



COMMISSION URBANISME ENVIRONNEMENT - CADRE DE VIE

VILLEJEAN

COMPTE-RENDU DE LA COMMISSION URBANISME – ENVIRONNEMENT – CADRE DE VIE DU MERCREDI 5 AVRIL 2017 A 18H – DQNO

Présents :

Marcel Lesage, Jacqueline Cocheril, Jean Tanvé, Madeleine Huguet, Louissette Feron, André Neveu, Monique Chaudron, Noëlla Blin, Jacqueline Desfeux, Jean-Julien L'Azou (habitants), Sylviane Rault (adjoite à la Mobilité), Jean Charles Auffret et Murièle Jourde (DQNO), Erwan Ranson (RM Mobilité urbaine).

Excusées : Marie Lugué (habitante), Fabienne Mabé (SAAD)

Invités : Madame Rault, adjoite à la ville de Rennes Mobilité et déplacements, Monsieur Ranson, fonctionnaire Rennes Métropole – Service Mobilité urbaine.

Madame Rault expose les principaux éléments relatifs à la politique de mobilité et déplacements, à savoir la limitation de la circulation automobile et la promotion et le soutien des déplacements à vélo. Un plan en ce sens a été élaboré en novembre 2015 visant à poursuivre aménagement des pistes cyclables. Par ailleurs, et notamment via le Plan de Modération de la Vitesse, la Ville de Rennes vise à :

- à réduire la vitesse en ville, en passant de 60% de voies limitées à 30km/h actuellement à 80% en 2020 et une vitesse de 30km/h systématique aux abords de tous les établissements scolaires (effective à ce jour)
- mise en application du plan national d'action pour les mobilités actives (ex : suppression du stationnement 5 mètres en amont des passages piéton, suppression du stationnement en épi)
- à aboutir à 10 000 aménagements de stationnement vélo sur la voirie (actuellement 8 000)
- à favoriser l'apprentissage vélo pour les enfants et adultes
- à favoriser le partage des voitures
- promouvoir la marche (élaboration en cours d'un Plan Marche). Sur ce sujet, une signalétique dite de jalonnement est en cours de déploiement. Elle permet d'évaluer les distances et temps de trajet à pied. Sur ce point, le test réalisé à « République » a montré tout son intérêt.

Le sujet du **STATIONNEMENT** constitue ensuite l'essentiel des échanges entre municipalité et la commission à travers l'expression de ses habitants.

1- Éléments de bilan

- **Présentés par la ville**
- La ville a décrit 5 zones de stationnement couvrant l'espace de Villejean.

- **Le taux de motorisation** (véhicule par ménage, taux déterminé par l'INSEE) est bas, de 0,7 à 0,9 selon les zones. Par ailleurs, le **taux d'équipement des logements en stationnement privé** est encore plus faible, ce qui renvoie au fait que lors des années de construction des immeubles du quartier, les garages souterrains ou en hauteur n'étaient pas retenus à l'exception notable du parking souterrain du centre commercial de la dalle Kennedy. Par la suite avec l'arrivée du métro construction de deux parkings relais.
- Le ratio places privées/voitures est également faible, moins de 1 place pour 5 voitures
- le **ratio global du nombre d'emplacements stationnement voiture (public + privé)** se situe autour de **1 à 1,5** suivant les zones, hors celui de la dalle Kennedy, plus faible. Il permet donc théoriquement aux résidents de stationner à l'exception de ceux de la dalle Kennedy.

Les résultats d'une étude de 2013 présentée par monsieur Ranson vont plus loin. Cette étude a été réalisée la même année, en **juin** et **octobre** et sur des plages horaires qui permettaient d'observer les taux d'occupation en valeur réelle. Ils montrent que le quartier est le plus souvent en **sur-occupation de stationnement** mais pas dans tous les secteurs du quartier.

À noter que les résultats de cette étude n'ont pas eu de suite concrète.

- Les habitants constatent que le parking souterrain du nouveau bâtiment étudiant géré par le CROUS est en sous-occupation importante.

2- Éléments de diagnostic partagés

Les causes principales du sur-stationnement sont connues :

- Les effets provoqués par l'université de Rennes2, Rennes1(CHU), EHESP, IRSET... : cumul de causes, les étudiants logeant de plus en plus nombreux en cohabitation dans le quartier en étant une, mais aussi les étudiants venant se garer pour leurs cours ou la semaine, les enseignants et professionnels appartenant à Rennes2, EHESP, Rennes1(CHU) profitant de ces opportunités de stationnement journalières. Ces effets ne vont pas diminuer du fait de l'arrivée annoncée de l'hôpital sud sur le site du CHU à l'horizon de quelques années. De même, la pratique de la cohabitation des étudiants dans les appartements proches de l'Université se multiplie à l'occasion des locations et des ventes des appartements (départs, décès des résidents les plus âgés). Les propriétaires ont trouvé là un moyen aisé « d'enrichissement ».
- Les professionnels et autres venant prendre le métro et se garant hors parking souterrain.
- D'autres causes, locales, apparaissent : les voitures tampon par exemple

3- Esquisses d'actions suggérées

- Observation directe : Compléter la connaissance des conditions de stationnement : Observation des zones les plus occupées, des zones sous-occupées, voitures tampon ? (proposition de stagiaires ?)
- Ouvrir le parking relais métro la nuit aux résidents de Villejean ? Étude à faire malgré la difficulté de faisabilité selon monsieur Ranson (Pb de récupération de TVA)
- Ouvrir le parking souterrain de la nouvelle résidence étudiante aux résidents de Villejean. Refaire une demande de principe (DQNO) Quelles conditions ?
- Parking sous le centre commercial dalle Kennedy/ coût abordable (40€/mois) mais le problème de la sécurité ne permet pas, en l'état, d'aller vers cette voie
- A l'inverse, tester un parking payant devant une résidence afin de déterminer si cela aurait un effet favorable aux résidents sans entraîner un déport immédiat sur d'autres secteurs.
- Plus généralement, mettre en place un groupe de travail restreint, en lien avec la ville. Ce groupe étudierait toutes les options envisageables et en ferait un document collectif porté par les habitants (proposition acceptée à priori par la ville mais non validée par la Commission Urbanisme).

L'animateur de la commission
Urbanisme – Environnement - Cadre de vie
Jean-Julien L'Azou