

L'essentiel des échanges
du 26 juin 2023



Co-designer l'espace public avec la marche, « slow city » et/ou « fast mobilities » ?

D'un mode à l'autre dans une ville plus relationnelle

La fabrique des espaces publics en lien avec la mobilité est interrogée à la fois par la multiplicité des acteurs, mais également par les attentes parfois paradoxales des habitants, entre efficacité et désir de ville apaisée.

Concilier ces nouveaux lieux de partage et l'efficacité de l'accès aux réseaux de mobilité est en question.

Comment fonder une nouvelle culture d'aménagement, en sortant des dogmes de la finalité, de la spatialité, de la technicité et de l'usage uniforme ?

Comment requestionner la superposition, la mixité et/ou la séparation des usages ?

Comment ce processus continu d'adaptation aux usages oblige à renforcer le dialogue interdisciplinaire et inter partenaires ?

POUR EN DÉBATTRE :

Guillaume Curnier,
Directeur général
de Lyon Parc Auto (LPA)

Céline Debes,
Référente marche et accessibilité
Cerema Centre-Est

Bruno Dumetier,
Architecte d.p.l.g. urbaniste,
membre titulaire de l'académie
d'architecture

**Kevin Kristen
& Céline Michelland,**
Designers urbains et consultants
experts en co-conception
avec les usagers, mobilités
actives et espaces publics

Lieutenant Emmanuel Rignol,
SDMIS

Cécile Sacco,
Directrice adjointe à la Maitrise
d'ouvrage urbaine
Délégation urbanisme et
mobilités, Métropole de Lyon

Stéphanie Vincent,
Enseignante chercheuse au LAET
- Université Lumière de Lyon 2,
sociologue et experte du champ
des mobilités

Introduction



L'espace public catalyse beaucoup d'enjeux. La question de la vitesse, c'est une question économique, sociale, culturelle. Cela appelle des solutions au cas par cas.

Céline Sacco

L'évolution contemporaine de nos modes de vie nous confronte à un dilemme important. D'un côté, l'hypermobilité nous pousse vers un modèle gourmand en espaces, exigeant une mobilité constante et rapide.

À l'opposé, un contre-modèle émerge, celui du « slow », préconisant un ralentissement de nos rythmes de vie. Il se traduit dans l'espace public par une recherche accrue de proximité et d'usage de la marche et du vélo. Cette transition complexe est le terrain d'étude de nombreux chercheurs et praticiens s'intéressant aux rythmes de nos vies contemporaines.

La confrontation de ces deux modèles engendre des dynamiques complexes dans l'espace public, où l'on peut observer une multiplicité de conflits émergeant de cette coexistence. Ce clivage entre hypermobilité et ralentissement questionne non seulement la manière dont nous habitons et partageons l'espace, mais également notre conception de la société moderne.

Les échanges synthétisés ci-après permettent de discuter et d'explorer de plus près ces deux paradigmes en tension et les répercussions qu'ils ont sur nos espaces publics et nos modes de vie.





Barcelone, zone de rencontre,
Carrer Conseil de Cent 2023



Un espace public de plus en plus convoité

LE POINT DE VUE

« Tous nos clients sont des marcheurs ; on sort et on rentre la plupart du temps à pied dans nos parkings », avec une aire de chalandise de quelques centaines de mètres » ; « Nos parcs sont à la fois une porte d'entrée de la ville marchable et de nouveaux lieux d'échange. »

Guillaume Curnier

La marche et les espaces publics au cœur des mobilités et de « la ville relationnelle »

La marche est la « brique première » de la mobilité. Elle est à la base de tous les autres usages modaux, en début, en intermodalité ou en fin de parcours. La marche et les espaces publics sont aussi au cœur de la fabrique de la ville relationnelle et des proximités.

Créer une « ville relationnelle » avec des espaces à vivre avant tout nécessite une réflexion intégrant les besoins des plus vulnérables, en mettant l'accent sur les piétons.

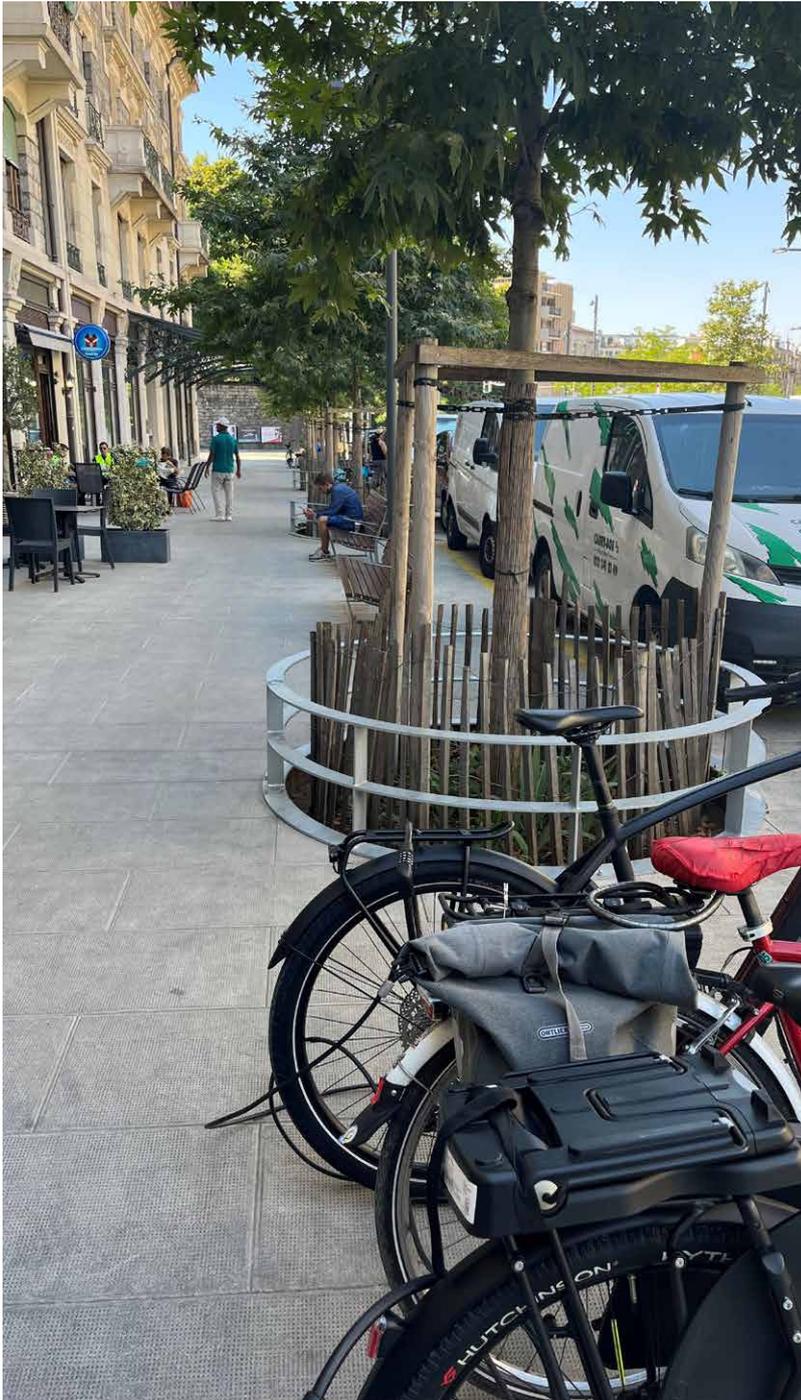
Il est tout aussi essentiel de concevoir des solutions adaptées à la diversité des territoires.

Le point de départ c'est penser l'espace public comme un lieu de vie et pas seulement en termes de flux.



© Métropole de Lyon / Thierry FOURNIER

Lyon, espaces publics, Rue Moncey



Genève, Place des eaux vives

Une rareté des espaces publics, fortement convoités

Les espaces publics sont de plus en plus convoités. Ils attirent une diversité de publics, y compris les plus vulnérables, ce qui engendre des conflits d'usage de plus en plus fréquents.

Aménager aujourd'hui l'espace public nécessite de prendre en compte une multiplicité d'enjeux ; c'est complexe et cela peut prendre du temps.



Aujourd'hui on n'a pas de critères de dimensionnement des trottoirs en fonction des flux de personnes. »

Bruno Dumetier

La présence du Service Départemental-Métropolitain d'Incendie et de Secours (SDMIS) à cette rencontre témoigne de la diversité des acteurs à associer, aux intérêts parfois contradictoires.

Pour le SDMIS, il paraît important de prendre en considération la réglementation incendie, de penser globalement le projet et de l'inscrire dans une échelle plus large.

Plus, l'aménagement de la voirie doit être envisagé en prenant en compte les contraintes et exigences de la sécurité civile. Ainsi il convient d'éviter par exemple les interventions qui entravent l'efficacité des secours.



Chaque année le SDMIS perd 1 minute pour assurer une intervention. »

Lieutenant Sébastien Pontet et Emmanuel Rignol

La question de la libération de certains espaces, par exemple des places de stationnements, implique un choix sur l'affectation de ces espaces à tel ou tel usage.





Impliquer, fédérer, co concevoir pour créer des espaces publics de qualité mais qui soient également des lieux de vie permettant de répondre à la diversité des usages et des besoins. »

Kevin Kristen et
Céline Michelland

Dépasser les approches « en silo » pour une vision systémique

La problématique de l'aménagement et de la gestion des espaces publics s'avère donc complexe et multifacette. Cette question se situe à la croisée de plusieurs politiques publiques, mobilisant une diversité d'acteurs aux intérêts parfois contradictoires. Elle exige donc une approche systémique en lien fort avec la prise en compte du végétal (strate haute et basse).

Cette approche plus globale est de fait également plus multi partenariale. Elle englobe différentes politiques publiques portées par une pluralité d'acteurs. Un des enjeux forts réside dans la capacité à optimiser l'utilisation des espaces existants entre acteurs et à encourager le partage entre les différents modes de déplacement.

La complexité et multiplicité des intérêts des intervenants sur la voirie et l'espace public, tels que les communes, intercommunalités, acteurs publics et privés sur des thématiques très diverses (mobilités, végétalisation, collectes des déchets...) met en exergue des objectifs parfois contradictoires.



Dijon, Rue du jardin des plantes

Penser les approches par les usages

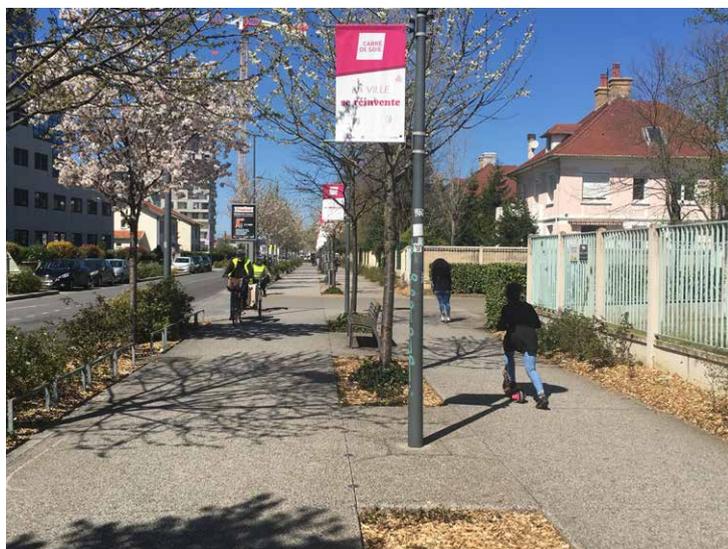
Pour aborder cette problématique de manière efficace, il est nécessaire d'adopter une approche axée sur les usages. Au fond, l'espace public doit être pensé comme des espaces à vivre, des lieux inclusifs, à taille humaine, attrayant et conçu pour accueillir une diversité de publics.

Pour ce faire, les diagnostics réalisés en amont s'organise comme à Bourgoin, autour de marches exploratoires permettant d'identifier assez finement les usages et les besoins. Observer, interagir, s'immerger...pour identifier les usages actuels, comprendre ce qui se joue dans l'espace public, les conflits d'usage, échanger sur les envies, les attentes.



Dans les sujets de recherche, on observe qu'on a pensé d'abord les transports, avec des logiques de flux, des logiques de fonctionnalité. Or avec la marche on est très « dézoomée ».

Stéphanie Vincent



Vaux en Velin La Soie, espaces publics,
Rue de la Poudrette



Des réponses en construction, des solutions en débat

La gestion de l'espace public ou le défi de réconcilier les « fast mobilities » et l'approche de « slow city »

La rareté de ces espaces suscite une compétition entre les différents usages et besoins, source parfois de tensions. Cette rareté appelle la nécessité de faire des choix. Où met-on le curseur, et ce de manière territorialisée et adaptée ?

L'enjeu aujourd'hui tient à la capacité d'optimiser les espaces existants pour mieux l'utiliser, mieux les partager entre les modes.

Toutefois, on a le sentiment qu'aujourd'hui on transforme les voiries en couloirs spécialisés et que la variable d'ajustement reste encore le trottoir, et l'espace dédié aux piétons, faute de critères normatifs de dimensionnement suivant les flux...cela pose un vrai problème de confort du piéton !

La reconquête des espaces publics invite aujourd'hui à une nouvelle façon de réfléchir l'organisation spatiale de la ville, pas seulement pour accueillir d'autres mobilités que la voiture. La hiérarchie des voiries constitue une réponse possible avec des espaces de flux et d'autres espaces pour accueillir d'autres fonctions.



Aujourd'hui les approches sont accumulatives ; et comment dépasser cela par des approches structurées en « tranches napolitaines », de mutualisation intelligentes ? »

Pierre Soulard

Dépasser les logiques purement d'aménagement

L'optimisation de l'espace public a conduit à la séparation des flux et à une priorisation basée sur les usages. Cependant, il est essentiel de rechercher une « mutualisation intelligente » et de faciliter la cohabitation pour préserver l'identité de la ville et éviter la spécialisation des voies, au détriment du confort des piétons. Il faut travailler à cette redistribution de l'espace public entre les modes et sur le confort d'usage. La piétonisation vient cristalliser les inquiétudes. Il est sans doute important de rechercher des mutualisations intelligentes et de cohabitation sans trop se focaliser sur des réponses d'aménagements trop séparatives.

Tout n'est pas qu'une question d'aménagement, il y a aussi à envisager des ajustements entre les modes.

Au-delà, il y a également la préservation des paysages qui était au cœur des savoir-faire distinctifs de Lyon. Les espaces publics lyonnais ont construit leur notoriété autour de la mise en œuvre d'une stratégie globale d'aménagement, définie au tournant des années 90.

Pour Bruno Dumetier, il paraît important de garder cette ambition, notamment sur l'embellissement de la ville et la qualité de l'espace urbain.

La transformation en cours met en évidence la diversité des usagers et l'importance de les intégrer dans les décisions. Nous sommes dans une phase d'apprentissage de la cohabitation, avec pour objectif final de repenser l'organisation spatiale de la ville, une tâche complexe.

Développer des approches temporelles, conjuguer adaptabilité, frugalité constituent d'autres voies possibles pour des réponses plus favorables aux piétons à l'image de l'expérience menée par Bourgoin (voir ci-après).

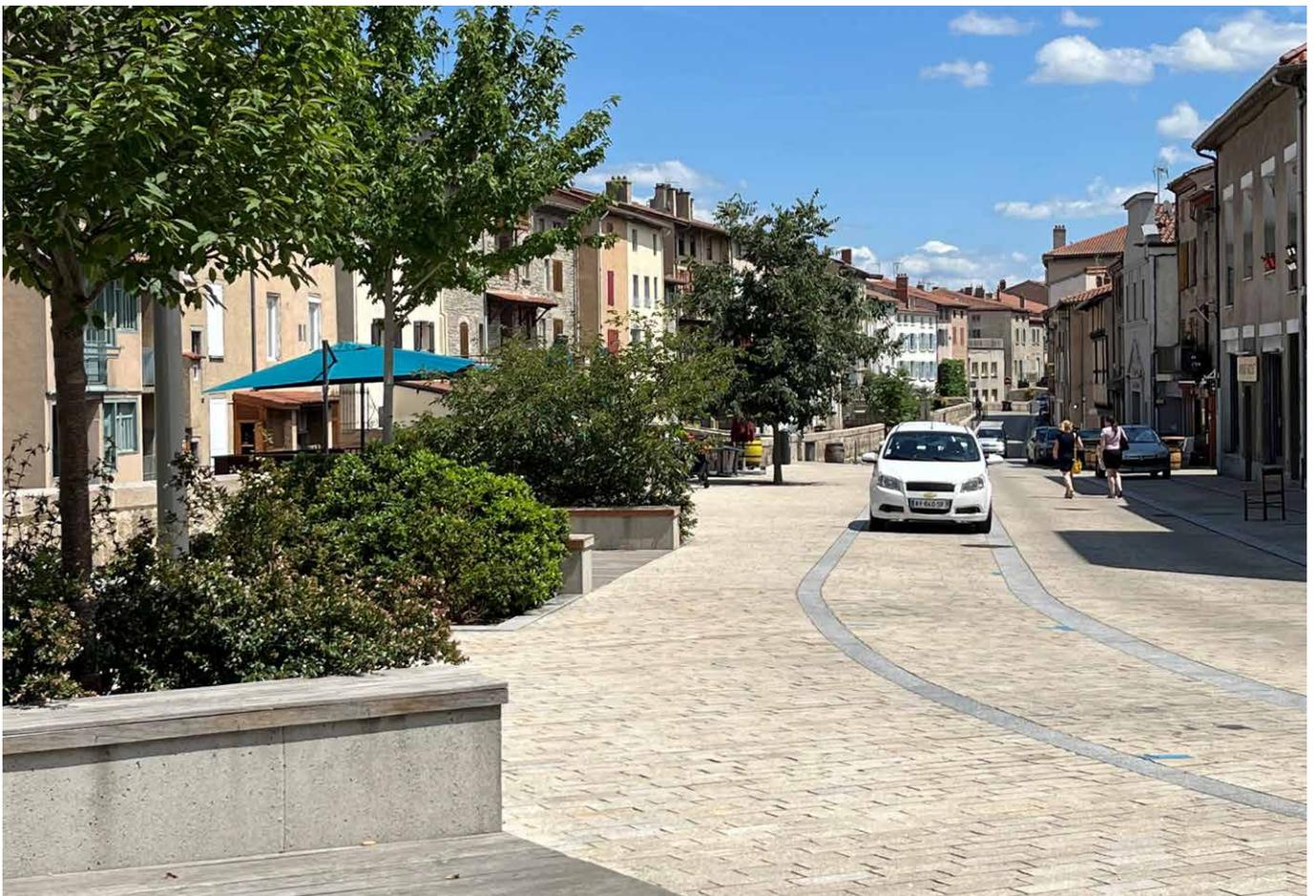


Barcelone, urbanisme transitoire,
Carrer Conseil de Cent 2021



*J'ai le sentiment que
l'on est dans une phase
de transformation,
en train d'apprendre
à cohabiter »*
Guillaume Curnier

Monbrison, Quai de l'Astrée 2023





Urbanisme
tactique,
Co-construction,
Approches
frugales,
Adaptabilité

Exemple de Bourgoin-Jallieu

L'exemple de Bourgoin illustre la notion de partage temporel avec la rue de la Libération fermée aux voitures de juin à septembre (de 11h à 15h et de 19h à 23h) et les places de stationnement neutralisées pour les terrasses. Il s'agit d'une mesure qui a été coconstruite avec les commerçants. C'est une mesure toute simple qui repose sur la signalisation. Une barrière manipulée. Il fonctionne car il y a une très bonne communication avec les riverains et les commerçants. Dans ce territoire où la voiture est omniprésente cet espace-là donne envie de marcher.



Bourgoin-Jallieu,
Rue de la libération



Quels champs des possibles pour avancer ensemble ?

Quid de la prise en compte du confort piéton ?

Dépasser les logiques fonctionnalistes et les automatismes d'approches portées sur la rapidité implique de prioriser la question du confort de la marche. L'importance de traiter les espaces publics de façades à façades en lien avec les aménités de la ville, les paysages, de jour comme de nuit est également un point saillant des marges de progrès possibles.

S'intéresser à la marche en ville c'est penser au confort des piétons, donc aux alignements d'arbres, pouvoir se poser...il faut avoir une ambition pour tout cela.



Rêvons à revenir à des logiques de début du siècle, ou à la situation parisienne, avec l'intervention des architectes voyers ! »
Bruno Dumetier



Lyon 7e,
Place Antoinette Fouque

Comment libérer de l'espace public pour répondre aux nombreux usages et besoins ?

La diminution du stationnement automobile longue durée en surface offre des potentiels importants pour libérer de l'espace pour d'autres usages.

Ce sujet soulève la question de la démotorisation, notamment en milieu urbain où l'on est en train de limiter au maximum la place de la voiture. Dès lors, il convient de s'interroger sur les politiques de mobilité qui accompagnent cette démotorisation. Quelles alternatives

offre-t-on aux usagers et comment accompagne-t-on ce changement ? Peut-être faut-il sensibiliser au coût de possession d'un véhicule ?

Comment travailler sur le vivre ensemble et l'apaisement des conflits d'usages ? D'autres solutions à inventer, cultiver le changement

Un autre point important est de faire évoluer les mentalités : comment on emmène la société vers de nouveaux modes de déplacement, retrouver du plaisir à marcher ? L'apaisement et la cohabitation dans l'espace public supposent aussi plus de courtoisie, c'est un vrai sujet de société. Comment agir là-dessus ?



Bourg-en-Bresse, Avenue Alsace-Lorraine



Fleurieu-sur-Arbresle, espace public,
Place Benoît Dubost



La charte des espaces publics de la Métropole de Lyon : coller à l'identité des sites et des attentes de la diversité des populations

La charte des espaces publics vise à promouvoir une nouvelle vision de l'aménagement des espaces publics. Cette initiative reconnaît l'importance cruciale de ces espaces pour résoudre des problèmes urbains et sociaux majeurs, tels que l'adaptation au changement climatique, la promotion de la diversité des usages, et l'encouragement des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement. La charte vise à guider les aménagements dans chaque commune de la métropole de Lyon, en harmonisant les impératifs climatiques, la diversité des usages et l'inclusivité, tout en encourageant l'expression des identités locales, qu'elles soient liées au paysage, à l'urbanisme ou au patrimoine.

Les principales priorités de cette charte sont les suivantes :

- Adapter la ville aux changements climatiques en réduisant l'impact des conditions climatiques extrêmes qui affectent de manière inégale les quartiers et les populations. Cela inclut la végétalisation, la création de zones de fraîcheur et de nature, la réduction des surfaces minérales, la désimperméabilisations des sols notamment, pour abaisser les températures...

- Promouvoir le partage de l'espace public en encourageant l'amélioration du confort de la marche à pied, de l'usage du vélo, des transports en commun, et la réduction de la prépondérance de la voiture dans l'espace public.
- Favoriser l'appropriation de l'espace public pour une ville plus solidaire et inclusive qui prennent en compte les besoins des citoyens les plus vulnérables, tels que les enfants, les femmes, les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées... L'objectif est de créer des espaces où chacun peut se sentir à l'aise, en sécurité, et profiter de diverses activités sociales, culturelles et récréatives, tout en offrant des zones de tranquillité et de contemplation.

La Charte vise à faciliter la déclinaison concrète des ambitions sans prétendre réduire la complexité propre à chaque situation. Elle donne cependant aux parties prenantes des projets, qui sont diverses, un cadre commun pour conduire les réflexions préalables, procéder aux arbitrages et évaluer les propositions.

Six défis prioritaires à relever



1
MIEUX ADAPTER
LES ESPACES
PUBLICS AU
RÉCHAUFFEMENT
CLIMATIQUE ET
LES RENDRE PLUS
FAVORABLES
AU VIVANT



2
ASSURER
UN CONFORT
D'USAGE
INDISPENSABLE
POUR LE BIEN-
ÊTRE ET LA SANTÉ



3
RENDRE LA VILLE
PLUS SOLIDAIRE ET
INCLUSIVE POUR
TOUTES ET TOUS



4
IMAGINER DES
ESPACES PUBLICS
ADAPTÉS À
LA DIVERSITÉ
DES RYTHMES
ET USAGES
DE LA VILLE



5
PRIORISER ET
ENCOURAGER
LA MARCHÉ,
LE VÉLO,
LES TRANSPORTS
COLLECTIFS ET
DÉCARBONÉS



6
DÉCLINER
UNE VISION
D'ENSEMBLE
SUR LE TERRITOIRE
QUI VALORISE
AUSSI LES
SPÉCIFICITÉS
LOCALES

Conclusion

Une nouvelle fois, cette rencontre a permis de mettre en partage de la connaissance, des réflexions et des expériences. Grâce à cette approche croisée nous poursuivons l'acculturation entre nous ; continuons à apprendre des uns des autres pour avancer pour le bien commun !



On a la chance d'être dans une agglo qui a une vraie culture de l'aménagement de l'espace public. Il faut que l'on garde cette ambition, notamment sur la notion de l'embellissement, d'esthétique et de qualité du paysage urbain. Je pense que c'est important d'éduquer les citoyens. »

Bruno Dumetier



On retrouve l'ensemble des éléments évoqués dans la charte des espaces publics sur laquelle l'Agence a beaucoup travaillé. Peut-être que les conflits d'usage marquent le début de quelque chose. »

Antoine Netto-Berenguer



Nous développons de plus en plus des approches globales pour concevoir les projets urbains, et la marche est une des dimensions à prendre en compte. Pour le faire au mieux, nous pratiquons nous aussi la concertation avec les habitants - nous en avons une prochainement à la Saulaie- pour se projeter dans les parcours du quotidien qui doivent être efficaces, les parcours ludiques... »

Camille Fiorucci, Serl



Ce qui est important, c'est cette question de changement de mentalités que l'on a amené à la fin du débat. Comment on emmène la société vers de nouveaux modes de déplacement ? je crois à la marche "plaisir" (concept de Sonia Lavadinho.) »

Céline Debes



Globalement cette expertise des usagers et des territoires, elle est prise en compte très en amont dans les projets de la Métropole. Elle est considérée et indispensable à la construction de nos projets. [...] La charte des espaces publiques qui vient de sortir ou le plan piéton mettent très clairement en priorité la marche et le piéton. »

Cécile Sacco



LA MARCHÉ AU CŒUR DES MOBILITÉS



Diversité des flux
et des motifs de
déplacements



Diversité des rythmes,
des temporalités,
des publics



Essor du vélo,
des trottinettes,
de l'autopartage...



Sollicitation de l'usage
des sols intensifiée



Faciliter les rabattements
vers les stations
de mobilité



Confort et mutualisation
des espaces publics



Conflits d'usage
et sécurité



Cadre de vie
et apaisement



Ville relationnelle,
lieu de convivialité



Urbanisme tactique,
approches frugales

Directeur de publication : **Damien Caudron**
Réfèrent : **Thomas Rousseau** - t.rousseau@urbalyon.org,
Ce rapport résulte d'un travail associant les métiers
et compétences de l'ensemble du personnel de l'Agence d'urbanisme



Agence d'**Urbanisme** de l'aire
métropolitaine **lyonnaise**

Tour Part-Dieu, 23^e étage
129 rue Servient
69326 Lyon Cedex 3
Tél. : +33(0)4 81 92 33 00
www.urbalyon.org

La réalisation de ce rapport a été permise par la mutualisation
des moyens engagés par les membres de l'Agence d'urbanisme