

Ecoquartiers et déplacements en France : la voiture cachée

Martine Meunier-Chabert, CERTU
Emmanuel Perrin, CETE de Lyon
David Dubois, CETE de Lyon

Janvier 2013

Article paru dans Urbanité – Revue de l'Ordre des urbanistes du Québec – Printemps 2012 et dans Techni.Cités n°230 – 23 mai 2012

Les Ecoquartiers français ne cèdent pas au fantasme d'une ville sans voitures mais sont plutôt conçus comme des quartiers sans voiture... apparente. Ils se fondent sur le principe de son effacement de l'espace public, à travers des solutions originales en matière de circulation et de stationnement.

La fin du règne de l'automobile en ville

Au moment où les villes se sont développées et adaptées à l'automobile, la voirie est devenue progressivement très encombrée. Des normes de stationnement en rapport avec la croissance de la motorisation des ménages sont alors imposées aux constructeurs. De son côté, le pouvoir local se dote de règles de gestion de l'espace public en organisant la circulation des véhicules et leur stationnement sur les voies publiques. Des plans de circulation organisent ces flux, en privilégiant les flux d'échange, de desserte des quartiers ou, au contraire, en interdisant l'accès au centre-ville des véhicules en transit pour les reporter en périphérie sur des axes de contournement.

Au début des années 80, l'État transfère ses compétences d'urbanisme et d'aménagement aux communes tout en prévoyant des aides pour le financement des réseaux de transports collectifs urbains. Le législateur institue le droit au transport pour tous et crée le Plan de déplacements urbains (PDU) qu'il rend obligatoire en 1996 pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Grâce à une approche globale, le PDU définit les principes et l'organisation du système de transport, de la circulation et du stationnement. Son premier objectif est de diminuer la circulation automobile au profit des modes non polluants que sont les transports collectifs et les modes doux, vélo et marche.

À partir des années 2000, les villes qui ont mis en œuvre plusieurs générations de PDU et qui se sont dotées de nouveaux outils de planification urbaine, dont le lien de compatibilité avec les réseaux de transports collectifs est renforcé, ont senti les limites d'une offre trop importante de stationnement selon les règles d'urbanisme des années 70. La loi leur a permis d'agir sur cette offre en imposant des normes plafond notamment pour les constructions de bureaux dans des secteurs bien desservis par les transports collectifs.

Grenelle : une nouvelle place de la voiture dans les Ecoquartiers

Après avoir limité la présence de l'automobile des centres-villes se pose aujourd'hui en France, dans le contexte du Grenelle de l'environnement, la question des « quartiers sans voiture ». Sous l'impulsion de l'État, certaines collectivités locales commencent à expérimenter la démarche d'Ecoquartier pour des opérations ou des projets urbains durables. Dans ces démarches toutefois, l'innovation ne porte pas toujours sur les déplacements. En particulier la réflexion sur le stationnement reste parfois incomplète alors que sa gestion économe constitue un enjeu important, que ce soit pour promouvoir une écomobilité, diminuer les coûts de construction ou financer des prestations environnementales plus ambitieuses.

En s'intéressant à la façon dont une douzaine d'Ecoquartiers en projet ou en cours de réalisation prenait en compte la question des transports et des déplacements, le Certu a mis en évidence plusieurs tendances relatives à la manière dont la voiture était intégrée dans ces quartiers. En cherchant à promouvoir une cohabitation harmonieuse entre les différents modes de déplacements, les Ecoquartiers français s'efforcent le plus souvent de limiter la place accordée à la voiture dans l'espace public, en matière de circulation comme de stationnement.

Cela se traduit d'abord par une circulation automobile réduite et apaisée au sein du quartier. Le réseau de voirie est souvent clairement hiérarchisé et les aménagements des espaces publics donnent généralement la priorité aux piétons et aux vélos sur les circulations motorisées. Cela se traduit par des mesures de partage de la voirie ou d'apaisement de la circulation automobile, comme dans le quartier Danube à Strasbourg où toutes les voies accessibles aux voitures seront aménagées en zone de rencontre et donc limitées à 20 km/h. Plus généralement, les espaces publics font l'objet d'une attention toute particulière. L'aménagement d'espaces publics de qualité, s'il répond pour beaucoup au souci de proposer un cadre de vie agréable à la population et de rendre ces quartiers « désirables » en contrepartie d'une certaine densité, s'envisage également comme une action en faveur des modes actifs de déplacements (marche et vélo notamment).



*Zone de rencontre dans l'Ecoquartier Danube à Strasbourg
(Sources : SERS – Devillers et Associés / Richter Architectes / Coteba / Sogreah / P. Obliger / Les éclairagistes associés – perspective : Platform)*

Une raréfaction du stationnement sur voirie

Si les Ecoquartiers peuvent trouver intérêt à se montrer économes en stationnement automobile, que ce soit pour promouvoir une écomobilité ou pour diminuer les coûts de construction, rares sont ceux qui restreignent de manière significative l'offre de stationnement destinée aux résidents. Mais, tout en restant présentes, les voitures tendent à se faire plus discrètes. Ainsi, le stationnement sur voirie est quasiment absent de certains projets, comme dans le quartier Danube où seules des places destinées aux personnes à mobilité réduite et aux livraisons doivent subsister en surface.

L'offre de stationnement tend alors à se reporter vers des dispositifs en ouvrage rassemblant les besoins de plusieurs projets immobiliers proches. C'est par exemple le cas dans l'écoquartier de Bonne à Grenoble, où le stationnement a été mutualisé à l'îlot en ne construisant qu'un seul parc avec une entrée et une sortie pour les programmes qui le composent, ce qui permet de limiter le nombre de point de passage des voitures sur les trottoirs. Une des options qui se développent consiste également à dissocier les places des immeubles de logements ou de bureaux, pour proposer des parcs de

stationnement mutualisés en marge du quartier. Cela permet de réduire les flux de circulation automobile au sein du quartier et de limiter l'usage de la voiture pour des déplacements courts. Cette dissociation, qui fait du parc de stationnement décentré le symbole quelque peu paradoxal des Ecoquartiers, est également considérée comme une opportunité permettant d'aménager des quartiers où les venelles et mails piétons, les espaces verts et lieux de promenade trouvent tout naturellement leur place, comme dans l'Ecoquartier des Berges du Lac à Bordeaux.



Projet d'aménagement de l'espace public dans l'Ecoquartier des Berges du Lac à Bordeaux (sources : maître d'ouvrage : Bouygues Immobilier – Architecte-Urbaniste : Brochet / Lajus / Pueyo et Christian Devillers associés – Image : XYZ / Atelier Bilot Ortega)



Le stationnement dans l'Ecoquartier de Bonne à Grenoble (source : CETE de Lyon)

Un gisement d'innovations

Enfin, la conception des dispositifs de stationnement constitue un gisement d'innovations pour les Ecoquartiers. Ainsi, la réflexion engagée sur la fonctionnalité du parc de stationnement qui doit être réalisé au cœur de l'Ecoquartier de l'Union dans l'agglomération lilloise prévoit d'en faire un ouvrage multifonctionnel qui n'accueillera pas uniquement des voitures mais aussi d'autres services de mobilité voire de conciergerie. Au-delà, une des innovations les plus intéressantes consiste à prévoir la réversibilité partielle ou totale de ce dispositif de stationnement vers d'autres types d'usage (commerce, bureau...). Cette façon d'anticiper une possible évolution des pratiques de déplacements doit cependant être prévue dès la conception du bâtiment, en évitant déjà le recours à des dispositifs de stationnement enterrés.



Projet de parking silo multifonction dans l'Ecoquartier de l'Union à Roubaix-Tourcoing-Wattrelos (Sources : Référentiel dynamique développement durable de l'Union – Idé – SEM Ville Renouvelée)

Un nouvel ordre de priorité

La nouvelle place accordée à la voiture dans les Ecoquartiers s'inscrit finalement dans un nouvel ordre de priorité entre modes de déplacements, en faisant en sorte que, lorsqu'on sort de son logement ou de son travail, on ait d'abord accès à son vélo, puis aux transports collectifs et seulement enfin à sa voiture.

Cela suppose également de combiner différentes mesures volontaristes, en accompagnant la modération de la circulation et la réorganisation du stationnement automobile par une politique en faveur des modes actifs, des transports collectifs et des nouveaux services à la mobilité (autopartage, covoiturage, vélos en libre-service...).

Enfin, si le changement de pratiques de déplacements peut se susciter, il ne se décrète pas. Même si le quartier propose différentes alternatives à la voiture particulière, encore faut-il informer et sensibiliser les habitants sur ces opportunités. À cet égard, la façon dont ces quartiers envisagent les évolutions à venir et ménagent les futurs possibles apparaît éminemment stratégique. En pensant notamment la réversibilité des aménagements en faveur de l'automobile, les Ecoquartiers s'inscrivent bien dans une politique impulsée il y a quelques années en France et consistant à développer des territoires non dépendants de la voiture, même s'ils continuent pour l'heure à lui accorder une place.

Pour en savoir plus : « Les déplacements dans les Ecoquartiers : de l'expérimentation aux bonnes pratiques », Certu / CETE, Dossier, mai 2012, 188 pages