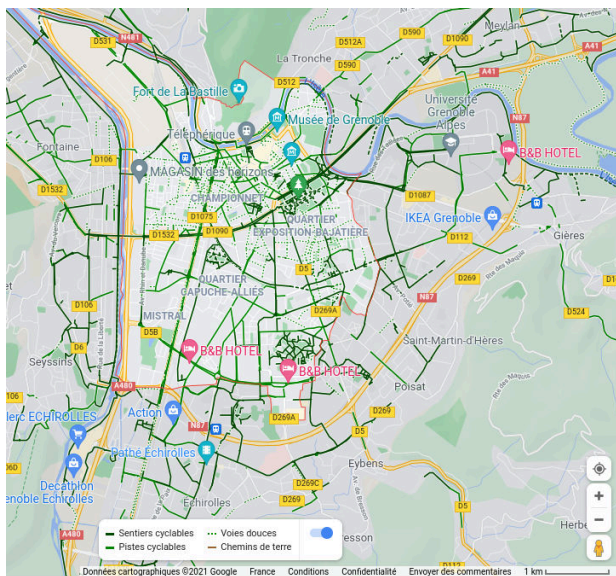
^a. Il y a une passerelle piétonne deux kilomètres plus à l'est, au stade d'eau vives, et une deux kilomètres plus à l'ouest, entre Billère et Jurançon.

9 Vélo

Toute ressemblance entre cette partie et une suggestion de pistes d'amélioration partielle de la situation décrite aux parties précédentes serait parfaitement assumée.

9.1 Aspects quantitatifs

Les impressions d'écran ci-dessous ont été prise en même temps et avec les même paramètres, en particulier à la même échelle et en cochant l'option « en vélo ».



9.2 Aspects qualitatifs



Chronovélo, le réseau cyclable express



Rue Carnot



Boulevard des Pyrénées



Avenue Jean Jaurès, le grand axe qui traverse Grenoble en ligne droite du sud au nord.



La bande cyclable de l'avenue Trespoey



(rien)

Parking sécurisé pour les habitants de la rue.
[https://www.metrovelo.fr/actualite/1246/
702-dernieres-nouvelles-des-minibox-metrovelo.
html](https://www.metrovelo.fr/actualite/1246/702-dernieres-nouvelles-des-minibox-metrovelo.html)