



? Claire Morel

Perspective de l'éco-quartier fluvial de l'Île-Saint-Denis (93).

RENCONTRE LES « QUARTIERS SANS VOITURE » ONT LA VIE DURE

Nés en Europe, les premiers éco-quartiers - Westerpark à Amsterdam et le Stadthaus Schlump de Hambourg - ont déjà vingt ans. Ils reposaient sur un idéal, celui du « quartier sans voiture », construit autour des transports en commun, à cinq minutes à pied des équipements, services et commerces de proximité et bénéficiant de parkings mutualisés pour les visiteurs et l'auto-partage. Pourquoi, en France, les quartiers sans voiture se confrontent-ils toujours à des difficultés de mise en œuvre ?

Première intervenante au colloque sur « la mobilité au cœur des éco-quartiers », organisé par le Club des villes & territoires cyclables et Rue de l'avenir, le 16 février, l'urbaniste Anne Faure y voit « un problème comportemental et non un problème technique ». Mais pour Alain Jund, adjoint à l'urbanisme à Strasbourg, l'usage des modes de transport doux est surtout « le fruit d'une volonté politique ». « Les politiques doivent générer des alternatives, mais aussi définir des contraintes. » Dans l'agglomération de Grenoble, le Plan de déplacements urbains (PDU) 2007-2012, qui « continue à produire ses effets » malgré son annulation, a permis à la communauté urbaine de négocier avec les communes le développement du tram contre la construction de logements à proximité des lignes.

Néanmoins, la gestion du stationnement pour limiter l'usage des véhicules individuels reste problématique. Les projets de « quartiers économes en stationnement » en sont la preuve. Pour Bertille Bourdellon, chargée chez Séquano Aménagement du projet des Docks de Saint-Ouen, la limitation des parkings s'oppose encore à un « code de l'urbanisme peu favorable à la mutualisation ». Véronique Lavigne, en charge du futur quartier des Grands Entrepôts, à l'Île-Saint-Denis, estime que les Plans locaux d'urbanisme (PLU) restent trop timides sur les normes de stationnement. Selon elle, pour créer un quartier sans voiture, la norme devrait être d'une place pour 240 m² Shon

construits. On en est loin puisque, actuellement, une place est créée pour 80 m² Shon. A Grenoble, des normes plafond de stationnement ont été imposées dans le PLU : pour les bureaux, une place pour 50 m² construits ; et pour le résidentiel 1,5 place par logement préconisée. A Strasbourg, sur un rayon de 500 mètres autour du tramway, le Plan d'occupation des sols (POS) réduit la construction à 0,5 place de stationnement de voiture par logement. Par ailleurs, quatre ou cinq stations d'auto-partage y sont ouvertes tous les ans.

Une fois les contraintes définies, il s'agit d'encourager l'usage du vélo. A Strasbourg, équipée de 8 000 arceaux, 20 % des déplacements en centre-ville s'effectuent à vélo. En outre, le « plus grand parking à vélos de France », à la gare, regroupe 850 places, gérées en délégation de service public. De son côté, Grenoble s'est appuyé sur son PLU pour imposer la création de garages à vélo dans les nouvelles constructions.

Mais peut-on toujours se déplacer de cette façon ? Lors de la création du quartier de la Caserne de Bonne, à Grenoble, l'agglomération a privilégié la « mixité fonctionnelle », qui « permet de réduire les déplacements ». Deux axes traversants pour les voitures sont complétés par la mobilité douce. Le stationnement est limité à une ou 1,2 place par logement. Un parking de 400 places sous les commerces est mutualisé avec le parking résidentiel. Mais il s'agit d'un éco-quartier créé en centre-ville, « porté politiquement à bout de bras, avec des objectifs clairs, une maîtrise d'ouvrage entourée d'experts, une procédure d'évaluation ».

Malgré le portage politique, la mobilité douce progresse lentement, se heurtant à des contraintes réglementaires, techniques et culturelles. Elle implique de « travailler sur les continuités urbaines » et de « réfléchir sur la totalité de la ville ». (MT/ET)