

## COMPTE RENDU Petit déjeuner débat

«*La ville lente* » : *Quel cadre urbain pour une ville qui sait ralentir ?*

29 Mars 2012 - Aix les Bains



### Intervenants :

- **Philippe Auger** (SCOT Grenoble): Principe du Chronoaménagement
- **Franck Dunoyer** (Ville de Chambéry) Directeur Général Adjoint en charge des services Techniques **et Franck Villand**, Maîtrise d'ouvrage -Cadre Urbain : Retour d'expérience de la Ville et projet de reconquête de la Leysse
- **Olivier Poëtte** (Hors Champs) : Retour d'expérience
- **François Soubeyrand** (Ecomobilité)

### Membres du Groupe de Travail Aménagement VAD

|   |                     |
|---|---------------------|
| Emmanuel Bruas                            | ESRF                |
| Liane Thierry                             | AERE                |
| Daniel Schoen                             | Babylone Avenue     |
| Héloïse Marie                             | TRIBU               |
| Jean Pierre Marielle                      | Initial Consultants |
| Paul Antoine LECUYER ou Christophe Berard | Inddigo             |
| Sébastien Clert                           | Patriarche          |
| Julien Renucci                            | Hespul              |
| Lise Berlot                               | Atelier LD          |

>>> Cet atelier a réuni 31 participants.

*Ci-dessous le lien vers le support de présentation du thème:*

<http://www.ville-amenagement-durable.org/fichiers/TKokSKo9FgyLhHI9f7vC~g.html>

*Lien vers la fiche de lecture sur la ville frugale de Jean Haëntjens :*

<http://www.ville-amenagement-durable.org/fichiers/T9c~igjaX8hNckSGrBSxeA.html>

Informations complémentaires sur les travaux des intervenants :

- SCOT de Grenoble : [http://www.ville-amenagement-durable.org/rep-groupes\\_travail.html](http://www.ville-amenagement-durable.org/rep-groupes_travail.html)
- Opération « Vélo de courses » : <http://www.agence-ecomobilite.fr/velo-de-courses>
- Requalification de la Leysse : <http://www.chambery-metropole.fr/3577-requalification-de-l-axe-de-la-leysse-a-chambery.htm>

Avec les partenaires de nos actions

Rhône-Alpes



## Éléments de cadrage

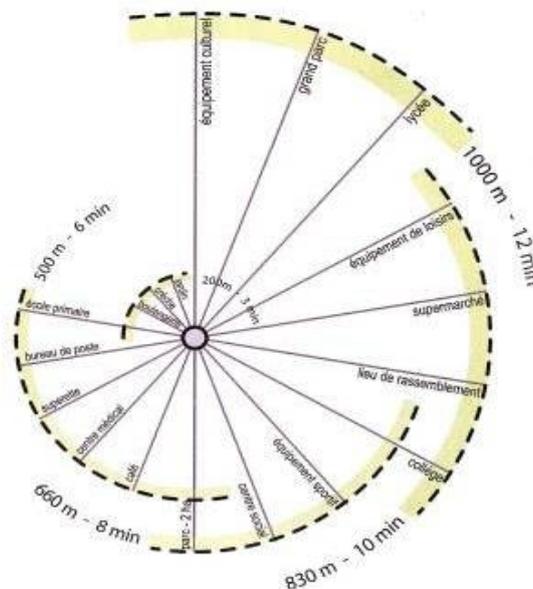
**Daniel Schoen**, (Babylone Avenue)

La thématique de la ville lente pose la question du rapport entre la notion d'espace et celle du temps. Elle confronte l'accélération du rythme de la ville à la compression du temps que poursuivent les usagers. Ce n'est pas seulement la question de la rapidité, mais aussi du ralentissement qui peut être source de création de lieu (espace-temps et perception). Comment réintroduire la question du temps dans les réflexions des urbanistes ?

Lorsqu'on parle de réduire le temps pour parcourir un trajet, peut-être serait-il plus pertinent de retourner la formule et de se demander comment réduire l'espace entre les lieux pour gagner du temps. Cela nécessite de rapprocher les réflexions de la réalité d'un territoire et d'être proche des espaces qui le composent. Cela permet de rappeler que la durabilité va au-delà de la simple prise en compte de l'énergie.

### 1) Présentation de concepts de ville lente

**Héloïse Marie** (Tribu) a présenté la ville en pantoufle de Hans Thoolen, en lien avec le bio-îlot de Philippe Madec. Ils proposent d'élaborer une ville en fonction des proximités relatives aux activités des usagers de la ville. Cela abouti à une configuration fractale par l'enchevêtrement de plusieurs échelles (îlot, quartier, ville...). La mixité fonctionnelle, articulée en fonction des besoins de ses habitants, devient nécessaire et naturelle pour organiser la ville. Il devient alors possible de faire preuve de sobriété dans les déplacements, moins subis et plus fluides. Ce concept traduit l'urbanisme du quotidien et de la proximité dans la notion du bio-îlot.



Le second concept présenté est « La ville frugale » de Jean Haëntjens avec une réflexion basée sur la nécessité de dépasser la dépendance des villes à l'énergie fossile pour aboutir à une ville post-carbone. En accord avec les principes du mouvement des villes en transition, il



préconise la frugalité pour la ville, favorisant une vie simple axée autour des besoins des individus. Ainsi la ville sobre est présentée comme simple, positive et adaptée aux besoins. Il existe différents types de mobilités, différentes parties prenantes de la ville urbaine. Les facteurs de choix de la mobilité sont la sécurité, le confort, le coût, le plaisir et non pas seulement la vitesse.

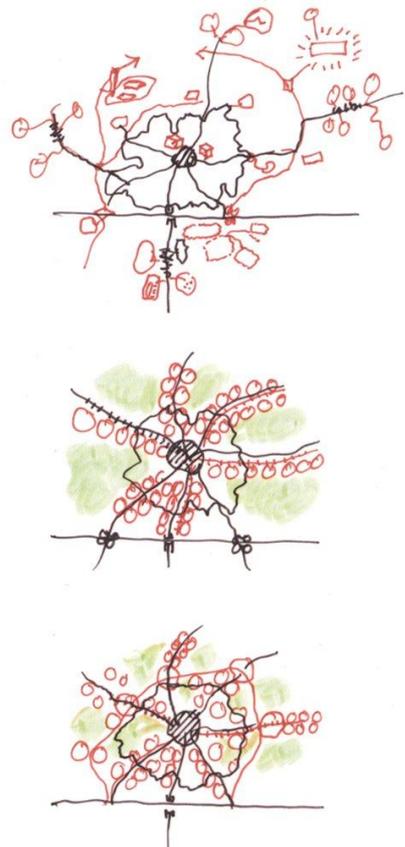
Il introduit également la question d'échelle d'urbanité

- Ville des courtes distances (mode marche)
- Ville du cycliste (bassin d'emploi)
- Métropole (fonction stratégique)

Il est préconisé la ville des courtes distances avec une voirie qui doit être calibrée à la vitesse et non aux modes de transport.

**Liane Thiery** (AERE), a présenté « la ville passante » de David Mangin. Il part du principe que « *plus les hommes et les marchandises circulent et communiquent rapidement, plus les formes d'habiter se conjuguent localement selon le mode de l'entre-soi, de la ségrégation et de l'espace* ». Les voies de communication de grande vitesse génèrent des espaces vides et d'insécurité (les abords d'autoroute par exemple). Tout autre mode de transports autres que les voitures devient suspect. Pour répondre à la nécessaire contraction du territoire permettant de gagner du temps tout en délaissant la vitesse, David Mangin préconise une organisation spatiale différente. Pour la composer, il met en parallèle le modèle actuel, un modèle fantasmé et un modèle possible :

- L'urbanisme du réel : ségrégation résidentielle et dépendance à l'automobile
- L'urbanisme du fantasme : ville sans voiture, linéaire, en doigt de gants
- L'urbanisme du possible : invention de formes urbaines moins productrices de dépendance automobile et d'enclavements



Ce concept évoque la nécessité de donner la capacité juridique de la densité à l'initiative citoyenne



**Lise Berlot** (Atelier LD), a présenté le concept de ville lente (Cittaslow) qui préconise le ralentissement ; mouvement pour l'espace de lenteur croisé aux liens sociaux et au bien vivre. Le ralentissement comme un outil de gestion de la ville, faisant référence aux pensées d'Ivan Illich. Ce mouvement, né en Italie en 1999 et concernant à l'origine les modes alimentaires (Slow Food), place au cœur de ses réflexions la qualité de vie pour tous, le renouvellement des liens sociaux unissant les habitants et la relocalisation des activités. Cela donne plus de possibilités aux habitants pour reconquérir les espaces de vie.

Une charte comprenant les 70 recommandations pour une ville lente est aujourd'hui adoptée par plus de 150 villes sur la planète. Le modèle préconisé, identifié comme fonctionnel, comprendrait un maximum de 60000 habitants.

**Véronique Dufour** (VAD) a présenté quelques exemples d'études et d'opération allant dans le sens de la ville lente, dont la ville morcelée, l'aménagement de type TOD (Transit Oriented District), le Flâneur d'or, « Imaginer le Québec Autrement » et le projet urbain City Lounge.

Le support de l'atelier ainsi que la présentation des différents concepts sont consultables sur le portail VAD : <http://www.ville-amenagement-durable.org/fichiers/TKokSKo9FgyLhHl9f7vC~g.html>

## 2) SCOT de Grenoble : le chrono-aménagement

**Philippe Auger** (SCOT Grenoble)

La ville de Grenoble a choisi pour organiser son territoire d'axer ses solutions autour d'un nouveau concept : le **chrono-aménagement**. Il s'agit de prendre à contre-pied la maxime « rouler vite et bien » pour reposer la question de l'organisation de l'espace. Cet angle d'attaque permet au SCOT de donner une cohérence au territoire en traitant les problématiques de l'étalement urbain et de la périurbanisation (qui produit une urbanisation dégradée en marge des cœurs de ville qui consiste à mettre la mauvaise chose au mauvais endroit), tout ceci étant source d'engorgement.

L'embouteillage du matin, qui est de la lenteur subie, est le fruit d'une mixité fonctionnelle défaillante qu'il faut réparer. La mobilité est l'un des curseurs, à mettre en cohérence avec les problématiques de logement, d'équipements, de services, d'emplois... Tout cela doit être appréhendé ensemble afin d'obtenir une bonne organisation du territoire. Il ne sert à rien de construire une ville apaisée avec des déplacements limités à 20km/h si les travailleurs mettent deux heures pour venir à cause des bouchons.

La question à la fois politique, sociale et économique est posée dans ce débat, dans ce souci de construire des territoires de proximité. Ce concept provoque des débats avec les CCI, les collectivités de grandes tailles car la mobilité est un axe de compétitivité.

Il faut en conséquence interroger les villes pour construire des territoires de proximité. Par exemple, Voiron doit-elle se battre pour l'autoroute gratuite ou développer son cœur d'agglomération de 20000 habitants ? Il ne faut pas banaliser les territoires en simple banlieue et se dire: « demain il faut aller plus vite pour aller à Grenoble ». Dans ce cas même le transport en commun peut être source de périurbanisation, donc il faut équilibrer le territoire, proposer et déplacer de l'emploi de proximité (pas trop près, pas trop loin).

Le chrono-aménagement pose aussi la question de l'organisation des voies de circulation. La vitesse est un axe de travail mais il faut notamment s'interroger sur la fiabilité et la fluidité. Ce qui importe ce n'est pas les minutes de moins, mais être sûr que je mettrai le temps prévu : la vitesse horloge du territoire.

Mais comment organiser la fluidité routière en fonction de son efficacité et de sa fiabilité et non pas de sa vitesse ? Des solutions résident dans la régulation des vitesses plus que dans l'investissement dans de nouvelles infrastructures. Il faut imaginer et mettre en pratique des autoroutes apaisées à minima à proximité des agglomérations. Il faut aussi penser la place réservée en ville aux véhicules particuliers qui impactent considérablement l'organisation de la ville. Même une voiture à eau a 4 roues et prend de la place. Il faut souligner la difficulté des financements des transports en commun et promouvoir la mobilité douce en déconstruisant les préjugés (il ne s'agit pas de retourner à la charrette à cheval...). Les zones périurbaines, plus accessibles financièrement, attirent des activités, générant des trafics supplémentaires.

Il est nécessaire de réinterroger le mode de penser le territoire car le périurbain ne peut pas régler la problématique des centres urbains.

Un SCOT permet, en travaillant sur les liens, d'introduire de la cohérence dans les politiques urbaines.

### 3) Chambéry : retour d'expérience de la Ville et projet de reconquête de la Leysse

**Franck Dunoyer** (Ville de Chambéry) Directeur Général Adjoint en charge des services Techniques

**Franck Villand**, Maîtrise d'ouvrage - Cadre Urbain : Retour d'expérience de la Ville et projet de reconquête de la Leysse

La ville de Chambéry se situe au fond d'une cluse, avec une population croissante et des déplacements de plus en plus importants. Dès 1970, il y a eu une petite révolution sur le partage de l'espace avec un travail entre élus, techniciens et habitants. La première question qui s'est posée est celle de la cohabitation des usages au sein des espaces publics. Il a été fait le constat que l'organisation routière au sein de la commune étant prédominante, le piéton était constamment contraint de quitter son espace de circulation en traversant les routes. L'idée a été d'inverser le raisonnement et de pousser la voiture à quitter son espace de circulation afin qu'elle s'adapte au rythme des piétons.

Pour atteindre cet objectif, l'espace a été redonné aux piétons en utilisant plusieurs outils. Il a fallu d'abord modifier les codes habituels de la ville. En modifiant les revêtements (couleur, texture) et la géométrie des axes routiers, il a été possible d'élaborer une ambiance urbaine plus propice aux piétons en partageant les voies de circulation. Dès que l'automobiliste se retrouve dans un lieu où il n'a plus ses repères, alors il « lève le pied ». Cela a abouti à des diminutions spontanées de la vitesse des véhicules en plus de la mise en place des zones 30 à travers toute la ville.

Il a été possible de mesurer l'impact de cette politique en comparant le nombre d'accidents qui est passé d'une moyenne de 500 annuels à moins de 40 sur la même période. Il n'y a pas eu de diminution sensible du trafic. En revanche, la vitesse ayant diminué, le trafic est devenu plus fluide, augmentant l'efficacité de la circulation.

Les premiers aménagements ont été effectués près des écoles. Cela a permis, en plus de sécuriser ces zones sensibles, de sensibiliser les enfants et leurs parents à l'intérêt de cette démarche (chaque parent est un automobiliste...). Les écoles ont donc été entourées d'espaces partagés et sécurisés, laissant toutefois les voitures libres de circuler. En complément, des cheminements piétons ont été créés pour permettre aux enfants d'effectuer seuls, ou dans le cadre de pédibus, le trajet domicile-école. Cette démarche a amorcé une évolution des mentalités permettant d'effectuer en douceur la transformation de la ville. Au début des années 2000, environ 50% du territoire (soit 70% de la population), était déjà en zone 30. Une autre évolution a été la manière de découper les espaces en pensant espaces publics et non plus voiries. Cela a nécessité de modifier la méthodologie de travail. Dès qu'un MO initie un projet, une collaboration est entamée avec les acteurs présents sur le territoire concerné et/ou compétents. L'objectif est alors de s'interroger sur la composition de la ville, la place des transports en commun, des modes doux et non plus de se demander comment intégrer une bande de 6 mètres en voirie.

Cette lente appropriation par les usagers de la ville et par les techniciens a été nécessaire pour aller plus loin et imaginer une reconquête de la Leysse.

La ville de Lorient a une démarche similaire mais a développé une communication permettant de valoriser cet engagement. Le manque de communication et de signalisation est effectif à Chambéry mais s'explique aussi par des investissements

différents. Ainsi, un code couleur a été développé pour aider les usagers de la ville à bien identifier les zones affectées prioritairement aux piétons (en l'occurrence le rouge). Ce code couleur est aujourd'hui bien compris par les automobilistes qui adaptent spontanément leur comportement. Actuellement, il s'agit de trouver le juste équilibre entre convaincre et contraindre. Cette dualité est difficile à concilier mais cela est nécessaire dans le cadre d'une politique publique.

Il est signalé la nécessité d'anticiper le renouvellement des modes de transports. Ainsi, l'auto-partage offre les mêmes services de déplacements avec 1 véhicule mutualisé qu'avec 10 véhicules individuels. C'est un outil pertinent pour gagner de l'espace en ville.

Les participants évoquent les exemples des pays de Nord où l'on observe un respect du partage de l'espace et l'Italie qui développe des espaces ouverts qui sont utilisés de façon différente en fonction de l'horaire.

La ville a souhaité travailler sur la Leysse qui forme une colonne vertébrale du nord au sud pour Chambéry. Le projet lancé en 2007 avait pour objectif de rééquilibrer les espaces et les usages en ville, tout en maintenant l'attractivité globale (qualité de vie en ville). L'opération s'allonge sur 2 kilomètres dont 900 mètres sont aujourd'hui consacrés à la voirie et aux stationnements. Cet axe absorbe aujourd'hui un tiers du trafic urbain car il intègre les déplacements destinés à traverser la ville, sans s'y arrêter. Il s'agit de redonner un caractère urbain à cette voie en décalant par un jeu de parcours les trajets qui ne concernent pas Chambéry. La rive gauche sera consacrée la circulation motorisée et la rive droite aux modes doux. Le projet s'articule autour de ce concept et du pôle d'échange multimodal pour regrouper dans un espace réduit : parking, gare, bus, espace de liaison entièrement piéton etc. Le stationnement sera supprimé en bord de Leysse. La concertation a suscité beaucoup d'envies, mais le partage de l'espace n'est pas si évident que cela, car chacun veut adapter l'espace à ses besoins. Pour un même mode de déplacement, on a différents usages (vélo pour aller au travail ou vélo de flânerie par exemple). Ainsi les cyclistes (domicile-travail) ne souhaitent pas partager leur espace avec le piéton pour des questions de fluidité alors que le cycliste flâneur ne s'y oppose pas. Cela complexifie la quantification des reports modaux, par exemple pour mesurer le lien entre la diminution du nombre de véhicules particuliers au profit des modes doux. Il est donc nécessaire d'accompagner le report modal pour le faciliter et l'amplifier. Les stationnements ne sont pas à appréhender comme un stockage fixe de véhicules. Tout parking génère les flux liés aux allers et aux retours des véhicules. Cela révèle l'intérêt de les déplacer pour optimiser la circulation d'une part et les espaces publics d'autre part. Il a ainsi été possible au bord de la Leysse de créer, par un simple jeu de déplacements des stationnements, des espaces publics nouveaux. Cela pose naturellement des difficultés inhérentes à l'urbanisation existante, notamment en termes d'activités potentiellement liées à la chalandise (commerces). Le projet génère toutefois de vifs débats, par exemple celui de la liaison Gambetta-Cassine par un pont. Ce projet soulève beaucoup d'opposition.

### **Olivier Poëtte** (Hors Champ)

Le projet n'a pas pour objectif de diminuer les déplacements, mais surtout de redonner de l'espace public, avec la rivière qui est porteur d'ambiance avec en amont les promenades, la pêche, le côté bucolique. En aval, une ambiance plus urbaine, avec TC, vie nocturne, guinguettes. Les berges représentent un espace public de 2 kilomètres, qui mobilise un travail sur les usages dont le déplacement, mais pas seulement. La question est de comment organiser les différents déplacements ? La place de la voiture a été modifiée avec une nouvelle répartition obtenue par le pont Cassine-Gambetta (qui est

toutefois controversé). Le stationnement est déplacé (1000 stationnements) mais ni réduit, ni augmenté. Il est difficile de quantifier le gain d'un TC, car il y a aussi une question de temporalité.

Il s'agit de créer les conditions d'un vrai report, sachant que la population augmente, et également de l'accompagner. Le stationnement génère du trafic et du déplacement, car une place implique un aller et un retour. Une étude va débuter sur l'influence de la position des places de stationnement, sur les déplacements.

La Cassine dispose d'un gros potentiel de développement à côté du centre ville notamment en termes de mixité. Pour Rappel, 30% des déplacements à Chambéry sont le résultat du transit L'objectif est de retrouver une qualité de vie en centre ville, mais aussi réfléchir aux déplacements périurbains (mieux vivre, mixité d'usage). Pour gagner de l'espace, dans le but d'améliorer la qualité de vie, il faut une réflexion sur l'agglomération qu'il ne faut pas traiter de façon déconnectée. On a travaillé 2 ans sur le déplacement. C'est très technique et parfois on en oublie l'usage et la vision globale des enjeux. La logique fonctionnelle de la circulation n'est pas suffisante pour gagner en cohérence et en qualité de vie du projet urbain. Il faut améliorer les méthodes de travail, mixer les problématiques bien que cela soit difficile.

Le pont est mal accepté car il est appréhendé uniquement sur l'axe des déplacements, alors qu'il manque un maillage entre deux espaces séparés par les voies ferrées, donc soit on passe dessous, soit dessus. La solution retenue est un ouvrage de franchissement type rue et tout mode de transport. Pour nous, il s'agit de recomposition urbaine, de maillage d'espace et non de donner plus d'espace à la voiture.

#### 4) Ecomobilité

##### **François Soubeyrand** (Ecomobilité)

Le cœur de métier d'Ecomobilité est la sensibilisation des particuliers à l'écomobilité. Il s'agit de laisser plus de places aux piétons, aux modes doux, au vélo, et pour cela de ne pas axer sa réflexion autour des voitures ! La structure « Ecomobilité » est à l'origine de l'initiative « Vélo de Courses ». Cette opération consiste à inciter les particuliers à faire leurs courses à vélo. Cette expérimentation d'un an, qui touche à sa fin, a permis d'observer les comportements de familles volontaires. Du matériel spécifique leur a été prêté pour transporter leurs courses à vélo de manière pratique et en fonction de la taille des ménages, permettant de porter de lourdes charges. L'objectif était de montrer le potentiel du vélo comme un outil pratique, moins cher et efficace dans différents cas. Les pays scandinaves qui pratiquent beaucoup le vélo, sont habitués à cela. Le rythme des courses est directement lié au rythme de travail et aux modes de vie. Ils font leurs courses aux gouttes à gouttes tous les jours. Cette donnée est à intégrer également dans la question de la ville lente et pas seulement pour la problématique des déplacements. L'expérimentation permet d'être rigoureux, de se réorganiser. Au delà de la personne qui est convaincue et de celle qui ne l'est pas, l'expérimentation pousse à s'interroger sur nos déplacements, l'organisation du territoire et la mixité (zone d'activité, zone de commerce). C'est donc toute la question de planification et d'équilibre des territoires qu'il faut faire évoluer au niveau politique. Les supérettes de quartier s'implantent de plus en plus et permettent de réintégrer des proximités. Ceci est la conséquence d'un appareil commercial des grands groupes qui se redéploie en commerce intermédiaire. La seconde étape est de modifier le mode d'accessibilité sécurisé pour tous.

Une participante précise que tout citoyen devrait pouvoir choisir son mode de vie et non le subir mais ce choix fait face à des obstacles :

- Le prix du foncier (moins élevé en périurbain donc choix par défaut)
- Horaire de travail (aménagement pour aller vers la ville lente)

- La moitié de la population est assignée à résidence et n'a pas le choix de la proximité

Il faut également faire des choix collectifs, et la somme des choix collectifs, ne va pas forcément dans le sens de l'intérêt individuel. Il convient également d'intégrer dans les consciences la nécessité de partage de l'espace et dépasser la culture du « pré-carré » qui s'applique dans tous les domaines

L'urbanisme est le reflet de la société, de la manière dont elle gère son temps et son espace. Penser la ville en mobilité douce permet de réaffecter des espaces, comme la transformation d'une station essence en un commerce de proximité. La ville est faite pour se réunir et c'est en dehors de la ville qu'il faut organiser les déplacements. Il s'agit de faire des choix collectifs qui impactent positivement les choix individuels. La somme des choix individuels ne génèrent pas l'intérêt collectif en urbanisme. Il peut aussi être pertinent d'adopter d'autres entrées pour trouver des solutions par exemple en mettant la santé au cœur des réflexions, qui favoriserait une meilleure qualité de l'air, les modes de transports doux, le vélo pour l'entretien physique...

## 5) Éléments de conclusion

La meilleure façon d'être durable est de mettre en place des solutions qui permettent aux citoyens de faire des choix et de ne pas être contraint. En parallèle du développement, il faut travailler sur l'enveloppement. Rappelant les mots de Voltaire, « *Il faut cultiver notre jardin* », Daniel Schoen fait le parallèle avec la pratique de l'urbanisme qui nécessite « *de cultiver son territoire* ». Il faut donner du sens et de la cohérence au territoire en gardant à l'esprit cette image pour comprendre les flux : les villes sont des assemblages subtils de tuyaux et d'éponges. Il s'agit de mieux les comprendre pour mieux les utiliser, en fonction des objectifs politiques de la collectivité.

Les villes centres doivent trouver un équilibre dans leurs rapports urbains avec les villes secondaires qui ne doivent pas simplement être des réceptacles de logements moins chers. La ville centre ne doit pas régler ses problèmes en les reportant sur le périurbain. Il est intéressant de placer les écoles au cœur des réflexions de part l'aspect qualitatif, pédagogique et incitatif que ces équipements représentent. De plus, entamer une réflexion sur les proximités et la contraction des espaces pose la question du bien vivre en ville. Il ne s'agit pas de penser comment aller plus vite ailleurs mais de comment vivre mieux là où sont les usagers.

*Nous vous invitons à poursuivre ces réflexions avec VAD en nous faisant part des initiatives pertinentes et des solutions innovantes que vous pourrez rencontrer lors de vos expériences professionnelles. Le groupe de travail aménagement VAD pourra ainsi nourrir ses travaux et favoriser l'émergence des concepts attachés à la ville lente en Rhône-Alpes.*