

Petit déjeuner débat

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

29 Mars 2012 - 8h30 – Aix les Bains (L'Arbre à Palabres)

Programme >>>

■ Introduction et panorama d'initiatives :

- La ville en Pantoufle (P.Madec)
- La ville Frugale (J.Haëntjens)
- La ville passante (D. Mangin)
- Slow City
- Panorama d'exemples

■ Témoignages de professionnels pour alimenter le débat

- **Philippe Auger** (SCOT Grenoble): Principe du Chronoaménagement
- Ville de Chambéry : **Franck Dunoyer**, 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)

■ Participants du GT :

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

L'objectif des petits déjeuners débat est de créer un temps d'échange avec les professionnels en s'appuyant sur les réflexions du groupe de travail et sur le retour d'expérience des 2 à 3 intervenants présents spécifiquement pour traiter de la problématique.

Élément de cadrage : Ralentir la ville

>>> Quelles alternatives face à la culture de la rapidité ?

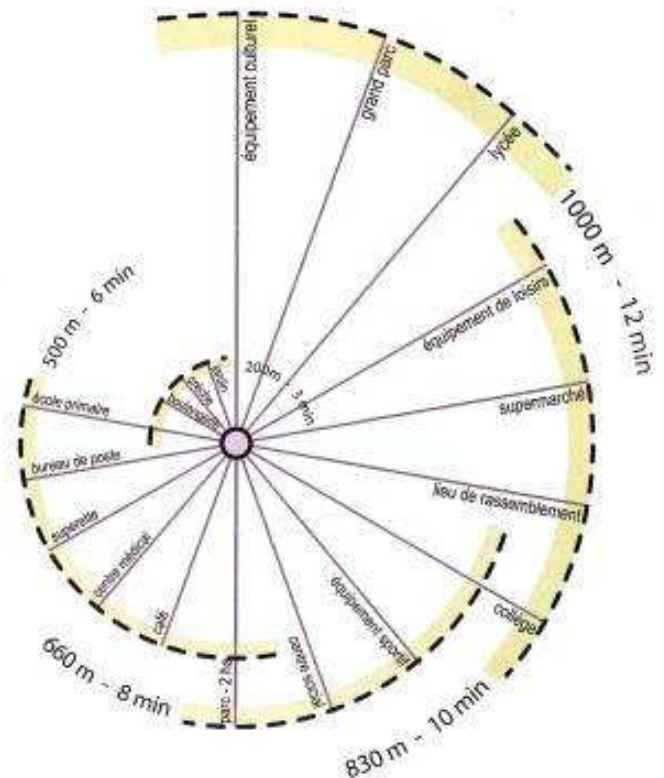
Face à la culture de la rapidité, du tout de suite, de l'accélération de nos modes de vie qui s'accompagnent d'une dégradation du cadre et des ambiances urbaines, de la perte d'espace public, de lieux de pause et de rencontre, comment redonner la conscience du temps et retrouver un urbanisme à visage humain ? A travers ce constat, le groupe de travail aménagement propose d'approfondir le concept de la ville lente et marchable. Pour explorer ce thème, il s'agit d'appréhender les questions des proximités et d'étalement urbain, de mobilité, de qualité des espaces et des trames urbaines.

Introduction >>>

1. La ville en pantoufle » (P. Madec)

Par Héloïse Marie - Tribu

- Reprise du concept de Hans Thoolen (urbaniste de Breda)
- Conception de la ville dans la sobriété du déplacement
- Retrouver la proximité du quotidien afin de réduire les besoins en déplacement automobile et améliorer le « vivre-ensemble »
- « La vie quotidienne se développe à portée de pieds »



>>> Du « bio-ilot » à la « ville fractale » (P. Madec)

Bio-ilot : unité d'échelle de 22.5ha accueille 2250 logements :

- Les véhicules circulent sur les voie extérieures pour une desserte territoriale
- Le cœur de l'îlot est dédié aux piétons, cycles, chevaux municipaux.
- Une trame verte traversante liée aux loisirs et à la biodiversité

Ville fractale : concept urbain qui travaille les différentes échelles de la ville du village (mixité, temporalité douce) à la métropole (transports en commun)



Ex : Près des Arènes à Montpellier

2. « La ville frugale » Jans Haëntjens

J. Haëntjens est économiste et urbaniste (HEC, sciences po). Il conseille en stratégie urbaine pour les collectivités locales, administration (Urbatopie).

La ville post-carbone est l'occasion de régler non seulement les questions énergétiques mais aussi proposer un nouveau modèle de ville / de vie, dont la **qualité est la frugalité, une vie simple adaptée aux besoins.**



>>> Diagnostic de la dépense énergétique liée aux déplacements et l'échelle urbaine

Milieux urbains et performance écologique						
	Moyenne	Paris	Banlieue Paris	Pôles > 100 000	Périurbain Petites villes	Rural
Temps (minutes)	56	75	72	55	55	49
Distance parcourue (km)	25	15	22	17	30	29
Vitesse (km/h)	27	12	19	19	32	35
Part voiture (%)	65 %	16 %	46 %	50 %	75 %	75 %
Énergie (gep*/jour)	1 600	408	994	768	1 860	1 650
Émission (CO ₂ kg/an) Urbain	1 700	400	1 000	900	1 800	1 600
Émission (CO ₂ kg/an) Longue distance	500	900	750	600	500	400

* l'unité de mesure gep = gramme équivalent pétrole

Source : « La mobilité des Français. Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 », La Revue du CGDD, décembre 2010.

Taille critique des aires urbaines : le meilleur compromis de ville est selon lui la taille des métropoles (Nantes, Bordeaux, Toulouse...) et villes moyennes (St Nazaire) car Paris est économe mais relativisée par la fuite des ménages vers la périphérie et que les parisiens partent en weekend plus loin.

>>> Diagnostic : approche qualitative de la mobilité

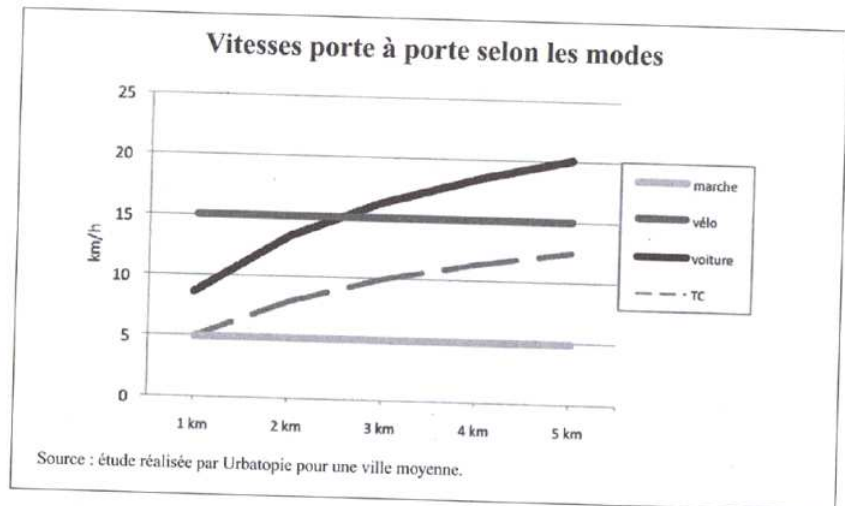
- Mobilité professionnelle : trajet domicile travail, et durant le travail : augmentation importante ces 20 dernières années (passage d'une distance moyenne de 7 à 11km par déplacement)
- Mobilité domestique : faire les courses, conduire les enfants à l'école... ces trajets sont caractérisés par des distances courtes < 3km en moyenne
- Mobilité ludique : partir en weekend, se promener

Mobilité et motifs de déplacement (France, 2008)			
	% déplacements	km/déplacement	% distances
Professionnel	30 %	11	41 %
Études	10 %	6	7 %
Domestique	30 %	7	26 %
Social ludique	30 %	7	26 %
Moyenne	100 %	8	100 %

Source : « La mobilité des Français. Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 », La Revue du CGDD, décembre 2010.

>>>Diagnostic : Facteur du choix de mobilité :

le temps passé, la fiabilité, la sécurité, le confort, la facilité d'accès, le coût, le plaisir...



>>> Notion d'échelles d'urbanité

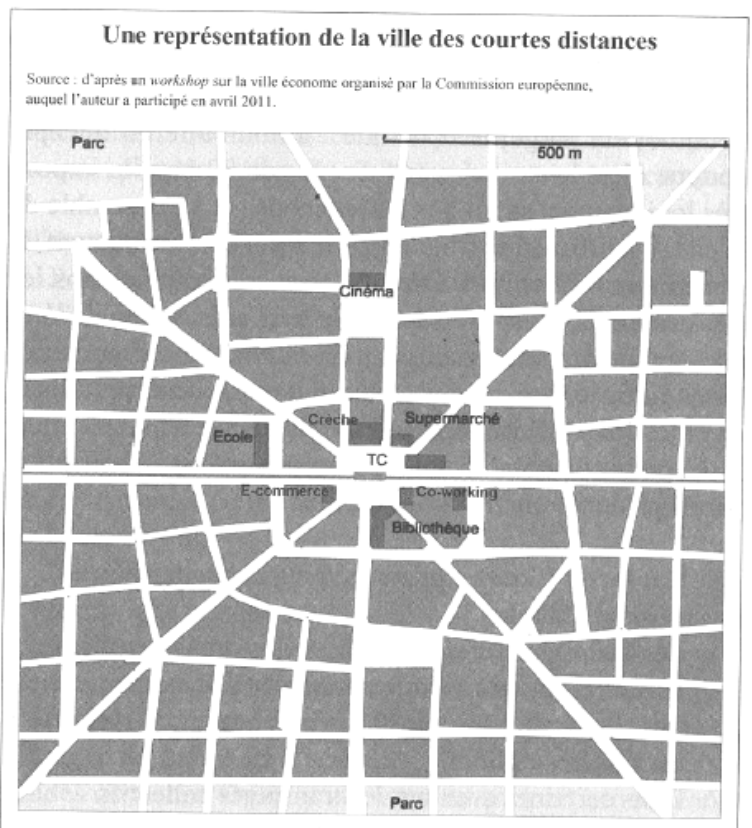
La ville du quotidien, « la ville des courtes distances »	Services de proximité : boulangerie, boucherie, crèche, école, médecin, superette, équipements sportifs, collège, lycée	Gare avec train local // ville du piéton (1km)	5 000 hab à 10 000 hab	
Le bassin d'emploi	Services administratifs, enseignement supérieur, hôpital	Desserte TGV // ville du cycliste (3km)	> 20 000 hab	<i>St Nazaire, Aix les bains</i>
La métropole régionale (Ville où il fait bon vivre)	Emplois stratégiques, recherche scientifique, culture	Liaison TGV cadencée Aéroport // ville du tramway (5km)	> 200 000 hab	<i>Nantes, Rennes, Toulouse</i>
La métropole internationale (Notoriété mondiale)	Capitale économique, sièges sociaux, hub aérien, fonction politique, médias	Métro, trains de banlieue Au-delà de 5km	> 1M hab	<i>Lyon, Hambourg, Barcelone puis Paris Londres</i>

>>> Modèle de la ville des courtes distances

>>> L'espace public frugal :

L'enjeu est de faire cohabiter tous les flux :

5 km/h	Piétons, handicapés, vélos d'enfants
10 à 15 km/h	Vélos urbains, rollers, skates, patinettes, voitures au ralenti
30 km/h	Voitures pacifiées, livraisons, vélos rapides
50 km/h	TCSP, voitures...



3. « La ville passante » - David Mangin

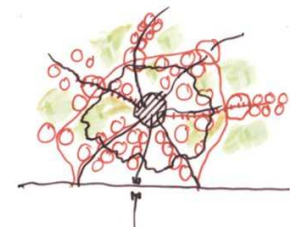
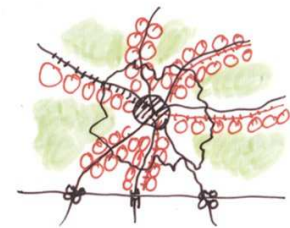
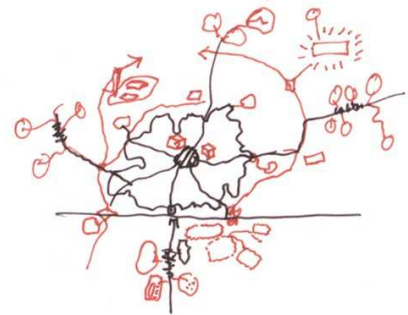
Par Liane Thierry – AERE

Extrait de *La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine*, 2004

« 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'espacement »

>>> 3 scénarios :

- **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



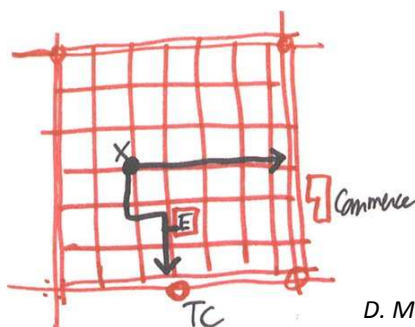
D. Mangin, 2003

3 chantiers :

- Privilégier l'urbanisme de tracés plutôt que de secteurs
- La ville passante plutôt qu'une juxtaposition d'environnements sécurisés
- La ville métisse plutôt que la ville homogène

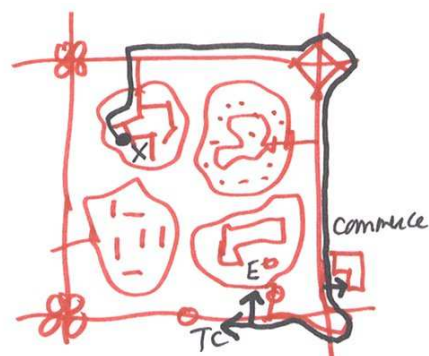
« Passant » = système de maillage qui rend accessible les espaces publics structurants d'une ville, fluidité plutôt que vitesse

Ville Passante



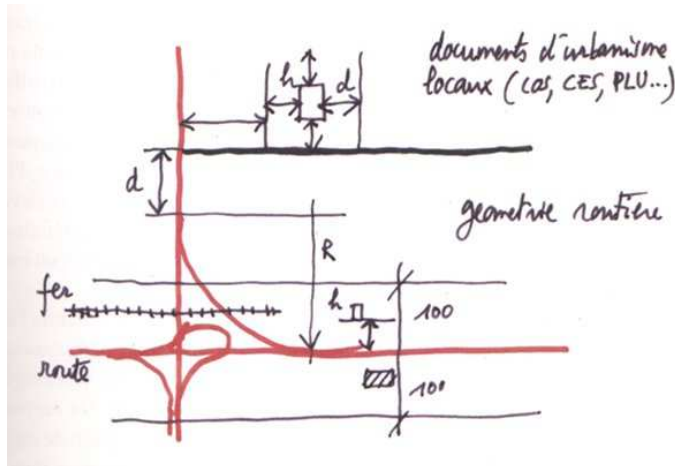
D. Mangin, 2003

Environnement Sécurisé



2 phénomènes contribuent à l'insécurité : géométrie routière et partage de la voirie

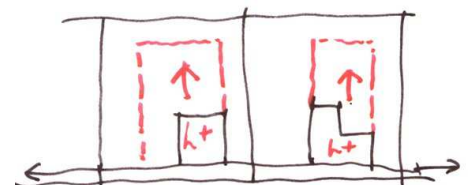
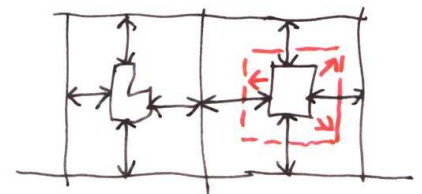
- Voies de circulation rapide : déconnexion du bâti et de la voirie, rend incongrus voirie anxiogènes les autres modes (« le deux roues devient rodeur, le piéton un vagabond suspect ou une victime potentielle »)
- Attention à la spécialisation des voiries à des fins purement circulatoires : risque de « fossilisation »
- Le sentiment d'insécurité naît quand il y a menace mais aussi absence d'aide possible



D. Mangin, 2003



- Urbanisme de proximité physique
- Enrichir la densité d'une dimension temporelle : « nos contemporains aiment la ville dense historique, car elle résulte d'une densification progressive et non d'un a priori »
- Donner la capacité juridique, physique et sociale de la densification
- Villes et villages ne manquent ni de centres, ni de périphéries : ils manquent de faubourgs ! (= vitalité, renouvellement, initiative, paysage hybride)
- Pour la mixité sociale et fonctionnelle: regard accepté, métissage visuel, « hétérogène ».



4. Slow City

Par Lise Berlot – Atelier LD

>>> Concept : Eloge de la lenteur, (re)trouver l'idée de bien-vivre

« Les rapports sociaux productifs vont à l'allure d'un bicyclette, et pas plus vite » - Ivan Illich philosophe

- « La lenteur caractérise le rythme de la relation sociale » Agnes Sinaï dans Silence
- Un ralentissement général, outil possible pour le changement
- Nouvelle approche de la ville, qui au lieu de faciliter la rapidité, donne la possibilité à ses habitants de prendre le temps pour profiter de leur espace de vie, pour créer de nouveaux espaces propices aux relations humaines, de reconquérir le « Droit à la ville »

- Mouvement de résistance à la globalisation, à l'homogénéisation des modes de vie ... retrouver une identité propre à la ville, faire revivre le tissu social perdu dans des villes où les voisins ne se connaissent pas, sauvegarder la production locale, favoriser la réhabilitation, retrouver une meilleure qualité de vie pour tous, mettre en place des démarches participatives, etc.
- Intéressant à l'échelle des petites villes (obligatoirement moins de 60 000 habitants dans la Charte Cittaslow!) qui veulent préserver leur patrimoine paysager, agricole ou architectural et qui sont plus compatibles avec les capacités humaines de communication, de perception et de déplacement.

>>> Historique

- Mouvement née en 1999 en Italie lorsque des habitants viennent à refuser l'installation d'un MacDo au nom de la qualité de vie prenant exemple sur le « Slow Food » (fondé par Carlo Petrini en 1986).
- Le mouvement s'étend, des villes européennes se labellent « Cittaslow » puis se structure en un réseau international, administré aujourd'hui par Paolo Saturnini, maire de Grève (Italie).
- Il compte aujourd'hui 150 villes à travers le monde dont Segonzac, Labastide d'Armagnac et Mirande en France



>>> La charte

70 recommandations et obligations dont principalement :

- Mise en valeur du patrimoine urbain historique en évitant la construction de nouveaux bâtiments.
- Réduction des consommations énergétiques.
- Promotion des technologies écologiques.
- Multiplication des espaces verts et des espaces de loisirs.
- Propreté de la ville.
- Priorité aux transports en communs et autres transports non polluants.
- Diminution des déchets et développement de programmes de recyclage.
- Multiplication des zones piétonnes.
- Développement des commerces de proximité.
- Développement d'infrastructures collectives et d'équipements adaptés aux handicapés et aux divers âges de la vie.
- Développement d'une véritable démocratie participative.
- Préservation et développement des coutumes locales et produits régionaux.
- Exclusion des OGM



>>> Documents source

Site internet

<http://slowmouvement.wordpress.com/slow-city/> et <http://www.cittaslow.org/>

Articles

- <http://carfree.free.fr>
- Éloge de la lenteur : ralentissons la ville ! Charlotte MATHIVET
- Cittaslow: les villes lentes contre la frénésie automobile. André Croissant
- Segonzac (Charente) Première commune française Cittaslow. Agnès Sinai, revue Silence

Quelques exemples >>>

La ville morcelée

Présentation de l'étude intitulée « La ville morcelée : effet de coupure dans le périurbain » dans le cadre de l'atelier 11 des entretiens du CERTU 2012 par Frédéric Héran du Centre lillois d'études et de recherches sociologiques et économiques

L'étude présente les principales formes de coupures (autoroute, boulevard, voie sans piste cyclable, zone d'activité etc.), les publics concernés (les piétons, les cyclistes, les services de transport de proximité) ainsi que leurs impacts (Délais, détours et dénivelés (les 3 d), insécurité routière et inconfort lié aux nuisances = Diminution des relations de voisinage, « séparation des communautés » modifications du fonctionnement urbain, perte du service de proximité, délitement du lien social)

L'étude met en évidence le paradoxe du lien qui coupe avec l'augmentation de l'accessibilité éloignée au détriment de l'accessibilité rapprochée

Etude à retrouver sur le site internet des entretiens du CERTU 2012 (Atelier 13)

Des quartiers sous forme de TOD

Le développement du quartier Rieselfeld (Fribourg) se structure autour de l'axe de tramway. Ce quartier tout entier a été pensé selon les principes d'un transit-oriented district (TOD). Un TOD est un type d'aménagement dans un rayon de 250 à 500 mètres autour de points d'accès au transport en commun. Cette pratique est réputée inciter les résidents et les travailleurs de ce lieu à prendre le transport collectif. Pour se faire, on y trouve une haute densité d'habitations et une mixité d'activités, de même que des aménagements piétonniers. La densité d'activités et de logements diminue progressivement au fur et à mesure qu'on s'éloigne du centre du TOD. »

Le flâneur d'or

Le concours «Flâneur d'Or – Prix des aménagements piétons» organisé par Mobilité piétonne récompense des réalisations intéressantes et innovantes en faveur des piétons: réaménagement de rues et de places rendues plus accueillantes pour le piéton, création de nouvelles liaisons piétonnes directes, sûres et attractives. Le concours bénéficie du soutien de l'Office fédéral des routes (OFROU) et d'autres partenaires. Il récompense des mesures à valeur d'exemple, améliorant le confort et l'attractivité de la marche. Ce concours d'échelle nationale, organisé en 2011 pour la septième fois, vise à récompenser les personnes, les communes, les institutions, les professionnels qui se sont engagés dans la réalisation de projets en faveur des piétons. La valorisation de ces bonnes pratiques peut jouer un rôle important d'impulsion de nouvelles réalisations qui s'en inspirent.



http://www.flaneurdor.ch/download/17/box/1264_supplément-spécial-flaneur-d'or_web.pdf

Le centre de document de l'agence d'urbanisme de Lyon

Le site internet donne accès via à un moteur de recherche à de nombreuses présentations, études sur les thèmes de la mobilité et de l'aménagement du territoire. <http://documentation.urbalyon.org/>

Imaginer le Québec Autrement

La campagne Imaginer le Québec autrement a pour objectif d'explorer les innovations existantes dans les domaines de l'aménagement du territoire et des transports. Ces innovations, principalement européennes, ont permis de réduire la dépendance au pétrole et de diminuer la consommation d'énergie. Les exemples présentés démontrent qu'il est possible d'occuper différemment le territoire. Cette campagne veut répondre à l'urgent besoin de pédagogie dans le domaine de l'urbanisme, alors que des concepts comme la densité ou la réduction de la place de l'automobile sont mal compris. Pourtant, ces nouvelles façons d'aborder le territoire peuvent aller de pair avec une meilleure qualité de vie, et c'est ce que les photos choisies veulent illustrer.

Cette campagne est rendue possible grâce à l'appui de la Conférence régionale des élus de la Capitale-Nationale, du Forum jeunesse de la Capitale-Nationale, du Réseau de transports de la Capitale (RTC) et du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) par l'entremise du Fonds vert. <http://www.imaqinerlequebecautrement.org/albums-photo/>

ÉCOQUARTIERS

MIXITÉ ET SERVICES

DENSITÉ

MOBILITÉ DURABLE

RUE PARTAGÉE

GESTION DES DÉCHETS

ÉNERGIES RENOUVELABLES

BÂTIMENT VERT



Le site permet de découvrir tout au long de douze albums photos, regroupés sous huit grandes thématiques, des exemples d'ailleurs et d'ici, afin d'explorer les façons d'aménager différemment les villes et villages.

PROJET URBAIN CITY LOUNGE

City lounge est un aménagement extérieur dans le centre-ville de St Gallen en Suisse, qui a été pensé par l'architecte Carlos Martinez et Pipilotti Rist, dans le cadre du concours architectural pour la création d'un espace de rencontre publique lancé par l'association suisse des banques raiffeissen en coopération avec la ville de St Gallen. La surface rouge recouvre l'ensemble de la zone dédiée aux activités de l'association, recrée des espaces de détente, des espaces de partage, de stationnement, des fontaines. Sa particularité réside dans le fait que tous les modes de déplacements sont autorisés à circuler à une vitesse maximale de 20 km/h sur cet espace.

