LE DILEMME DE LA MOBILITÉ URBAINE RESUMÉ EN UN ESCALATOR

2 manières d'emprunter un escalator

Serrer à droite



Cette pratique, appréciée par les citadins, permet de laisser passer sur la gauche les personnes les plus pressées. Mais aux heures de pointe elle crée un goulet d'étranglement en bas de l'escalator.



Stationner des 2 côtés

Cette méthode grâce à laquelle les citadins reconnaissent les touristes revient à rester debout des deux côtés de l'escalator. Elle empêche le passage rapide sur la gauche mais est la plus efficace aux heures de pointe.

Liberté individuelle vs. optimum collectif

Expérimentation

D'après une expérimentation réalisée en 2016 par TfL (Transport for London), l'optimum collectif aux heures de pointe et dans les grands escalators est d'inciter les personnes à stationner des deux côtés de l'escalator, et d'éviter de créer une file de personnes stationnant sur la droite de l'escalator.

Nombre de personnes transportées par minute et par type d'escalator, en heure de pointe, à la station Holborn (Londres)



« stand on the right » escalator 151

« stand on both sides » escalator

L'expérimentation a aussi montré ses limites : ces chiffres sont valables en heure de pointe et sur l'escalator d'Holborn qui est particulièrement long.





Pourquoi ? La méthode de stationnement sur la droite provoque un encombrement en bas de l'escalator lorsque les personnes se répartissent en deux groupes, et l'escalator est bien souvent sous-occupé sur sa partie gauche.

Intérêts

Point de vue transporteur

Sortir le maximum de voyageurs de la station en un temps minimal

Point de vue voyageur

Sortir le plus vite possible de la station (peu importe le temps que mettront les autres voyageurs)

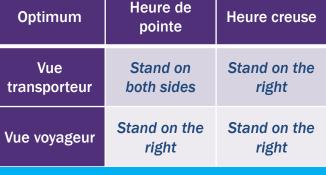


La principale raison pour laquelle cette expérimentation n'a pas été généralisée est la contrainte qu'elle a suscitée pour changer les habitudes de voyageurs pour la plupart habitués.

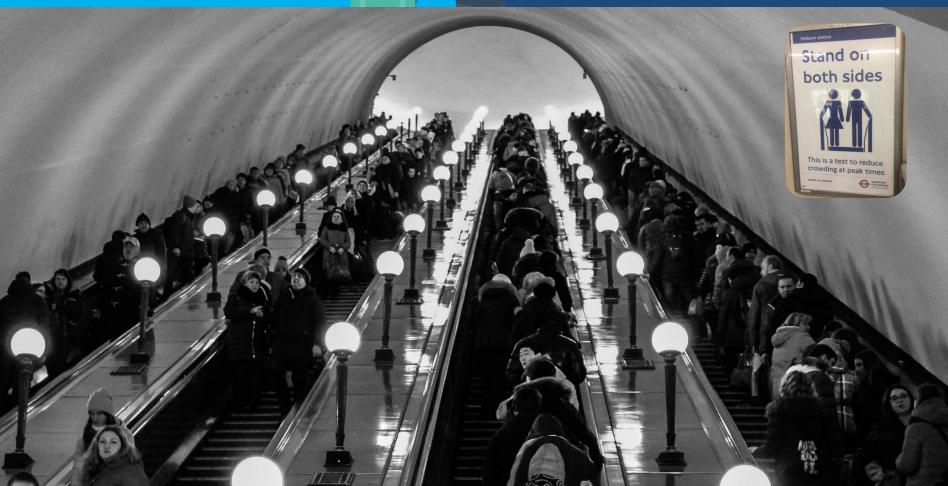


Elle illustre parfaitement le dilemme auquel la mobilité urbaine fait face entre recherche de l'optimum collectif et moindre contrainte sur la liberté individuelle, dans ce cas, de grimper les marches deux par deux sur le côté gauche.

Optimum







Autres dilemmes similaires en termes de mobilité urbaine, entre optimum collectif et liberté individuelle :



Stations Autolib vs places de stationnement

L'installation de stations Autolib à Paris a obligé à supprimer un certain nombre de places de stationnement en surface.

Optimum collectif: Selon objectif, soit remplacer par

stationnement sous-terrain, soit réduire stationnement auto

Le statut des voies sur berge à Paris



La concurrence pour l'occupation de l'espace en surface pose un dilemme similaire : privilégier l'autopartage ou le stationnement individuel ?

Optimum	Centre-villes	Banlieues
Propriétaire d'une auto	Pas d'autolib	Peu importe
Non propriétaire d'une auto	Autolib	Autolib

bus dédiés

Les couloirs de

Couloirs de bus dédiés

uniquement en heure de pointe?

Optimum collectif:

Optimum	Heure de pointe	Heures creuses
Autos	non	NSP
Bus	oui	NSP
Cyclistes	oui	oui

http://www.gizmodo.co.uk/2017/03/the-results-are-in-the-holborn-escalator-trial-proves-that-it-is-better-to-stand-on-the-escalator-well-sometimes/

Optimum collectif:

Selon objectif, modulation horaire?

La décision de piétonisation des voies sur berge à Paris suscite un vif débat reflétant le dilemme d'une utilisation des berges comme autoroute rapide ou parc urbain. Les enjeux et intérêts sont différents selon que l'on réside dans le centre-ville ou en banlieue, que l'on souhaite combattre la congestion ou la pollution. La recherche de l'optimum collectif dans ce cas tendrait certainement vers une utilisation alternée de l'espace entre heures de pointe et heures creuses, jours de la semaine et week-ends.

Optimum	pointe	creuses
Résidents centre-ville	?	Berges piétonnes
Résidents banlieue	Berges routières	Berges routières

Heure de

en heure de pointe, permettent la mais

Sources:

sont honnis par

automobilistes qui les constatent vides quand leurs propres voies sont

Les couloirs de bus dédiés reflètent

eux aussi une concurrence pour

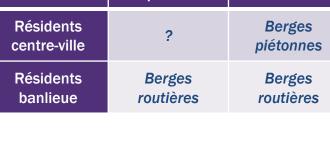
l'utilisation de l'espace. Ils sont la seule garantie de l'utilisation des bus

circulation « sécurisée » de cyclistes

congestionnées.



https://londonist.com/london/transport/the-results-of-the-holborn-standing-escalator-trial-are-in



TRANSPORT SHAKER

Heures