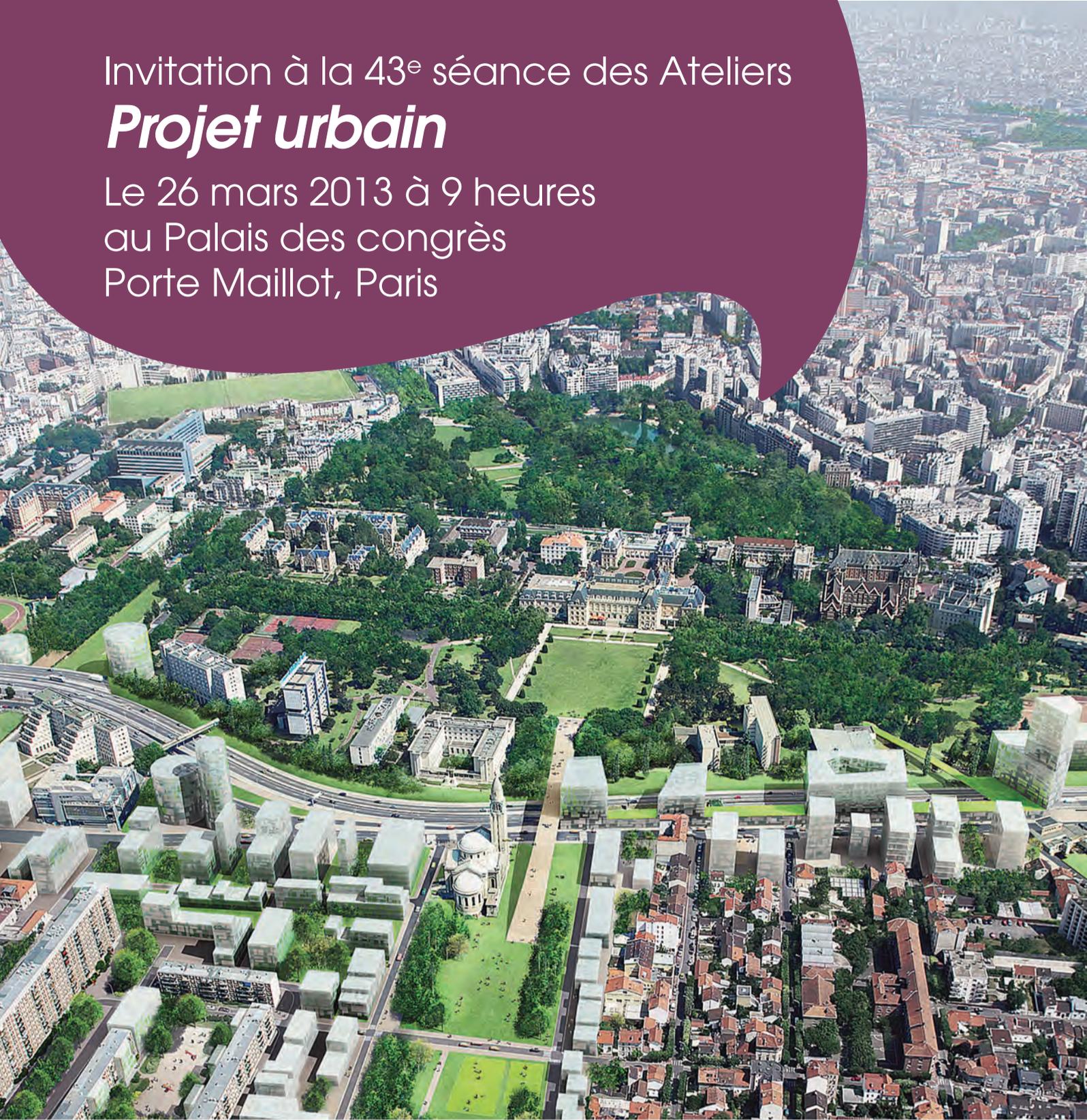


# Invitation à la 43<sup>e</sup> séance des Ateliers **Projet urbain**

Le 26 mars 2013 à 9 heures  
au Palais des congrès  
Porte Maillot, Paris



Proposition pour le périphérique de Paris,  
Porte de Gentilly, © TVK, 2008.

## Ville et voiture

Madame, Monsieur,

La ville du xx<sup>e</sup> siècle, dessinée par la voiture et les infrastructures, a été marquée par l'urbanisme fonctionnel. Ville et voiture vivent une aventure mouvementée qui évoluera sans doute au rythme des politiques à l'œuvre et des modes de vie. La fin, annoncée de longue date et toujours différée, du pétrole à bas prix suffira-t-elle à limiter l'étalement urbain ?

L'utilisateur attendra-t-il les transports en commun à haut niveau de service pour abandonner un peu la voiture ? Est-il prêt à le faire tout de suite pour le vélo ou d'autres modes doux ? Ira-t-on vers la *walkable city* (ville marchable) ? Parviendra-t-on à reconfigurer la ville contemporaine dessinée pour la voiture dans la ville centre, la ville intermédiaire et celle des grands territoires ? Et si la voiture s'adaptait à la ville ?

L'atelier Projet urbain du 26 mars 2013 explorera ces questions à partir de propos de spécialistes des transports et de professionnels de l'urbanisme, en appui sur des opérations réalisées ou en cours, qui laissent présager une évolution significative des liens entre mobilité, urbanisme et esthétique de la ville.

Nous espérons des pistes concrètes pour mieux penser la ville à partir du piéton, des usages et de la ville durable. ■

Jean-Marc MICHEL, directeur général de l'Aménagement, du Logement et de la Nature



Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement  
Direction générale de l'Aménagement,  
du Logement et de la Nature  
Mission communication

Arche de La Défense - paroi sud  
92055 La Défense cedex

# Atelier *Projet urbain* n° 43

## Ville et voiture, une histoire d'amour mouvante



Dunkerque, une ville conçue pour le « tout voiture » redécouvre ses espaces publics.



Paris, la recomposition de la place de la République comme symbole de la reconquête de l'espace public (TVK).



Zurich, une politique de nouvelles centralités pour ancrer la mobilité durable à travers des espaces multimodaux (Güller Güller).

La raréfaction des ressources fossiles, le défi de la transition énergétique et du réchauffement climatique et les évolutions des modes de vie, semblent annoncer des changements proches dans la relation entre ville et voitures. Ce qui signifie, non la disparition de la voiture, mais une plus grande hybridation des modes de transport. À quoi ressembleront les voitures de demain, quels en seront les carburants, quelle part prendront le vélo, l'auto-partage et le covoiturage, quels usages du numérique pour choisir son mode de déplacement (*smart mobility*) ? Comment conserver les acquis d'une mobilité contemporaine tout en réduisant les effets indésirables ? La part de la voiture individuelle, ou du moins sa propriété, est-elle appelée à se réduire ? Quel impact sur l'espace public à toutes les échelles ? Cela touchera-t-il l'organisation des métropoles ?

Trois types d'espaces urbains contrastent quant aux opportunités d'organiser un meilleur équilibre entre urbanisme et transports : la ville consolidée, la ville intermédiaire et les grands territoires.

La ville consolidée redécouvre ses espaces publics. Dunkerque projette d'appivoiser la voiture dans un centre-ville non engorgé, pour l'embellir et le densifier. Strasbourg lutte de longue date contre la saturation automobile par un tramway qui reconfigure la ville. Volontarisme dans les deux cas, sans nier les conflits liés aux politiques affirmées.

La ville intermédiaire issue de l'urbanisme moderne offre, elle, des espaces de recomposition considérables, pour y créer des lieux d'intensité et de mixité plus conviviaux. S'y perçoit dans les projets concrets une autre manière d'intégrer et de dessiner la route, moins sectorielle, plus apaisée et multimodale, pour le plaisir de chacun. Intensifier la ville en réduisant l'espace dédié à l'automobile ; mailler la chaîne des déplacements, s'appuyer sur les nouvelles technologies qui permettent à l'utilisateur de maîtriser son temps, sont autant de pistes fécondes.

Quant aux grands territoires, ils relèvent des politiques urbaines qui remettraient en cause le modèle dominant de "laisser faire" dans les espaces peu denses.

Dans ces lieux hors la ville, les *bricolages* (covoiturage, organisations collectives), les mobilités douces et les transports en commun trouvent déjà leur place. Ils posent la question des stratégies métropolitaines visant l'équité sociale. Que deviendront les espaces étalés où certains urbains, habitant loin des pôles d'emploi et des services, pourraient se retrouver bloqués par les coûts croissants des carburants ? Est-ce à dire qu'on signera par l'économique la fin de l'étalement urbain, ou que les moins nantis subiraient les effets pervers de l'imposition de *clean techs* et de la reconquête des villes consolidées ? Ici s'imposent des politiques équitables pour offrir la possibilité d'habiter la ville dense ou *densifiable*, et la desserte souple mais efficace de la ville étalée, réalité contemporaine exigeant considérations et efforts de qualité de vie et de ville. ■

Ariella Masboungi, inspectrice générale du Développement durable et Mathis Güller, architecte-urbaniste.

Atelier conçu et animé par Ariella Masboungi, avec le concours de Mathis Güller, Michael Güller et de Nicolas Segouin, *Güller Güller architecture urbanism*. En partenariat avec l'Institut pour la ville en mouvement (Jean-Pierre Orfeuill et Mireille Apel-Muller) et Jean-Marie Duthilleul, ingénieur architecte. Contribution de Jean-Sébastien Huynh et de Sarah Mwadia-Mvita, DGALN.

## PROGRAMME DU 26 MARS 2013

8h45 Accueil

9h00 Ouverture  
par Jean-Marc Michel, directeur général de l'Aménagement, du Logement et de la Nature.

9h15 Problématique de la journée  
par Ariella Masboungi.

9h30 Quelle voiture pour demain et quelles modalités de gestion ? Pour quels services ?

Séquence introduite par Jean-Pierre Orfeuill, Institut pour la ville en mouvement ; avec Jean Delsay, Predit ; Pascal Feillard, PSA ; Eva Helmeth, Mobility (Suisse).

11h00 Stratégies métropolitaines et grands territoires, objet de toutes les interrogations

Séquence introduite par Ariella Masboungi ; Avec Francis Beaucire, géographe ; Jean-Marc Offner, directeur de l'A'Urba, Bordeaux ; Béatrice Mariolle, architecte-urbaniste et Bernard Reichen, Grand Prix de l'urbanisme 2005.

12h30 Débat

13h00 Déjeuner

14h30 Des centres-villes « marchables »

Séquence introduite par Jean-Marie Duthilleul, ingénieur architecte ; avec Mireille Apel-Muller, IVM ; Annika Annerby Jansson, maire de Lund (Suède) ; Vincent Leignel, adjoint au maire de Dunkerque ; Samuel Maillot, ingénieur transport et Alfred Peter, paysagiste.

16h00 Reconfigurer la ville intermédiaire

Séquence introduite par Mathis Güller, architecte-urbaniste (Rotterdam) ; avec François Aellen, directeur mobilité et urbanisme (Zurich) ; Philippe Gasser, ingénieur transport, Citec (Genève) ; Pierre Mansat, maire-adjoint de Paris, chargé de Paris Métropole et Pierre-Alain Trévelo, TVK, architecte-urbaniste.

17h30 Débat prospectif : éclatement ou resserrement urbain, quelles perspectives ?  
avec les intervenants de la journée.

Débat

18h30 Fin de l'atelier

### Lieu du colloque

Palais des congrès  
Porte Maillot, Paris  
Amphithéâtre bleu

Le 26 mars 2013  
à 9 heures.

### Renseignements et inscription

DGALN/Mission communication  
Tél. : 01 40 81 97 01  
E-mail : c.dgaln@developpement-durable.gouv.fr

COUPON RÉPONSE

INSCRIPTIONS DANS LA LIMITE DES PLACES DISPONIBLES

Nom : \_\_\_\_\_

Prénom : \_\_\_\_\_

Organisme : \_\_\_\_\_

Fonction : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Code postal : \_\_\_\_\_

Ville : \_\_\_\_\_

Tél. : \_\_\_\_\_

Fax : \_\_\_\_\_

E-mail : \_\_\_\_\_

Réponse attendue avant le 21 mars 2013

Prière de nous prévenir si vous ne pouvez pas venir alors que vous êtes inscrit à l'atelier.

