

Mobilité routière automatisée, transport public et revitalisation urbaine : vision et projet de Jacksonville (Floride)

Jacksonville est la ville la plus peuplée de Floride, la plus grande ville des États-Unis par sa superficie et la 10^{ème} par sa population. Jacksonville peut être considérée comme présentant des inégalités sociales marquées.

Jacksonville dispose d'un monorail (Skyway) depuis 1989, qui structure significativement le système de transports (2 lignes, 4 km, gratuit). Le programme « Ultimate Urban Circulator » (U2C) vise à moderniser et à étendre la desserte du Skyway et à introduire des véhicules automatisés dans le système de transport. Le programme, porté par l'autorité organisatrice (Jacksonville Transit Authority) vise à transformer le Skyway actuel, en étendant sa portée au sein du centre urbain grâce au « Bay Street Innovation Corridor », en vue de revitaliser le centre-ville et améliorer sa connectivité avec les quartiers adjacents. L'objectif plus général est de proposer un urbanisme compact, accessible à pied, axé sur les piétons et à usage mixte, permettant l'accès aux options de transport multimodal, afin de diminuer la dépendance au véhicule individuel pour la mobilité. Dans ce contexte, la priorité consiste à améliorer les interfaces des transports en commun avec les mobilités douces et les micro-mobilités.

Phase 1 : Bay Street Innovation Corridor

Le projet Bay Street Innovation Corridor (BSIC) introduira des véhicules automatisés, fonctionnant initialement dans un trafic mixte dans des voies en bordure de trottoir le long de Bay Street, sur environ 5 km à travers le centre urbain, en vue de relier les zones résidentielles, à travers le centre commercial urbain jusqu'au quartier de divertissements et de sports à l'est du centre-ville.

Phase 2 : Conversion du Skyway

Cette phase, qui sera financée par la taxe locale sur les carburants, consiste en la conversion complète de la superstructure existante du Skyway et de huit stations en une chaussée surélevée pour les véhicules automatisés et un service de bus électrique à batterie avec technologies de recharge par l'infrastructure. Les voies bidirectionnelles actuelles s'étendront sur environ 4 km dans chaque direction, avec une extension de quatre stations supplémentaires. Cette phase comprend l'installation d'un centre d'exploitation et de maintenance pour les véhicules automatisés.

La conversion de la superstructure existante du Skyway représente des coûts d'infrastructure + système de 240 M \$ et des coûts de véhicules de 7 M \$.

Phase 3 : Extension aux quartiers adjacents

Les gisements de desserte en véhicules automatisés portent sur le rabattement vers le corridor et la desserte des quartiers connexes pour les zones suivantes :

- Sud-ouest - quartiers Brooklyn-Riverside (bureaux, maisons historiques, commerces, restaurants)
- Quartier Southbank (activités médicales, de bureaux et résidentielles)
- Nord - quartier historique de Springfield (autrefois desservi par des tramways).