

DÉBAT 1

Perdre l'habitude de la voiture : quelles alternatives ?

L'arrivée d'un transport en site propre va de pair avec de nouveaux modes de fonctionnement, d'usages et de reconnaissance de l'espace urbain. C'est également l'occasion de réorganiser globalement les déplacements dans les quartiers.

■ RENNES

Une logique de transport durable

L'objectif de désenclavement des cinq quartiers du PRU passe par leur desserte par deux lignes de métro. Ce qui doit contribuer à stabiliser les émissions de CO₂ liées aux transports. On peut constater, aujourd'hui, l'impact certain de la mise en service du métro sur le développement économique et commercial de ces anciens quartiers monofonctionnels d'habitat social, notamment à Villejean sur la dalle Kennedy requalifiée. L'arrivée du métro sert également de guide à la restructuration fonctionnelle du quartier Maurepas.

Des actions convergentes pour dissuader l'usage de la voiture

La création d'un parking relais à chaque terminus et à d'autres stations très accessibles (dont le taux de remplissage est affiché sur la rocade urbaine) permet de dissuader les habitants de se rendre au centre de Rennes en voiture depuis les communes limitrophes. On constate ainsi une diminution de 11% du trafic routier sur les voies urbaines intra-rocade. Le succès de ce dispositif contribue fortement au changement d'image des quartiers desservis. Autour de cet axe majeur de desserte collective, la Ville réorganise une densité maîtrisée par une action foncière dans la durée, pour permettre l'accueil de nouvelles fonctions urbaines sur des sites devenus attractifs, et mettre en œuvre un ensemble de politiques publiques autour de la mobilité : pôle d'échange, circulations douces, *pedibus*... Ces actions sont accompagnées d'une réduction de l'emprise des voies urbaines.

■ MULHOUSE

Le tram-train pour colonne vertébrale

Le programme de rénovation urbaine s'appuie sur la reconstruction de tissus urbains de qualité, d'une plus grande mixité fonctionnelle et d'habitat, reliés par un réseau de transports en commun performant.

Le tram-train en constitue la « colonne vertébrale ». Il dessert et désenclave toutes les ZUS en mettant à 15 min du centre ville les quartiers les plus périphériques et préfigure la densification urbaine attendue. Ce réseau de transports en commun sert de base au développement de transports doux, notamment avec l'apparition de bornes d'accueil « Vélocité » (vélos en libre service) aux stations de tram.

Les opérations menées dans le cadre de la rénovation urbaine de la cité Wagner régulent, voire restreignent fortement, la desserte de stationnements privés, permettant ainsi de dédier les circulations internes du quartier (allées privées et cheminements publics) aux modes piétons et cycles, et le cœur d'îlot aux équipements et espaces verts.

Sur le quartier Wolf-Wagner, proche du centre ville et déjà bien desservi par les transports en commun, la Ville vise une transformation en « quartier sans voiture » à l'image de ce qui se fait, Outre Rhin, à Fribourg. Une action plus diffuse développe par ailleurs des parkings de proximité dans les « dents creuses » des tissus anciens proches du centre ville. Le changement d'habitude en matière de stationnement n'est ni évident ni immédiat. C'est pourquoi un agent de développement social du bailleur social est chargé, dans le cadre d'une sensibilisation continue aux écogestes de l'habitat durable, d'informer les habitants sur la gestion de l'équipement collectif, de leur rappeler le règlement sur le stationnement, et de les inciter à prendre un abonnement au parking silo.

Le maillage des circulations et la diversité de l'offre de déplacements proposés à l'occasion des PRU permettent de désenclaver les quartiers, d'en améliorer la qualité de vie, et y créent l'armature.