



Opérations 50 000 logements : quelle programmation en matière de mobilité? Première approche sur le site de Carès - Cantinolle à Eysines

Alors que la démarche « construire 50 000 logements le long des axes de transports collectifs » initiée par Bordeaux Métropole commence à être visible dans le paysage de l'agglomération au travers des îlots témoins, sa capacité, à long terme, à conserver un lien indéfectible avec la problématique de la mobilité qui l'a construite doit être confortée.

Au-delà du positionnement stratégique des sites à proximité des lignes de transport, comment amplifier aujourd'hui le lien urbanisme / transport ? De quelle manière peut-on dépasser la question de la localisation du site de projet et proposer un volet de mobilité durable dans la programmation s'inscrivant dans une posture volontairement ambitieuse ? Car, à terme,

qu'est-ce qui différenciera physiquement un site de projet 50 000 d'un site de projet « traditionnel », si ce n'est le lieu ?

Une réflexion programmatique sur le volet mobilité à l'échelle des opérations d'aménagement de la Fab a été engagée avec pour site test Carès - Cantinolle à Eysines. Il s'agit d'approfondir cette dimension du projet afin de garantir aux interventions de demain une certaine exemplarité en matière de mobilité. Cette expertise s'articule entre benchmarking et approche territoriale cherchant à aboutir à des propositions concrètes, pouvant aller des grands principes d'aménagement à des interventions plus ponctuelles, en passant par des innovations potentielles, permettant de favoriser une mobilité plus durable.



Construire une identité mobilité pour promouvoir de nouveaux comportements

Une identité conciliant quartier hyper-connecté et quartier apaisé

Même si la démarche « construire 50 000 logements le long des axes de transports collectifs » constitue un appel à produire plus de logements, elle porte aussi fortement l'idée de logements mieux adaptés aux besoins des habitants, mieux connectés au territoire métropolitain, dans le souci d'une ville efficace, attractive, et plus proches des pôles de transport public et de la nature. Sur ces fondements, l'identité des opérations d'aménagement issues de cette démarche peut donc se construire autour de deux notions à concilier :

- la notion de quartier connecté, voire « hyper-connecté », qui s'organise autour d'une desserte en transport collectif performante programmée, propose des alternatives à la voiture particulière et optimise les capacités d'intermodalité ;
- la notion de quartier apaisé qui offre une véritable qualité de vie et un cadre propice à la pratique des modes doux (marche, vélo, etc.).

Promouvoir la multi-modalité pour un quartier hyper-connecté

Le bon niveau de desserte en transport collectif dont bénéficient les opérations d'aménagement concernées ne

suffit généralement pas, à lui seul, à modifier totalement les comportements en matière de déplacements. Il est donc nécessaire d'accompagner les évolutions de comportements en proposant des alternatives, notamment à la voiture solo. La modification des comportements en matière de mobilité passe ainsi par la promotion de la multimodalité, par la richesse et la qualité de l'offre globale de déplacements et par la performance des interfaces proposées entre les différents modes qui restent déterminantes dans l'efficacité du dispositif d'ensemble proposé.

Raisonnement l'usage de la voiture pour un quartier apaisé

La problématique d'apaisement du quartier renvoie à une question centrale, celle de la place donnée à la voiture dans l'opération d'aménagement. Sur ce sujet, la réponse ne peut pas être unique tant les situations sont particulières. Il ne s'agit donc pas nécessairement de bannir totalement l'automobile dans ces quartiers mais bien de lui donner une place différente, tant du point de vue de l'image du quartier que sur un plan fonctionnel : rendre la voiture moins visible, moins présente et moins indispensable.

Trois orientations pour de nouveaux comportements de mobilité

Au regard des besoins et attentes des futurs usagers des quartiers concernés (habitants, employés ou usagers de passage), la stratégie peut donc être déclinée autour de trois grandes orientations qui touchent l'ensemble des publics cibles et concernent tous les types de déplacements :

1/ Favoriser la multi-modalité

2/ Raisonner l'usage de la voiture

3/ Communiquer pour favoriser le changement de comportement

La dernière orientation résulte du constat que le changement de comportement en matière de mobilité n'est pas qu'une question d'offre mais aussi une question de représentation pour laquelle il est nécessaire de faire entrer les différentes solutions de déplacements dans l'univers des choix possibles des individus. C'est la raison pour laquelle la communication devient un outil transversal fondamental à l'attention de l'ensemble des modes et des publics.

Quatre grands champs d'actions potentiels

Ces objectifs appellent à mobiliser quatre grands champs d'actions potentiels qui se distinguent par leur nature :

- La réalisation d'aménagements permettant d'adapter les espaces publics aux nouvelles pratiques, de structurer l'espace et de faciliter les accès et circulations : **AMÉNAGEMENT A** ;
- La définition de dispositions programmatiques ou réglementaires dans la mise en place du projet afin d'inciter, orienter ou encadrer les évolutions futures, notamment en matière de stationnement : **PROGRAMMATION P** ;
- L'offre de nouveaux services de mobilité : **SERVICES S** ;

- La communication autour des possibilités offertes en matière de mobilité et l'accompagnement au changement comportemental : **COMMUNICATION « ENGAGEANTE » C**.

Ces champs d'actions se distinguent par leurs modalités de mises en œuvre (multiplicité des acteurs à réunir, gouvernance à mettre en place, outils à mobiliser, délais de mise en œuvre nécessaires, études techniques préalables à réaliser, suivi et coordination des acteurs à mener, etc.) mais aussi par leurs impacts, notamment financiers ou simplement en termes d'image.

	AMÉNAGEMENT	PROGRAMMATION	SERVICES	COMMUNICATION
Temps de mise en œuvre	●	●	●	●
Facilité de mise en œuvre (outils à mobiliser, études à réaliser, etc.)	●	●	●	●
Maîtrise de l'action (gouvernance, modèle économique, etc.)	●	●	●	●
Nombre et nature des acteurs concernés (acteurs nouveaux, coordination, etc.)	●	●	●	●
Pérennité de l'action (durée des effets)	●	●	●	●
Impacts financiers	●	●	●	●
Visibilité de l'action (bénéfices directs pour les usagers en termes d'image)	●	●	●	●

● Défavorable ● Peu favorable ● Favorable

Favoriser la multi-modalité

Développer l'usage des transports collectifs

Veiller à l'accessibilité et à la lisibilité des stations	A Aménagement de cheminements piétons ou cyclables lisibles vers les stations depuis les logements et depuis les principaux pôles générateurs de déplacements (équipements, services, commerce, etc.)
Organiser le report modal des déplacements en voiture	A Organisation du stationnement : réalisation de parc relais, réglementation du stationnement longue durée, limitation du stationnement sur voirie
Organiser le report modal des déplacements à vélo	A Organisation du stationnement par la réalisation de parcs vélos sécurisés S Mise à disposition de services dédiés au vélo : vélo et/ou remorque en libre service, station de gonflage, etc.
Organiser les correspondances entre lignes de transport collectif et améliorer la qualité de services	A Aménagement d'échanges lisibles et confortables S Mise en place d'horaires compatibles permettant une rupture de charge la plus courte possible

Développer la pratique des modes doux

Travailler la trame urbaine pour un usage piéton	A Dimension et perméabilité des îlots A Aménagement de cheminements piétons lisibles et de qualité
Développer des espaces publics aptes à favoriser la pratique des modes doux	A Apaisement de la circulation sur certains axes au sein du quartier A Aménagement de liaisons cyclables vers les pôles structurants (à portée de marche ou de vélo) et des barreaux manquants éventuels au sein du quartier A Aménagement prioritaire des raccordements du quartier au réseau express vélo (REVE) et réseau structurant vélo A Plan de jalonnement
Proposer des stationnements vélos adaptés sur voirie et dans les programmes bâtis	P Normes de stationnement vélos quantitatives et qualitatives au sein des nouveaux immeubles : rez-de-chaussée, sécurisation, etc. S Déploiement des arceaux de stationnement sur l'espace public
Développer le parc de vélos	S Déploiement des stations VCub au sein du quartier et autour des pôles structurants à portée de vélo (équipements scolaires notamment) S Mise à disposition, au sein des immeubles de logements neufs, de vélos en tests, de vélos partagés notamment à assistance électrique
Accompagner la pratique du vélo	S Mise en place d'un pôle de services vélos (location et entretien) S Mise en service de pédibus / vélobus pour les déplacements scolaires

Raisonnement l'usage de la voiture

Agir sur l'usage de la voiture par l'offre de stationnement	P Application de normes de stationnement pour les voitures particulières limitées au sein des immeubles de logements nouveaux et des lieux d'activités P Recherche d'un découplage offre de stationnement / logement par la mutualisation voire le foisonnement de l'offre P Limitation du stationnement public sur voirie et mutualisation de ce stationnement A Dispositifs de dissuasion du stationnement longue durée au sein des parcs de stationnement dédiés aux commerces, équipements et services
Favoriser de nouvelles formes d'usage/ possession de la voiture	S Développement de l'autopartage et de la location entre particuliers A Aménagement de places de stationnement dédiées au co-voiturage, à l'autopartage
Limitier les besoins de déplacements en voiture	P Promotion d'une mixité fonctionnelle favorable au développement de commerces de proximité, services et équipements et donc limitant le besoin de déplacements motorisés S Mise en place d'activités de livraisons à domicile

Communiquer pour favoriser le changement de comportement

Faire connaître les possibilités offertes par le tramway et le pôle d'échanges associé	C Production d'un guide / plan d'accès multimodal personnalisé au quartier C Diffusion de conseils individualisés auprès des usagers du pôle d'échanges C Mise en place de programmes pédagogiques sur l'utilisation des transports collectifs (tramway et du bus) avec distribution de tickets
Accompagner la pratique du vélo	C Développement de formations à la pratique du vélo C Proposition de découvertes, tests ou challenges : itinéraires cyclables, vélo à assistance électrique, livraisons à domicile
Informier et insuffler les changements comportementaux	C Distribution de « malette de bienvenue » aux nouveaux habitants : plan d'accès au quartier, « bons » pour tester une voiture en libre service ou auto-partage, pinces pantalons, gilets jaunes, etc. C Développement de cartes de déplacements multimodales personnalisées remises aux habitants du quartier lors de leur installation C Réalisation de fiches pédagogiques d'accompagnement des nouveaux habitants avec des conseils en matière de mobilité C Diffusion de conseils personnalisés auprès des futurs habitants mais aussi auprès des usagers (personnes travaillant au sein du quartier ou fréquentant les commerces, équipements et services) C Organisation de moments de convivialité permettant l'information, la sensibilisation des usagers du quartier

Champs d'actions : **A** Aménagement **P** Programmation / Réglementation **S** Services **C** Communication

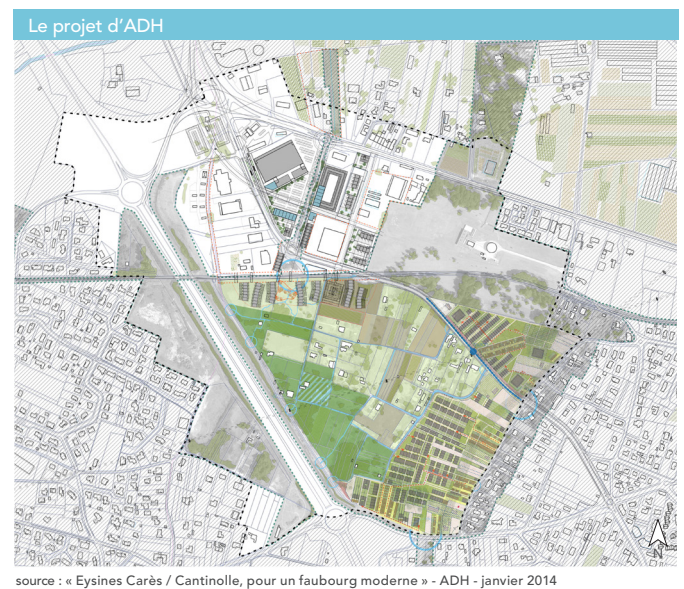
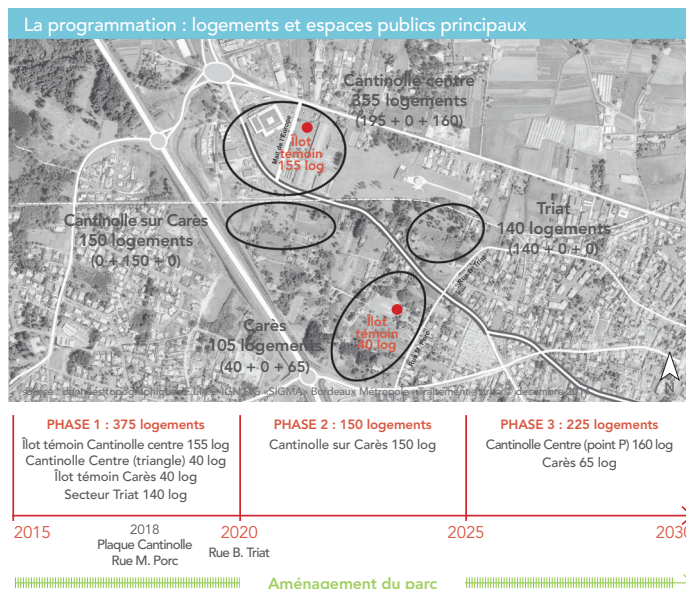
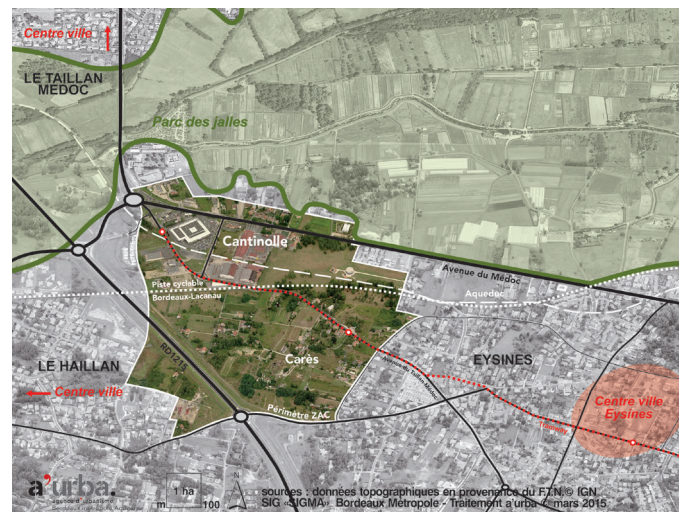
Le projet de Carès - Cantinolle à Eysines

Les grands axes du projet

La ZAC de Carès-Cantinolle, situé en lisière du parc des Jalles articule et met en œuvre trois projets principaux :

- la desserte par la future ligne D de tramway qui irrigue le site par l'avenue du Taillan-Médoc ;
- la création du parc Carès, au sud du site, sous la forme d'un « parc habité » (projet du groupement Lisières) qui repose sur le maintien des constructions, une valorisation de la trame existante et une programmation complémentaire diversifiée : cheminements, espaces de jeux, usages agricoles, etc.
- la reconfiguration de la zone commerciale en un quartier commerçant (projet ADH) qui imagine l'intégration de fonctions nouvelles, en particulier résidentielles, autour d'un large espace public central reconfiguré, dit plaque Cantinolle.

Parallèlement, en limite de ZAC, un pôle d'échanges intégrant la création d'un parc relais de 530 places est programmé au niveau du rond point de Cantinolle.



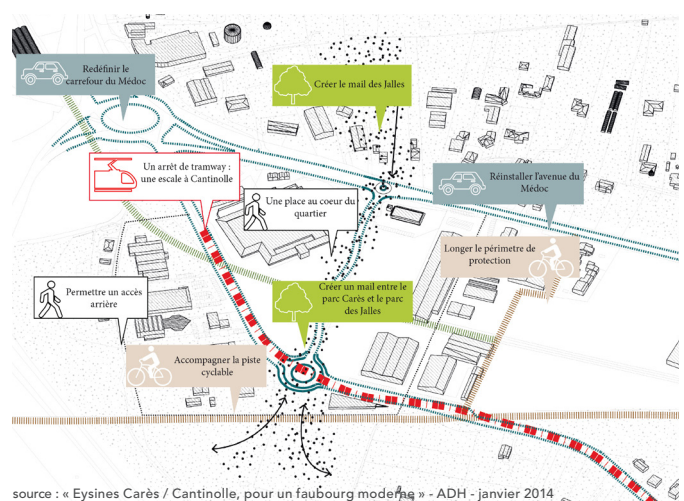
La prise en compte de la mobilité dans le projet

Les orientations suivantes du projet sont autant d'appuis potentiels à une véritable ambition en matière de mobilité :

- d'un point de vue fonctionnel et paysager : créer un mail entre le parc Carès et le parc des Jalles ;
- d'un point de vue routier : redéfinir le carrefour du Médoc et l'avenue du Médoc ;
- d'un point de vue des transports collectifs : faire de l'arrêt de tramway une escale à Cantinolle ;
- d'un point de vue des déplacements piétons : constituer une place au cœur du quartier et permettre un accès arrière ;
- d'un point de vue des déplacements cyclables : longer le périmètre de protection et accompagner la piste cyclable.

Ces différents axes de projet méritent néanmoins d'être précisés pour être mis en œuvre, voire prolongés dans leurs intentions, mais aussi complétés par des propositions nouvelles.

Ainsi, il est proposé ici d'intervenir à trois niveaux différents : garantir les points d'appui structurants du projet qui dépendent moins du projet en lui-même que de son accompagnement mais conditionnent fortement sa réussite, consolider les fondements du projet qui touchent directement ses intentions et enfin mobiliser des actions complémentaires qui relèvent d'interventions plus ponctuelles et touchent à la programmation de services à la mobilité et à l'accompagnement vers de nouvelles pratiques.



Garantir les points d'appui structurants du projet

La desserte du nouveau quartier par le tramway

De façon générale, emménager dans un nouveau quartier constitue un moment favorable au changement de comportement en matière de déplacements. En effet, les ruptures dans les cycles de vie amènent nécessairement à questionner ses modes de fonctionnement.

De ce fait, il est préférable de pouvoir disposer, dès l'arrivée dans le quartier des premiers habitants, d'une desserte en transports collectifs de bon niveau, voire de l'ensemble de l'offre en matière de mobilité, afin que ces derniers les intègrent au mieux dans les choix qui s'offrent à eux et donc dans leurs habitudes de déplacements.

Ainsi, au-delà de la nécessité de mener une réflexion programmatique préalable en matière de mobilité qui s'articule avec les orientations urbaines prises, il est opportun de faire coïncider le calendrier de l'opération d'aménagement à celui de l'offre mobilité proposée.

Dans le cas du projet de Carès - Cantinolle, l'arrivée future de la ligne D du tramway est un élément fondateur du projet urbain. Justifiant une diversification des fonctions et légitimant une densification des tissus, cette desserte constitue un point d'appui essentiel pour constituer une programmation en matière

de mobilité ambitieuse. Malgré les procédures récentes, la concomitance des calendriers entre les premières opérations et la desserte attendue pour fin 2018 ne semble pas compromise.

Maintenir la concomitance entre l'arrivée des premiers habitants et du tramway

La concomitance doit faire l'objet d'une grande attention car elle constitue une question centrale dans l'efficacité du dispositif à déployer en matière de mobilité.

Si elle venait à être remise en question, il conviendrait alors de veiller à mettre en place un « système de mobilité » transitoire pour ne pas susciter des pratiques de déplacements de la part des nouveaux arrivants difficiles à modifier par la suite, même avec la mise en service du tramway. Ainsi, une optimisation de la desserte en transports collectifs peut être imaginée dans l'attente de la mise en service du tramway afin de proposer une desserte performante au plus près du cœur du quartier préfigurant celle à venir. Parallèlement, une stratégie de gestion du stationnement transitoire peut également être réfléchie sur les premiers îlots, de façon notamment à calibrer l'offre en stationnement sur le projet final sans interdire au départ une offre plus importante car nécessaire au vu des premiers besoins.

L'aménagement du pôle d'échanges de Cantinolle comme porte d'entrée du quartier

Le carrefour de Cantinolle joue déjà aujourd'hui un rôle fondamental d'un point de vue fonctionnel et constitue une véritable porte d'entrée du secteur de projet. Mais il offre aussi une image très marquée par la place de l'automobile qui s'avère peu compatible, à terme, avec les options proposées dans le projet, qui plus est dans l'idée de compléter la programmation mobilité.

Il nécessite donc une attention particulière qui doit dépasser la problématique fonctionnelle et devenir une des priorités d'aménagement du secteur, tant en matière de qualité de conception que de calendrier.

Mais au-delà du réaménagement du carrefour en tant que tel qui est déjà programmé (contrat de co-développement), il s'agit de dépasser le simple projet d'infrastructures pour aboutir à un projet urbain qui questionne les franges, en particulier l'arrière du supermarché et l'amorce des avenues du Médoc et du Taillan-Médoc, dans un but d'articulation et d'intégration de nouvelles fonctions.

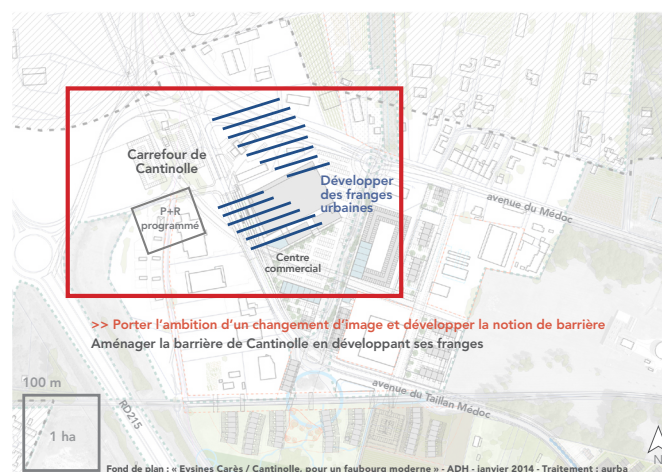
À ce titre, la notion de barrière proposée dans le projet ADH, à l'image des boulevards bordelais, est tout à fait opportune et pertinente à plusieurs égards. D'une part, elle porte l'idée d'entrée de ville qui s'ajuste bien à la situation urbaine du site, donnant à la fois un signal de porte d'entrée dans le site de Cantinolle mais aussi un effet de seuil vers un autre système de mobilité moins propice à la voiture dans le quartier. D'autre part, elle intègre également le principe d'échanges et donc de polarisation d'une offre de services et de commerces associée. Dans ce cadre, cette notion nécessite d'être déclinée en matière de stratégie et d'actions.

Porter l'ambition d'un changement d'image du carrefour

PROPOSITION

Aménager à court terme la « barrière de Cantinolle »

Le carrefour de Cantinolle doit être traité et réaménagé en lien avec ses franges bâties et le futur pôle d'échanges. Il s'agit donc d'étendre la réflexion autour du carrefour, d'interroger en particulier la constructibilité à l'arrière du supermarché dans un calendrier proche et d'organiser l'articulation de l'ensemble du réseau de transport collectif proposé. Les capacités d'évolution du site permettent en effet d'imaginer aisément une programmation économique ou commerciale complémentaire sans totalement remettre en question les occupations actuelles.



Consolider les fondements du projet

La volonté d'apaisement de certains espaces publics

Le concept de « plaque de Cantinolle » et l'aménagement des abords du tramway qui portent une certaine volonté d'apaisement des grands espaces publics, ne peuvent que difficilement s'accommoder d'une forte présence de l'automobile. Même s'il ne s'agit pas de réaliser à Cantinolle un quartier où la voiture serait totalement bannie - le contexte rendant cette option peu réaliste - il est important de réduire plus largement la place de la voiture au sein du quartier au travers de deux objectifs complémentaires : rendre la voiture moins visible et en raisonner l'usage. Ces ambitions seront à traduire dans la définition des espaces publics qui doit prochainement faire l'objet d'une étude de maîtrise d'œuvre.

Poursuivre les ambitions sur la « plaque » Cantinolle

Au-delà de l'intérêt de mener une réflexion sur la limitation de la circulation routière pour donner une certaine singularité au quartier et favoriser une pratique accrue des modes doux, il serait important de pouvoir développer davantage le concept de « plaque » issu du projet ADH en apaisant la circulation sur le mail de l'Europe et en effaçant la présence du stationnement, en particulier celui lié au centre commercial qui impacte fortement l'espace, tant en termes fonctionnels que d'image

PROPOSITION

Libérer les espaces de stationnement sur la façade du centre commercial

La visibilité des surfaces de stationnement du centre commercial ne donne pas un signal très fort sur « l'identité mobilité » à développer. Il s'agirait donc de libérer ces espaces sur la façade du centre commercial par la réalisation d'un parking en superstructure qui intègre plusieurs fonctions (parking du centre commercial, véhicules de location, drive, etc.). Cela permettrait également de dissuader le probable report de stationnement lié au tramway. Ce parking pourrait être soit localisé le long de l'avenue du Médoc au droit du centre commercial de manière à traiter l'entrée du centre commercial sur l'avenue du Médoc (faisabilité du projet à tester), soit regroupé sur l'îlot triangulaire avec l'opération programmée de 40 logements.

PROPOSITION

Limiter la circulation automobile sur la « plaque Cantinolle », voire l'interdire sur la partie centrale

Dans la mesure où l'espace de stationnement en surface devant le centre commercial est libéré grâce à la réalisation d'un parking en superstructure, il devient possible de réaliser une véritable place comme espace de rencontre du quartier et d'envisager une limitation de la circulation sur tout ou partie du mail de l'Europe. Au-delà de ces aménagements, c'est tout l'espace réservé à la circulation automobile qui peut être questionné à l'échelle du quartier.

RÉFÉRENCES

> Lille, opération « les rives de la Haute-Deûle » : le parti d'aménagement des espaces publics repose sur l'objectif de dédier deux fois plus de surface aux piétons et vélos qu'aux voitures. Cet objectif quantitatif est également accompagné d'objectifs d'aménagement qualitatifs.

> Sathonay-Camp, écoquartier Castellane : l'axe structurant de 400m de long et 75m de large constitue un espace dédié à la promenade et à la détente. Autour, les voies accessibles aux voitures sont peu nombreuses. L'accessibilité aux logements est gérée à l'îlot et non au bâtiment, ce qui permet l'aménagement d'espaces dédiés aux modes doux par une limitation des entrées/sorties de véhicules.

> Allemagne, Fribourg-en-Brigau, éco-quartier Vauban : la circulation en voiture n'est autorisée que pour prendre en charge ou déposer des personnes ou marchandises. La vitesse est limitée à 30 km/h sur la voie principale et 5 km/h sur les autres pour réserver ces espaces aux jeux des enfants.

Inscrire le site dans un maillage vélo à double échelle

Pour tendre vers un quartier apaisé, il est nécessaire de veiller au développement de la pratique du vélo et de la marche par la mise en œuvre d'itinéraires sécurisés, lisibles et fluides pour les modes actifs. Cet objectif est d'autant plus justifié que la future opération est directement connectée au réseau express vélo et au réseau cyclable structurant d'agglomération permettant d'accéder en moins de 10 minutes à vélo aux principaux équipements, services et commerces alentour.

PROPOSITION

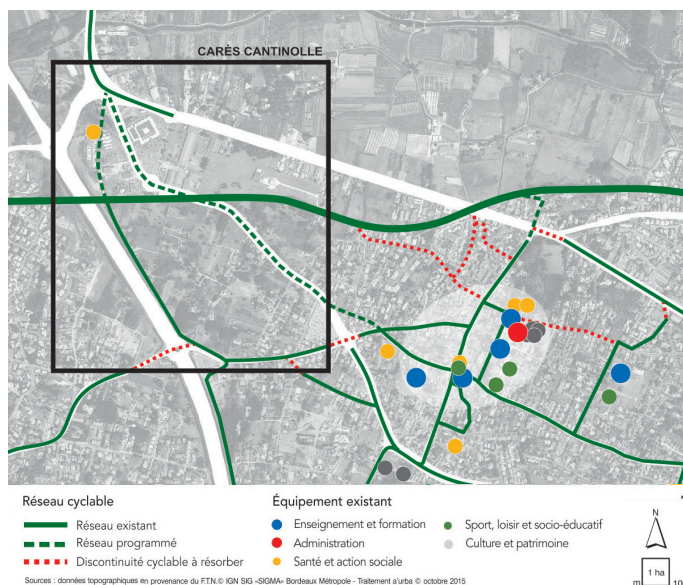
Compléter le maillage cyclable

1/ Assurer un maillage interne à l'opération adapté et connecté

Les aménagements cyclables à programmer dans le cadre de l'opération devront permettre une pratique aisée du vélo par la création d'itinéraires connectés aux réseaux cyclables d'agglomération, en particulier à la piste Bordeaux - Lacanau, à la piste le long de la déviation d'Eysines et à la future piste le long de la ligne D du tramway. La création d'une zone 30 peut également être envisagée sur l'ensemble du périmètre de l'opération avec en partie centrale une zone de rencontre.

2/ Assurer les liaisons avec les équipements et services du centre-ville

Dans l'attente des réalisations des aménagements programmés, des itinéraires cyclables peuvent être mis en place par des mesures simples et rapides, comme réduire la vitesse à 30km/h sur les rues Miqueau, Parmentier (1), Moulin à vent et De la pompe au Breteil (2) pour assurer la continuité cyclable vers le centre-ville. L'offre de stationnement vélo sécurisée doit aussi être développée sur l'espace public, autour des pôles générateurs de déplacements, ainsi que l'offre de vélos en libre service.



Les prémisses d'une réduction de l'offre de stationnement

Le règlement envisagé dans le cadre de la révision du PLU pour le quartier de Cantinolle prévoit une réduction de la norme à une seule place de stationnement par logement. Cette norme est souvent rencontrée dans les écoquartiers et paraît déjà aller dans le bon sens, même si certaines opérations affichent des normes encore plus ambitieuses.

Parallèlement, le projet propose également de façon ponctuelle un découplage logement / stationnement :

- à Cantinolle sur Carès via la construction d'un parking silo, en raison des contraintes d'accessibilité liées au passage du tramway sur l'avenue du Taillan-Médoc ;
- à Carès via des espaces de stationnement en surface regroupés à l'entrée du quartier, pour y limiter la circulation et ainsi amorcer le réseau de cheminements doux qui doit irriguer et permettre l'accès au parc.

Au-delà de ces deux premières actions qui préfigurent une certaine ambition en termes de réduction de l'offre de stationnement, il convient de questionner les modalités de mise en œuvre des espaces de stationnement privés ainsi développés mais aussi de la place réservée au stationnement public sur voirie en cherchant à limiter la place de la voiture dans l'espace public d'une part et à faire la promotion du stationnement mutualisé d'autre part dès lors que les conditions opérationnelles sont réunies.

Limiter la place de la voiture sur l'espace public

PROPOSITION

Limiter le stationnement public sur voirie

Que ce soit pour des questions d'image du quartier ou de fonctionnement, la place du stationnement sur voirie doit être en cohérence avec les objectifs poursuivis en matière d'offre de stationnement privée. Il s'agit donc de pouvoir diminuer largement l'offre de stationnement sur voirie et de la réserver prioritairement, par des dispositifs de type réglementaire notamment, aux personnes à mobilité réduite, visiteurs, usagers du covoiturage et de l'autopartage.

RÉFÉRENCES

- > Saint-Ouen, quartier des Docks : le stationnement privé et public a été regroupé sur quelques sites afin de limiter l'offre à l'îlot. L'offre de stationnement automobile sur voirie a été calibrée sur les seuls besoins des visiteurs, personnes à mobilité réduite et livraisons, et a été accompagnée de la mise en place d'une réglementation stricte.
- > Limeil-Brévannes, quartier « les temps durables » : le stationnement automobile est interdit sur les voies intérieures et donc limité aux places commerciales et voies périphériques.
- > Adamswiller, écoquartier situé en milieu rural en Alsace : la voirie est dépourvue de stationnement, seules quelques places sont aménagées pour les visiteurs et regroupées à l'entrée du site.

Promouvoir le stationnement mutualisé

PROPOSITION

Généraliser le principe de mutualisation* par le découplage logement / stationnement dans tous les programmes de logements, voire entre plusieurs opérations

Le découplage constitue un levier en faveur d'une limitation de l'usage de la voiture pour les déplacements courts. Pour ce type de besoins, il amène les habitants à s'interroger sur le mode de déplacement pertinent en rendant les temps de déplacement à pied ou à vélo concurrentiels.

Dans la mesure où le PLU devrait exiger 1 place / logement, ce découplage, sans être systématique, devrait à minima être mis en œuvre pour la part de stationnement programmée au-delà de la norme réglementaire de manière à envisager à terme une certaine réversibilité.

Ce type d'action reste néanmoins délicat à mettre en œuvre du fait du décalage des calendriers et de la question du portage financier du premier parking, qui pourrait de fait nécessiter une intervention publique.

Proposer, dans les cas possibles, un foisonnement du stationnement** entre différentes fonctions compatibles (logements / centre commercial en particulier)

Le foisonnement permettrait de diminuer le nombre de places de stationnement à mettre en œuvre, et donc leur impact sur l'espace public et sur les coûts de construction, sans obérer les capacités de stationnement.

RÉFÉRENCES

- > Saint-Ouen, quartier des Docks : le stationnement privé et public a été regroupé sur quelques sites afin de limiter l'offre à l'îlot.
- > Allemagne, Fribourg-en-Brisgau, quartier Vauban : le stationnement des habitants mais aussi des visiteurs ou des personnes travaillant sur le site, s'effectue principalement dans des parkings en ouvrage.
- > Grenoble, quartier de Bonne : mutualisation du stationnement en construisant un parc de stationnement souterrain par îlot avec une entrée et une sortie pour l'ensemble des programmes le composant ; Par ailleurs, un parc de stationnement (400 places) a été réalisé en sous-sol d'un espace commercial et permet le foisonnement du stationnement entre la clientèle des commerces, les personnes travaillant sur le site et les résidents.
- > Lille, quartier des rives de la Haute Deûle : la voiture est mise à distance des logements ou des bureaux par la réalisation de parkings en silos.

* Le principe de mutualisation repose sur le regroupement en un même lieu d'offres de stationnement généralement dissociées. Exemple : parc en ouvrage regroupant le stationnement de différents programmes résidentiels ou autres.

** Le foisonnement est une forme de mutualisation plus aboutie. Il repose sur le fait que les usagers sont présents sur des horaires différents et complémentaires, permettant d'envisager que l'offre soit partagée dans le temps et donc réduite. Ex : une même place est occupée par un actif la journée puis par un résident la nuit. Contrairement à la mutualisation, l'offre ne résulte pas de la somme des demandes potentielles mais est réduite à la mesure de la complémentarité des besoins dans le temps.

La nécessité d'aller plus loin...

Pour aller plus loin dans les actions, le quartier de Cantinolle devrait par ailleurs faire l'objet d'une programmation de services à la mobilité relativement complète et intégrée dans le système global de déplacements du quartier pour offrir un large choix aux usagers. Une politique d'accompagnement de sa population vers des changements de pratiques serait également un levier d'action particulièrement efficace.

La définition d'un plan d'actions Mobilité devrait être réalisée, en amont, afin de fixer le niveau d'ambition, les moyens à mettre en œuvre, voire les dispositifs d'évaluation associés.

Mobiliser des actions complémentaires

La programmation de services à la mobilité

Si l'extension des services déjà présents au sein de l'agglomération comme les vélos en libre service (VCub), les véhicules en libre service (Blue Cub) ou l'autopartage (Citiz) est envisageable, il importe de veiller à leur maillage. D'autres services peuvent être envisagés, en particulier autour du vélo qui constitue un mode de déplacement approprié au contexte du secteur (présence d'un premier maillage de qualité, d'espaces de nature et de services à proximité immédiate) ainsi qu'autour de nouvelles formes de partage.

Promouvoir des services à la mobilité en faveur d'une moindre possession individuelle de la voiture

PROPOSITION

Proposer des services de partage de véhicules particuliers

Plusieurs formes de partage peuvent être étudiées, comme :

- la location de voitures entre particuliers ;
- le partage de véhicules en lien avec l'enseigne commerciale de Cantinolle qui a déjà une activité de location de véhicules ;
- le covoiturage entre particuliers en réservant des espaces de stationnement dédiés sur voirie dans le cadre des études de conception des espaces publics en cours.

RÉFÉRENCES

> Bègles : expérimentation par Koolicar de la location de véhicules entre particuliers.

Développer des services à la mobilité en faveur du vélo

PROPOSITION

Proposer une offre de services dédiés au vélo

Plusieurs services peuvent être envisagés :

- une offre de services de location de moyenne et longue durée et d'entretien des vélos ;
- la mise à disposition de vélos, notamment de vélos à assistance électrique (VAE) ;
- la mise en place de circuits de vélabus pour permettre l'accompagnement en modes doux des enfants vers les établissements scolaires, comme préconisé par la mesure « à l'école sans voiture » de la charte du Grenelle des mobilités ;
- le jalonnement piétons/vélos indiquant les temps de parcours vers les pôles générateurs de déplacements ;
- le développement d'une offre de stationnement vélo sécurisé sur l'espace public et dans les bâtiments d'habitation au sein du quartier en lien avec les commerces, les éventuels équipements et le parc Carès en particulier, mais également au sein du périmètre à « portée de vélos ».

RÉFÉRENCES

> Tourcoing (quartier Union), Strasbourg (Danube) ou Cognin (Villeneuve) : services de locations et d'entretiens des vélos.

> Cognin (Villeneuve) : mise à disposition de vélos à assistance électrique (VAE) pour chaque ménage.

Un accompagnement vers de nouvelles pratiques

Des opérations de management de la mobilité et de marketing individualisé seraient utiles afin qu'une « identité mobilité » émerge, que les usagers s'approprient l'ensemble du système de mobilité à disposition et qu'ils identifient les niveaux de pertinence de chaque mode/service. Un effort d'information et de sensibilisation est en effet nécessaire dès l'arrivée des habitants, mais aussi de manière régulière et continue.

PROPOSITION

Communiquer

- Production d'un guide/plan d'accès multimodal au quartier ;
- Mise en place de programmes pédagogiques sur l'utilisation des transports collectifs ;
- Réalisation de fiches pédagogiques d'accompagnement des habitants avec des conseils en matière de mobilité.

Développer des opérations marketing

- Organisation de moments de convivialité permettant l'information, la sensibilisation des usagers du quartier ;
- Conseil individualisé auprès des habitants mais aussi auprès des usagers (usagers du parc relais, personnes travaillant au sein du quartier, etc.).

Amener à l'expérimentation

- Formations à la pratique du vélo, « remise en selle », ateliers de réparation et d'entretien des vélos ;
- Mobilisation des ambassadeurs du vélo de la métropole pour organiser des actions de promotion ;
- Découvertes / test / challenges : itinéraires cyclables, vélos à assistance électrique, livraisons à domicile ;
- Distribution de « kits de bienvenue » aux nouveaux habitants : plan d'accès au quartier, plan des réseaux, accès à des tickets de transport collectif à tarif préférentiel, « bon » pour tester une voiture en libre service, pinces pantalons, gilets jaunes, etc ;
- Implantation d'un centre de formation à l'éco-conduite, etc.

RÉFÉRENCES

> Villeneuve (Cognin) : distribution gratuite de tickets de transport collectif pour favoriser l'essai et conseils personnalisés par le biais d'entretiens d'accueil afin de proposer des parcours « à la carte ».

> Ecoquartier d'Adamswiller : fiche pédagogique d'accompagnement des nouveaux habitants avec des conseils en matière de mobilité.

> Besançon : organisation de petits déjeuners pour sensibiliser les parents d'élèves aux enjeux du pédibus.

Chef de projet

Maud Gourvellec

Sous la direction de
Camille Uri

Équipe projet

Valérie Diaz

Daniel Naïbo

Conception graphique

Christine Dubart

Crédit photographique

Hélène Dumora