

# Rénovation urbaine et offre de mobilité

## Mieux intégrer les transports en commun en site propre aux projets de rénovation urbaine



L'UNION SOCIALE POUR L'HABITAT

■ De nombreux quartiers d'habitat social font l'objet d'un programme de rénovation urbaine financé par l'Agence nationale de la rénovation urbaine et les collectivités territoriales. Un nombre croissant d'entre eux sont desservis – ou le seront bientôt – par un transport en commun en site propre. Pourtant, malgré l'enjeu qu'elle représente, la relation entre le projet de rénovation urbaine et les transports en commun apparaît souvent mal maîtrisée. C'est pourquoi, à l'issue de son congrès 2005, l'Union sociale pour l'habitat a souhaité engager une réflexion sur cette question, en la situant dans le cadre de la « diversification de l'offre et des fonctions » dans les sites en renouvellement urbain.

L'étude réalisée par le Certu a permis d'analyser cette relation à partir des principaux enjeux du programme national de rénovation urbaine, qui vise à donner une nouvelle attractivité aux quartiers concernés, et sur la base d'études de cas menées par le réseau des Cete et la DDE du Rhône dans sept agglomérations. Elle confirme que si le désenclavement des quartiers à des fins de cohésion urbaine et sociale fait partie des objectifs poursuivis par la politique de la ville depuis une quinzaine d'années, cette approche trouve une traduction plutôt contrastée sur le terrain.

Cet ouvrage propose un premier bilan de ces expériences et trace des perspectives pour la réflexion collective et pour l'action en faveur d'un « service global de la mobilité » offert aux habitants des quartiers sensibles.

*Service technique placé sous l'autorité du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, le Centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques a pour mission de faire progresser les connaissances et les savoir-faire dans tous les domaines liés aux questions urbaines. Partenaire des collectivités locales et des professionnels publics et privés, il est le lieu de référence où se développent les professionnalismes au service de la cité.*



# Sommaire

<b>Avant-propos</b>	<b>05</b>
<b>Introduction</b>	<b>09</b>
<b>Contexte et approche méthodologique de l'étude</b>	<b>11</b>
<b>PREMIÈRE PARTIE Synthèse</b>	<b>16</b>
1. Quelle attractivité pour les sites desservis ?	18
<i>Point de vue d'Anne Grillet-Aubert</i>	26
2. Une contribution mesurée à la vie des habitants	30
<i>Point de vue de Jean-Pierre Orfeuil</i>	37
3. Échelles de projet et logiques de décision	42
<i>Point de vue d'Alain Bourdin</i>	48
Perspectives / prospective	53
<b>DEUXIÈME PARTIE Études de cas</b>	<b>56</b>
Grand Lyon : regards sur une politique d'ensemble et sur trois sites en particulier	58
Clermont-Ferrand : le tramway dessert 80 % des logements sociaux	64
Bordeaux : le tramway valorise les Hauts de Garonne	72
À Grande Résidence (Lens), les maîtrises d'ouvrage avancent de concert	80
Village 2 (Échirrolles) : un tramway ne fait pas tout	86
Un bus à haut niveau de service pour les Hauts de Rouen	92
Montpellier : le tramway relie La Mosson à la ville	100
<b>Annexes</b>	<b>108</b>
Quelques données de cadrage sur les modes de transports	110
Participants au séminaire du 4 mai 2006 au Certu	112
Repères bibliographiques	113