

Synthèse de la conférence-débat sur la mobilité urbaine à Pully

Où se situe l'évènement dans la démarche participative ?



Figure 1- Déroulement de la démarche participative.

Nous nous situons juste en aval de la séquence 2 traitant de la place de la Clergère. Cette conférence-débat est une introduction pour les 3 prochaines séquences qui traiteront plus en détail des places de la Clergère, de la Gare et la place Neuve ainsi que la rue de la Poste.

Comment s'est déroulé cet atelier-conférence ?

La soirée comprenait trois parties : une conférence, des ateliers de discussion et la restitution des ateliers de discussion.

La conférence a traité quatre thèmes retraçant quatre modèles de vision sur la façon de percevoir et gérer la mobilité. Ces quatre modèles sont :



Conférence sur les quatre modèles

1. La ville au volant (avant-hier)

« Le modèle de la ville au volant est importé des Etats-Unis à la fin de la 2^{ème} guerre mondiale. Dans le contexte de la démocratisation de l'automobile, les autorités cherchent à garantir la sécurité du trafic et faciliter la circulation... »

2. Complémentarité des modes (hier)

« Le terme accessibilité multimodale apparaît dans les planifications dès les années 1970. Afin de redonner vie à la ville, il s'agit de réduire l'emprise de la voiture et structurer la mobilité autour d'une ossature solide de transport en commun... »

3. La mobilité apaisée (aujourd'hui)

« La voiture, très encombrante, et les transports publics, très coûteux à l'exploitation, ne résolvent pas à eux seuls les problèmes récurrents de la mobilité urbaine. Largement négligé jusqu'ici par les ingénieurs du trafic, le piéton va regagner en intérêt. La cohabitation avec la voiture est possible, mais à vitesse lente... »

4. La mobilité connectée (demain).

« L'avènement prochain de véhicules capables de se déplacer en milieu urbain sans conducteur humain est susceptible de modifier fondamentalement notre appréhension de la mobilité urbaine... »

Si une certaine chronologie est observable entre ces modèles, la temporalité varie d'un pays à l'autre ou même d'une agglomération à l'autre. Loin de s'exclure, ces modèles se superposent en réalité dans nos villes, et se mélangent dans une mosaïque d'aménagements.

⇒ Les diapositives de la présentation ainsi que le résumé de la conférence sont disponibles sur le site : coeurdeville.pully.ch.

Les ateliers de discussion ont eu lieu portant d'une part sur les modèles 1 & 2 et d'autre part sur les modèles 3 & 4.

Les résultats de ces ateliers ont été présentés à l'ensemble des participants lors de la restitution finale.



Image : projets.pully.ch

Qu'est-il ressorti des ateliers de discussion ?

La ville au volant (avant-hier)

Ce modèle symbolise ce que la majorité des participants ne veulent plus voir. Il n'y a pour eux pas assez d'espace pour les piétons, pas de pistes cyclables, de voies réservées aux transports publics, une signalétique inexistante... Beaucoup pensent que le tout-à-la-voiture n'a plus sa place dans notre société actuelle.



Place Chauderon, Lausanne 1960

Tout pour la voiture

Complémentarité des modes (hier)

Les participants ont relevé que l'envie de développer un espace pour tous à un coût. Celui-ci porte sur l'espace à disposition. À vouloir satisfaire tous les modes, on se retrouve avec ce que certains ont qualifié comme des compromis tièdes. Pire, si la place n'est pas suffisante, cette volonté de donner de l'espace à tous les modes pourrait même engendrer de l'insécurité.

Par contre, d'autres mentionnent que si l'espace est suffisant il devient un exemple apprécié de multimodalité, la rue peut y garder une échelle humaine.



Petit-Lancy, Genève

Compromis tiède



Copenhague, Danemark

Rue à l'échelle humaine

La mobilité apaisée (aujourd'hui)

La plupart des participants apprécient cette forme de mobilité qui permet des espaces conviviaux, attrayants et humanisés. Cependant, ils soulignent aussi que cela ne peut fonctionner qu'avec des vitesses lentes. Ce modèle leur semble possible pour de faibles volumes de trafic, mais la question est aussi soulevée : qu'en est-il si le trafic est important ? La circulation est-elle reportée sur d'autres axes ?



Graz, Autriche 2011

Convivial, attrayant, humanisé



Rue du Midi, Sion 2013

Report du trafic sur d'autres axes ?

La mobilité connectée (demain)

Cette vision futuriste d'une mobilité intelligente et intégrée à la verdure, et aux espaces apaisés a séduit la plupart des participants. Toutefois, certains se demandent aussi où sont les espaces de rencontre et craignent aussi la production d'espaces déshumanisés et un peu froids.



La ville durable du futur selon Eiffage 2013

Mobilité intelligente, mais déshumanisée

Comment va-t-on utiliser ces résultats pour la suite ?

Les prochaines étapes de travail traiteront des aménagements de places et de rues et non pas directement des infrastructures de mobilité. Son apport est donc indirect, mais elle a montré que la mobilité et ses infrastructures interagissent avec ces aménagements. À l'aide d'esquisses ou de maquettes, les prochaines étapes de la démarche participative pourront maintenant développer, critiquer, discuter des solutions d'aménagements possibles.

Cette conférence-atelier-restitution a ainsi permis de prendre connaissance de l'évolution des différents modèles de penser la mobilité urbaine et d'en tirer les avantages et inconvénients. Elle a ainsi donné quelques clefs de lecture sur ce qui compose aujourd'hui le centre-ville de Pully. Elle a aussi permis de constater que si la relation entre la ville et la mobilité a traversé une évolution positive, aucun des modèles proposés n'est idéal et sans défaut.

Ces modèles ne constituent ainsi que des principes de réflexion qu'il faut maintenant confronter au contexte particulier du centre-ville de Pully.