



DR

3 QUESTIONS À**VINCENT COTTET,
PAYSAGISTE URBANISTE CHEZ RICHEZ ASSOCIÉS**

L'agence Richez Associés a assuré la conception paysagère et la maîtrise d'œuvre de nombreux BHNS, tramways et pôles d'échanges, en France comme à l'étranger. Elle a récemment participé à l'Appel à manifestation d'intérêt sur les routes du futur. Le Pavillon de l'Arsenal expose actuellement les propositions de l'agence comme celles de trois autres équipes pluridisciplinaires.

Le déploiement de la voiture a marqué la ville du XX^e siècle. Les vingt dernières années ont vu le développement des transports en site propre. Depuis trois ans, des engins de mobilité personnels foisonnent dans les métropoles. Enfin, 17 villes expérimentent à ce jour les navettes autonomes. Ces changements sont-ils en train de forger la ville du XXI^e siècle ?

Nous sommes dans une ère de transformation urbaine due à la réduction de l'usage des voitures au cœur des métropoles. Tramways et BHNS y ont contribué. Ils ont, de plus, fabriqué de l'urbanité, singularisé et donné des identités à des territoires, reconnecté des quartiers. Aujourd'hui les piétons reprennent le dessus sur les voitures, mais ne dominent pas encore l'espace public, pas plus que les cyclistes. Les mobilités changent, de nouveaux engins viennent disputer l'espace aux piétons. La logistique sur les derniers kilomètres est aussi en évolution avec le développement du e-commerce. Il faut donc prévoir la livraison des marchandises. Bref, l'espace public devient multi-usages et moins normé.

Dans une période de foisonnement des modes de déplacement, comment adapter l'espace public ?

Il y a vingt ou trente ans, on surchargeait l'espace public, on le figeait. On l'envisageait pour cinquante ans. Aujourd'hui, on mise sur la simplicité, pour garder une grande élasticité. De plus, les collectivités ne nous confient plus l'étude d'un tramway ou d'un BHNS, mais d'un réseau de mobilités. Peu importe le mode de transport, la question est celle du service et du temps de trajet. Les habitants des villes denses possèdent déjà une culture du partage de l'espace public et des mobilités multiples. L'offre se renforce sans cesse.

La donne est différente pour les zones périurbaines. Là, on pourrait cependant mixer plusieurs mobilités avec du transport à la demande, prévoir dans les quartiers peu fréquentés une voirie moins coûteuse, plus facile à entretenir. Supprimer les trottoirs permettrait la coexistence de différentes mobilités, à condition de ne pas dépasser 20 km/h. On installerait un espace public

écosystémique global intégrant la mobilité, la nature et les systèmes d'infiltration des eaux. Nous appliquons cette démarche dans les études de transformation du site PSA à Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis), notamment via le lien entre le quartier et la future gare du Grand Paris Express.

A Paris, pour la transformation de la rue du Faubourg Saint-Antoine, encore en chantier, comment se traduit la cohabitation entre les différents usagers de l'espace public et la prise en compte des livraisons dans ce quartier commerçant ?

Cette grande artère commerçante fait 20 mètres de large. Elle n'exclura pas la voiture mais les cyclistes bénéficieront d'une voie à double sens. La rue comptera une voie dans un sens pour le bus, une autre dans l'autre sens pour bus et voitures. Nous avons supprimé les places de stationnement au bénéfice d'une bande d'arrêt réversible et modulable, notamment pour les véhicules de livraisons. Elle accueille aussi le stationnement des vélos, les motos et trottinettes.

Propos recueillis par NH



Lien entre la gare du futur Grand Paris Express à Aulnay-sous-Bois (93) et le quartier à bâtir sur l'ex-site PSA. Richez Associés fait prédominer l'espace réservé aux mobilités douces, suffisamment généreux pour que vélos, engins de mobilité et piétons le partagent. © Richez Associés.