

Ville consolidée, *walkable city*



et voiture / ISBN 978-2-86364-239-9

www.editionsparentheses.com

La mobilité à l'avant garde de la régénération urbaine

Dans les pays occidentaux, nombre de villes centres renouvellent dès à présent leur relation à la voiture : les statistiques révèlent que le taux d'équipement des ménages baisse dans les centres des grandes métropoles, signe d'une modification progressive des usages vers des systèmes de mobilité plus durables, moins dépendants de la voiture et porteurs d'une amélioration de la qualité de vie. Cependant, les centres-villes sont particulièrement touchés par une congestion héritée de la démocratisation de la voiture et de l'étalement urbain générant une augmentation des déplacements pendulaires entre centre et périphérie. Toutes les agglomérations ne sont cependant pas logées à la même enseigne. Si les métropoles comme Nice, Lyon ou Paris ambitionnent une réduction indispensable de la congestion, à cause d'un espace contraint, certaines plus modestes comme Dunkerque ou Saint-Étienne, qui ne souffrent aucunement de congestion, sont à la recherche d'une attractivité perdue qui passerait par la régénération de leurs centres rééquilibrant la place de la voiture dans l'espace public.

Gérer la circulation

Un enjeu patrimonial, de santé publique et d'équité

C'est la prise de conscience de la dégradation du patrimoine architectural qui a déclenché la mise en place des premières mesures restrictives de circulation en centre ville. En tête de file Florence et Rome, suivies de peu par Strasbourg, qui motivera son choix pour le tramway en argumentant sur le principe de protection patrimoniale, la cathédrale de Strasbourg étant attaquée par les gaz de circulation. La corrélation entre maladies — asthme, allergies, déficiences respiratoires... — et pollution atmosphérique liée aux particules fines émises par la voiture contribua à renforcer la restriction d'accessibilité aux zones centrales pour les véhicules anciens les plus polluants. Les Zapa¹ françaises (zones d'action prioritaires pour l'air) s'inspirent des mesures allemandes (Umweltzone) et cibleraient jusqu'à 19 % du parc automobile français particulièrement polluant (diesels anciens et modèles de plus de 17 ans). Une estimation de 6 millions de véhicules serait ainsi exclue des zones sensibles des centres-villes.

Une amélioration de la qualité de vie mais un équilibre fragile entre régulation et restriction

Qu'il soit le fait de péages (comme à Londres en 2007, ou Oslo) ou d'aménagements et de gestion des feux dissuasifs (facilitant la sortie mais compliquant l'entrée des voitures dans le centre ville, comme à Gênes²),

1 Voir Angélique Negroni, « Pollution : 6 millions de voitures ciblées », *Le Figaro*, 8 février 2013. Les Zapa représentent l'une des dispositions de la loi Grenelle II ciblant la pollution routière de l'air en zone urbaine, notamment lors du dépassement des seuils d'émissions de particules fines qui seraient à l'origine de l'augmentation significative de l'asthme chez les enfants, des maladies cardiovasculaires et des cancers, selon le président du Conseil national de l'air (CNA).

2 Un dispositif qui a eu pour effet de réduire de 20 % le trafic dans le centre ville de Gênes et de fluidifier la circulation automobile à l'échelle de l'agglomération.



Un nouvel espace public à Brighton

La présence simultanée des piétons, des cycles et des voitures sur un espace public recevant un traitement unifié de ses sols (Brighton New Road, Gehl Architects, 2006) permet de nouveaux usages et comportements dans la ville consolidée. Entre confort, sécurité et esthétique, la co-modalité fait bouger les lignes en matière d'aménagement de l'espace public.

le contrôle d'accès à la voiture pose question, d'autant que ce sont les personnes les plus fragilisées économiquement et les plus dépendantes de la voiture en font les frais. Reste que ces dispositifs sont efficaces et agissent rapidement sur des situations qui ont poussé à bout la résistance de la ville historique à la pression automobile.

La *congestion charge* londonienne, comme le système norvégien à Oslo, recèlent un autre avantage qui légitime leur existence : la taxe nouvelle sert dans les deux cas à financer l'amélioration du réseau de transport public. Vu comme levier (financier et comportemental) plus que comme solution à part entière, la restriction d'accessibilité peut être assumée comme un mal nécessaire, à condition qu'elle soit articulée avec une politique planifiée et précise de développement d'alternatives à la voiture et que la politique « suive ». Elle ne constitue cependant pas une solution suffisante : « Le péage urbain de régulation pose fondamentalement la question de l'équité, puisque le même prix n'a pas la même importance pour les couches modestes et pour les couches aisées. Son principe de justice [...] aboutit de fait à une forme de dissuasion très sélective socialement. » (François Ascher³).

La réorientation de la mobilité urbaine passe par la construction d'une offre alternative

La réduction de l'accessibilité des centres-villes se complète d'une stratégie d'offres alternatives en matière de transport public. Les métropoles comme Grenoble, Nantes, Strasbourg et, à échelle plus grande, Lyon et Bordeaux renouent avec les lignes de transport en commun

³ François Ascher, *Lexique de la ville plurielle, Les nouveaux principes de l'urbanisme*, La Tour d'Aigues, L'Aube, 2010.

en site propre (TCSP) qu'elles avaient progressivement abandonnées après-guerre, permettant au tramway et au bus à haut niveau de service (BHNS) de corriger progressivement le recours jusque-là exclusif à la voiture individuelle⁴. Les grandes métropoles comme Paris ou Zurich, quant à elles, tirent parti des réseaux ferrés « historiques » innervant leurs centres, qu'elles prolongent pour désengorger la circulation sur les axes centre-périphérie : le réseau express régional (RER) parisien ou le S-bahn zurichois complètent la desserte « intra-muros » et s'étendent jusqu'aux villes nouvelles.

Agir sur la voiture mobile et immobile

La voiture roule moins qu'elle ne stationne. Ce truisme cache un second levier d'action immédiate, une politique de stationnement qui se traduit par :

- la limitation des emplacements publics (et privés) dans les secteurs centraux et le prix du stationnement ;
- des stratégies de déport en périphérie immédiate (les parkings relais branchés sur les nœuds de transports en commun) ;
- une mise en réseau et une tarification intégrée entre stationnement et transport en commun efficace.

Jouer sur ces différents tableaux est une clef pour ancrer l'action sur le long terme. À ce titre, Zurich a plafonné dès 1994 le nombre de stationnements en zone centrale⁵ tandis que Dunkerque ou La Haye ont misé sur une redistribution en périphérie du stationnement public, établissant une ceinture de parkings silos conçus comme des relais vers les transports publics desservant leurs centres-villes. Une logique reprise par Strasbourg qui a développé une politique de stationnement complète, différenciée en fonction d'un zonage de son territoire fondé sur l'analyse des comportements : en hypercentre, le stationnement lié aux mouvements pendulaires est limité à 2 heures et objet d'une tarification dissuasive. En contrepartie, l'offre de transport public et de stationnement-relais assure l'accessibilité du centre à coûts réduits pour les utilisateurs. Si la tarification est adaptée en fonction de l'adresse des résidents⁶, les documents d'urbanisme se basent sur la décroissance constatée du taux de motorisation des ménages pour introduire une diminution des ratios par logement et des normes favorables en matière de stationnement vélos. Ces mesures sont complétées par l'action menée sur les plans de déplacements d'entreprise pour soutenir les alternatives à la voiture.

La co-modalité : ou la mise en relation des modes de transport

Inventer les espaces urbains de la mobilité contemporaine passe par regarder au-delà de l'inter ou de la multimodalité. C'est aujourd'hui l'idée de co-modalité⁷ qui prime. Le pas théorique est grand : « L'intégration au cœur d'un même espace d'une diversité croissante de parcours individuels mettant à profit une diversité également croissante de moyens de mobilité renouvelle de fond en comble la question du projet urbain, en premier lieu dans les secteurs urbanisés denses et patrimoniaux » (Jean-Marie Duthilleul, architecte ingénieur). Une mise en système des modes de transport pourrait éventuellement être étendue à plus grande échelle, sur des aires métropolitaines qui s'équipent de nouvelles instances de gouvernance⁸ : un enjeu majeur réside dans la mise en relation des modes de transport adaptés aux villes centres, ville intermédiaire et grands territoires.

⁴ Dans cette optique, Rennes est allé jusqu'à réaliser un métro : une première ligne a été inaugurée en 2002, une seconde, en construction, sera livrée en 2019.

⁵ 7 000 places pour l'ensemble du secteur historique.

⁶ Les habitants du centre historique disposant de tarifs économiques.

⁷ La co-modalité désigne une approche de l'ensemble des modes de transport et leurs combinaisons. Introduite en 2006 par la commission européenne, elle est définie comme « le recours efficace à différents modes de transport isolément ou en combinaison » dans le but d'obtenir une « utilisation optimale et durable des ressources ». Cette notion recouvre une nouvelle approche qui n'oppose plus les modes de transport les uns aux autres, mais cherche plutôt un optimum tirant parti des espaces de pertinence des différents modes et de leurs combinaisons.

⁸ Via la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles du 27 janvier 2014.

Times Square à New York

Un aménagement léger et économique (marquage au sol, interruption temporaire de la circulation) peut être à l'origine d'une redéfinition complète de l'espace public. Faire la part belle aux usages piétons favorise une prise de conscience et une évolution des comportements, sans pour autant opposer radicalement voiture et qualité des espaces.



Mobilité et espace urbain : à l'aube d'une nouvelle histoire

La ville constituée qui a consenti des adaptations importantes pour intégrer la croissance du trafic automobile, est « pauvre en ressources foncières » (Francis Beaucire, géographe). Densité, attractivité et enjointe à se régénérer sur elle-même, elle offre cependant au projet urbain (et aux habitants) l'opportunité de la proximité et la possibilité de la courte distance par la densification urbaine. C'est ce que Barcelone a compris avant les autres en se lançant dès les années quatre-vingt-dix à la reconquête de ses espaces publics, jusque dans le détail. Le système spatial actuel brille par son excellence et, avant tout, par sa continuité : l'alternative, en termes de mobilité, y est aujourd'hui une réalité, d'autant qu'en parallèle de la réhabilitation de ses espaces publics la Ville a lancé un programme ambitieux et intégré d'infrastructures routières périphériques⁹ réorganisant la relation de la Ville à sa région métropolitaine, ainsi que de nouvelles centralités¹⁰.

⁹ Les rondes de Dalt et Litoral, réalisées à l'occasion de jeux olympiques de 1992.

¹⁰ Voir Ariella Masboungi (dir.), *Barcelone, La ville innovante*, Paris, Éditions du Moniteur, coll. « Projet urbain », 2010.



Cependant, la réhabilitation (idéale mais parfois dispendieuse, toujours complexe) de l'espace public n'est pas le seul horizon pour agir, notamment à court terme. Il suffit souvent de peu de choses pour que l'informel se concrétise subitement en alternative cohérente : les interventions de l'architecte urbaniste Yan Gehl à New York ne sont pas dispendieuses et elles sont immédiates, redessinant l'espace automobile en le cantonnant au strict nécessaire et en apaisant la circulation. Les pistes cyclables gagnées du jour au lendemain sur les voies circulées des rues et avenues de New York¹¹ comme sur les marges du port autonome de Lisbonne¹² ont attiré dès leur création une masse critique d'utilisateurs qui a permis de les pérenniser : le soft¹³ est ici au moins aussi efficace que l'intervention lourde sur l'espace public, à condition qu'il soit visible (l'enjeu de la communication grandit) et intégré dans une stratégie à long terme claire et partagée.

Dans la même veine, la fermeture ponctuelle de quartiers à la voiture¹⁴, ou la création d'espaces publics temporaires introduisent la quatrième dimension (temporelle) dans les stratégies d'aménagement et libèrent de nouvelles plages ouvertes au projet urbain comme à la créativité des utilisateurs de ces espaces¹⁵. Des actions qui traduisent une certaine maturité des collectivités enclines à tester les changements par des interventions légères qui peuvent s'ajuster et ensuite se pérenniser.

Autre action significative : la multiplication des zones partagées, dites «de rencontre» (*shared spaces*), mises en œuvre aux quatre coins de l'Europe des villes historiques : au Royaume-Uni (Brighton) comme aux Pays-Bas (Drachten) ou en France (Strasbourg, Paris¹⁶...). La disparition progressive du trottoir au profit de la continuité des sols n'y est pas anecdotique : elle traduit la redéfinition ergonomique et esthétique des sols, leur ouverture à la diversité des parcours et des modes, le tout permis par une pacification de la circulation automobile. «Partir du plus faible pour aller vers le plus fort brise une bonne part des conventions dans le dessin de l'espace public. Interroger les dispositifs élémentaires et leur mise en rapport — stations de bus, protections, bordures — est un début particulièrement porteur, notamment dans les zones de rencontre, ces nouveaux et excitants bazars modaux» (Alfred Peter, paysagiste). Ce rééquilibrage est à l'origine de nouvelles qualités et ambiances urbaines qui échappent au piège de la zone piétonne et sa monofonctionnalité : «La séparation

L'aménagement des quais du Tage à Lisbonne

Une négociation avec le port autonome et un aménagement «minimum» a permis à la Ville d'assurer un linéaire de piste cyclable inédit à l'échelle de l'estuaire, renforçant à moindre coût la relation des lisboètes au fleuve.

11 Politique lancée par le maire Michael Bloomberg dans le plan stratégique pour 2030 baptisé PlaNYC. Voir Ariella Masboungi et Jean-Louis Cohen (dir.), *New York, réguler pour innover, Les années Bloomberg*, Marseille, Parenthèses, 2014.

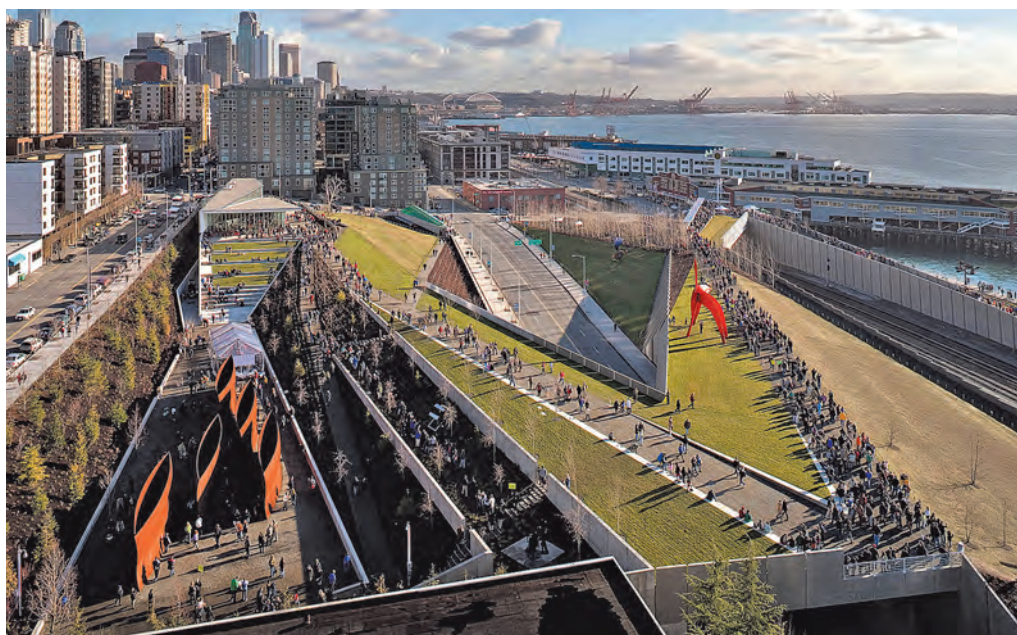
12 Globa Arquitectura architectes paysagistes et P-o6 designers.

13 À Lisbonne et à New York, les projets se limitent à de la signalétique et du marquage routier avec, dans le cas de Lisbonne, une recherche artistique et graphique qui valorise la dimension culturelle de l'action.

14 Si la piétonnisation radicale des centres historiques est excessive et proroge une monofonctionnalité (inversée cette fois) de l'espace, les piétonisations «temporaires» d'espaces routiers ouvrent des perspectives porteuses dont le succès fait mouche dans nombre de centres anciens. Une seule ombre figure au tableau : piétonnisation rime souvent avec privatisation de l'espace, les commerces profitant de la fréquentation accrue pour étendre leurs plages d'ouvertures et certains quartiers prenant l'air de centres commerciaux à ciel ouvert.

15 Autre «fenêtre» festive ouverte à Montreuil : «La voie est libre», week-end d'événements organisés sur un tronçon autoroutier sous-utilisé en plein cœur des hauts de la ville.

16 Paris teste actuellement une nouvelle signalétique routière inversant les codes actuels établis sur la prépondérance de la voiture.



urbain aussi modeste soit-il. Les exemples de mutation urbaine autour des radiales «centre-périphérie», qui panache opérations lourdes et aménagements plus légers, se retrouvent dans beaucoup de capitales européennes, traduisant l'émergence d'une dynamique de transformation majeure. C'est ainsi que Seattle, Utrecht, Paris, Séoul ou Lyon renouent avec leur territoire en opérant leur infrastructure routière, de la suppression à la couverture en passant par le reprofilage. Les moyens se déclinent en fonction des situations et donnent jour à de nouveaux parcs urbains, berges renaturées, cours d'eau anciennement busés refaisant surface, nœuds autoroutiers aux portes historiques de la ville et canaux ancestraux rouverts institués en destination de loisir. Nature et espace public, jusque-là expropriés par la voiture, reviennent au centre des projets et constituent l'atout maître de la revalorisation urbaine. Couplée avec la libération de foncier en rive des anciennes voies, ces aménagements soutiennent et stimulent un investissement privé qui découvre dans la ville historique de nouveaux potentiels.

Vers une stratégie gagnant-gagnant

Le destin co-modal de la ville constituée recèle une autre capacité de valorisation, plus subtile et moins évidente à encadrer par les politiques publiques. Le recalibrage des voies accueillant un nouveau mode de transport (tramway, bus à haut niveau de service ou transport en commun en site propre) et l'amélioration environnementale qui en résulte (traitement des espaces, améliorations acoustiques et de la qualité de l'air) entraînent une revalorisation quasi immédiate du foncier et du patrimoine bâti voisin. Une aubaine pour l'économie urbaine mais aussi une opportunité de financement des projets de mobilité dans une dynamique gagnant-gagnant : le financement des grands projets de mobilité pourra peut-être trouver une solution dans le couplage entre projet de mobilité

À Seattle, l'Olympic Sculpture Park,

offert par Microsoft à la Ville et dessiné par l'équipe Weiss-Manfredi, recouvre partiellement des voies ferrées et viales qui coupent la ville de l'eau, fabriquant un parcours piéton ludique avec vue sur les infrastructures et un paysage original où les infrastructures participent de la recomposition urbaine souhaitée.



À Strasbourg,
l'arrivée du tramway
a été un vecteur de
renouvellement de
l'espace public : la place
Brogie a retrouvé son
profil de cours arboré
(aménagement réalisé
par Alfred Peter).



et projet « créant » valeur urbaine en améliorant les qualités des tissus existants : des milieux plus vivants, mixtes, maillés et attractifs.

À ce titre, la réhabilitation des Maréchaux²⁰, à Paris, et à plus forte raison le développement sans précédent du tramway à Montpellier figurent au rang des bons exemples car ils ont su convoquer le projet urbain au moment même du projet de mobilité : il s'agit bel et bien de « travailler de façade à façade » (Antoine Grumbach, maître d'œuvre des espaces publics le long du tramway parisien).

Dans tous les cas, de nouveaux pans d'une économie urbaine, jusque-là sous-estimée se font jour, qui, en temps de crise économique et politique, interpellent et invitent à l'analyse pour que le nouveau mariage entre ville et automobilité débouche sur une évolution coordonnée et pertinente. Il en va de l'intérêt de la ville centre (qualité et attractivité) comme de celle du transport public dont le financement, exposé à la raréfaction des finances publiques et à une demande croissante de la part des utilisateurs, convoque la mise au point de nouveaux modèles économiques. ●

Texte issu d'un travail de synthèse réalisé par Nicolas Segouin,
Mathis Güller, Antoine Petitjean et Ariella Masboungi.

²⁰ Les plus-values immobilières introduites par le tramway varient entre + 30 et + 35 %.

La ville européenne du **xxi^e** siècle :

l'art de la mise en relation

La ville consolidée est celle où l'on a accumulé au fil du temps toutes sortes d'activités mélangées consolidant ainsi son rôle de centre de services et d'activités pour un ensemble d'habitants qui y viennent depuis un territoire vaste. Elle joue un rôle important dans la vocation même de la ville qui est la « mise en relation » entre les personnes mais également entre les personnes et les richesses accumulées. La condition en est la possibilité de circuler, la structurant ainsi en rues et places. La ville consolidée est le lieu de l'accumulation la plus grande et le lieu de la circulation la plus aisée.

Jean-Marie Duthilleul,
ingénieur architecte (Arep).

La voiture, un succès dès le début du **xx^e** siècle...

Lorsqu'à la fin du **xix^e** siècle sont apparus les premiers transports mécaniques, ils ont été installés dans la morphologie de la ville historique, les rues et les places, en douceur. Mais, à partir des années 1935, devant le succès de la voiture, le mouvement d'adaptation de la ville à ce moyen d'y circuler est lancé avec deux grands volets pour faciliter sa circulation : un volet quantitatif pour pouvoir faire circuler toujours plus de voitures puis les stocker partout, un volet qualitatif pour aller encore plus vite. La ville consolidée est alors bouleversée par la mise en place de voies élargies, de voies express ou de passages dénivelés coupant ainsi la ville en morceaux et par l'envahissement de ses places par des océans de parking. Les espaces où l'on peut vraiment circuler à pied sont alors bien souvent séparés des espaces où l'on circule en voiture.

Apparaissent deux sujets dans la manière de fabriquer la ville. Le premier est l'apparition de spécialités professionnelles autonomes : d'une part, celles en charge du mouvement automobile dans la ville, d'autre part, celles « dites » de l'urbanisme s'occupant de ce qui ne bouge pas. Cette distinction a donné lieu au développement de langages techniques devenus assez étrangers l'un à l'autre. Le second est le développement de codes formels pour le traitement des espaces publics soumis quasi exclusivement à toutes les nécessités engendrées par le passage des voitures.

... mais un succès à conséquences

Le développement de la voiture a eu deux conséquences majeures qui ont commencé à faire débat dès les années soixante-dix. La première est la pollution atmosphérique dont on a d'abord mesuré les résultats sur le patrimoine bâti, puis sur la santé des citoyens avec l'énorme sujet de



La ville co-modale

Le croisement et les points de rencontre entre les modes de mobilité fondent la capacité de la ville européenne à s'adapter aux changements sociétaux comme technologiques. Sortir de la séparation et renforcer la convergence des modes est une des clefs pour renouveler l'espace urbain et inventer la ville de demain. (En haut : Berlin en 1906; en bas, Madison Street, à New York).



l'émission de particules fines. Ce sont Rome et Florence qui ont été les premières à interdire la circulation dans le centre ville pour protéger leur patrimoine bâti historique. Et c'est maintenant pour protéger la santé des personnes que les grandes agglomérations françaises sont invitées depuis le Grenelle de l'environnement à restreindre l'accès de leurs zones centrales aux véhicules les plus polluants, voire à mettre en place la circulation alternée pour l'ensemble du parc automobile. La seconde est en fait la paralysie de la circulation ce qui rend le sujet de l'accessibilité de la ville consolidée politiquement sensible. Notons tout de même qu'à Lisbonne, contre toute attente, le choix de restreindre la place de la voiture s'est traduit par une réélection de l'équipe municipale.

De la voiture au piéton multimode

Conséquence de tout cela, une « guerre des modes » à partir des années soixante-dix dont certains protagonistes visaient à éradiquer les voitures de la ville consolidée pour y retrouver le plaisir d'y vivre comme avant ! Ce courant a largement évolué pour offrir au citadin le moyen de transport le plus apte à l'aider dans sa circulation et à le faire profiter de toute la richesse d'un « trajet », en fonction de son besoin du moment : voiture, tramway, vélo, bus, ou simplement ses deux jambes. La voiture dans la ville consolidée devient progressivement partie de tout un ensemble de moyens de transport qui, en creux, dessine sa juste place.

C'est à la fin des années quatre-vingt que nous avons commencé à sortir de cette « guerre des modes », d'abord avec le retour du tramway et, plus largement, des transports en commun en site propre dans la ville consolidée. Trois projets en France vont dans ce sens : le retour progressif du vélo renforcé par la mise en place du libre-service, la diversification de la voiture avec l'autopartage ou le covoiturage et l'apparition des bus à haut niveau de service. Sans compter le développement des outils portables permettant d'être informé toujours et partout des moyens de transport à notre disposition.

Ces changements ont eu pour effet de transformer la vie du citadin contemporain qui peut, aujourd'hui, pratiquer la ville comme un « piéton multimode ». Il ne s'agit plus de savoir comment doser les espaces réservés d'un côté à la voiture et de l'autre aux piétons, il s'agit de savoir comment réinventer un espace de circulation et de vie urbaine commun à tous.

Nouvelle place pour la voiture

Trois leviers permettent aux responsables des villes d'agir sur la place de la voiture.

Premier levier : la mise en place d'alternatives crédibles à l'automobile. Elle voit le jour en France dans des villes moyennes qui se sont à nouveau tournées vers les transports en commun en site propre qu'elles avaient abandonnés après-guerre. Ces nouvelles politiques de mobilité sont venues rééquilibrer le choix exclusif pour la voiture particulière. On parle maintenant de « co-modalité » qui est une mise en système des modes de déplacement. La ville consolidée, par son attractivité, est nécessairement devenue le carrefour de tous les modes, un lieu naturel de passage à une mobilité fondée sur une plurimodalité optimale et durable.

Deuxième levier : la restriction de la circulation automobile par combinaison d'actions physiques et réglementaires. Des villes ont décidé de fluidifier l'accessibilité de leur centre pour reconquérir la qualité

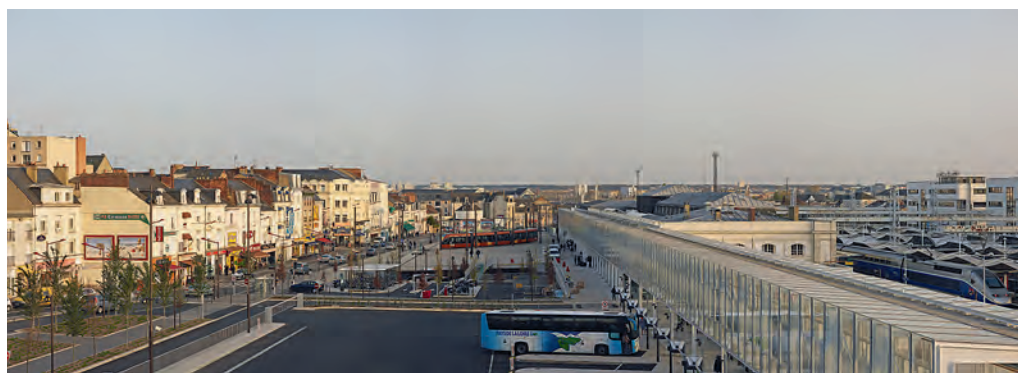


Articuler des réseaux d'échelles diverses grâce à l'espace public

À Montpellier, la correspondance entre tramway et gare SNCF (Saint-Roch) trouve son expression dans la mise en œuvre d'un espace public spécifique et soigné assurant la qualité des parcours entre l'hypercentre et le territoire de l'agglomération (projet conduit par Jean-Marie Duthilleul).

urbaine en mettant en place la régulation du trafic qui rend difficile l'accès au centre et aisée la sortie. C'est le fameux « plan en marguerite », initié à Strasbourg. Le Grand Londres a fait le choix en 2007 d'installer un péage urbain pour limiter, avec succès, l'accès à son hypercentre et collecter des ressources financières pour des infrastructures de transport. On peut établir une nouvelle coexistence entre les modes de déplacement, car il ne s'agit plus pour la voiture de passer en vitesse à travers la ville consolidée mais d'y accéder avec des bagages, des personnes fragiles, etc. Dans certaines villes comme Brighton (Royaume-Uni) ou Drachten (Pays-Bas), une nouvelle philosophie de coexistence des modes de transport anime certains espaces publics circulés. Plutôt qu'obéir à une partition de la voirie, les modes y cohabitent dans des espaces partagés. Ces espaces qui redéfinissent la place de la voiture sans lui attribuer un espace dédié, ont la vertu de réduire sensiblement la vitesse du trafic et de créer une ambiance urbaine apaisée pour les piétons.

Troisième levier : réduire le stationnement. Strasbourg, par exemple, a développé une politique de stationnement différenciée et adaptée selon les zones de pertinence. En hypercentre, le stationnement lié aux mouvements pendulaires est limité à 2 heures et la tarification dissuasive. Mais, en contrepartie, une offre décentrée combinant transport public et stationnement en parking relais permet de maintenir le centre facilement accessible. Si les résidents du centre bénéficient de tarifs économiques adaptés, les documents d'urbanisme imposent des coefficients de réduction de place de stationnement par logement, en cohérence avec le taux de motorisation décroissant des ménages en zones centrales. Ces documents prévoient en contrepartie des normes favorables en matière de stationnement vélo. Enfin, des actions sont orientées vers les plans de déplacements entreprises pour réduire les places de stationnement et favoriser les alternatives à la voiture.



Vers une ville « marchable » ?

Si on fait reculer la pollution, si on favorise l'accès de tous aux richesses comme aux services de la ville consolidée, comment s'opère la transformation de l'espace de la ville même ? Cette question appelle des réponses à deux échelles : celle de l'espace public et celle de la ville tout entière. L'objectif est de travailler les espaces de circulation pour qu'ils soient également des espaces publics de la ville. Dans le cadre du nouveau plan durable de New York à horizon 2030, le service des transports s'est engagé dans la création de places piétonnes dans chaque quartier reconquises sur le stationnement et la circulation pour transformer ainsi des espaces dédiés à la voiture en espaces publics multi-usages. Plus globalement, en réduisant la place faite à la voiture, la ville consolidée peut en outre gagner des marges de manœuvre foncières pour recoudre les coupures urbaines introduites par les infrastructures routières et reconstituer un système d'espace public maillé. Cette réorientation de la ville consolidée permet de retrouver une « ville marchable » dont on peut imaginer qu'on puisse la développer bien au-delà de ses frontières. À Séoul, la démolition d'une voie rapide a permis la réapparition de la rivière Cheonggyecheon et l'aménagement de ses berges a eu un tel impact urbain et paysager positif sur le centre ville qu'il est devenu la destination courue de la ville.

Où vers un nouvel « écosystème » ?

Installer la voiture à cette nouvelle place dans la ville consolidée nécessite de tout revisiter, voire réinventer, et implique des bouleversements autant sociétaux que techniques : le rapport des citoyens entre eux (qu'ils soient sur un vélo, à pied, au volant d'une voiture ou dans un bus), la redécouverte de la richesse potentielle d'un trajet avec le libre choix entre vitesse et lenteur et l'évolution des notions de proximité et d'éloignement. C'est pourquoi toutes les habitudes de conception et l'arsenal réglementaire doivent aussi sans doute être remises en cause. ●

**Pôle d'échanges
multimodal du Mans**
SNCF-Arep/Jean-Marie
Duthilleul, F. Bonnefille,
E. Tricaud, architectes ;
2009.

Reconfigurer la ville pour le piéton

La ville «marchable», ou *walkable city*, est mixte, dense en services, intense dans les usages qu'elle favorise. Cette ville amène à informer en temps réel la «personne mobile». Les nouveaux sites Internet, décuplant les capacités du marcheur, facilitent l'accès à ce qui fait la «richesse urbaine» : proximité des commerces et des services, options en termes de mobilités alternatives et transports en commun, nuage de commentaires qui enrichissent la perception et la connaissance du lieu en temps réel. La compréhension augmentée de l'environnement, adaptée à l'échelle et au temps de la marche, introduit de nouvelles considérations en termes de dimensionnement de l'espace, d'équipement et de service rendu.

Samuel Maillot,
ingénieur mobilité
chez Roland Ribi & Associés;
Alfred Peter, paysagiste
(Strasbourg, Lyon).

Une alternative qui s'inscrit dans l'espace : les échelles de la mobilité douce

Au-delà de l'immatériel¹, travailler sur la trame urbaine permet d'infléchir l'usage prédominant de la voiture dans des milieux urbains contraints et sensibles à la congestion. Faire du piéton le critère déterminant de configuration spatiale renouvelle fondamentalement les pratiques². Plus une trame est fine, plus large est le spectre des mobilités qui peuvent s'y déployer, plus les modes de transport s'y côtoyant sont à même de se diversifier. Comparaison n'est pas raison, mais la confrontation des différentes trames de nos villes, y compris dans le temps, aide à en approcher la juste mesure. Si la trame new-yorkaise reste contraignante pour la marche (la grande longueur du bloc fait 270 m), on se rapproche à Barcelone d'une dimension praticable : l'îlot de Cerda (100 par 130 m), qui autorisaient initialement des parcours alternatifs par les cœurs d'îlots. 100 par 100 m, offrirait une meilleure alternative dans les projets «neufs» comme dans les tissus urbains historiques : le travail sur le plan local d'urbanisme (PLU) de Strasbourg l'illustre.

Retrouver de la porosité dans les milieux urbains est un enjeu pour la ville spécialisée, héritée de la séparation des flux et des fonctions : là où la vision technicienne a créé des périmètres raccordés par la voiture, la ville «marchable» réintroduirait des interfaces, transitions, souplesse de parcours, alternatives et raccourcis. Lesquels se traduiraient en autant d'emplacements réservés, appliqués au tissu historique progressivement privatisé comme aux emprises industrielles ou tertiaires auparavant isolées. Le travail sur la trame et la porosité, pour être pleinement efficace, doit s'assortir d'une stratégie de

1 Même s'il suppose une infrastructure numérique qui pose de plus en plus questions, notamment sanitaires.

2 On le voit particulièrement dans le cas des carrefours, imaginés d'abord pour la voiture et les transports en commun, pas pour les piétons. Faire varier les paramètres techniques pour introduire une plus grande souplesse d'usage est possible assez simplement. Cela demande avant tout d'inviter les mobilités douces à la table des négociations.



À Manhattan, une série d'espaces publics est gagnée à moindres frais sur la voirie

— ici une terrasse au croisement de Broadway et de la Fifth Avenue —, suscitant de nouveaux usages.

programmation urbaine, notamment sur celle des rez-de-chaussée : la question du service (public traditionnel, comme des services offerts aux personnes « mobiles » sur ces trames douces) gagne ainsi en acuité.

L'action sur l'existant n'est cependant pas le seul levier pour améliorer la mobilité douce en ville, notamment lorsqu'il s'agit d'innover en site « vierge », reconquis sur des emprises industrielles, par exemple. À Bordeaux, la question de la mobilité a permis d'affiner la conception d'un espace public qui se mute en équipement à ciel ouvert³ à destination des « personnes mobiles ». Ce levier d'intensification urbaine et de revalorisation foncière génère de nouvelles capacités d'adressage à un site dépourvu d'une structure spatiale et ajoute un nouveau membre à la famille des espaces adaptés au temps et à l'échelle des mobilités alternatives.

Un nouveau « droit des sols »

Commençons par un niveau « basique » : celui des pieds, comme de l'usage, de l'esthétique et de l'économie de moyens qu'ils supposent. Débuter par le « petit bout de la lorgnette » n'est pas confortable pour l'urbaniste contraint par une sur réglementation stérilisante de l'espace. Pourtant il suffit d'aller à Istanbul ou à Naples pour se rendre compte que le désordre est souvent, pour le marcheur, un environnement bien plus confortable que la mise au carré systématique que nos villes déjà spécialisées. Un positionnement de réaction : partir du « plus faible », le piéton, pour aller vers le « plus fort », la voiture, brise une bonne part des conventions dans le dessin de l'espace public. Interroger les dispositifs élémentaires et leur mise en rapport — stations de bus, protections, bordures — est un début particulièrement porteur notamment dans les zones de rencontre, ces nouveaux et excitants « bazars modaux ».

³ Voir le texte de Bernard Reichen sur Saint-Jean Belcier, *infra*, p. 106.



Le désir : moteur du marcheur

On aura beau affiner les dimensions du projet, de la grande à échelle des trames au détail des trottoirs, le marcheur ne sera au rendez-vous que si l'espace est suffisamment tentant. Ce ne sont pas le 1,50 m réglementaire qui rendra désirable un trajet, mais une terrasse accueillante, un bel arbre, une exception architecturale mise en valeur — tout ce qui fait la richesse et la beauté de nos environnements urbains. Cette vision hédoniste plus que technicienne refuse cependant une posture purement esthétique : les propositions modifient parfois en profondeur les « habitudes » d'un site, notamment routières. La confluence des résultats « techniques » (études de circulation et de stationnement par exemple), et les objectifs de qualité spatiale s'imposent à tout projet pertinent et pérenne. Donner de l'ampleur aux espaces de l'alternatif et augmenter leur confort, c'est aussi renverser des « traditions » : réaliser en enrobé des trottoirs piétons tandis que les vélos s'accommodent d'un pavage frôle le contresens mais résulte d'une écoute attentive des besoins de chaque mode de mobilité.

Du parking à l'espace public

À Strasbourg, le boulevard de la Victoire a retrouvé sa qualité (et ses usages) après sa confiscation par la voiture à des fins de stationnement. Mise en valeur patrimoniale des espaces et dynamisation économique vont dans ce cas de pair (aménagement réalisé par Alfred Peter).

L'échelle du piéton

Le travail réalisé pour le PLU de Strasbourg a permis la réouverture progressive des passages, venelles et proches peu à peu fermés au passage. Le nouveau maillage, adapté aux usages des piétons et des cycles renforce les modes actifs à l'échelle de la ville.

De l'autoroute à la plage

La reconfiguration du littoral de Cagnes-sur-Mer (Atelier Alfred Peter) concilie circulation automobile dense et requalification forte du bord de mer. Changer les habitudes de circulation et de stationnement est aussi un fort levier de dynamisation économique et commercial (ci-contre le littoral avant réaménagement, ci-dessous et en bas, le littoral reconfiguré).



De même, les plans de plantation créant une canopée atténuant les effets d'îlot de chaleur, font évoluer les profils des voies. L'attention accordée aux petites choses semble faire corps avec notre culture urbaine : rencontrer à Pompéi et à Montréal, à travers le temps et l'espace, le même soin porté au détail de l'espace public en est la meilleure preuve ! ●

Nice, quand la mobilité embellit la ville

La Côte d'Azur, territoire densément habité, s'étend de Menton à Cannes et compte un million d'habitants sur une bande littorale de 5 km de large. Le relief en est une des caractéristiques puisque les points culminants du territoire atteignent 3 000 m d'altitude. Cette topographie contraignante contrarie l'implantation d'un réseau de transport en commun cohérent. Il apparaît en outre que, depuis les années soixante-dix, l'importante extension urbaine part de la mer vers l'intérieur des terres, le littoral échappant plus qu'on ne le croit aux vagues de construction massive. À Nice, la croissance urbaine s'est accompagnée d'une évolution de la structure administrative et de la gouvernance : la communauté d'agglomération en 2008 s'est transformée en communauté urbaine en 2009 pour devenir la première métropole de France à se constituer par adhésion volontaire de 49 communes.

À partir de 2008, l'équipe municipale a conduit les politiques de déplacements et d'aménagement urbain avec détermination à l'échelle de la ville et de la métropole. La métropole oriente donc son développement « en profondeur » et resserre les liens avec son arrière-pays, notamment au travers de l'aménagement de la Plaine du Var (Opération d'intérêt national) qui constitue à la fois le cœur et la charnière centrale de son territoire. Malgré les contraintes géographiques et structurelles en matière de mobilité (héritage d'une situation antérieure où les inerties d'aménagement peinent à intégrer projet spatial et mobilité), Nice redéfinit dès 2008 sa stratégie territoriale en prenant notamment appui sur les atouts majeurs dont elle dispose : d'une part, son aéroport urbain international et, d'autre part, le confortement de cinq pôles d'intermodalité entre air, rail et réseau de tramway permettant, à terme, des connexions à l'échelon national et international comme à celui régional et local. Renforcer les gares ferroviaires et la multimodalité en tant qu'appui pour le développement des transports en commun est ainsi l'une des priorités de la collectivité.

Alain Philip,
architecte urbaniste, directeur
général des services techniques
de la Métropole Nice Côte d'Azur
et de la Ville de Nice.

La ville centre

Les formes de mobilité s'inscrivent dans un rapport logique avec la géographie, la densité et le maillage du tissu urbain. La densité du centre niçois oscille entre 150 et 250 logements par hectare et la ville, principalement dessinée par les urbanistes turinois dès 1830, hérite d'une trame urbaine rigoureuse conçue presque sans cœur d'îlot : une organisation qui garantit une certaine fluidité et adaptabilité du trafic automobile tout en limitant fortement les capacités de développement



Si elle n'a pas été la première des villes à réintroduire le tramway, Nice

est peut-être l'une pour laquelle cette opération de mobilité a eu un impact fort en matière de qualité urbaine. En lien avec l'amélioration du transport public, la redécouverte d'espaces auparavant inaccessibles au piéton fait converger mise en valeur patrimoniale, enjeu touristique et qualité de vie au quotidien. Ici, la place Garibaldi.

des axes est-ouest (en raison de la topographie). De plus, la densité du tissu de l'hypercentre, induit la nécessité de prioriser les vocations des axes structurants de surfaces.

Au-delà de l'aéroport et du réseau ferré, le tramway¹ assure une continuité modale aux répercussions urbaines claires : l'avenue Jean-Médecin, ancien axe routier où transitaient 25 000 véhicules par jour, est devenue après quatre ans de travaux une artère réservée au tramway et aux piétons dont la qualité a vite fait oublier les polémiques passées. Les bâtiments techniques nécessaires à cette nouvelle infrastructure sont, dans ce cadre, valorisés à l'image du site de maintenance et de remisage du tramway, le terminal Comte de Falicon². Outre le transport en commun « lourd », la ville centre articule politiques urbaine et de mobilité autour de deux axes :

- fabriquer la ville sur des polarités existantes (hôpitaux, universités), requérant souvent une réhabilitation et un aménagement urbain importants ;
- reconfigurer globalement le littoral en améliorant le transit est-ouest (la ligne 2 de tramway permettra de réduire le flux circulaire est-ouest de 20 000 véhicules / jour).

Cette stratégie mise sur la réduction de la mobilité contrainte et s'appuie sur le développement de l'intermodalité et de la multimodalité ainsi que sur le développement d'un offre diversifiée de modes de déplacement alternatifs associée à la mise en place de systèmes « smart grid » liés au stationnement et à l'information sur les déplacements.

Auto bleue — Vélos bleus...

Nice a été la première ville en France à mettre en service un dispositif de voitures électriques en autopartage — Auto bleue —, développé en partenariat avec EDF. Mis en service début 2011, Auto bleue comprend

¹ Le tramway niçois compte en 2015 1 ligne nord-sud en service (100 000 usagers / jour), une deuxième ligne ouest-est est en travaux (mise en service prévue en 2017) et deux autres lignes sont programmées à horizon 2030.

² Architecte Marc Barani, Équerre d'Argent en 2008 et Grand Prix de l'architecture en 2013.



198 véhicules répartis sur 66 stations. Avec deux dispositifs proposés : un système en boucle fermée (restitution du véhicule à la station de départ) et un système ouvert « système Flex » (59 stations équipées). Le service Auto bleue est étendu à neuf communes de la métropole (Nice, Cagnes-sur-Mer, Saint-Laurent-du-Var, Carros, Colomars, Villefranche-sur-Mer, Beaulieu-sur-Mer et La Trinité).

Le parc de véhicules comprend également des utilitaires et le dispositif offre différentes formules tarifaires dont des « tarifs entreprises ».

Le développement de ce service se révèle particulièrement attractif en hyper centre en proposant une alternative efficace à l'usage du véhicule particulier dans les déplacements quotidiens.

L'offre de vélos en partage — Vélos bleus — vient compléter ce dispositif avec un parc de 1750 vélos répartis sur 175 stations qui s'accompagne d'un développement des axes cyclables protégés.

Enfin, la mise en place de dispositifs « smart grid » à l'échelle du centre ville avec notamment de l'information urbaine directement accessible en temps réel par les usagers (repérage des places de stationnement disponibles en ouvrages ou en surface, positionnement des transports urbains, horaires...), le développement du stationnement résident... confortent l'offre globale permettant d'alléger les trafics en centre ville et de faciliter les reports sur les offres alternatives.

La place de la voiture évoluée, de nouveaux espaces publics apparaissent

Cette stratégie globale a permis de réorganiser et de valoriser les espaces urbains centraux, libérés des flux de circulation ou des équipements qui devenaient obsolètes.

La coulée verte à Nice

(ci-dessus et page ci-contre), conçue par le paysagiste Michel Pena, renoue avec l'espace ouvert des berges du cours d'eau canalisé. La suppression d'un parking linéaire en silo occupant la couverture du Paillon a permis à la Ville d'assurer la continuité des parcours et du paysage entre promenade des Anglais et promenade des Arts tout en facilitant la relation entre le Vieux Nice, hypercentre historique, et les quartiers hérités du XIX^e siècle.



Le long du cours du Paillon, la «Promenade du Paillon», coulée verte de 12 ha en cœur de ville, livrée en 2013, constitue une promenade inspirée des *ramblas* ibériques et des grands jardins d'acclimatation. Elle se substitue à l'ancienne gare routière et aux parkings aériens construits après couverture du fleuve au début du xx^e siècle et réarticule la vieille ville baroque avec «la ville moderne» des quartiers du xix^e siècle construits au nord du Paillon sur la base des plans du Consiglio d'Ornato de 1830.

Avec l'aménagement piéton des grandes places et artères historiques du centre ville tels la place Masséna, la place Garibaldi, les quais du port, l'avenue Jean-Médecin, etc., la ville procède à une reconquête d'espaces majeurs dédiés jusque-là exclusivement à la voiture et qui concentraient trafic et nuisances. ●



Lund : la ville du vélo

Instantanés d'une relation forte entre un territoire et son mode de mobilité privilégié, le vélo. Son utilisation massive par les habitants et usagers de la ville résulte d'une adaptation de la ville en faveur des mobilités douces et de la consolidation de l'intermodalité entre le vélo et les moyens de transport collectifs.

partagés (c'est le cas pour Sony Ericsson). La généralisation du télétravail et des *coworking spaces* mutualisant les équipements (vidéos-conférences, télé-travail) en est une autre facette.

Les zones résidentielles peu denses sont également concernées. Un programme de porte-à-porte lancé en 2002 a permis de récolter une information sans précédent sur les habitudes et contraintes de ces milieux urbains et de sensibiliser les habitants aux alternatives à la voiture. Les enquêtes sont claires : 19 % des personnes disent depuis avoir changé leurs pratiques de mobilité et une majorité préfère désormais les modes doux (52 %, même en hiver) tandis que la part modale des transports publics se confirme (42 %), comme l'autopartage (6 %) — autant de changements qui ont permis de renforcer la baisse de la circulation automobile de 2,5 % par rapport aux pronostics initiaux. La communication a cependant un prix qui s'alourdit avec l'importance croissante qu'elle revêt dans la politique municipale : elle interroge la participation du secteur privé à l'action municipale et enjoint promoteurs et entreprises à expérimenter de nouveaux partenariats, pas forcément d'ordre financier. La valorisation de cette dimension immatérielle de l'aménagement, étrangère aux pratiques « traditionnelles » en matière d'urbanisme est un enjeu de taille pour Lund. ●



La ville intermédiaire



/ Ariella Masboungi (sous la direction de) Ville et territoire / ISBN 978-2-86364-239-9

www.editionsparentheses.com