



La mobilité dans les quartiers durables en Midi-Pyrénées

le 19 octobre 2010

Caroline THOURET
Conseillère Technique
« Plateforme régionale
Territoires et Développement Durable »



Agence Régionale
Pour l'Environnement





- ✓ L'ARPE Midi-Pyrénées est une association loi 1901 créée en **1991** à l'initiative du Conseil Régional et des associations pour l'environnement
- ✓ Elle réunit **95 représentants** (institutionnels, associatifs, socio-professionnels) et compte aujourd'hui e aujourd'hui environ **35 salariés** (Toulouse/ Bagnères)
- ✓ Opérateur du Conseil Régional, l'ARPE est un outil de sensibilisation, d'animation, de concertation, de proposition et de partenariat en matière d'environnement, d'énergie et de développement durable
- ✓ L'ARPE dispose d'un **budget annuel** d'environ 3,5 millions d'euro, provenant **principalement du Conseil Régional Midi-Pyrénées**, puis ensuite de l'État (préfecture, DREAL, ADEME, Agence de l'Eau) et de l'Union Européenne
- ✓ Nos cibles : collectivités locales, entreprises, associations, grands publics
- ✓ L'ARPE est la 1ère agence certifiée **ISO 14001** (depuis 2001) - notre devise :

Nous sommes tous acteurs !



Le projet « DADD »

Objectif général :

- mieux faire comprendre le développement durable
- favoriser son intégration effective dans les projets



Opération « Quartiers durables »

- un groupe de travail animé par l'ARPE et accompagné par Jean-Yves Puyo (architecte DPLG-urbaniste OPQU)
- des réunions de travail régulières
- échanges d'expériences et capitalisation de bonnes pratiques

Le guide « Pour des quartiers et hameaux durables en Midi-Pyrénées »

Pour quoi ?

→ Sensibiliser, expliciter, illustrer, démontrer, systématiser

Pour qui ?

→ Les maîtres d'ouvrage publics et privés

Comment ?

→ Des principes d'actions pour répondre aux défis posés
/ finalités

La lutte contre
le changement
climatique et la
protection de
l'atmosphère

La préservation
de la
biodiversité, la
protection des
milieux et des
ressources

L'épanouissement
de tous les être
humains

La cohésion
sociale et
solidarité entre
territoires et
génération

Dynamiques de
développement
suivant des
modes de
production et de
consommation
responsable

→ Une démarche à suivre, des questions à se poser
/ déterminants

Phase préalable

Programme

Conception

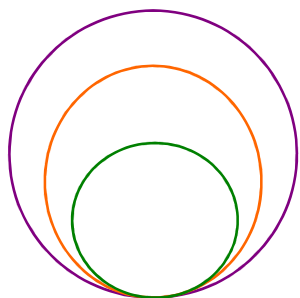
Réalisation

Exploitation
maintenance
et fin de vie



De l'importance des mots...

« Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs ».



« Le développement durable n'est pas un but à atteindre mais un chemin à prendre ».



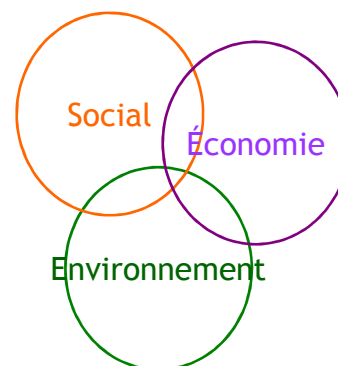
« Le projet porté par le développement durable consiste à construire un modèle de consommation qui, parce qu'il n'épuisera plus les ressources naturelles et ne générera plus de pollutions insupportables, pourra être étendu à l'échelle planétaire ».



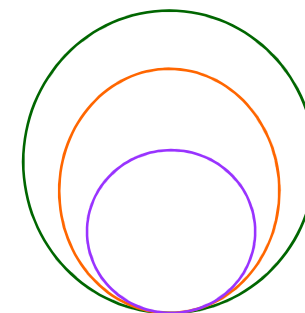
« Nous n'héritons pas de la Terre de nos ancêtres, nous l'empruntons à nos enfants ».



« C'est un développement économique qui favorise le progrès social tout en préservant l'environnement ».



« Le développement durable, c'est pas moins de croissance, c'est plus de croissance ».

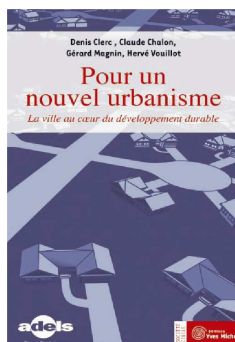


« C'est un état d'esprit qui recentre le champs des possibles ».

« Le DD ne se décrète pas. Il se construit avec l'ensemble des acteurs et des citoyens ».

Sources: Gro Harlem Brundtland, Antoine de St Exupéry, Nicolas Sarkozy, Dominique Gauzin Muller, Michel Monbrun, Serge Lepeltier, Didier Jouve.

Une maison zéro énergie à la campagne



« Le défi énergétique d'aujourd'hui ne consiste pas seulement à mieux isoler les logements, mais à minimiser l'ensemble des consommations, de manière de vivre mieux, grâce aux gains d'argent*, de temps et de confort qui en résulteront ».

* l'usage quotidien d'une voiture dans l'agglomération représente en moyenne un coût annuel de 2000 euros.

Situation actuelle : 100m² ; centre ville ; alimentation et services à proximité ; 100 kw/m²/an(chauffage+ECS)
→Bilan : conso/an : 10 000 kWh/an ; mode de déplacements quotidiens : en bus, à pieds

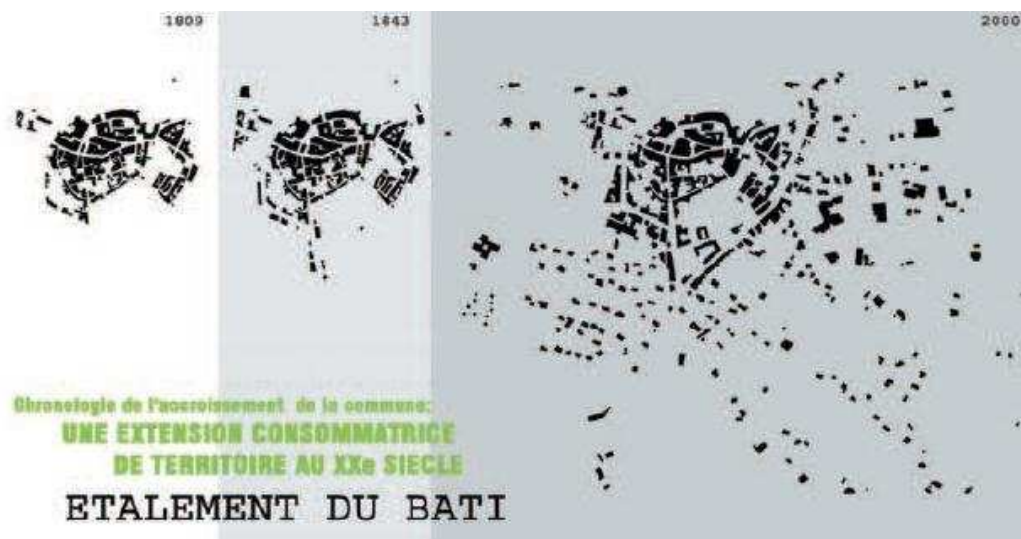
Scénario 1 : maison « zéro énergie » ; 25 km de la ville ; pas de TC
Bilan : usage quotidien 1 voiture, conso/an carburant : 10 000 kWh/an (1000l)
Bilan : nécessité d'acheter une 2^{de} voiture : + 10 000kWh/an et 1 scooter... + pb cours de danse la samedi, absence de commerces dans le village...

Scénario 2 : bourg agglomérée plus dense, doté de certains magasins et services ; reliés au réseau de TC, assez bien cadencés.
Bilan : économie de 10 000kw/h/an, mais atténué par des déplacements automobiles hors des temps de services de TC ; temps de déplacement quotidien accru.

Scénario 3 : achat d'un appartement, immeuble de 4 étages ; 18 logements, base « zéro énergie », quartier dense, doté de magasins et services :
Bilan : économie de 10 000kw/h/an ; temps de déplacement limités

La limitation de l'étalement urbain

L'évolution d'une commune du Lot et Garonne au cours du XXI^{ème} siècle...



Simulation d'un accroissement urbain au 20^e siècle
suivant le modèle d'extension traditionnelle :
**ECONOMIE EN TERME DE RESEAUX DE VOIERIE
ET D'INFRASTRUCTURES PUBLIQUES
ETALEMENT MAITRISE**

Concours d'idées « La ville à la campagne » CAUE 47, 2004. Projet présenté par Avilla Tourny.

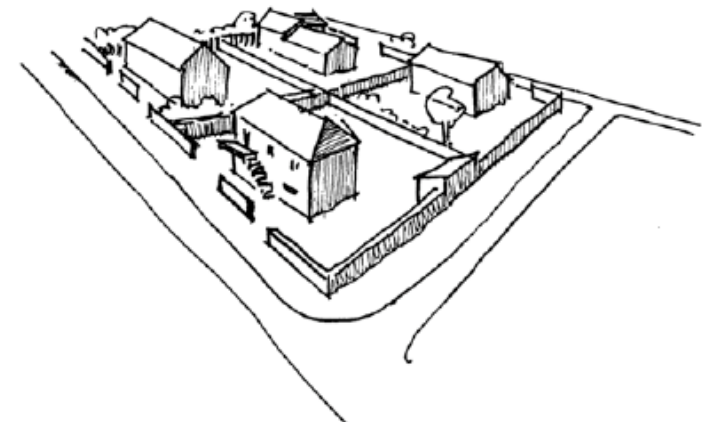
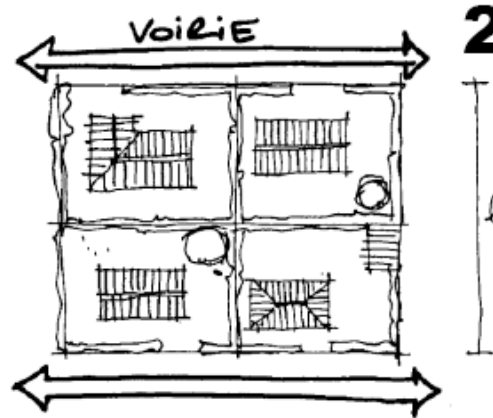
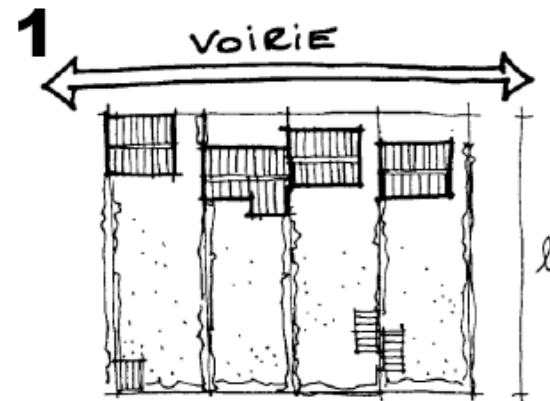
✓ Commune de Castelnau Montratier, Lot (46)

- Restauration de la quasi-totalité d'un îlot en plein cœur de ville ;
- Centre culturel, logements HLM, maison de retraite ;
- Avantage : mobilité, vie du centre bourg, convivialité...

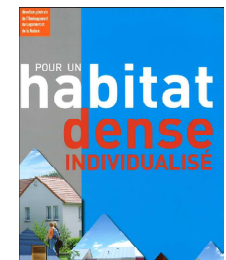


Chercher l'intrus 

Des pistes de projets... avec des coûts plus réduits



Sources :
CERTU
+Nancy
Oliveto



Une organisation urbaine de proximité

✓ Communes de Blagnac et Cornebarrieu, ZAC Andromède (31), 8000 hab

Contexte : zone périurbaine marquée par une culture bien ancrée de la voiture individuelle

210 hectares, dont 70 pour les espaces naturels publics

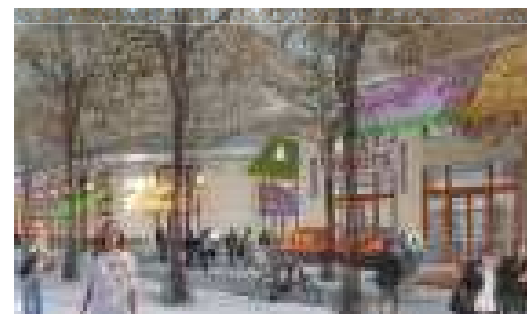
4000 logements prévus d'ici 2020

200 000 m² SHON de bureaux et autres activités

11 000 m² de commerces et services de proximité

Équipements publics : lycée, groupes scolaires, centre de loisirs, gendarmerie, crèche...

Une répartition équilibrée des commerces, services et équipements, en particulier présent le long des principaux axes viaires + activités (emploi sur place).



La promotion des transports publics...

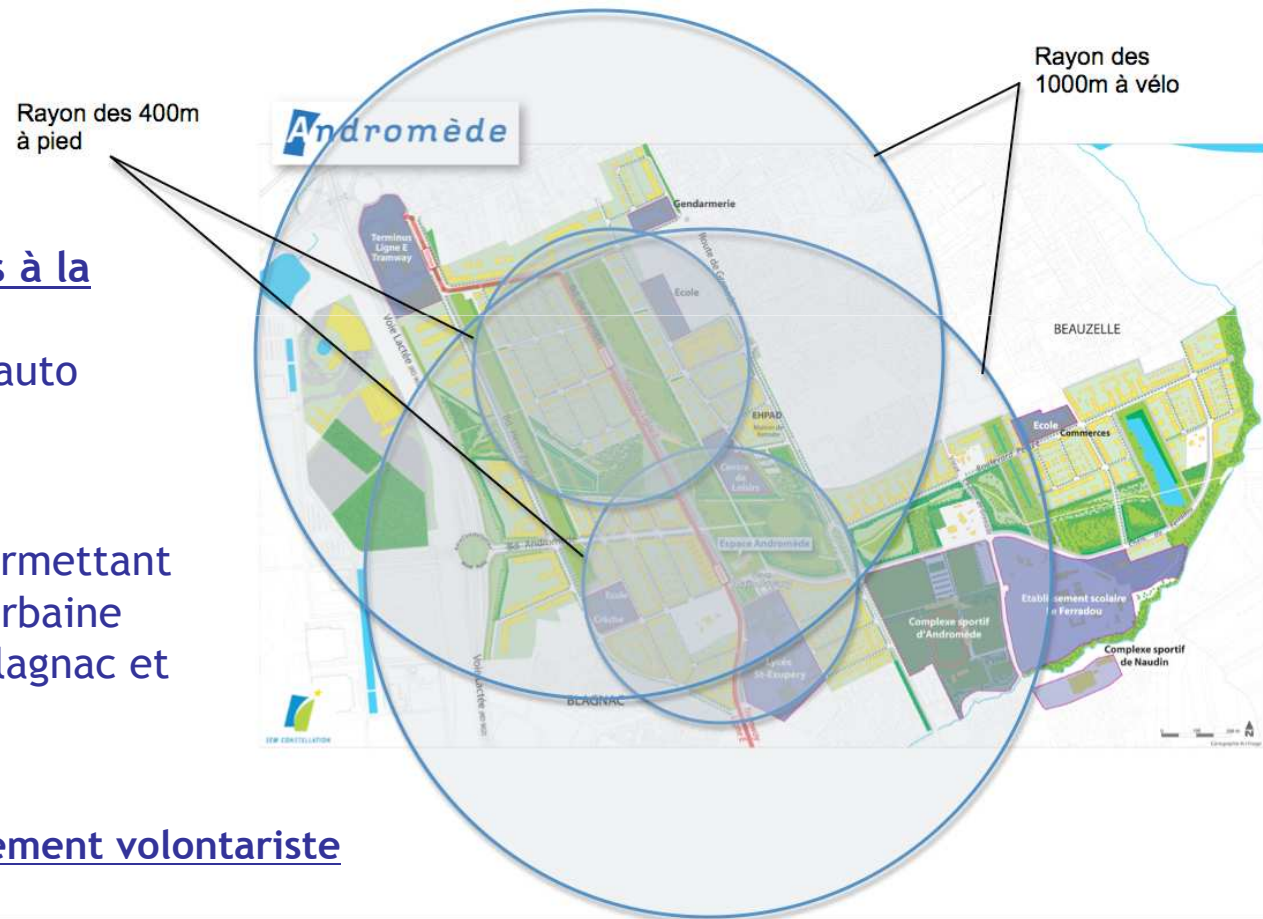
✓ Communes de Blagnac et Cornebarrieu, ZAC Andromède (31), 8000 hab

Un tramway en TCSP

Mise en place de services à la mobilité (information, ressources, covoiturage, auto partage...).

Un maillage de voiries permettant de créer une continuité urbaine entre les communes de Blagnac et de Beauzelle.

Une politique de stationnement volontariste



... et des modes doux

✓ Communes de Blagnac et Cornebarrieu, ZAC Andromède (31), 8000 hab

Des pistes cyclables et de larges trottoirs aménagés sur les voiries primaires

Des voiries de desserte locale organisées en sens uniques et la largeur de la bande roulante a été volontairement réduite afin de matérialiser le partage des usages et la priorité donnée aux vélos.



Les coulées vertes sont supports de cheminements doux

Ces cheminements viennent se connecter aux infrastructures existantes sur les quartiers environnants

La promotion des transports publics et des modes doux

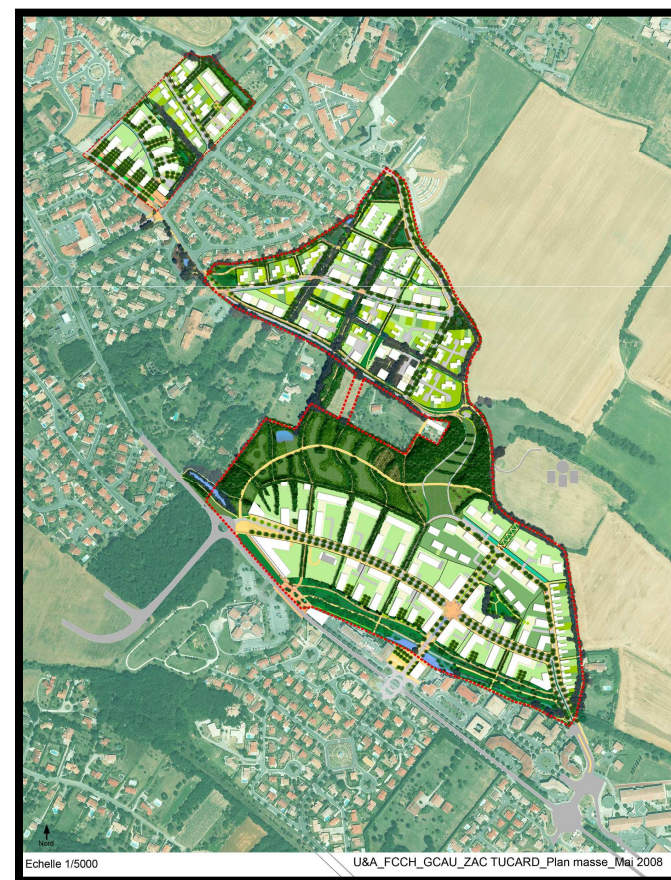
✓ ZAC Tucard Centre, Saint Orens de Gameville [31]

Contexte : quartier en prolongement immédiat du cœur de ville et au contact direct de la future ligne de tram (cf PDU)

Le projet a été conçu de manière à utiliser les potentialités locales : topographie, orientations, chemins creux, trames végétales et biodiversité

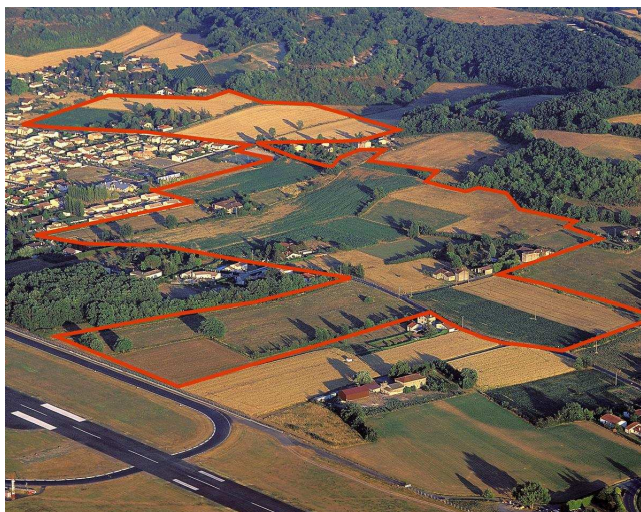
Mobilité : voies 30, rues apaisées - trames dense de cheminements piétons et deux roues indépendants de la trame des voiries, TCSP...

« Quartier de proximité »



La voiture au 2nd plan en zone semi-rurale

✓ EcoQuartier de Camp Countal (1500 hab) - Le Séquestre (1572 hab)

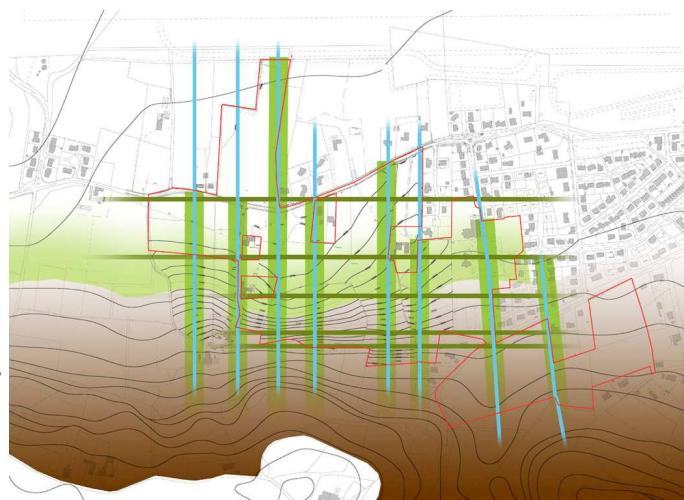






Contexte : zone semi rurale, forte volonté politique, agenda 21 local
NB : Eco quartier => *2 population !



Parti d'aménagement :

- Inscription du projet dans le site
- Organisation de la forme urbaine et des continuités
- Densité, mixité fonctionnelle et sociale, unité du village, évolutivité;

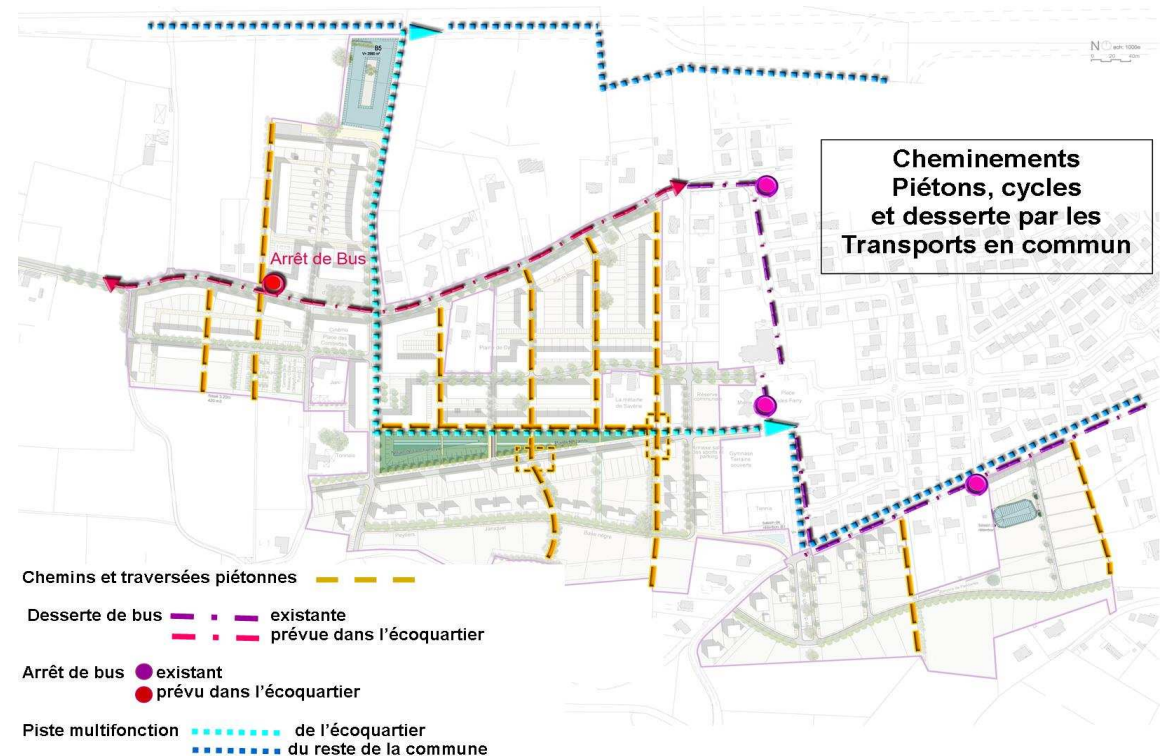


-  La prise en compte du relief
-  La prise en compte de la trame paysagère du végétal et des fossés
-  Des ouvertures vers les coteaux (espaces ouverts, chemin creux, gestion de l'eau, ...)
-  Une ouverture sur le paysage agricole (espace public majeur, square, parc, jardins familiaux, espace dégagé)

✓ EcoQuartier de Camp Countal (1500 hab) - Le Séquestre (1572 hab)

Promotion des modes doux + TC:

- Réduction du nb de voies primaires (4 en tout) + dimensionnement (5m double voies, 3 m sens unique)
- Maillage de pistes cyclables et piétonnes, desserte en TC et interdiction des véhicules motorisés dans certains macros lots
- Plan « pistes multifonctions » (Agenda 21)
- Regroupement des voitures dans des parkings paysagers
- Arrêt de bus à max 5 minutes ; concertation avec Albibus pour créer de nouveaux arrêts



En milieu rural : le partage & les nouvelles solidarités

✓ Le Mas d'Andral, Le Vigan (46) - projet à l'initiative des habitants



- Valorisation du potentiel des lieux
- Mutualisation pour des voitures, bâtiment commun avec chambres d'amis, cuisine et ateliers communs...
- Etc.





D'autres pistes de réflexions...

... mais qui ne doivent pas faire oublier
l'importance de traiter la question
de la mobilité dans son ensemble.

En effet, tous les systèmes de déplacement se complètent...
ainsi il n'y a pas une solution, mais une palette de solutions
possibles

à mettre en œuvre de manière structurée et adaptée à
chaque situation (contexte géographique, politique...)

Quelques possibilités pour réduire la place de la voiture...

- Réduction du nombre de place de stationnement par logement dans les règlements d'urbanisme ; interdiction de construction de zones de stationnement sur les espaces privés... (parking communautaire en périphérie, cf ex. Allemagne + les habitants ne possédant pas de voiture sont exemptés des charges relatives au parking communautaire)
- Réduction de la vitesse des véhicules (30km/h sur les principaux axes; pas plus vite qu'un piéton par ailleurs, soit 5 km/h ; jouer sur les sinuosités des voies pour ralentir, bateau...)
- Mise en place d'une politique de stationnement dissuasive (à gérer en fonction de la situation (urbaine, rurale...) et des usages (résidents, livraisons, liés au travail...)
- Développement d'une politique de TC très volontariste (avec politique tarifaire adaptée...)
- Utilisation de voiture partagée...

En contrepartie, un quartier de proximité est nécessaire : école jardins d'enfants, marché, centre commercial, aires de loisirs... doivent être accessibles à pied ou à vélo

Source : L'urbanisme durable : Concevoir un écoquartier Catherine Charlot Valdieu et Philippe Outrequin - Le Moniteur janvier 2009

Quelques possibilités pour rendre les transports en commun plus attractifs

- Développement de TC type TCSP, tramway... = structuration de nouvelles colonnes vertébrales des quartiers, désenclavement, liens entre quartiers... = réduction de la place accordée à la voiture et souvent accroissement de la place accordée aux piétons.
- Amélioration de la qualité des services offerts : réseau, fréquence, régularité, rapidité, sécurité, confort... + tarification
- Développement de demandes de déplacements spécifiques : TAD...
- Et ne pas oublier le transport de marchandise ! (cf Dresde avec le tram!)

Source : L'urbanisme durable : Concevoir un écoquartier Catherine Charlot Valdieu et Philippe Outrequin - Le Moniteur janvier 2009



Quelques possibilités pour développer les déplacements doux et non polluants...

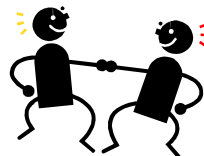
- Élaboration d'un schéma directeur en amont (maillage...) en fonction de la topographie, de l'habitat, des équipements publics (lycées, universités, gares, cinémas...) et tous les pôles d'attraction (commerces...);
- Étude systématique d'implantation de pistes dans tous nouveaux projets d'aménagement ;
- Mise à disposition de locaux sécurisés et protégés des intempéries dans toutes les constructions nouvelles (art. 12 PLU). [cf étude CERTU pour ratios m2/ usage construction : 1m2/log; 1,5m2/bureau, 30 à 30m2/100 élèves enseignement ; 1pl/3visiteurs piscine, zones piétonnes : 5 à 10 places tous les 50 à 100m...] ;
- Aménagement des espaces publics de façon à rendre visibles les parcs à vélo et en favoriser la pratique (guide pistes et parcs à vélos...) ;
- Promotion d'initiatives locales (type services de réparation express, location-vente, prêt de vélo en cas de réparation, bus cyclistes...) ;

Source : L'urbanisme durable : Concevoir un écoquartier Catherine Charlot Valdieu et Philippe Outrequin - Le Moniteur janvier 2009



« On ne résout pas les problèmes avec les modes de pensée qui les ont engendrés ».

Albert Einstein



« Bien informés, les hommes sont des citoyens ; mal informés ils deviennent des sujets ».

Alfred Sauvy

« Il y a plus de lumière et de sagesse dans beaucoup d'hommes réunis que dans un seul ».

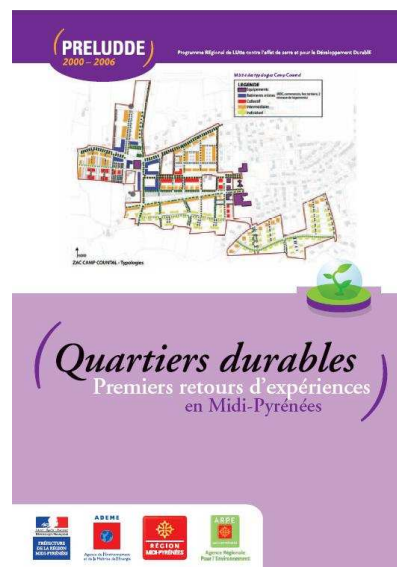
Alexis de Tocqueville



Pour plus d'information :

www.territoires-durables.fr

www.arpe-mip.com



Crédits photos : Jean Yves Puyo, Caroline Thouret, ARPE Midi-Pyrénées

