

Compte Rendu de la soirée débat du 24 juin 2010

Ecoquartiers et transports

Le deuxième volet de conférences organisées par l'ASQP sur les écoquartiers s'est tenu le 24 juin 2010 à la Maison des Associations du 11^e, il était dédié à la thématique des transports. Les participants ont discuté et échangé avec Anne Faure, urbaniste, du traitement des déplacements et de la circulation de tous dans le cadre d'aménagement d'écoquartiers et plus largement de la ville de demain.

La soirée a débuté par le visionnage d'un PowerPoint, réalisé par quelques membres de l'association ASQP. Pouvons-nous imaginer, malgré les nombreuses nuisances sur le plan de la circulation dues à la monoactivité, les leviers d'actions qui permettront de vivre dans une ville apaisée et moins polluée ? Parmi les leviers d'actions identifiés :

- Redéfinir la place de la voiture parmi les autres moyens de déplacement
- Favoriser l'interconnexion entre les moyens de transports
- Favoriser l'implantation d'espaces de respiration et de rencontres
- Aménager la ville de manière à ce que les usagers puissent se déplacer à leur rythme.
- Se déplacer autrement : vélos, covoiturage, stations de voitures partagées.
- Réfléchir à la question du stationnement (garage à vélos, garage collectifs en bordure de quartier).
- Développer l'offre de moyens de transports (par exemple, différents transports collectifs selon les usagers, location de véhicules légers ou moins polluants, etc, vélos et voitures en libre service, etc).
- Innover et miser sur des moyens de transports moins polluants.

Chiffres à l'appui, nous avons pu constater combien **la question des déplacements est centrale pour l'aménagement de la ville de demain**. Il s'agit de réduire nos besoins de mobilité, avec des commerces et services de proximité, transférer les besoins résiduels de mobilité sur des modes propres et moins producteurs de GES (), et en ce sens aménager la ville pour tous en réduisant l'impact du solde de la mobilité motorisée.

Nos comportements sont bien sûr au cœur des changements que nous revendiquons ! Emprunter les transports en commun plutôt que notre voiture, préférer la location d'une voiture en fonction de nos besoins plutôt que l'achat d'une voiture personnelle sous-utilisée, préférer la marche ou le vélo pour les courtes distances.

Par l'intervention d'Anne Faure, nous avons également découvert des exemples de quartiers ayant une approche intéressante dans le traitement des déplacements (voir PPT). La présentation d'Anne a également démontré les avantages d'un aménagement réduisant la place de la voiture au profit d'autres moyens de transports :

- **réaliser une économie** sur la charge foncière, sur l'équipement du parking en sous-sol et sur la desserte.
- **faire profiter les habitants de l'économie réalisée**. L'absence de parking dans un programme permet de diminuer le coût des logements, ou augmenter la surface des logements (par exemple, le prix de l'équipement d'une place de stationnement en sous-sol correspond à 10 m² supplémentaires de logement environ) ou créer plus d'espaces verts ou encore accueillir des équipements collectifs...

- **améliorer la qualité de vie**, le logement et son environnement, l'accessibilité à pied, en vélo, en transports en commun. Cela permet un autre rapport à la ville, un rapport apaisé et tourné vers la découverte. L'espace public s'en trouve amélioré et plus propice à la rencontre entre habitants.
- Offrir de nouvelles possibilités, notamment dans la mise en œuvre et les formes d'habitat «intermédiaire» avec jardins ou terrasses. Les parkings peuvent être implantés en bordure et être collectifs.
- **Utiliser des terrains difficilement constructibles** en raison de servitudes (inondation...) ou de leur géométrie

Concernant la spécificité des quartiers « pauvres en voitures », il faut également reconnaître qu'ils sont souvent situés à proximité immédiate d'une station d'interconnexion de transports collectifs, de commerces quotidiens et d'équipements collectifs. Mais c'est aussi un choix et une question de comportement. Les habitants sont volontairement non motorisés et jouent le jeu. Le quartier est accessible aux véhicules d'urgence, de déménagement, de livraison, aux ambulances, des places de parking sont aménagées pour les visiteurs et les voitures sont en auto-partage et en bordure de quartier. Bref, c'est un nouvel usage de la voiture qu'il faut inventer. Ne plus aménager la ville pour la voiture, mais bien l'aménager pour tous les habitants en tenant compte de leurs besoins.