

A propos de la conférence de Jean Marc Offner

« Inventer les voiries du XXIème siècle »

Organisée par l'ADEUS – Anne PONS – Strasbourg, le 24 mai 2018

L'urbanisme doit réapprendre à combiner mouvement et sédentarité, flux et lieux. Ce défi majeur fait des voiries, aux héritages multiples, des territoires de projet stratégiques. Du trottoir aux autoroutes, les espaces publics de la circulation sont à réinventer, au service d'un modèle de mobilité inédit et d'une condition urbaine renouvelée.

Des apports pour le réaménagement autour de l'A35, et plus largement pour nos villages, villes et métropole !



La voirie, au fondement de l'urbanisme

Les voiries ce sont les espaces, laissés vides, entre deux façades de bâtiments. Elles se situent, en réalité, dans les espaces laissés non-construits par l'urbanisation. Le vide, c'est l'espace public. Selon Lao Tseu, la vie est dans l'espace vide entre les éléments. La vie se trouve dans le vide laissé par les constructions. Les bâtiments sont toujours là mais les voiries, elles, évoluent et vivent. Elles sont au fondement de l'urbanisme.

Les urbanistes agencent, organisent, régulent, distancent les activités dans la ville. La mobilité est, en effet, une manière de concrétiser des activités dans un temps certain.

Au quotidien, on peut s'apercevoir que la ville a été prévue et pensée pour les utilisateurs du réseau. Des trottoirs ont, par exemple été prévus pour descendre du tramway. Les passages piétons sont, au départ, des éléments de passage sécurisés mais également de bons outils de régulation et de proportion de la voirie. Certains même, disent que « tout se joue » sur ces passages. De même à Barcelone (Estancia, Vialidat, Cerdà), on retrouve des chanfreins à chaque angle de rue pour maintenir une circulation continue. Les mobilités ont, ainsi, reconfiguré l'espace urbain. C'est la première fois que la relation entre urbanisme et transport est aussi forte.



L'impensé des espaces circulatoires

Une grande question tourne autour de l'automobile. On y retrouve une importante critique du mouvement moderne, époque du déploiement de la voiture. Le Corbusier avait, à ce moment, mené une étude dans laquelle il évoquait le principe, selon lequel, la vitesse pouvait déterminer la métrique urbaine. Louis Kahn, quant à lui, affirmait que « la ville moderne se renouvellera à partir du concept de l'ordre du mouvement ».

La voiture a, ainsi, apporté des éléments nouveaux à la ville : la notion de mouvement mais aussi de vitesse qui donnent une autre dimension à la conception urbaine. On lui porte alors nombre de critiques quant à l'insécurité qu'elle sous-entend, elle est le bouc émissaire des critiques du mouvement moderne. Or c'est la culture des parcs et jardins avec les calèches qui ont apporté la technologie, qui sera ensuite reprise par les voitures. Par ailleurs, la préoccupation qui subsiste quant à la séparation des flux, induite par la vitesse sur les voies, n'est pas non plus due à l'automobile puisque le même concept existe également dans les jardins de Central Park à New York, où il n'y a aucune circulation motorisée. Par ailleurs, on lui reproche d'être à l'origine de l'étalement urbain, mais le tramway de Los Angeles, de la même manière étale aussi la ville.

Les gains de vitesse ne font gagner ni du temps, ni de l'espace.

Nouveaux principes pour une voirie réinventée

- La régulation
- L'infrastructure et l'info structure
- Du hard au soft : que faire de ses infrastructures « moches » ?

Kevyn Lynch, dans sa « Perception de l'espace », suggérait de garder la forme mais de changer la fonction.

Jean Marc Offner explique qu'il y a quatre âges de la mobilité :

- Le flux
- Le déplacement
- Le mouvement
- Le rythme (la temporalité)

Mais que l'on devrait effectuer du Chrono-aménagement :

- Réversibilité
- Progressivité
- Polyvalence
- Multi modalité

...Pour penser un urbanisme plus durable.

GAM : Grandes allées métropolitaines

« Le projet des GAM, commencé en 2014, vise à définir la manière de réaménager les voiries principales urbaines. Les GAM sont une des 17 mesures issues de la démarche Grenelle des mobilités. Cette dernière propose de refonder le modèle actuel de mobilité pour répondre à la congestion et aux défis de plus long terme posés par l'évolution des conditions de déplacement.

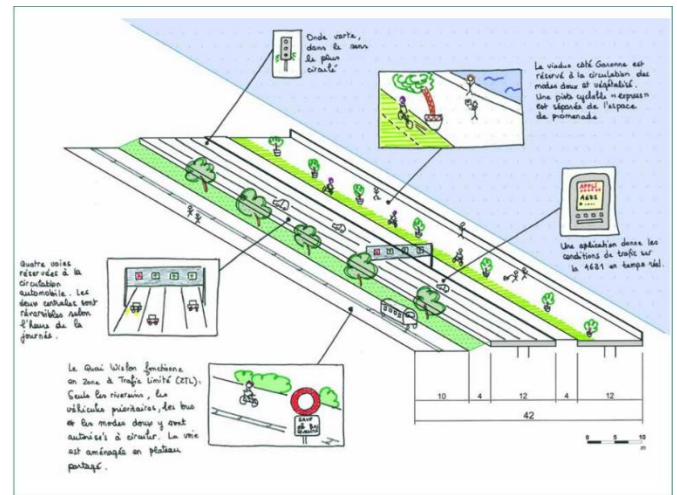
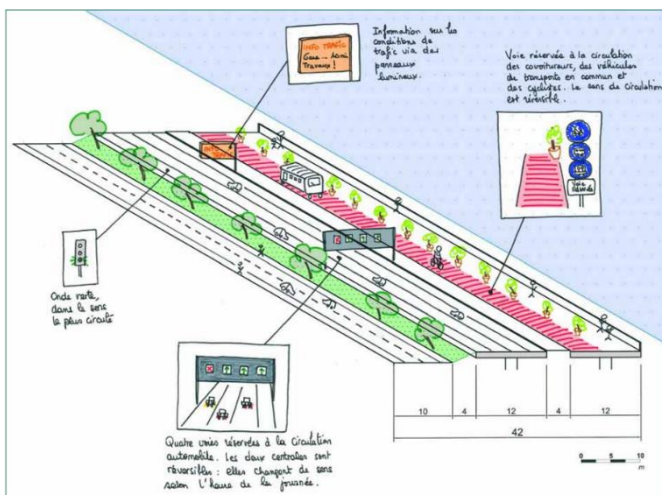
Le principe central exprimé et partagé dans le cadre de cette démarche est de rendre plus prédictible les durées de déplacement. Il s'agit également de concilier l'exigence de vitesse, au service de la performance économique



du territoire, et celle de réduction de vitesse, en faveur d'une vie plus apaisée. La réponse apportée se base sur le principe de fluidifier les trafics par la coexistence de circulations rapides et lentes.» (A'urba, 2016)

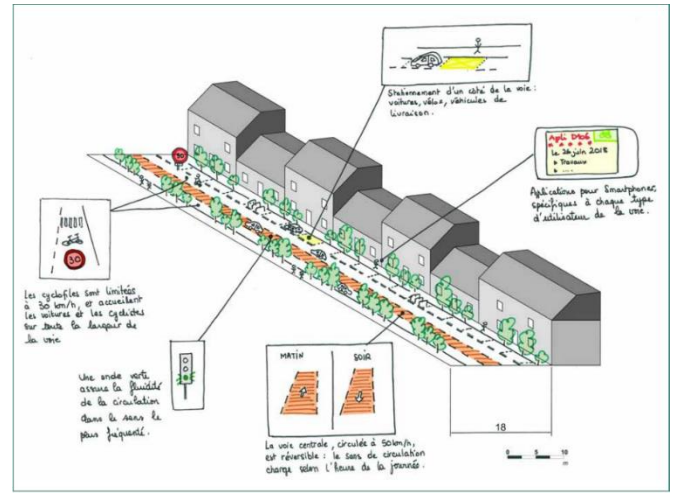
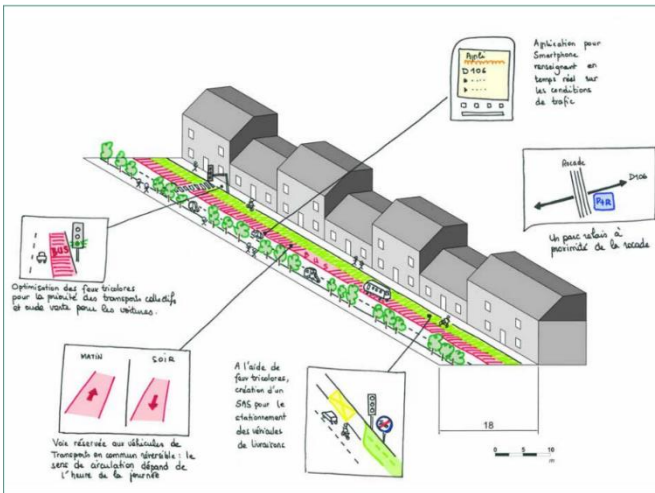
En voici les idées fortes et prescriptions à appliquer pour les urbanistes qui souhaiteraient appliquer ce concept : (A'urba, Juin 2014)

1. Concilier qualité architecturale et confort de déplacement
 - Prise en compte des éléments architecturaux et paysagers singuliers des territoires traversés par la voie
 - Conserver un objectif de continuité de service
 - Viser l'atténuation de nuisances (pollutions bruit) et économie énergétique
 - Intégrer la voirie et les quartiers mitoyens à la réflexion
2. Lieux rencontrés et nœuds modaux
 - Aménager les espaces publics offrant une identité, une attractivité particulière
 - Constituer une palette de services dans les nœuds modaux identifiés
3. Définir le niveau de multi modalité à atteindre
 - Remettre en cause la place du stationnement sur voiries
 - Se tourner vers la « ville marchable »
 - Choisir le mode « lourd » de déplacement que l'on priorise
 - Confirmer le niveau minimal de multi modalité retenu
 - La multi modalité ne doit pas forcément se traduire par une hyper segmentation de l'espace
4. Rechercher la fluidité plutôt que la vitesse
 - Garantir la régularité des temps de parcours
 - Concilier fonctions riveraines de fonctions de transit et échanges
 - Réaménager les carrefours pour améliorer la fluidité et la capacité
 - Libérer la voirie des dispositifs techniques (bande d'arrêt d'urgence)
 - Redimensionner les files de circulation
 - Utiliser des outils de régulation



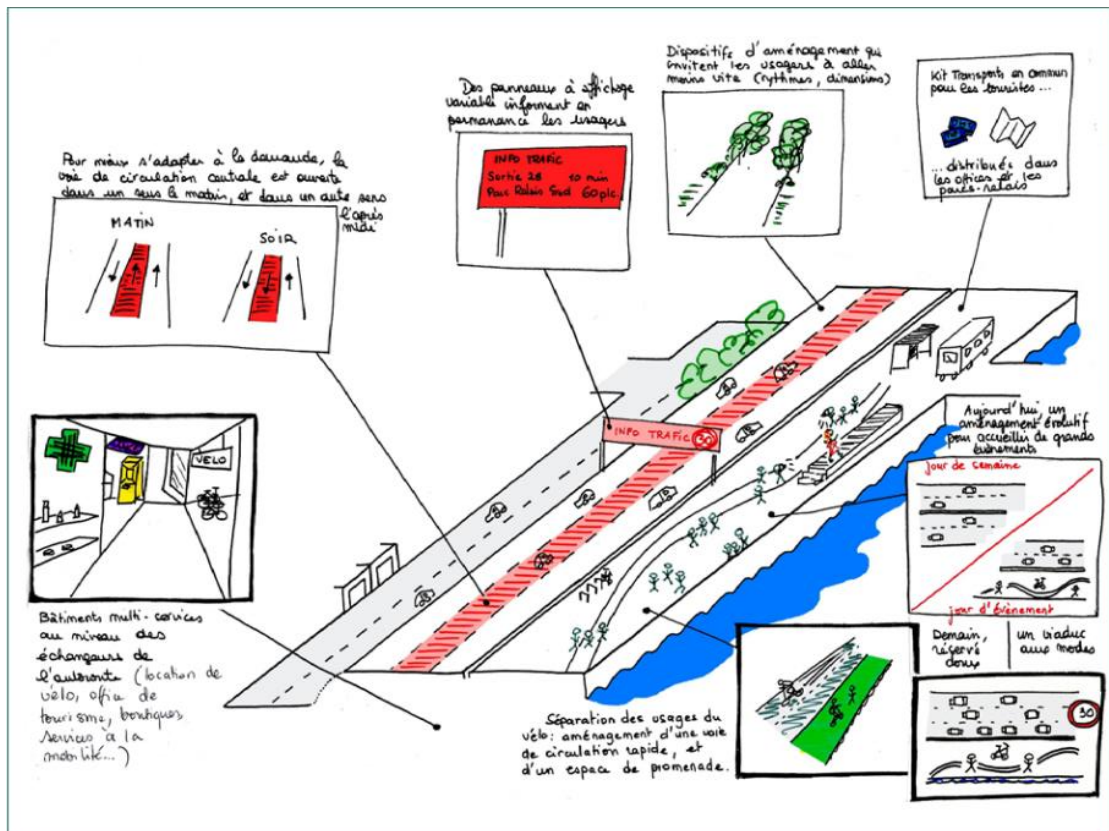
5. Usage de la voirie qui varie dans le temps et en fonction des besoins
 - Nombre impair de voies pour faire varier le sens d'utilisation dans la journée
 - Eviter une trop grande séparation des usages
 - Infrastructures épurées, généreuses, laissant une part d'imprévu et d'auto-organisation des usagers
 - Intégrer la technologie évolutive dans la voie
 - Dispositifs d'information pour l'utilisateur en temps réel
 - Matériaux différents (au sol par ex.) pour chaque vitesse

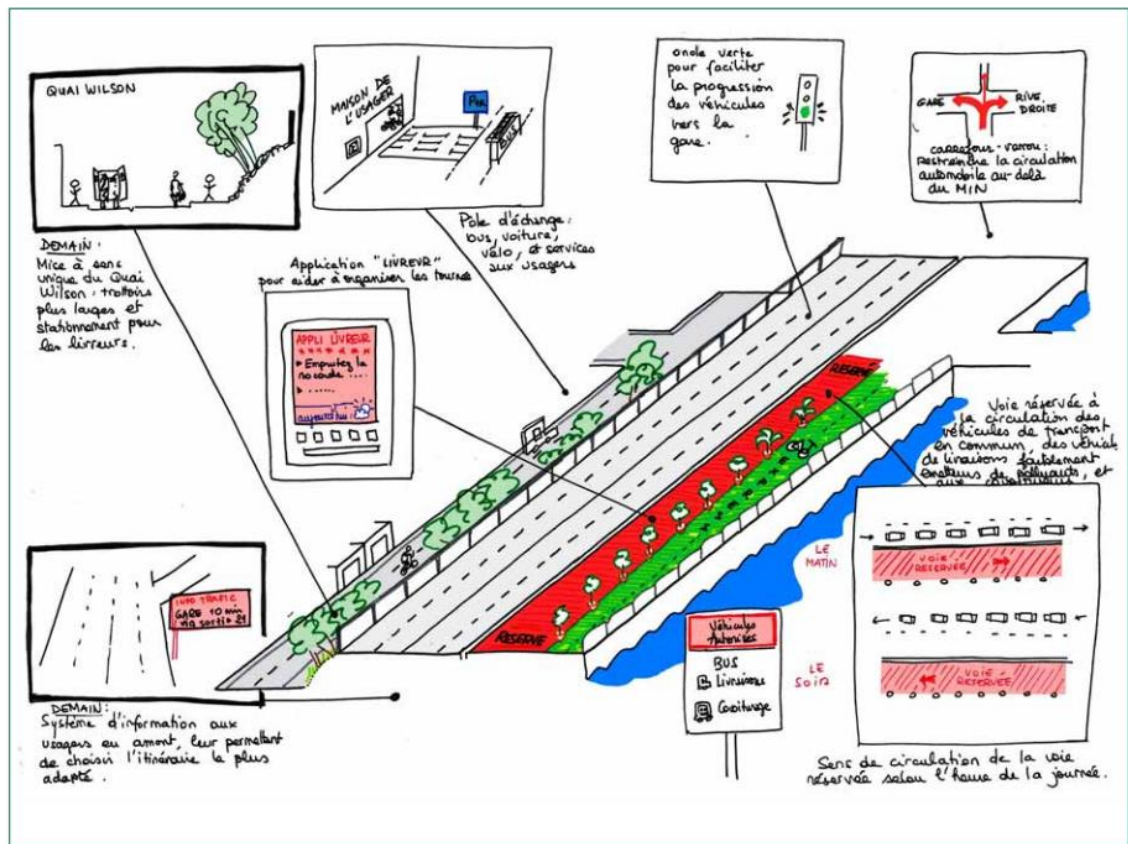
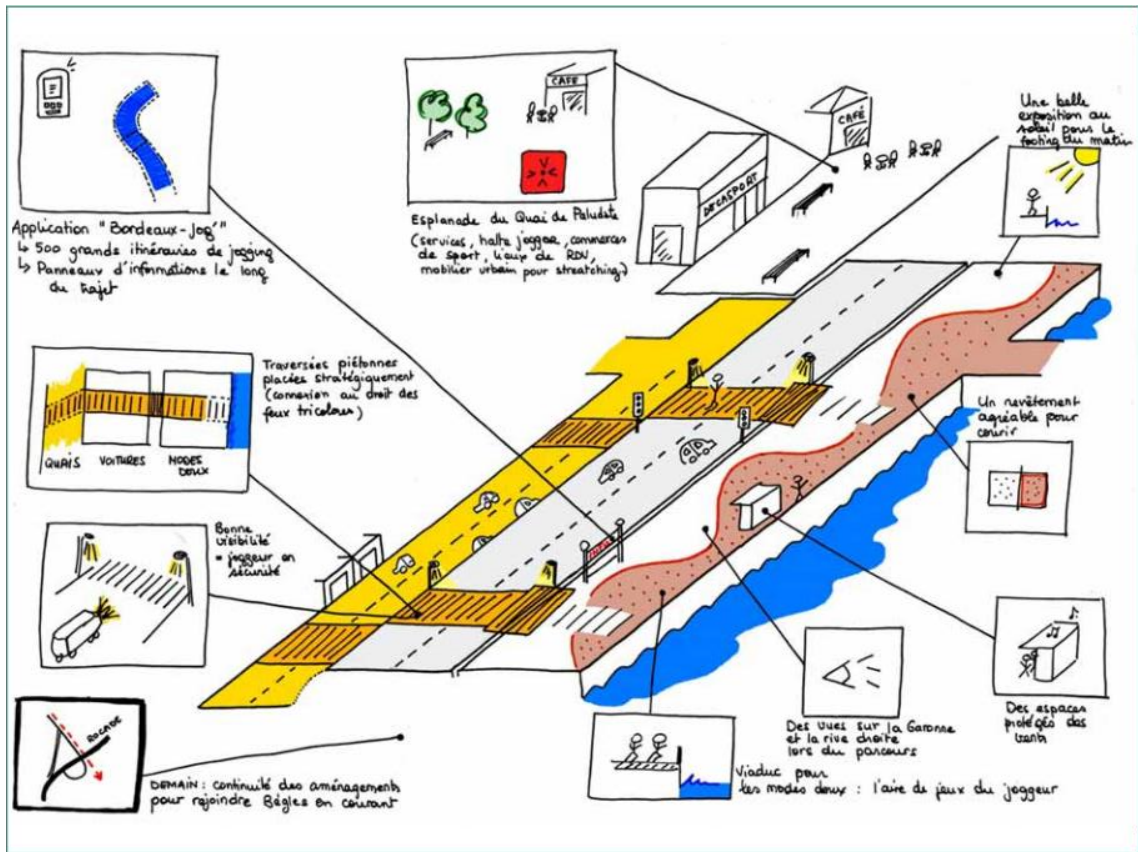




6. Du point de vue de l'utilisateur

- Concevoir la voirie selon la considération de l'expérience d'un usager et répondant à différentes motivations: améliorer son temps de parcours, son confort, sa santé, réduire sa consommation d'énergie
- Rendre plus compréhensible l'identification des itinéraires





Bibliographie

- > (a'urba), J.-C. C. (2016, Novembre/Décembre). Le projet des Grandes allées métropolitaines. *Urbanisme*.
- > A'urba. (Juin 2014). *Grandes allées métropolitaines*. Bordeaux: Programme partenarial stratégique n°4.

Le Bloc-Notes de l'Agence, édité et imprimé par :
L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne
33 avenue de Colmar, 68 200 Mulhouse
www.aurm.org

Rédaction : Mélanie HARDY

Date : Juin 2018

Toute reproduction autorisée avec mention précise de la source et référence exacte

