

EPO et Ville périphérique

Rue de l'Avenir - 6 novembre 2015

Intervention de Yan Le Gal

Fil conducteur

Sur l'ouvrage (au cas où on doit faire des rappels ou des transitions)

L'ouvrage s'adresse aux « laboureurs urbains anonymes », laboureurs au sens de la fable de La Fontaine : « ...Gardez-vous de vendre l'héritage que nous ont laissé nos parents, un trésor est caché dedans ».

A condition de travailler intelligemment : « Travaillez, prenez de la peine, ... », « Le travail est un trésor »

Les espaces publics ordinaires des villes constituent un trésor potentiel (« ... c'est le fonds qui manque le moins »).

Comment le faire fructifier ?

Dans l'ouvrage, nous avons travaillé sur 7 thématiques avec la même approche

- des exemples de **bonnes pratiques** auxquelles nous avons participé,
- quels **principes stratégiques** en dégage-t'on ?
- quels **outils** met-on en avant ?

Thème 2 La ville apaisée ordinaire

1A Les Plans de modération des vitesses

Le thème 1 a mis l'accent sur « l'armature urbaine ordinaire » garante de la continuité des espaces publics.

En même temps la ville doit fonctionner au plan économique.

La solution pour nous passe par « La ville apaisée », non pas une ville sans voitures mais une ville d'abord de l'habitant, c'est à dire d'abord du piéton et du cycliste.

Cela demande une révolution culturelle, **une inversion** de nos formatages (*faire le geste*),

Le passage d'un modèle d'une **ville routière** exclusive – cad qui exclut le piéton et le cycliste – à un modèle de **ville à pied** inclusive cad qui inclut la circulation mais mais mais à l'échelle du piéton

circam Siège social : 7 Le Pétry, 79390 PRESSIGNY - Tél 06 80 337 387 – yan.le-gal@wanadoo.fr

D'où le **premier principe stratégique : Fixer dans les plans de déplacements des parts modales importantes pour la marche et le vélo** : entre 15 et 25 % de progression possible, d'ici 2030, 16% retenu à Nantes.

Mécaniquement on réduit la part de la voiture

La réussite de cette stratégie nécessite absolument **des ambiances de tranquillité**

Comment y arriver ?

Deuxième principe que nous proposons : **Combattre simultanément 2 excès d'usage de la voiture :**

- **l'excès de vitesse, partout,**
- **l'excès de trafic parfois.**

Boîte à outils ? Nous mettons en avant 2 outils :

- 1- **Le Plan de Modération des Vitesses** si possible Intercommunal (PMVI), à l'exemple de la Suisse,
- 2- **Les Zones à Trafic Limité (ZTL)**, à l'exemple de l'Italie

Nous vous proposerons un petit film sur la ZTL de Nantes tout à l'heure

Voyons le PMV

D'abord quelques plans schématiques basés sur un cas réel, simplifié, de 3 communes.

Premier plan : Territoires et Voiries principales. Ce plan superpose les typologies de territoire, données par le PLU (zones urbaines denses, moins denses, etc.)...

... et les voiries principales.

Deuxième plan : le plan de modération des vitesses proprement dit. Ce plan se déduit du premier. Le territoire impose sa vitesse d'environnement aux espaces. Les espaces urbains sont en zone 30. Les voiries principales qui sont à 70, 50, 30 avec des « doigts » dans les zones 30 pour être crédible. (*Seules les voies magistrales échappent au dispositif*). C'est tout simple !

Nous montrons un troisième plan mais seulement en 3^{ème} : les plans piétons et vélos. Pourquoi en 3^{ème} ? Parce qu'il est nécessaire de connaître le cadre de travail avant pour savoir quelle boîte à outils on va ouvrir : celle des voies 50, des zones 30, des zones de rencontre ? Combien d'erreurs sont commises, faute de ne pas travailler dans cet ordre.

Applications :

- à une agglomération : plan1, plan2,
- à un secteur de plusieurs communes : plan 1, plan 2
- à une commune plan 1, plan 2, auxquels se rajoutent maintenant les Zones de rencontre

circam Siège social : 7 Le Pétry, 79390 PRESSIGNY - Tél 06 80 337 387 – yan.le-gal@wanadoo.fr

ASSOCIATION loi 1901 - Déclarée au JO n°13848 - Dom. Banc. CREDIT MUTUEL St-Félix 00010074502- SIRET 325 875 623 00036

Le cadre est défini. On peut travailler efficacement. C'est simple non ?

On finit sur une annonce du film « Au cœur de la ZTL ».

Questions réponses sur le PMV, pendant la préparation du film.

1B

Les Zones à Trafic Limité (ZTL)

Combattre les excès de vitesse partout. On vient de voir ce que nous proposons.

Combattre les excès de trafic parfois. C'est le cas des zones denses. Nous mettons en avant les ZTL : Zones à Trafic Limité.

Il y en a dans plus de 200 villes italiennes, 1 en France. Pourquoi

De quoi s'agit-il ? La circulation y est interdite sauf... sauf ce qui est essentiel à l'**activité économique** : habitants, livreurs, artisans, les clients des hôtels en particulier, mais aussi évidemment les piétons, les vélos, les transports en commun, les PMR etc.

Nous vous proposons de visionner un petit film sur le cas de Nantes.

La clé d'entrée de la mesure retenue à Nantes, c'est de garantir la progression des 4 nouvelles lignes de Chronobus.

Film « Au coeur de la ZTL (5')

Questions réponses sur les ZTL

Thème 3 Les voiries principales ordinaires

2A

Elles ne représentent que 20% du patrimoine voirie (mais elles sont indispensables au fonctionnement économique de la ville. Elles doivent être fluides, sans oublier qu'elles participent aussi à « la ville apaisée ».

Nous soulignons deux principes stratégiques. Il y en a d'autres dans l'ouvrage.

Premier principe stratégique : Définir le réseau des voiries principales (aujourd'hui et vision à terme)

A chaque projet, bien le situer car ce n'est pas la même boîte à outil ni le même budget suivant que le projet se situe sur une voirie principale ou une voirie secondaire.

C'est tout simple et pourtant. Que de confusions aujourd'hui ! Que de gaspillage ! Que de contre sens d'aménagement ! Que d'incohérences ! , quand cette distinction essentielle n'est pas effectuée.

Autre principe stratégique : Considérer la voirie urbaine comme un patrimoine à réhabiliter

circam Siège social : 7 Le Pétry, 79390 PRESSIGNY - Tél 06 80 337 387 – yan.le-gal@wanadoo.fr

ASSOCIATION loi 1901 - Déclarée au JO n°13848 - Dom. Banc. CREDIT MUTUEL St-Félix 00010074502- SIRET 325 875 623 00036

On a fabriqué des voiries excessivement larges. Génial, on possède un patrimoine, on va pouvoir récupérer l'espace public « volé », au profit des piétons, des cyclistes, des transports en commun et de l'espace public. C'est ce que fait Nantes depuis 30 ans.

Sans oublier de garantir la fluidité de la circulation résiduelle.

Techniquement tout est possible.

Comment ?

Boîte à outils (*sur fond de diapos, rapide*)

Une charte simple pour l'aménagement des voiries principales.

Redessiner progressivement les artères dans les emprises existantes

Garantir systématiquement la traversée des piétons en 2 temps.

Inscrire un réseau cyclable sur les voiries principales

Créer des voies vertes

Oser la mixité intelligente « Transport-circulation »

Promouvoir les petits ronds-points « malins » pour garantir à la fois sécurité et fluidité, dans les emprises existantes

Retrouver les doubles sens. Pouvoir faire demi-tour.

Développer des stratégies d'axes d'axe pour garantir la cohérence des interventions successives

En finir avec les 2x2 en ville

Diapo d'annonce des films

Questions réponses pendant la préparation des films

2B

Deux petits films pour illustrer les propositions de l'ouvrage.

Rochefort , la place Cochon-Dupuy : un petit tronçon de voirie principale ordinaire (1' 30'')

Köniz en Suisse, une voirie principale peut être un « pont 30 » (40'').

Questions réponses sur les voiries principales

Mot de conclusion :

circam Siège social : 7 Le Pétry, 79390 PRESSIGNY - Tél 06 80 337 387 – yan.le-gal@wanadoo.fr

N'oubliez pas : « **Travaillez, prenez de la peine,...** »

Motivation : «... **Le travail est un trésor** ».

Yan Le Gal, **circam**, à l'Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise (AURAN) jusqu'en juin 2013.