

Révision du PDU

Quartiers et proximités

Groupe de travail « lien aménagement-transports »
4 mars 2009 - Anca Duguet



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE



Quartiers et proximités

- Métropolisation / vie quotidienne -> quartier : valeur refuge
- Quartier : connotations contrastées :
 - Tissu urbain ancien : ambiance de village
 - Tissu nouveau : politique de la ville
- Proximités : les Zones 30
 - moins de transit, reconquête des mobilités de proximité
 - cours urbaines (Pays-Bas), puis Zones 30 (Allemagne, puis partout)
 - en France conceptions différentes (peu de quartiers apaisés, souci du détail)
- La somme des deux = quartiers durables ?
 - L'exemple de Fribourg-en-Brisgau (Allemagne)
 - Le modèle de Hammärby Sjöstad (Suède)
 - L'enjeu des Ecoquartiers / Nouveaux quartiers urbains

Point d'histoire 1960-1980

- **La deuxième moitié du XXe :**

- La voirie structure l'organisation du territoire + de l'espace urbain : liaisons interurbaines, déviations, pénétrantes, places de village / parkings, centres villes coupés.
- Au détriment des modes doux



- **1970-80 : prise de conscience de la pression sur l'espace public**

- zones piétonnes, puis techniques de modération de la circulation
- mais les périphéries s'étendent : poches urbaines desservies par les voies routières

Point d'histoire 1980-2008

- Années 90, retour du tramway : nouvelle prise de conscience de l'espace public, mais pour les TC
- Aujourd'hui : la prise en compte de l'accessibilité PMR crée une nouvelle donne pour l'aménagement
- Périurbain : le passage à la Ville – Territoire a fait perdre les repères ; le besoin d'une ville à courte distance demeure



Montpellier - Place de la Comédie

Les disfonctionnements spécifiques au périurbain



- **L'allongement des distances**
 - l'extension urbaine
 - la dissolution des fonctions urbaines, la perte des commerces de proximité
 - moins de TC
- **Les coupures**
 - d'infrastructures (grandes voiries, échangeurs)
 - des grands domaines (privés ou publics), des lotissements
 - discontinuité du réseau d'espaces publics

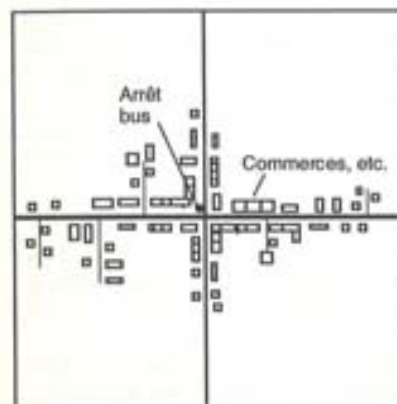
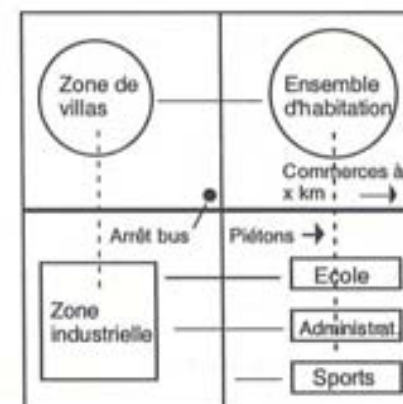


Fig. 4:
Urbanisme traditionnel: continuité des espaces publics.

Traditionnellement, les différents usagers étaient concentrés dans le même réseau, ce qui assurait l'animation nécessaire. Aujourd'hui c'est l'inverse: plus une route est importante pour le trafic, moins elle supporte d'autres fonctions.



Urbanisme fonctionnaliste: rupture du réseau des espaces publics.

Les parcours quotidiens des habitants passent par des routes principales monotones et dangereuses et ils sont plus longs que dans le système traditionnel.

Discontinuité du réseau d'espaces publics (L. Bonanomi)

Défis nouveaux et enjeux pour les modes de proximité

Vieillesse de la population (+ habituée au tout-voiture)

- besoin de + en + de confort : revêtements, bordures basses, éclairage...)

Appauvrissement de certaines populations (pétrole cher) :

- ne pas percevoir le vélo comme un échec / VP
- besoin de le valoriser socialement (Vélib à Paris = bobos ?)

Problèmes de santé, d'obésité :

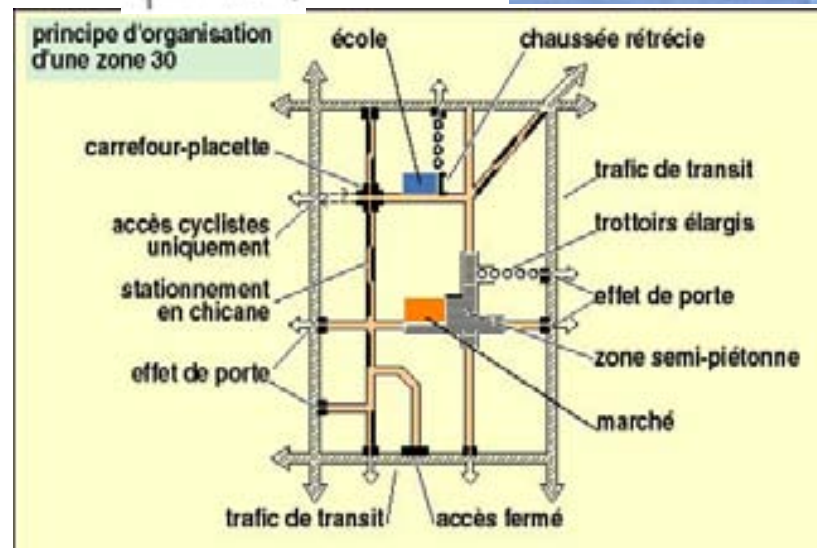
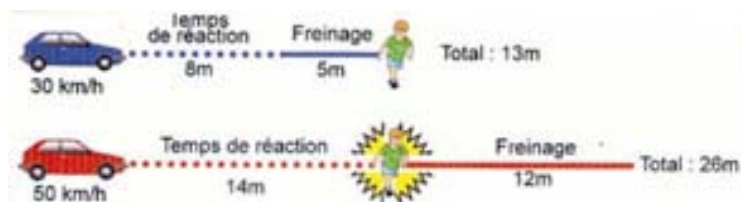
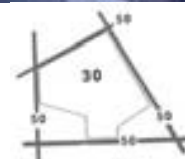
- encourager à la pratique de la marche et du vélo : performance, confort et qualité spatiale à mettre en avant

Si urbanisations près des TC (enjeu SDRIF, SCOT...)

- la qualité de l'intermodalité doit devenir un point majeur du PDU

L'échelle du quartier et les zones 30

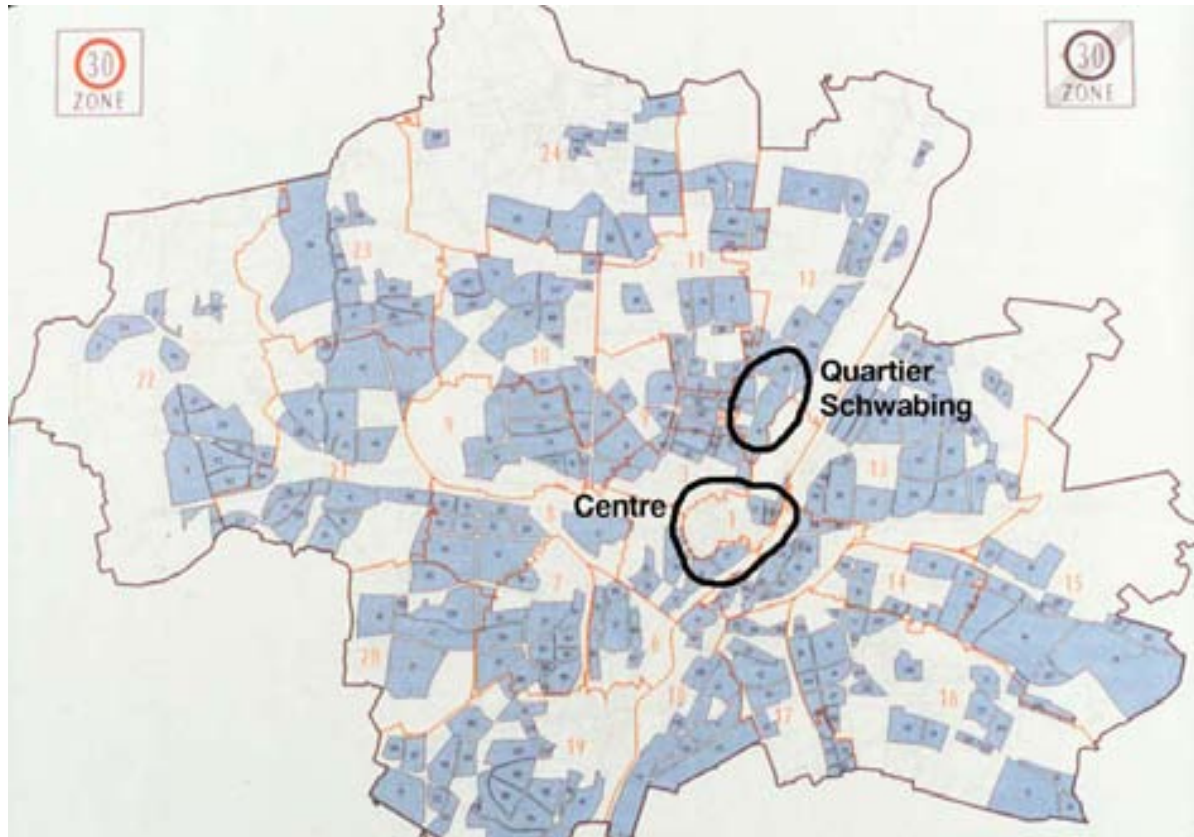
- Une application trop timide depuis le décret de 1990
- le concept d'origine appliqué de manière trop ponctuelle
- aménagements simples + une ambition qualitative pour l'espace public
- zones 30 = quartiers : avancer sur la mixité et la hiérarchie des voies à l'échelle urbaine



Les quartiers zones 30 dans les villes d'Europe du nord

- une nouvelle hiérarchie viaire
- renforcent les centralités secondaires

Les Zones 30 à Munich



Quartier Schwabing



Les modes doux dans un processus complet

La Rochelle



associant **tous** les modes



Quartier Vauban



Un quartier relativement dense :

- 5 000 habitants, 600 emplois et équipements de quartier
- 76 habitants par hectare
- Desservi par tramway – 3 stations
- Réalisé avec les futurs habitants
 - Une concertation de qualité
 - Un volontariat d'adhérer au concept du quartier
 - Attire surtout les jeunes parents, cadres, universitaires



Quartier Vauban

Un espace public libéré du paysage automobile :

- 450 véhicules pour 1000 habitants
- Choix des résidents : 25% sans voiture
- Peu de stationnement sur le domaine public
 - 2 silos de stationnement en entrée < 300m des habitations
 - Création de cours urbaines
- Peu de stationnement intégré au logement



Beaucoup d'espaces verts privatifs de proximité :

- Intégré aux logements
- Ou partagés

Quartier Vauban



Un espace public apaisé et hiérarchisé :

- 55% des rues accueillent les jeux d'enfants
- Zones à 30km/h intégrant le tramway
- Cours urbaines à proximité du tramway
- Raccourcis piétons
- Accessibilité aux handicapés

Un quartier privilégiant l'usage du vélo :

- Stationnement de proximité intégré
 - aux logements
 - au stationnement automobile
- Aménagements fluides et sans obstacles
- Magasin dédié aux vélos



Hammärby Sjöstad : le modèle suédois

Ancien port de Stockholm reconverti 200 ha

Programme à 2016 : 10 000 logements,
25 000 habitants, 10 000 emplois

Desservi par tram, bus, bateau + régulation du stationnement

Déchets : tri en amont + aspiration pneumatique vers centre de traitement

Energie : panneaux solaires, centrale biofuel (retraitement des eaux usées)

Eaux : réseau séparatif ; eaux usées traitées à coté + récupération biogaz pour les bus



Hammärby : tous les modes de déplacement



Conclusions

- **Ecoquartiers / NQU = la solution ?**
- **Il s'agit de quartiers neufs ; la mixité, objectif difficile à respecter**
- **Quid des quartiers dans les tissus existants ? Aller jusqu'au bout avec le principe des zones 30**
- **4 leviers : desserte TC, hiérarchie de la voirie, partage de l'espace public, régulation du stationnement**