

16.02.2010_ Colloque « La mobilité au cœur des écoquartiers »

LES DOCKS L'entrée en Seine DE SAINT-OUEN



SOMMAIRE

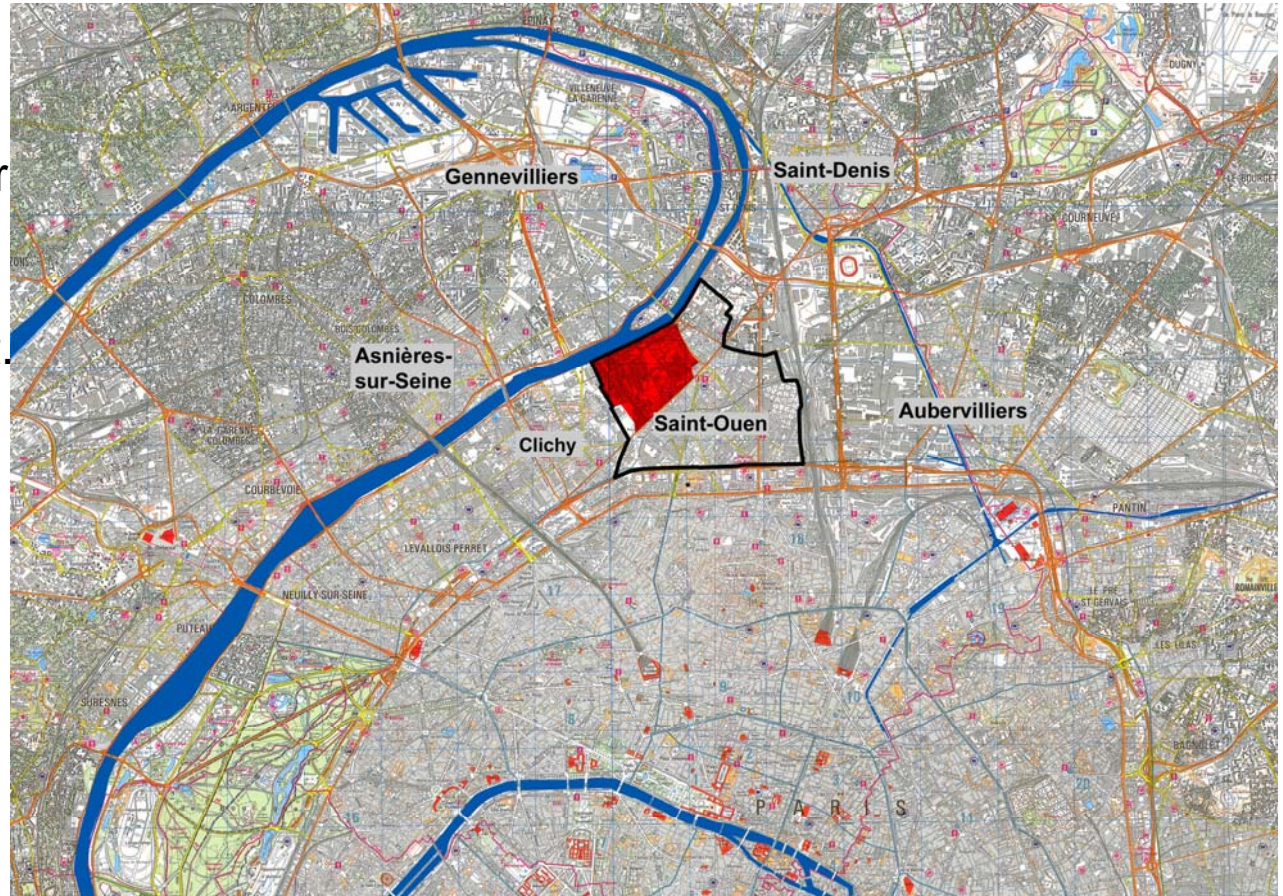
- Les Docks , un écoquartier
- Etat des lieux de la mobilité dans les Docks
- Stratégie d'éco-mobilité
- Résultats attendus
- Points de débat



UN ECOQUARTIER À grande échelle

Ville de 40 000 habitants de Seine-Saint-Denis, Saint-Ouen a décidé d'engager dès 2005 des études pour convertir les Docks, un territoire à dominante industrielle, en un écoquartier mixte, dense et innovant.

- Désigné Nouveau Quartier Urbain en juillet 2009 par la Région
- Bénéficiant du soutien de l'Etat, au titre des écoquartiers d'Ile-de-France (Convention mars 2009)
- 4 axes prioritaires: un quartier solidaire, fondé sur la mixité, l'histoire et la diversité, un quartier de haute qualité environnementale et une démarche participative



UN ECOQUARTIER

Acteurs et partenaires du projet

Concédant

- Ville de Saint-Ouen

Aménageur

- Séquano Aménagement

Principaux prestataires d'étude

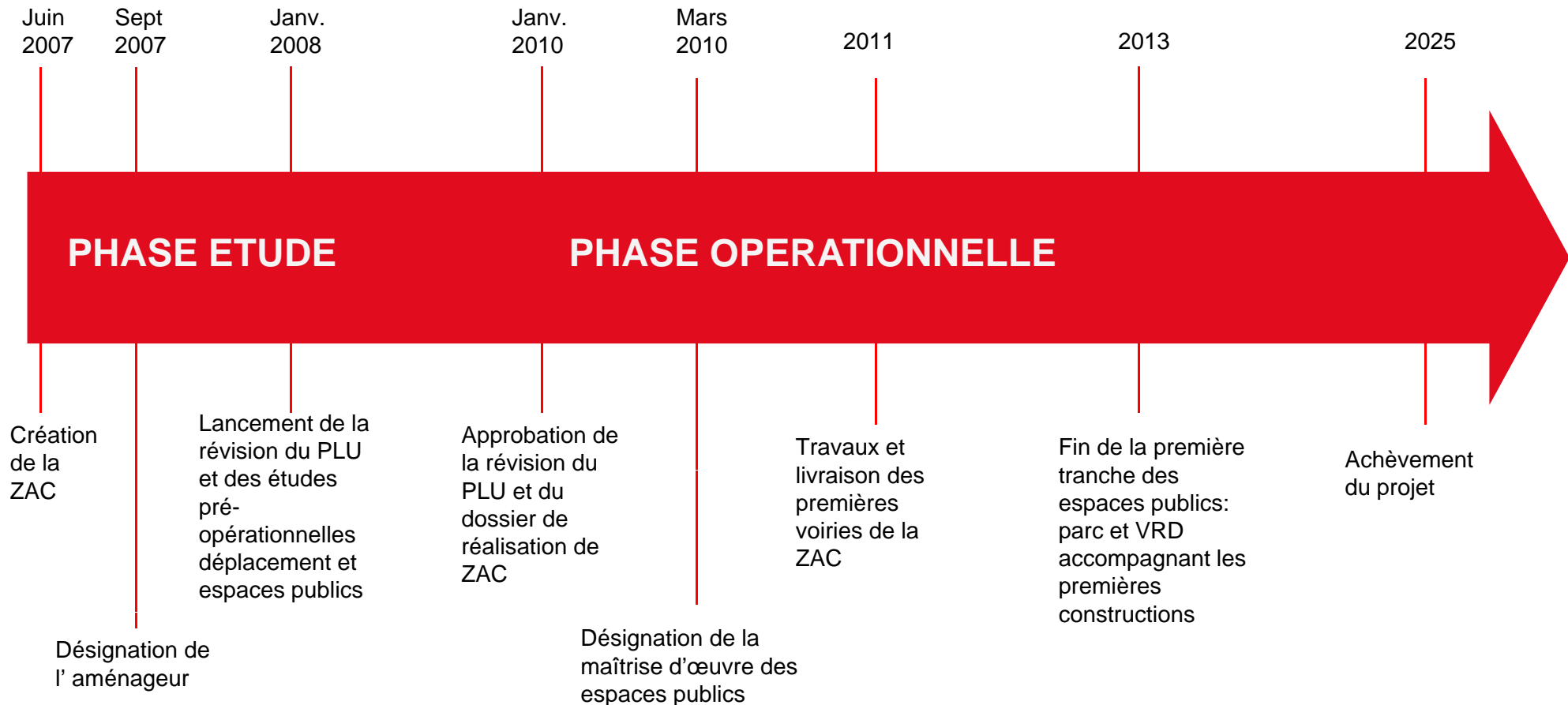
- Agence Reichen & Robert et associés (Architecte- Urbaniste)
- Agence Makan Rafatdjou (Architecte -Urbaniste)
- Olga Tarraso (Architecte)
- Hélène Saudecerre (Paysagiste)
- Groupement Re-Sources, Dac Communication et Adage (AMO développement durable)
- Groupement de Bureaux d'étude Déplacement/Stationnement: SARECO/Yan Le Gal

Partenaires institutionnels

- Région Île-de-France, au titre des Nouveaux Quartiers Urbains
- Etat, au titre des écoquartiers
- Département 93/ Département 92, au titre des projets de voiries départementales qui bordent le site

ECO-MOBILITE

Le calendrier de mise en œuvre

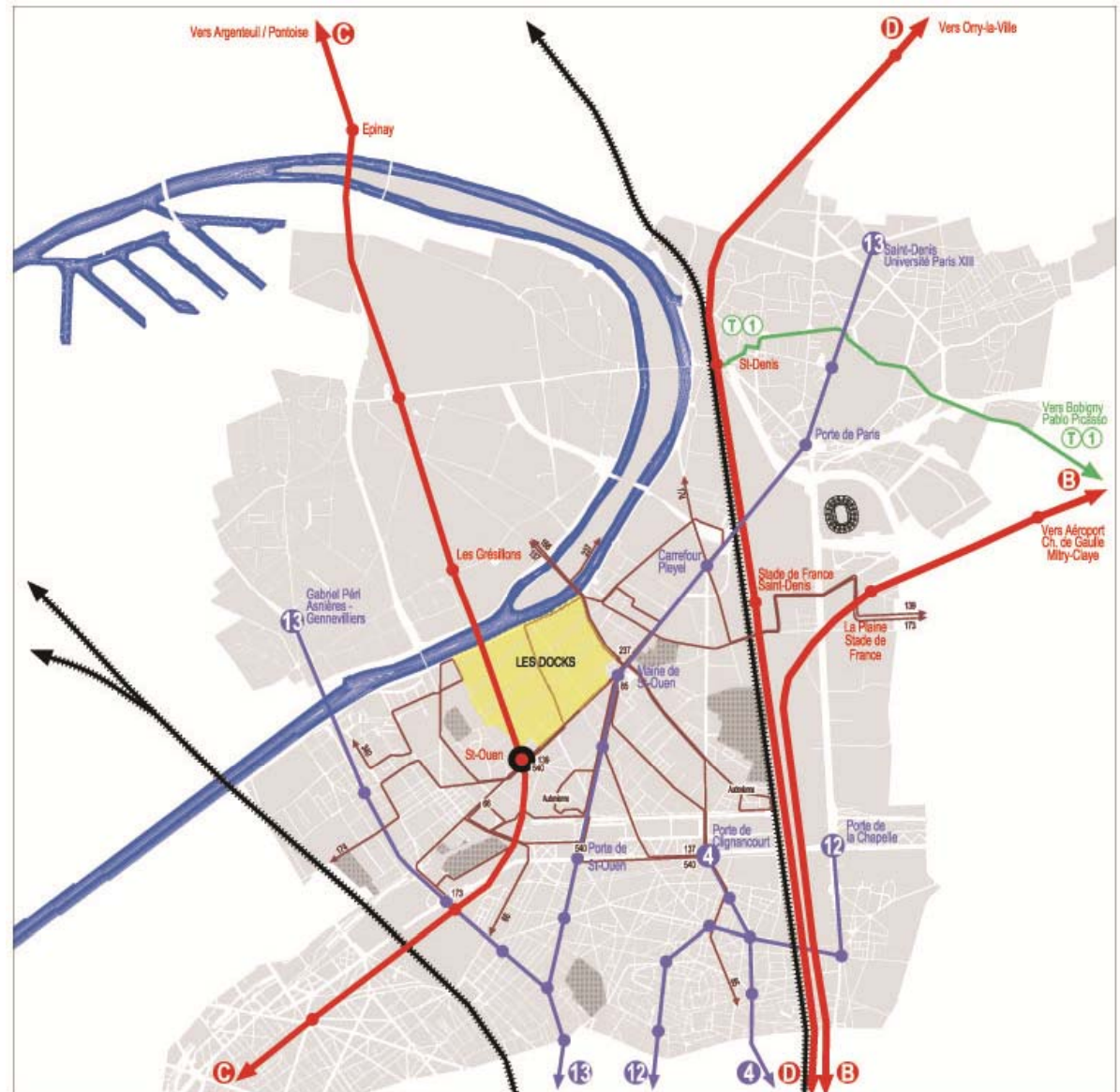
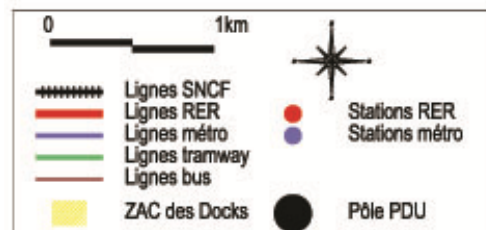


LA MOBILITE

Etat des lieux

Etat des lieux des déplacements sur le site

- Un site relativement enclavé (pas de voie transversale)
- Un site bordé par des voies départementales
- Une desserte en TC radiale et moyenne avec des projets d'amélioration: prolongement de la L14, navette fluviale, et métro en rocade
- Une desserte bus en périphérie du site mais insuffisante en cœur de quartier



LA MOBILITE

Etat des lieux

Prévisions de trafic

- 50 à 60 000 déplacements quotidiens supplémentaires générés par la ZAC des Docks d'ici 20 ans
- Une augmentation de 15,4% des déplacements sur le secteur Ouest de la Seine Saint Denis
- Part modale des piétons et des vélos faibles: 38% (alors qu'elle est de 49% à Paris)

Répartition modale en Petite Couronne parisienne

	Actuel
A pied	36,5 %
A vélo	1 %
En transports en commun	20,4 %
Passagers voitures	6,9 %
Conducteurs voitures	64,8 %
2 roues motorisés	33,9 %
Autres	1 %
	0,3 %
	35,2 %

L'ECO- MOBILITE

Une stratégie

Les quatre leviers de la stratégie d'éco-mobilité

- Agir sur l'agencement urbain, pour faciliter les déplacements de courte distance et ainsi réduire la place de la voiture dans le futur quartier
- Constituer un maillage à pied, en vélo, en transport très attractif
- Préparer la venue de transports en commun dans les Docks
- Construire un quartier économe en stationnement

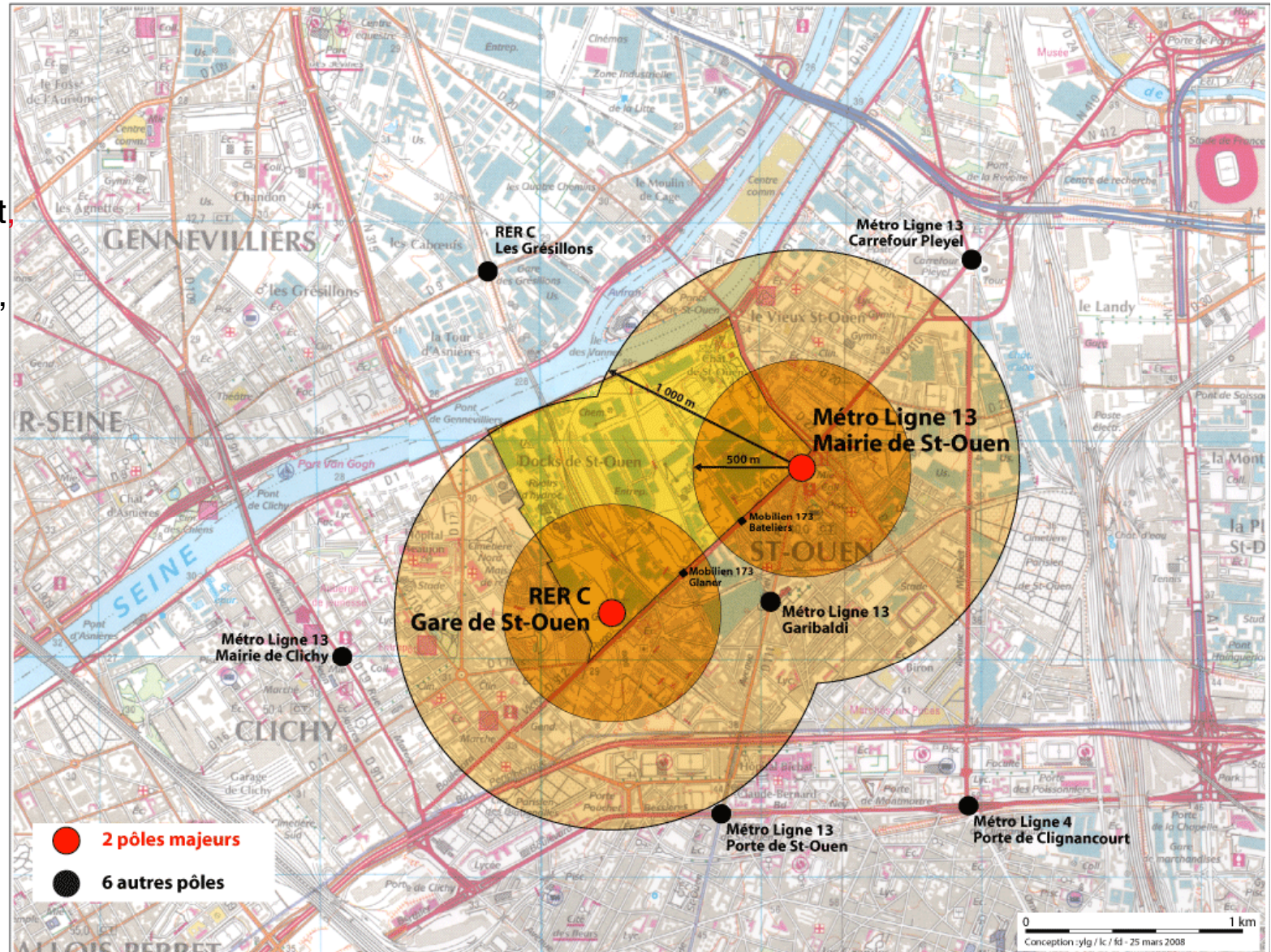


L'ECO-MOBILITE

S'appuyer sur les atouts du site

Tout le secteur des Docks se situe:

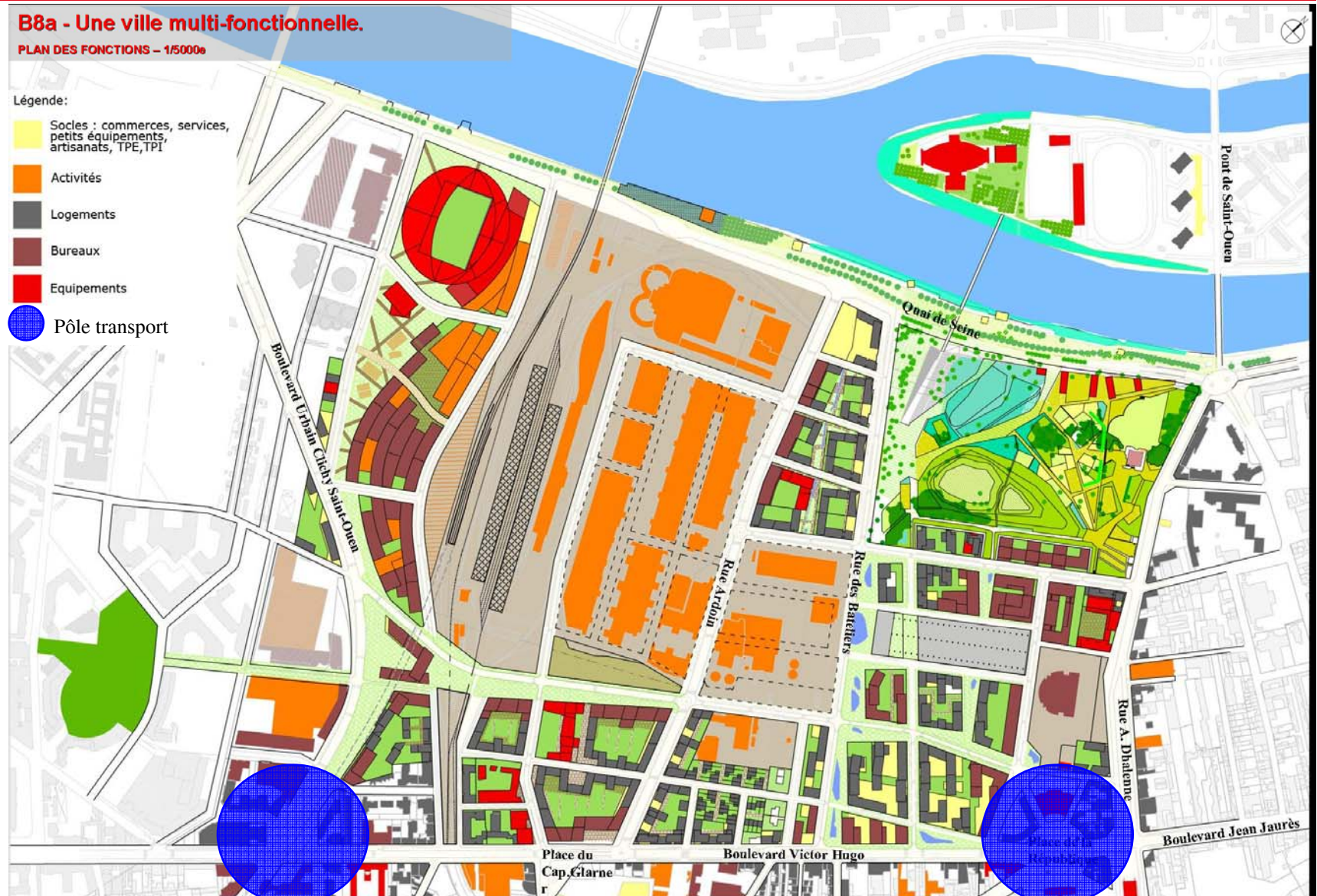
- à moins de 1 km des 2 pôles majeurs de transport,
- à moins de 15 mn à pied,
- à moins de 5 mn à vélo



L'ECO-MOBILITE

L'agencement urbain

- Une programmation mixte au secteur et à l'îlot
- Densité autour des pôles de transports en commun



L'ECO-MOBILITE

L'agencement urbain

- Un schéma des espaces publics qui intègre en priorité les circulations douces
- Un programme des espaces publics en cohérence avec les fonctions urbaines

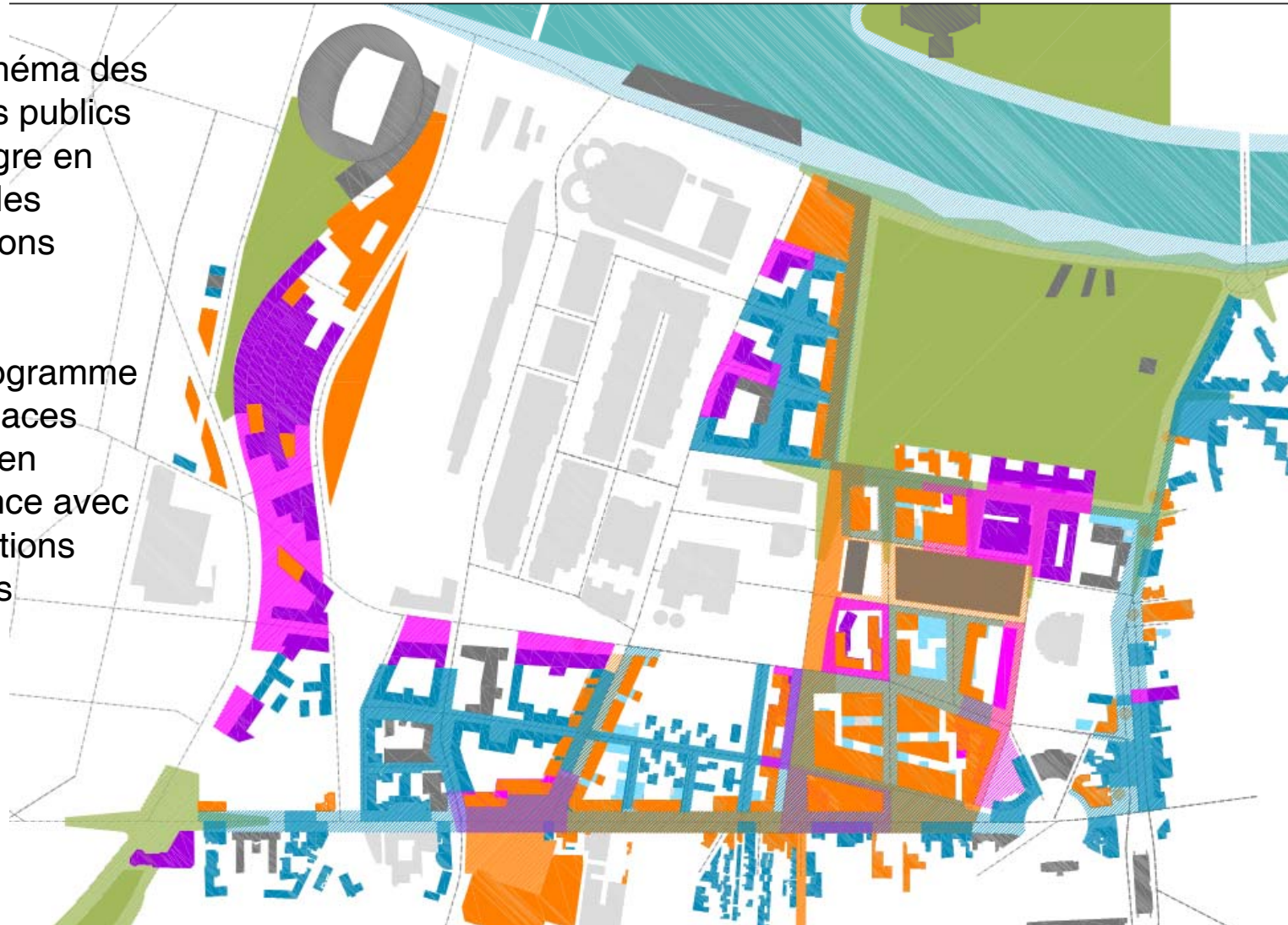


SCHÉMA D'ENSEMBLE DE LOCALISATION DES FONCTIONS

FACADE COMMERCE + LOGEMENTS EN HAUTEUR / BUREAUX EN HAUTEUR; SECTEUR D'ATTRACTION COMMERCIALE



TISSU COMMERCIAL + LOGEMENTS EN HAUTEUR; SECTEUR DE CONTINUITÉ COMMERCIALE



TISSU RÉSIDENTIEL + BÂTIMENTS BUREAUX; SECTEUR DE DESSERTE RÉSIDENTIELLE



SECTEUR DE PRÉDOMINANCE BUREAUX



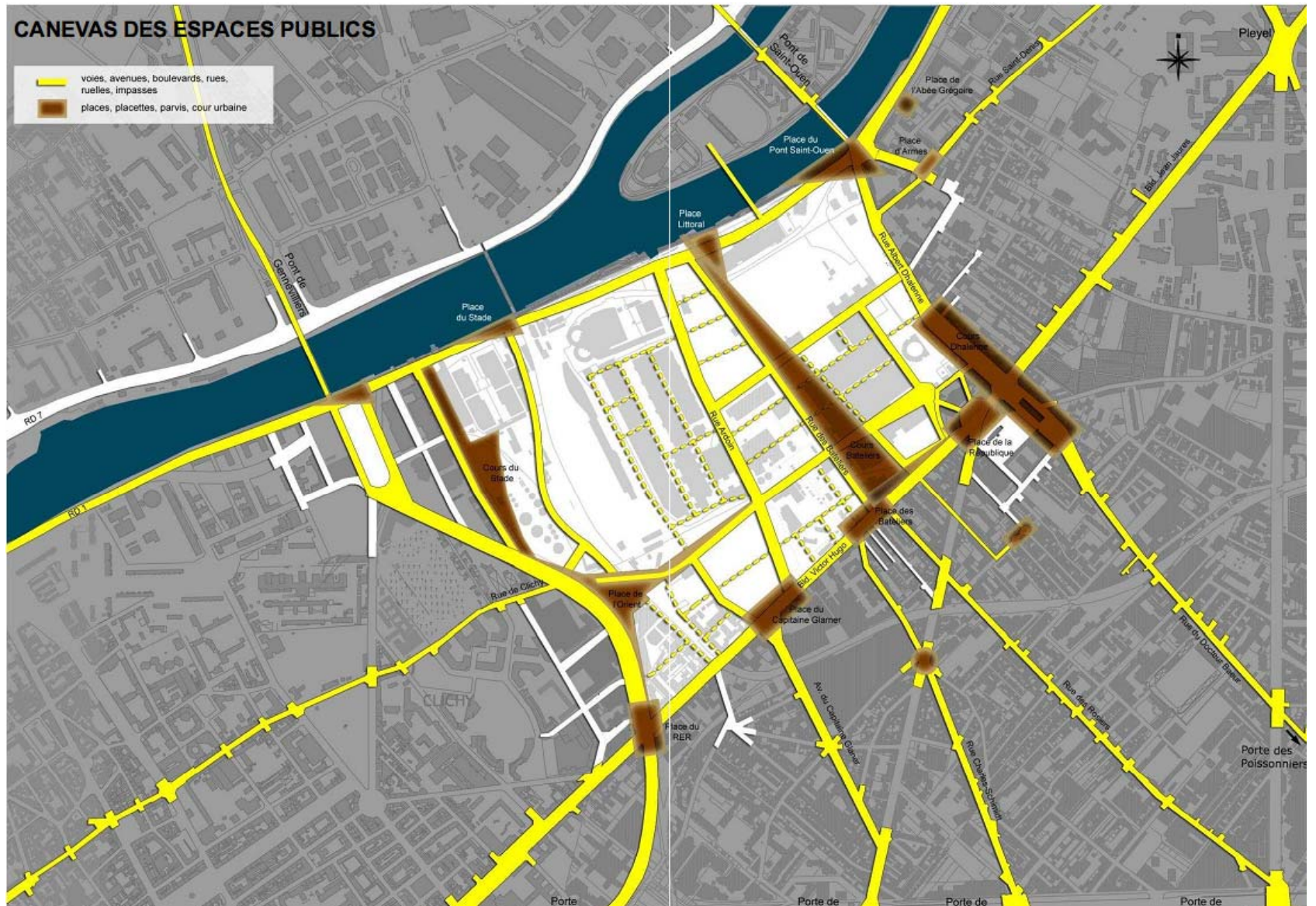
AIRE D'INFLUENCE D'ÉQUIPEMENTS DE QUARTIER



L'ECO-MOBILITE

L'agencement urbain

- Canevas des espaces publics ponctués par des places, placettes, cours qui traduit la diversité d'ambiances dans le projet



L'ECO-MOBILITE

Mailler le territoire

- Greffe du maillage viaire des Docks avec son environnement
- Désenclavement du site
- Hiérarchisation des voies par nature et fonction:
 - Primaire à vocation intercommunale voie départementale
 - Secondaire, à vocation inter-quartiers
 - Tertiaire, à vocation résidentielle

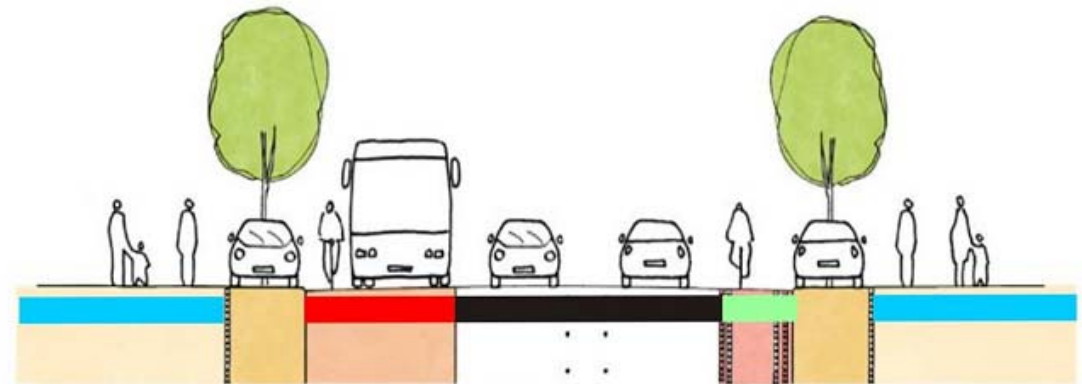


L'ECO-MOBILITE

À pied, à vélo et en transport

- L'ensemble des voies sont cyclables
- Le cheminement piéton est favorisé par des traversées régulières, un trafic apaisé (zones 30), des trottoirs largement dimensionnés
- Les transports en commun de surface sont accueillis dans des couloirs bus alternés
- L'ensemble des voies est à double sens de circulation
- Le dimensionnement des voies et des espaces de cheminement a été pensé en donnant la priorité aux piétons, non pas aux flux routiers de pointe

SCHEMA 6 | COUPE DE PRINCIPE DES VOIRIES PRINCIPALES

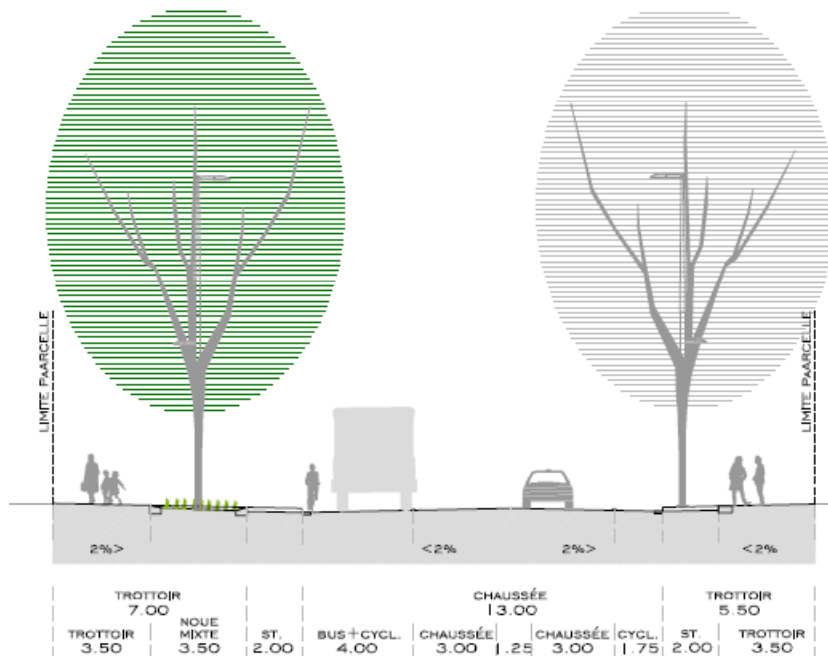


Chaussée multimodale accueillant simultanément **piétons, cycliste, bus** et 2x1 voie de circulation

L'ECO-MOBILITE

À pied, à vélo et en transport

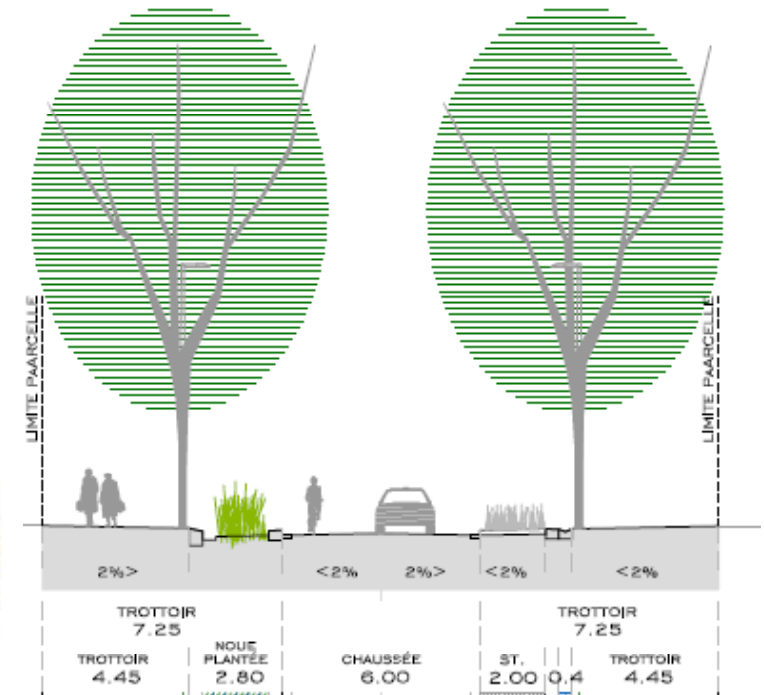
- Les voies primaires – Accueillant les TC, vélos, voiture, stationnement, module de 13 m, vitesse 50 km/h



- Les voies tertiaire – Accueillant les vélos, voiture, pas de stationnement, vitesse 10 km/h



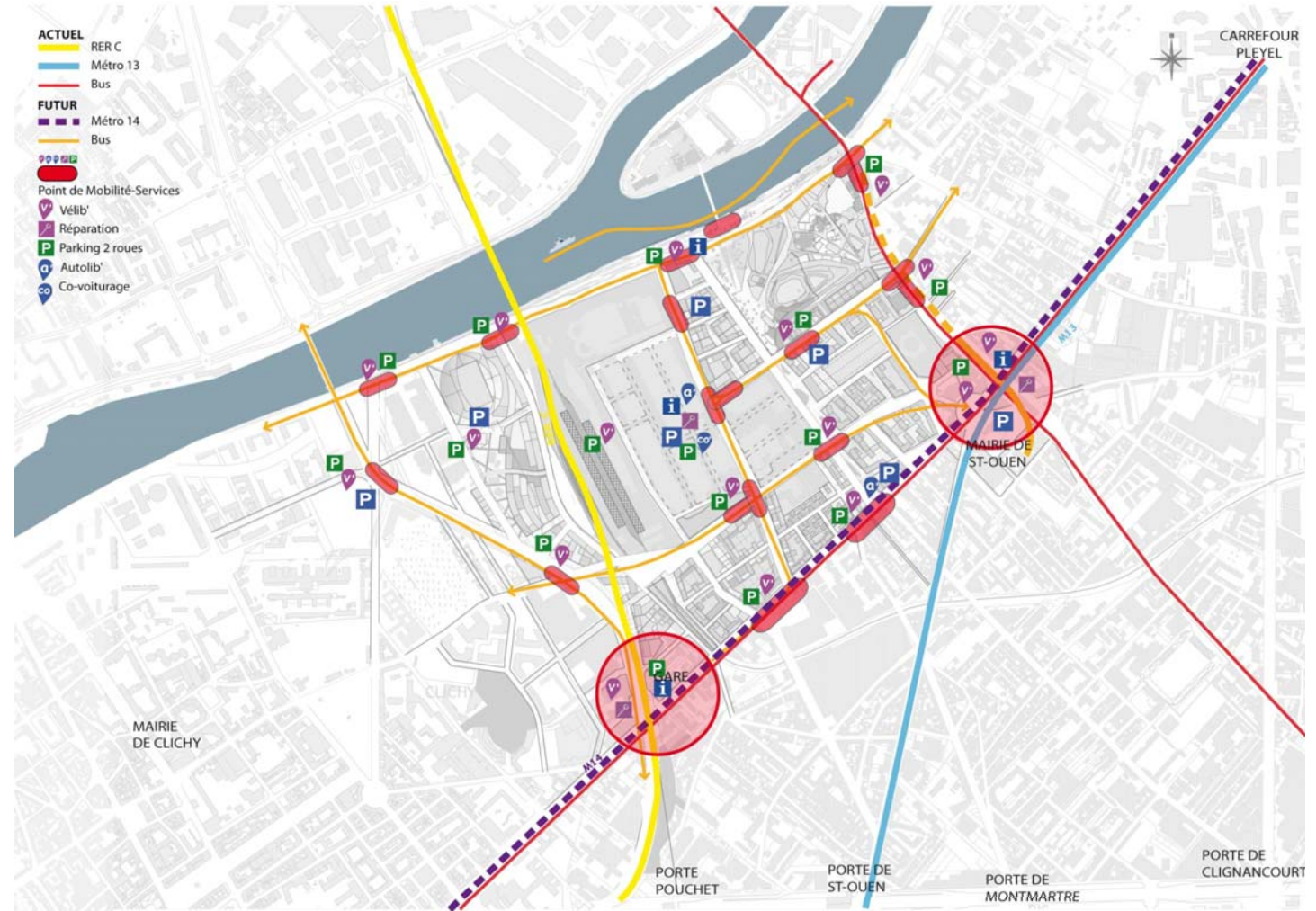
- Les voies secondaire – Accueillant les vélos, voiture, stationnement, module de 6 m, vitesse 30 km/h



L'ECO-MOBILITE

Préparer la venue des transports en commun

- Accompagner le projet de ligne 14: Concertation en cours
- Amélioration de la desserte de surface par le comité d'axe 173 sur le boulevard V. Hugo
- Travail partenarial avec le STIF et la RATP pour positionner les stations de bus, prolonger des lignes de surface et rabattre le trafic sur les pôles de transport
- Réfléchir à des services à la mobilité autour des pôles de TC: autopartage, réparation, parking vélos...



L'ECO- MOBILITE

Un quartier économe en stationnement

- **Objectifs**

Favoriser l'usage des modes alternatifs

Limiter le coût du stationnement dans le prix du logement

Réduire l'empreinte écologique liée au stationnement

- **Outils**

Limitation de l'offre de stationnement destinée aux emplois du quartier : *exigences minimales du PLU basses / nulles près des transports en commun*

Adaptation des normes du PLU à la motorisation des ménages : *0,7 place par logement*

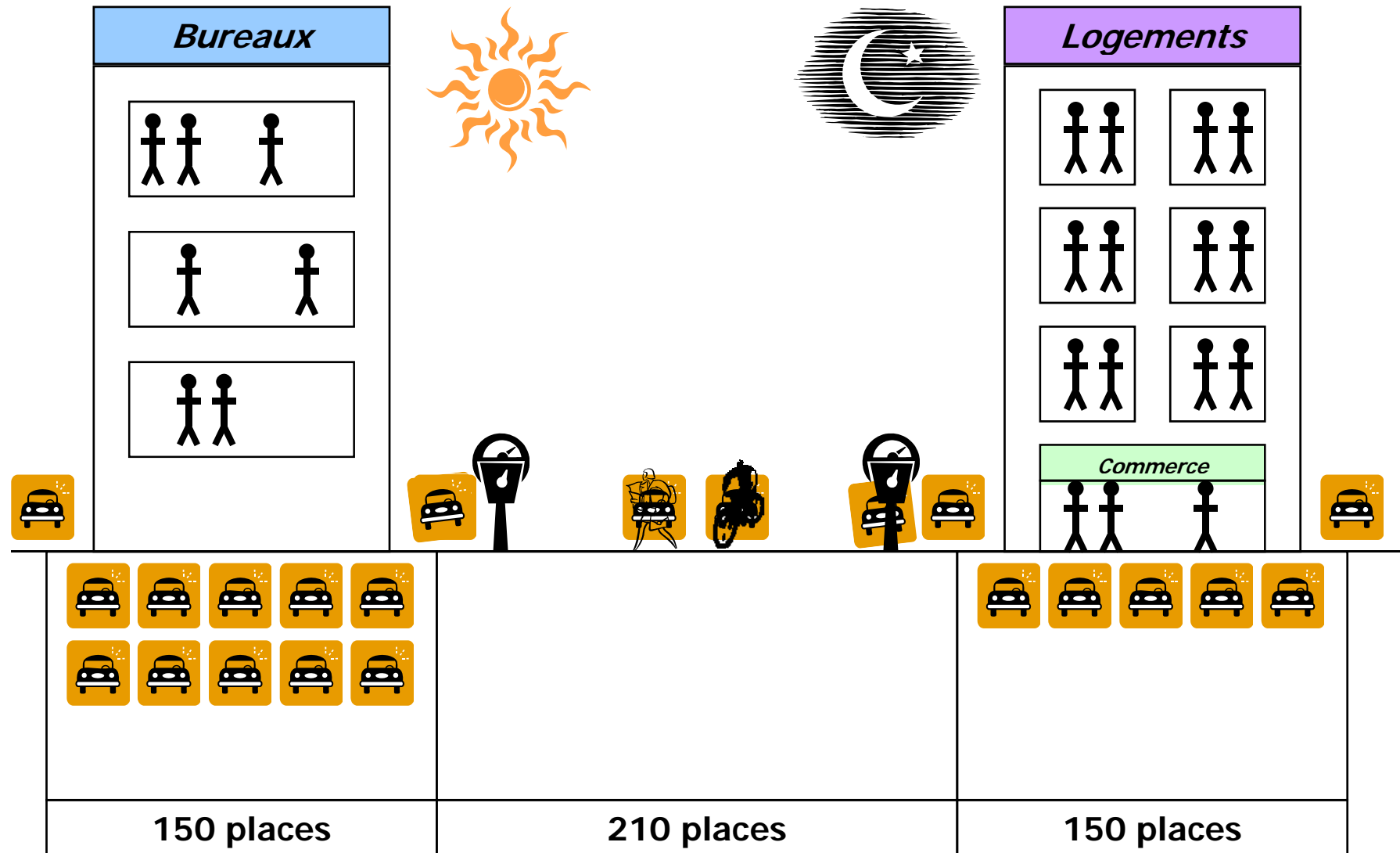
Mutualisation des parkings, privés ou publics : *offre de secteur + jeu sur la complémentarité temporelle des demandes*

Calibrage de l'offre sur voirie sur les besoins des visiteurs et des stationnements spécifiques (PMR, livraisons, vélo...) et réglementation

Jusqu'à 35-40% de places construites en moins entre une approche "classique" et un scénario "développement durable"

L'ECO-MOBILITE

La mutualisation du stationnement



ECO-MOBILITE

Les résultats attendus

Répartition modale en Petite Couronne parisienne : 2 scénarios à 15 ans

	Actuel	Fil de l'eau	Développement durable
A pied	36,5 %	30 %	40 %
A vélo	1 %	1 %	5 %
En transports en commun	20,4 %	20 %	22 %
Passagers voitures	6,9 %	4,3 %	10,6 %
	64,8 %	55,3 %	77,6 %
Conducteurs voitures	33,9 %	43,4 %	21,1 %
2 roues motorisés	1 %	1 %	1 %
Autres	0,3 %	0,3 %	0,3 %
	35,2 %	44,7 %	22,4 %

Le scénario Développement durable permet à la fois:

- D'accueillir de nouveaux programmes
- De générer davantage de déplacements tous modes confondus
- De diminuer sensiblement le nombre de déplacement en VP

ECO-MOBILITE

Les résultats attendus

Impact des 2 scénarios

	Aujourd'hui	Fil de l'eau <small>Scénario à 15 ans</small>	Développement durable <small>Scénario à 15 ans</small>
Economie			
Coût Dépense moyenne des usagers en Million € / an pour les déplacements dans le secteur Ouest 93	505 Millions €	725 Millions €	375 Millions €
Environnement			
Pollution / Effet de serre Émission de CO ₂ en kilo Tonne / an dûe aux déplacements dans le secteur Ouest 93	254,6 kt de CO ₂	363,2 kt de CO ₂	191,9 kt de CO ₂
Social			
Équité / Santé Nbre de déplacements à pied et à vélo / an	159,5 Millions de déplacements à pied et à vélo / an	150 Millions de déplacements à pied et à vélo / an	217,7 Millions de déplacements à pied et à vélo / an

Source : Calculs réalisés à partir du guide de l'éco-mobilité de l'ADEME - Septembre 2006 et de l'enquête Globale de Transport 2001-2002 du PDU Ile de France.

ECO-MOBILITE

Les points de débat

- **Le changement de logique**

Débat lié à l'acceptation de donner une réelle priorité aux circulations douces

Réticence du marché liée à la politique de stationnement: les investisseurs qui demandent plus de places que nécessaire et le souhait des habitants de disposer de « sa » place de stationnement

- **La pluralité des maîtrises d'ouvrage: Conseil Général, STIF, Ville**

Débat lié au calendrier et aux priorités de chaque maître d'ouvrage

- **La synchronisation entre la montée en charge progressive du quartier et la venue des transports en commun**

Débat lié aux différents temps des acteurs (le temps de l'aménagement et le temps des transports)

- **Les limites juridiques de la politique d'éco-mobilité**

Absence de normes plafonds pour le stationnement en IDF => *un enjeu du nouveau PDUIF*

Un encadrement très restrictif de la production de stationnement dans le code de l'urbanisme

- **Le portage financier de la politique de stationnement**

Financement des parkings mutualisés et partage du risque