



# La voiture dans les Eco quartiers en France : une présence qui se fait plus discrète

**Martine MEUNIER CHABERT, CERTU  
Emmanuel PERRIN, CETE de LYON**

Les éco-quartiers français tendent à proposer aujourd'hui une nouvelle façon d'intégrer la voiture dans la ville. Ces laboratoires de l'urbanisme, dont les avancées ont toutefois vocation à se diffuser au reste du territoire, ne cèdent pas au fantasme d'une ville sans voitures mais s'envisagent plutôt comme des quartiers sans voiture... apparente. Plusieurs projets d'éco-quartiers reposent ainsi sur des principes d'aménagement tendant à effacer la voiture de l'espace public, à travers des solutions originales en matière de circulation et de stationnement.

## Place de la voiture en France : petit retour historique

Au moment où les villes se sont développées et adaptées à l'automobile, la voirie est devenue progressivement très encombrée. Des normes de stationnement en rapport avec la croissance de la motorisation des ménages sont alors imposées aux constructeurs. De son côté, le pouvoir local se dote de règles de gestion de l'espace public en organisant la circulation des véhicules et leur stationnement sur les voies





## Dossier : Eco-quartiers et environnement sonore

publiques. Des plans de circulation organisent ces flux, en privilégiant les flux d'échange, de desserte des quartiers ou, au contraire, en interdisant l'accès au centre-ville des véhicules en transit pour les reporter en périphérie sur des axes de contournement.

Au début des années quatre-vingt, l'État transfère ses compétences d'urbanisme et d'aménagement aux communes tout en prévoyant des aides pour le financement des réseaux de transports collectifs urbains. Le législateur institue le droit au transport pour tous et crée le Plan de déplacements urbains (PDU) qu'il rend obligatoire en 1996 pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Grâce à une approche globale, le PDU définit les principes et l'organisation du système de transport, de la circulation et du stationnement. Son premier objectif est de diminuer la circulation automobile au profit des modes non polluants que sont les transports collectifs et les modes doux, vélo et marche.

À partir des années 2000, les villes qui ont mis en œuvre plusieurs générations de PDU et qui se sont dotées de nouveaux outils de planification urbaine, dont le lien de compatibilité avec les réseaux de transports collectifs est renforcé, ont senti les limites d'une offre trop importante de stationnement selon les règles d'urbanisme des années soixante-dix. La loi leur a permis d'agir sur cette offre en imposant des normes plafond notamment pour les constructions de bureaux dans des secteurs bien desservis par les transports collectifs.

### Grenelle de l'Environnement : une nouvelle place de la voiture dans les Eco quartiers

Après avoir limité la présence de l'automobile des centres-villes se pose aujourd'hui en France, dans le contexte du Grenelle de l'environnement, la question des « quartiers sans voiture ». Sous l'impulsion de l'État, certaines collectivités locales commencent à expérimenter la démarche d'éco-quartier pour des opérations ou des projets urbains durables. Dans ces démarches toutefois, l'innovation ne porte pas toujours sur les déplacements. En particulier la réflexion sur le stationnement reste parfois incomplète alors que sa gestion économe constitue un enjeu important, que ce soit pour promouvoir une écomobilité, diminuer les coûts de construction ou financer des prestations environnementales plus ambitieuses.

En s'intéressant à la façon dont une douzaine d'éco-quartiers en projet ou en cours de réalisation prenait en compte la question des transports et des déplacements, le Certu a mis en évidence plusieurs tendances relatives à la manière dont

la voiture était intégrée dans ces quartiers. En cherchant à promouvoir une cohabitation harmonieuse entre les différents modes de déplacements, les Eco quartiers français s'efforcent le plus souvent de limiter la place accordée à la voiture dans l'espace public, en matière de circulation comme de stationnement.

Cela se traduit d'abord par une circulation automobile réduite et apaisée au sein du quartier. Le réseau de voirie est souvent clairement hiérarchisé et les aménagements des espaces publics donnent généralement la priorité aux piétons et aux vélos sur les circulations motorisées. Cela se traduit par des mesures de partage de la voirie ou d'apaisement de la circulation automobile, comme dans le quartier Danube à Strasbourg où toutes les voies accessibles aux voitures seront aménagées en zone de rencontre et donc limitées à 20 km/h. Plus généralement, les espaces publics font l'objet d'une attention toute particulière. L'aménagement d'espaces publics de qualité, s'il répond pour beaucoup au souci de proposer un cadre de vie agréable à la population et de rendre ces quartiers « désirables » en contrepartie d'une certaine densité, s'envisage également comme une action en faveur des modes actifs de déplacements (piétons et cyclistes notamment).



Zone de rencontre dans l'éco-quartier Danube à Strasbourg (Sources : SERS – Devillers et Associés / Richter Architectes / Coteba / Sogreah / P. Obliger / Les éclairagistes associés – perspective : Platform)

Si les Eco quartiers peuvent trouver intérêt à se montrer économes en stationnement automobile, que ce soit pour promouvoir une écomobilité ou pour diminuer les coûts de construction, rares sont ceux qui restreignent de manière





## Dossier: Eco-quartiers et environnement sonore

significative l'offre de stationnement destinée aux résidents. Mais, tout en restant présentes, les voitures tendent à se faire plus discrètes. Ainsi, le stationnement sur voirie est quasiment absent de certains projets, comme dans le quartier Danube où seules des places destinées aux personnes à mobilité réduite et aux livraisons doivent subsister en surface.

L'offre de stationnement tend alors à se reporter vers des dispositifs en ouvrage rassemblant les besoins de plusieurs projets immobiliers proches. C'est par exemple le cas dans l'éco-quartier de Bonne à Grenoble, où le stationnement a été mutualisé à l'îlot en ne construisant qu'un seul parc avec une entrée et une sortie pour les programmes qui le composent, ce qui permet de limiter le nombre de point de

passage des voitures sur les trottoirs. Une des options qui se développent consiste également à dissocier les places des immeubles de logements ou de bureaux, pour proposer des parcs de stationnement mutualisés en marge du quartier. Cela permet de réduire les flux de circulation automobile au sein du quartier et de limiter l'usage de la voiture pour des déplacements courts. Cette dissociation, qui fait du parc de stationnement décentré le symbole quelque peu paradoxal des éco-quartiers, est également considérée comme une opportunité permettant d'aménager des quartiers où les venelles et mails piétons, les espaces verts et lieux de promenade trouvent tout naturellement leur place, comme dans l'éco-quartier des Berges du Lac à Bordeaux.

Enfin, la conception des dispositifs de stationnement constitue un gisement d'innovations pour les Eco quartiers. Ainsi, la réflexion engagée sur la fonctionnalité du parc de stationnement qui doit être réalisé au cœur de l'éco-quartier de l'Union dans l'agglomération lilloise prévoit d'en faire un ouvrage multifonctionnel qui n'accueillera pas uniquement des voitures mais aussi d'autres services de mobilité voire de conciergerie. Au-delà, une des innovations les plus intéressantes consiste à prévoir la réversibilité partielle ou totale de ce dispositif de stationnement vers d'autres types d'usage (commerce, bureau...). Cette façon d'anticiper une possible évolution des pratiques de déplacements doit cependant être prévue dès la conception du bâtiment, en évitant déjà le recours à des dispositifs de stationnement enterrés.



Le stationnement dans l'éco-quartier de Bonne à Grenoble (Source : CETE de Lyon)



Projet d'aménagement de l'espace public dans l'éco-quartier des Berges du Lac à Bordeaux (Sources : Maître d'ouvrage Bouygues Immobilier – Architecte-Urbaniste : Brochet / Lajus / Pueyo et Christian Devillers associés – Image : AXYZ / Atelier Bilto Ortega )



Projet de parking silo multifonction dans l'éco-quartier de l'Union à Roubaix-Tourcoing-Wattrelos (Sources : Référentiel dynamique développement durable de l'Union – Idé – SEM Ville Renouvelée)

En résumé : un nouvel ordre de priorité dans les éco quartiers. La nouvelle place accordée à la voiture dans les Eco quartiers s'inscrit finalement dans un nouvel ordre de priorité entre modes de déplacements, en faisant en sorte que, lorsqu'on sort de son logement ou de son travail, on ait d'abord accès à son vélo, puis aux transports collectifs et seulement enfin à sa voiture.



## Dossier : Eco-quartiers et environnement sonore

Cela suppose également de combiner différentes mesures volontaristes, en accompagnant la modération de la circulation et la réorganisation du stationnement automobile par une politique en faveur des modes actifs, des transports collectifs et des nouveaux services à la mobilité (autopartage, covoiturage, vélos en libre-service...).

Enfin, si le changement de pratiques de déplacements peut se susciter, il ne se décrète pas. Même si le quartier propose différentes alternatives à la voiture particulière, encore faut-il informer et sensibiliser les habitants sur ces opportunités. A cet égard, la façon dont ces quartiers envisagent les évolutions à venir et ménagent les futurs possibles apparaît éminemment stratégique. En pensant notamment la réversibilité des aménagements en faveur de l'automobile, les Eco quartiers s'inscrivent bien dans une politique impulsée il y a quelques années en France et consistant à développer des territoires non dépendants de la voiture, même s'ils continuent pour l'heure à lui accorder une place.

### Pour en savoir plus :

« Les déplacements dans les éco-quartiers de l'expérimentation aux bonnes pratiques, retour d'expériences, synthèse », Certu, 2011, extraite de l'ouvrage à paraître prochainement qui présente les 13 monographies de façon détaillée.

#### Contact :

Martine MEUNIER CHABERT  
CERTU

9, rue Juliette Récamier  
69456 LYON CEDEX 06

Mail.: [martine.meunier-chabert@developpement-durable.gouv.fr](mailto:martine.meunier-chabert@developpement-durable.gouv.fr)

### 3M Solutions pour la Protection Individuelle



# The Power to Protect Your World\*

1972-2012

Le  
bouchon  
fête  
ses  
40ans!



Les bouchons 3M™ EAR classic

**Le plus célèbre des bouchons d'oreille, allie confort, efficacité et praticité :**

- ✓ Une mousse polymère douce, hydrophobe, absorbant l'énergie pour offrir une **excellente protection**.
- ✓ Spécialement conçu pour la majorité des conduits auditifs, pour **un confort optimum**.
- ✓ **Excellent maintien** du bouchon dans le conduit auditif.
- ✓ Emballé dans un **pillowpack réutilisable**.