

EVALUATION NATIONALE DES ECOQUARTIERS



Fiches Indicateurs cartographiques

Enjeux à l'échelle de l'écoquartier

La limite géographique de l'écoquartier
La limite entre les espaces privés et les espaces publics
Le programme à détailler par la fonction du bâti: logements, logements avec séquençage d'accès, logements + commerce, bureaux, équipements, etc.
Degré de rayonnement du programme

La cartographie a pour objectif de révéler le fonctionnement global du quartier de tous les modes de déplacement confondus au regard des différentes interactions fonctionnelles et spatiales.

Clarifier les domanialités en délimitant espace public et espace privé est un enjeu majeur comme cela a pu être analysé dans les quartiers de politiques de la ville : ce sont les interférences entre espaces publics et privés qui génèrent la confusion tant du point de vue de leur occupation, de leurs usages que de leur gestion ou contrôle.

Pour appréhender la notion de mobilité à l'échelle d'un quartier il est nécessaire de considérer les **pôles générateurs de trafic**. Pour se faire, la méthode prend en compte le rayonnement du programme en déterminant la provenance principale des usagers :

- rayonnement interne : limite de l'écoquartier (ex : logements)
- rayonnement inter-quartier : quartiers limitrophes (ex : services et commerces de proximité)
- rayonnement ville/agglo : attractivité à l'échelle de la ville (ex : centre commercial)
- rayonnement externe : attractivité à l'échelle nationale ou internationale (ex : pôle technologique d'innovation)

Un quartier où la voiture est prédominante devient dangereux et peu vivable pour ceux qui y habitent et s'y déplacent. Seul un équilibrage entre les différents modes de déplacement, au bénéfice de la marche à pied, des transports publics et du vélo, permet un bon fonctionnement de la mobilité du quartier.

- 1 L'aménagement des différents espaces publics : parcs, places, jardin, etc.
- 2 Le maillage réservé aux modes actifs, venelles piétonnes et promenades
- 3 Le réseau cyclable de l'EQ et de son contexte
- 4 Tracé des lignes de transport en commun (bus, tram, métro, BHNS, etc.)
- 5 Hiérarchie viaire : axe primaire, secondaire, inter-quartier et interne

La hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif de mettre en adéquation le traitement de la voie avec les fonctions qu'elle assure dans le réseau en définissant plusieurs catégories de voies (mettre la liste des différents réseaux / indicateurs).

Se traduisant sur le terrain par un classement des voiries automobiles selon quatre niveaux (axe primaire, secondaire, inter-quartier et interne au quartier) elle permet de préfigurer les aménagements piétons et cyclables proposés sur ces voies selon deux grandes familles : cohabitation des modes ou séparation.

La continuité des différents cheminements est indispensable pour intégrer le quartier au réseau complet du contexte urbain. Des aménagements modes actifs isolés ne suffisent pas pour rendre ce mode efficace et concurrentiel face à la voiture. Afin de développer l'usage de la marche, du vélo et des transports collectifs, l'objectif à atteindre par toute politique de déplacement est la constitution d'un réseau continu couvrant la totalité du territoire.

Un réseau modes actifs représente tout un ensemble de cheminements interne au quartier, des itinéraires de liaison avec le reste de la ville, ainsi que des itinéraires de loisirs, de forme et de nature diverses. Le maillage de ce réseau doit être suffisamment fin pour intéresser l'ensemble de la population et pour offrir les trajets les plus courts.

Le vélo et la marche est une solution performante pour des déplacements de courte distance en milieu urbain, périurbain et ruraux si les itinéraires sont sûrs et performants. Les transports publics offrent au-delà une alternative économique aux déplacements en voiture. La combinaison de plusieurs offres modale amplifie leur efficacité et contribue à les valoriser mutuellement. L'objectif ici est de repérer les connexions existantes ou possibles entre le réseau modes actifs et celui des transports collectifs pour favoriser l'intermodalité.

- 6 Les stations vélos libre service et points de location (Optionnel)
- 7 Localisation des arceaux vélos
- 8 Parc de stationnement (sur voirie, stationnement public, parking silo, etc.)
- 9 Localisation des stations auto-partage
- 10 Localisation des points de rencontre covoiturage

Cette thématique multimodale est indispensable pour apporter une réelle alternative à la voiture en proposant une offre modale mixte à proximité et disponible.

L'analyse des interactions entre urbanisme et mobilité met en évidence la nécessaire cohérence entre l'organisation de l'espace urbain et le système de déplacement : la localisation des différentes fonctions détermine la génération des déplacements et le choix des modes de transport par les usagers.

La diminution du trafic automobile est à la fois un objectif général et devrait être une résultante de l'ensemble des actions engagées par les politiques de déplacements.

La multimodalité se trouve au cœur des démarches en promouvant un usage complémentaire plutôt que concurrentiel des différents modes de transport. Aujourd'hui la pratique multimodale est un enjeu fondamental.

La politique de stationnement doit alors agir en complément des offres modales alternatives et agir sur l'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés PMR, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers et tendant notamment à faciliter le stationnement des résidents. Une politique ambitieuse en matière de stationnement automobile doit être nécessairement par une offre en stationnement vélo de qualité.

Les différents lieux de stationnement doivent se trouver à proximité des offres alternatives à la voiture telles que :

- les stations d'auto-partage
- les points de rencontre de covoiturage
- les stations vélo-libre service
- les arrêts de transport collectif

- 11 Dispositif / mobilier de repos des piétons
- 12 Localisation des arrêts de transport en commun : interne au quartier et à proximité en différenciant le mode (bus, tram, métro, TCSP, BHNS, etc.)
- 13 Localisation des arrêts accessibles aux PMR

Une ville accessible à tous est une ville qui permet à tous les usagers, quels que soient leur situation ou leurs besoins, d'accéder aux fonctions urbaines : habitat, équipements, espaces publics, voirie, transports, etc. Cette ambition se traduit par une nouvelle lecture et une approche différente des politiques urbaines, qui placent l'utilisateur et non la technique au cœur des préoccupations.

Les multiples dimensions qui composent un écoquartier motivent une approche globale à toutes les échelles. Depuis 1975, l'intégration des personnes handicapées est l'un des engagements des politiques publiques que la loi du 11 février 2005, dite Loi Handicap, est venue renforcer. Des dispositions législatives et réglementaires existent désormais pour réaliser l'accessibilité tout au long de la chaîne du déplacement. Les exigences liées à la mise en œuvre de ces dispositions sont soutenues par une réelle demande des citoyens, relayée notamment par les associations représentatives des personnes handicapées.

La nécessité d'anticiper les conséquences du vieillissement de la population vient accroître l'intérêt de ce dispositif. En effet les personnes âgées appréhendent différemment les itinéraires piétons et temps de parcours. Face à la fatigue et la difficulté de se mouvoir, des dispositifs de repos doivent être implantés de manière régulière sur l'espace public. Faciliter la perception des espaces et les ponctuer de ces dispositifs permet une meilleure lisibilité et par conséquent réduire la crainte de se perdre ou d'être trop fatigué pour atteindre sa destination.

Quelle population prise en compte ?

C'est bien la notion de personnes à mobilité réduite (PMR) au sens large qui est visée : toutes les personnes ayant des difficultés pour se déplacer, telles que, par exemple, les personnes handicapées (handicap sensoriel, intellectuel ou en fauteuil roulant), personnes accidentées, personnes de petite taille, personnes transportant des bagages lourds, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et parents avec enfants à pied ou en poussette.

14 Localisation des voies à sens unique

15 Localisation voirie en zone apaisée

Le décret du 30 juillet 2008 a profondément modifié le cadre général du code de la route. En introduisant le principe de prudence comme concept fondateur, il accorde dorénavant la priorité aux plus faibles dans la circulation. Pour les gestionnaires de réseau cette démarche incite à assurer un meilleur partage de l'espace public entre toutes les catégories d'usagers, et à offrir une plus grande sécurité des déplacements urbains en favorisant une circulation douce et apaisée. Plutôt que de considérer la sécurité comme un frein à la vie urbaine, l'enjeu est de la poser comme un élément constitutif de la qualité urbaine et de l'urbanité.

Il existe aujourd'hui trois types de zones de circulation apaisée :

- l'aire piétonne
- la zone de rencontre
- la zone 30

La voirie à sens unique participe également au ralentissement automobile.

Entre la zone 30 et l'aire piétonne, la zone de rencontre permet à l'aménageur de proposer une totale mixité sur une partie de la voirie urbaine, entre tous les usagers : piétons, cyclistes, usagers motorisés, transport collectif, etc. Le concept de mixité des espaces est traduit dans le décret, sur la base des expériences d'autres pays européens et de la proposition du comité de pilotage de la démarche « code de la rue ».

La zone de rencontre peut être une rue, englober une place ou un ensemble de voirie. Elle est d'une dimension peu étendue afin de rendre possible une contrainte forte de la vitesse sur les véhicules et une attention soutenue des conducteurs du fait de la priorité piétonne.

En termes d'aménagement et de lisibilité, parmi les idées avancées il y a celle d'une chaussée qui s'efface, avec un changement de matériaux et un contraste visuel. Ainsi les usagers motorisés perçoivent que l'espace dans lequel ils pénètrent n'est plus essentiellement destiné à l'écoulement du trafic. Comme dans les zones 30, les chaussées sont à double sens de circulation pour les cyclistes.

- 16 Situation du stationnement des aires de livraison
- 17 Situation des espaces de logistique urbaine
- 18 Situation des points de collecte déchets
- 19 Itinéraire collecte déchets

La thématique des marchandises et services urbains en ville est souvent restée le parent pauvre des politiques de déplacements. Désormais pleinement reconnue par le législateur et explicitement prise en compte dans les PDU, elle y est traitée à côté des autres thématiques de la mobilité. Malgré tout, bien des outils restent encore à optimiser pour cette thématique : d'une part le transfert modal n'est guère envisageable pour le « dernier kilomètre », d'autre part il convient de raisonner en considérant le camion non pas comme une voiture particulière mais comme un transport collectif de marchandises.

L'activité des marchandises et services urbains représenterait approximativement le quart du trafic et la moitié des polluants locaux. L'enjeu apparaît alors dans toute son importance : le lien urbanisme-transport-environnement sera donc nécessairement au cœur des préoccupations des villes, afin d'éviter la « thrombose » des flux d'approvisionnement ou du ramassage des déchets.

Cette thématique est à traiter de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'écoquartier afin de maintenir les activités commerciales et de services urbains :

- La mise en cohérence des horaires de livraison et des poids et dimensionnement des véhicules au sein du périmètre des transports urbains ;
- La prise en compte des besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement de ces services afin notamment de limiter la congestion des voies et aires de stationnement ;
- Un nombre de point de collecte des déchets réduit et un emplacement stratégique de ces derniers permet une optimisation de l'itinéraire de ramassage. Cette efficacité réduit la production de GES et des nuisances sonores, les conflits d'usages et l'emprise de la voirie accueillant les poids lourds. La qualité de vie dans l'écoquartier est améliorée.

La thématique des marchandise et services urbains est un élément à part entière de la politique de déplacements de l'écoquartier et à intégrer à celle de la ville. L'expérience montre que, dans l'élaboration des plans de déplacements urbains (PDU) ou des plans locaux d'urbanisme (PLU), cette question est bien souvent traitée sans prise en compte des interactions avec les autres problématiques. Son intégration dans la hiérarchisation des voies, dans la planification des zones d'activités, dans la politique du contrôle du stationnement est nécessaire pour une politique globale et cohérente afin d'assurer l'équilibre des systèmes urbains.