

# 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)

115

« 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.

### Optimum

| Optimum          | Heure de pointe     | Heure creuse       |
|------------------|---------------------|--------------------|
| Vue transporteur | Stand on both sides | Stand on the right |
| Vue voyageur     | Stand on the right  | Stand on the right |



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.



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.

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     |

Optimum collectif :

Selon objectif, soit remplacer par stationnement sous-terrain, soit réduire stationnement auto

### Le statut des voies sur berge à Paris



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                | Heure de pointe  | Heures creuses   |
|------------------------|------------------|------------------|
| Résidents centre-ville | ?                | Berges piétonnes |
| Résidents banlieue     | Berges routières | Berges routières |



### Les couloirs de bus dédiés

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 en heure de pointe, permettent la circulation « sécurisée » de cyclistes mais sont honnis par les automobilistes qui les constatent vides quand leurs propres voies sont congestionnées.

Optimum collectif :

Couloirs de bus dédiés uniquement en heure de pointe ?

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

Sources:  
<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/>  
<https://londonist.com/london/transport/the-results-of-the-holborn-standing-escalator-trial-are-in>  
<https://lumieresdelaville.net/cessez-de-vous-serrer-a-gauche-ou-a-droite-des-escalators/>