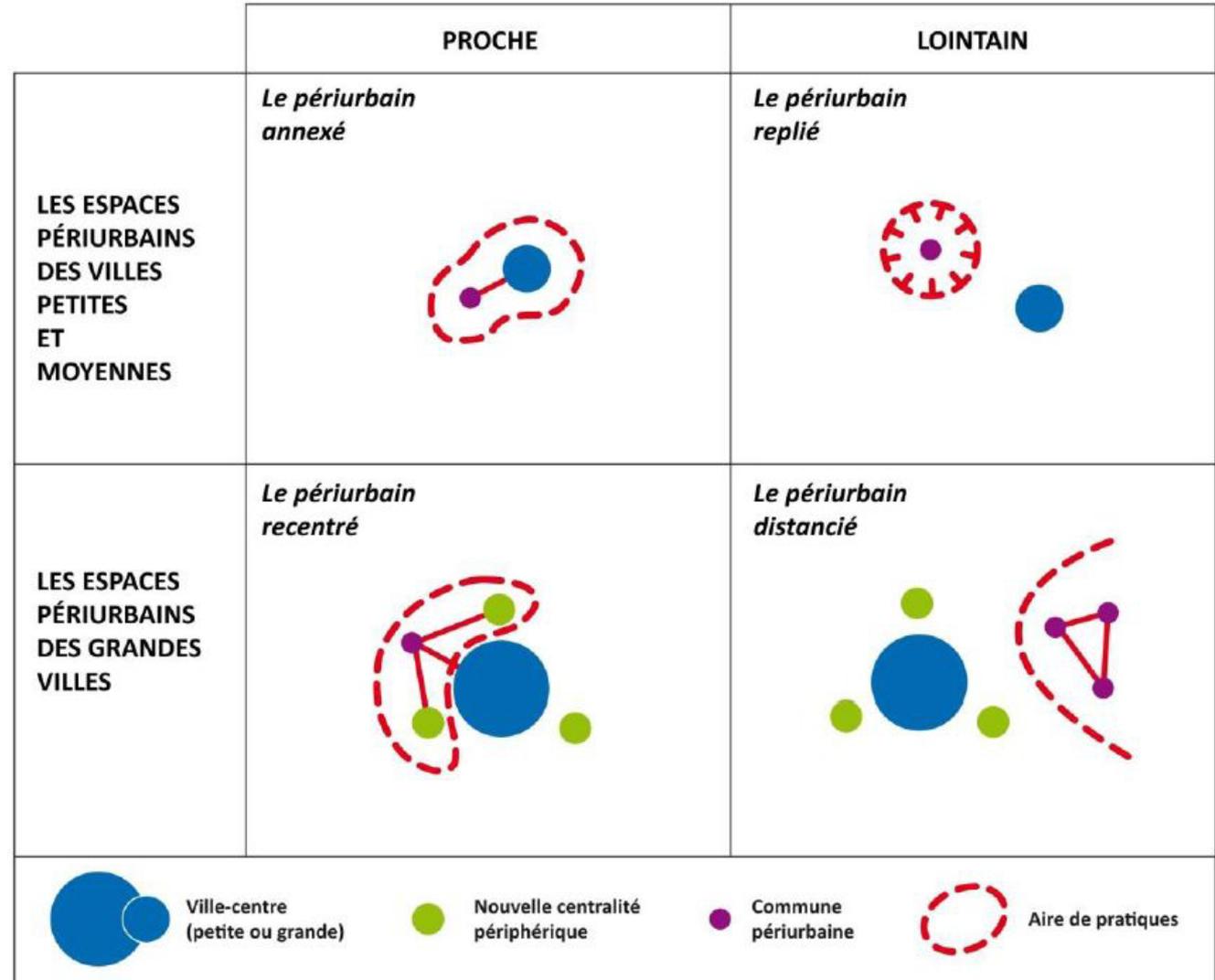


L'évolution des usages des réseaux routiers, notamment périurbains

CERTU /// Olivier Petiot
Cédric Ansart

Péri-urbain / péri-urbains ?



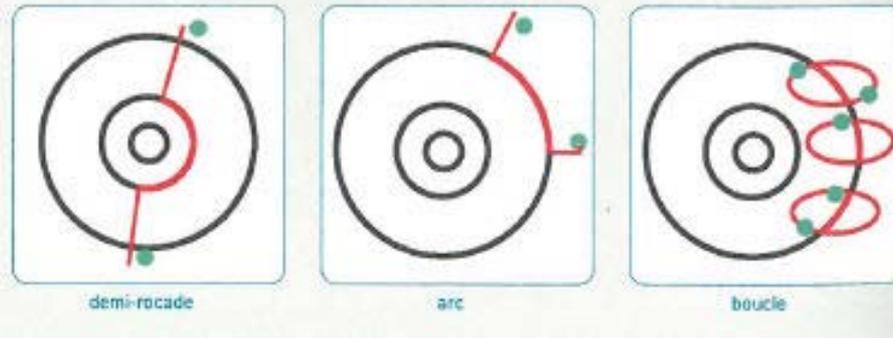
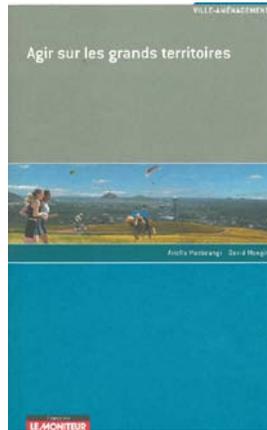
Conception & Réalisation : L. Cailly & F. Troin • CITERES 2010

Des constats

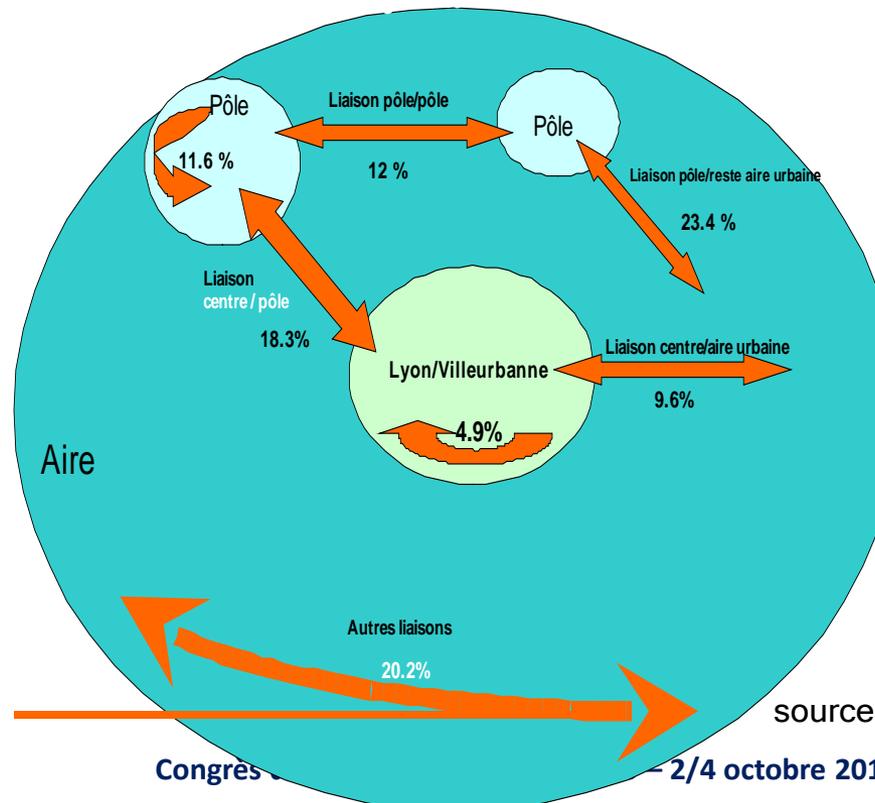


- > Des infrastructures congestionnées aux heures de pointe
- > Une forte variétés des O-D

Des comportements pluriels



Structure des déplacements sur l'aire urbaine de LYON (% des kms parcourus)



source EMD 2006 – Certu



VILLE-AMÉNAGEMENT

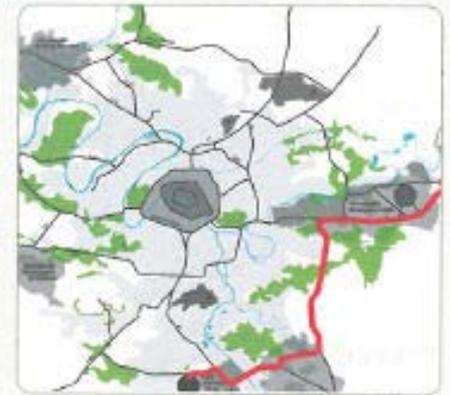
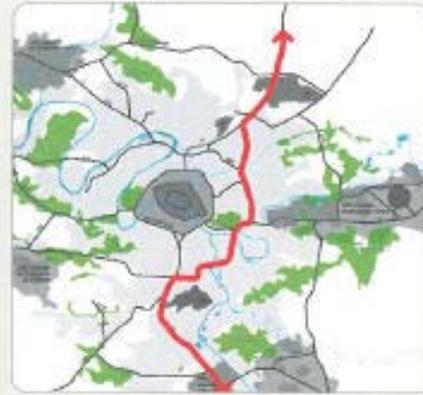
Agir sur les grands territoires



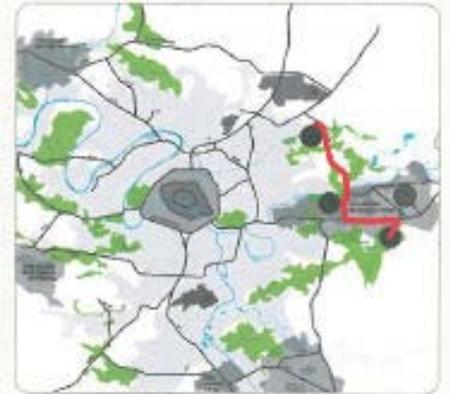
Arielle Maboungi - David Mangin

LE MONITEUR

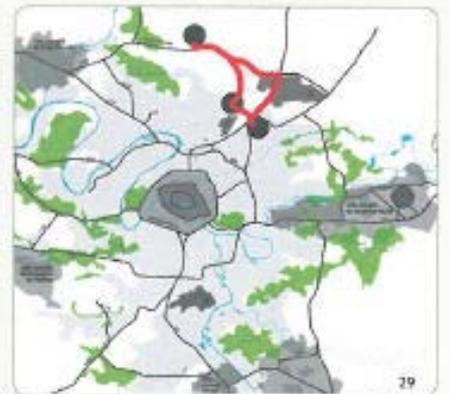
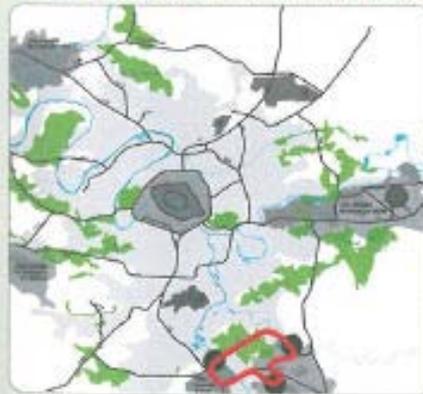
L'échelle du transporteur : un fonctionnement en tangentielles.



L'échelle du touriste : un fonctionnement en segments.



L'échelle du résident : un fonctionnement en boucles.



Évolution d'un réseau routier ordinaire



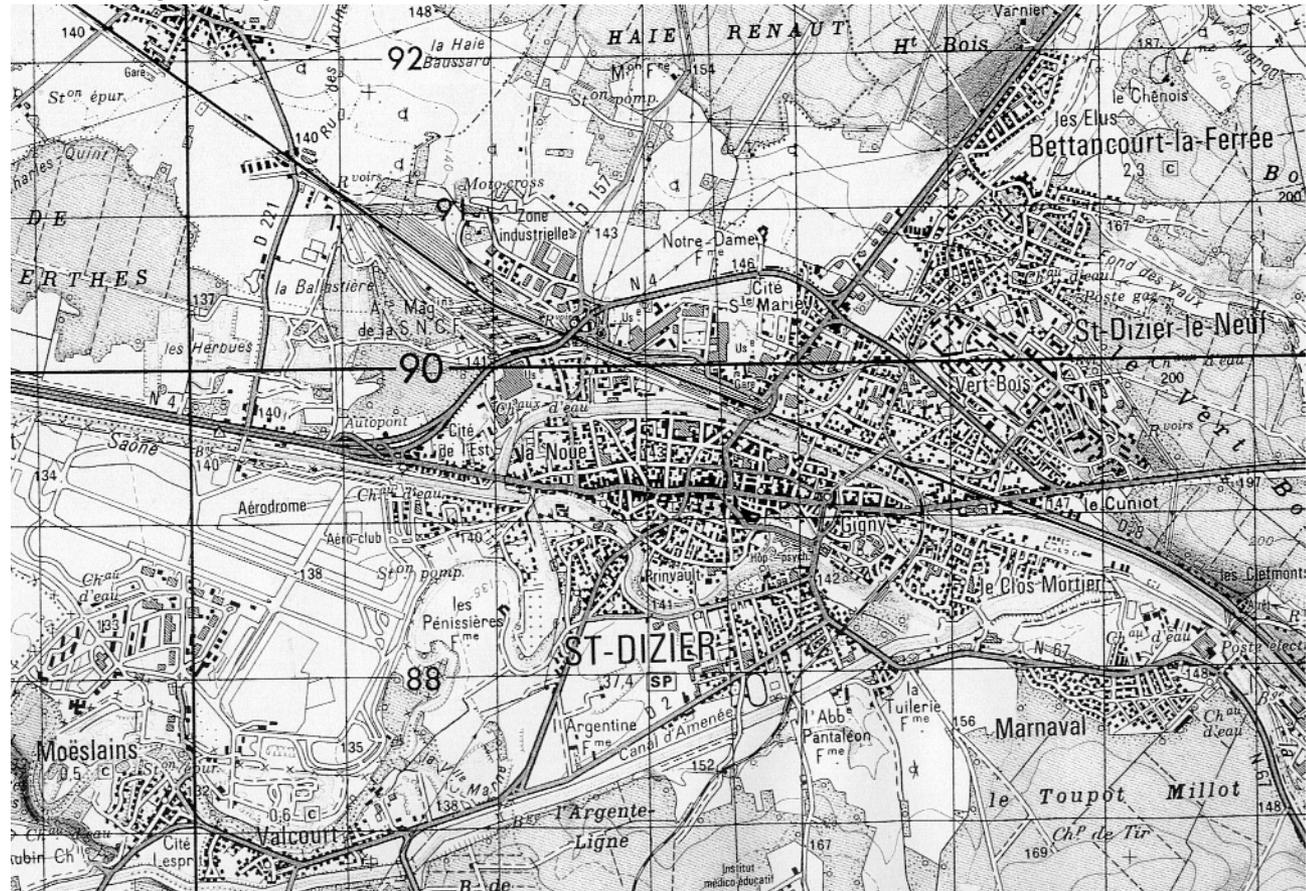
St DIZIER /1957/ Source IGN



Évolution d'un réseau routier ordinaire



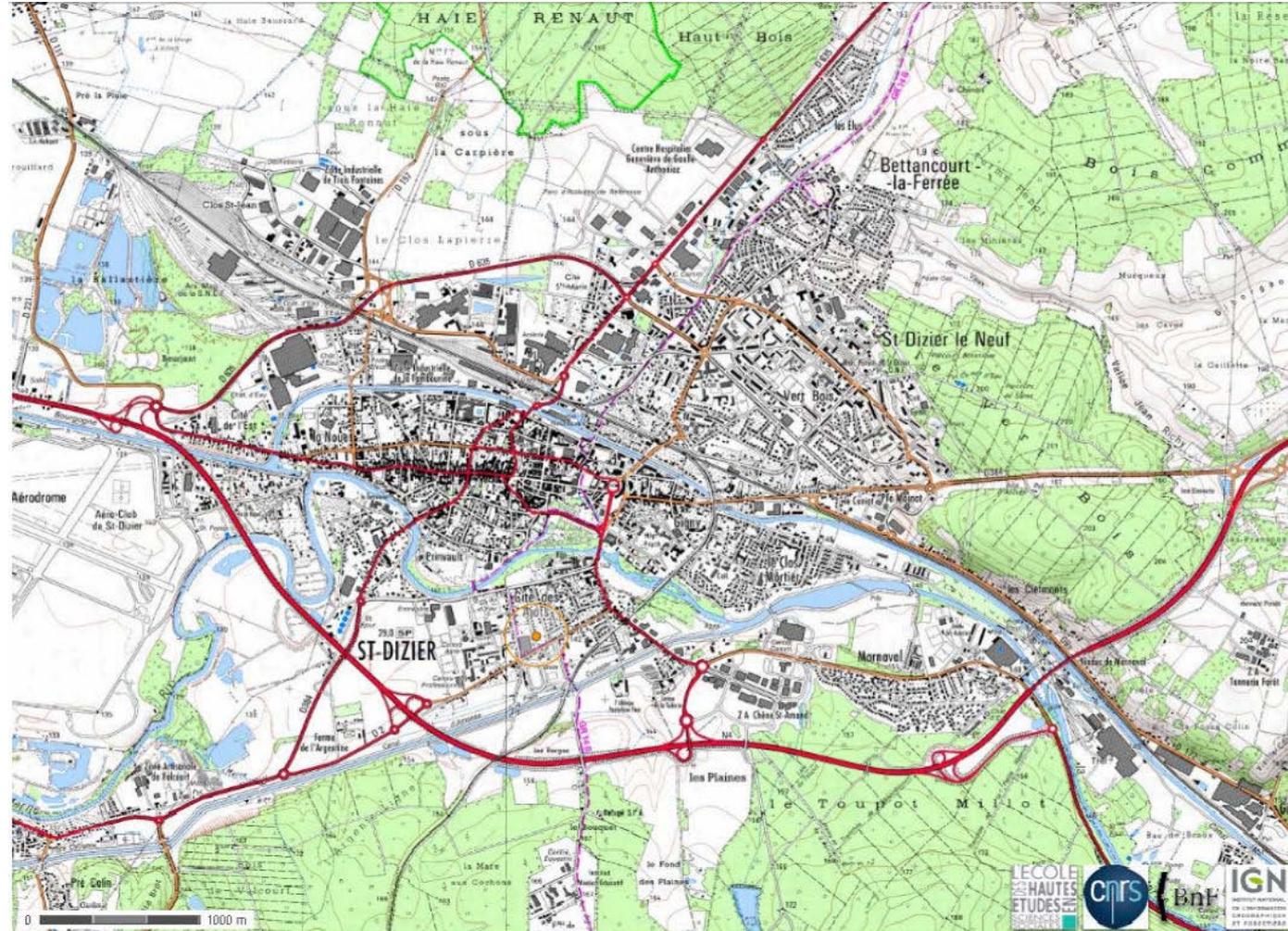
St DIZIER /1988/ Source IGN



Évolution d'un réseau routier ordinaire



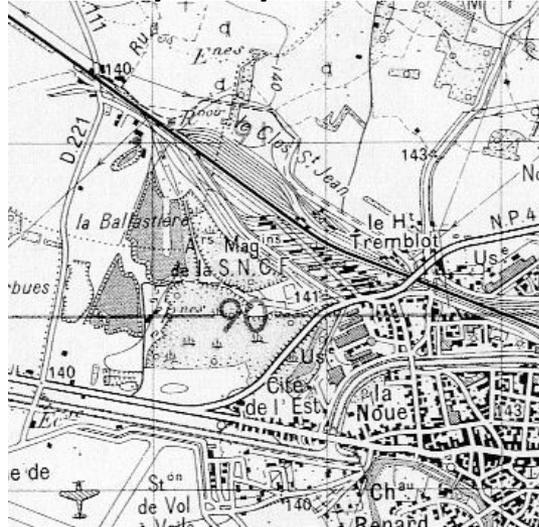
St DIZIER /2011/ Source IGN



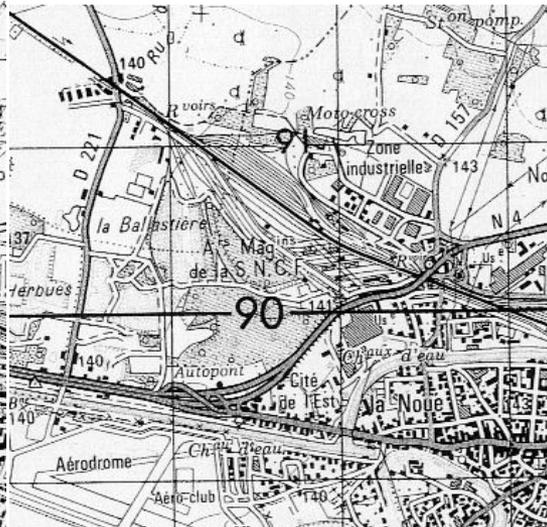
Évolution d'un réseau routier ordinaire



St DIZIER /1957/ Source IGN



/1988/



/2011/



Évolution d'un réseau routier ordinaire



/2010/ Source Googlemap



/2011/ Source Googlemap

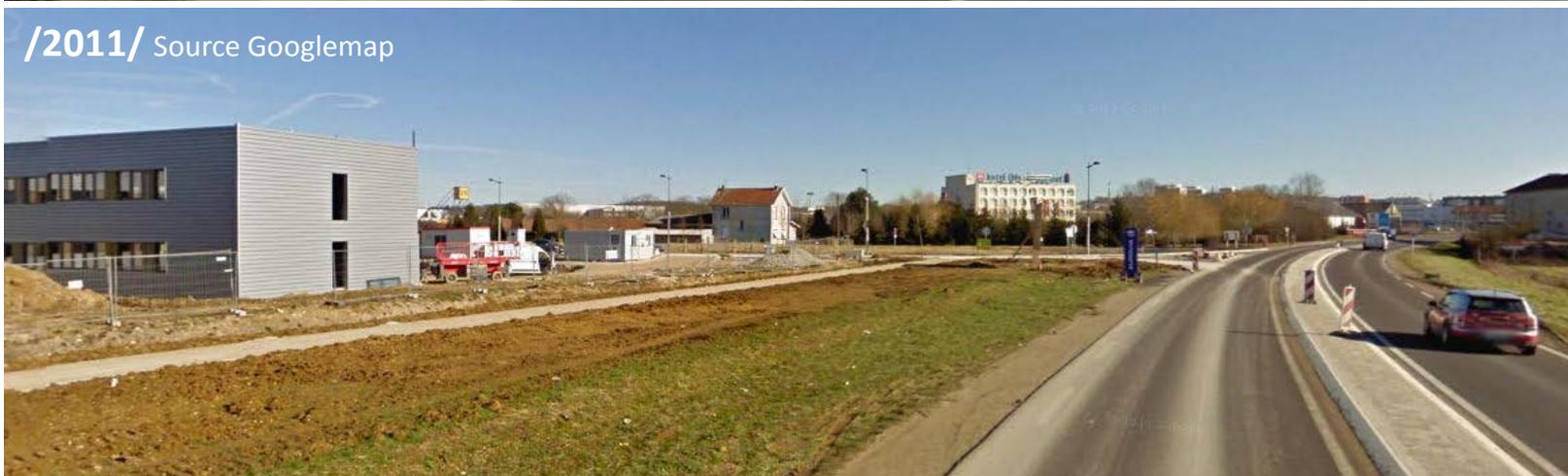


Évolution d'un réseau routier ordinaire

/2010/ Source Googlemap



/2011/ Source Googlemap



Évolution d'un réseau routier ordinaire

/2010/ Source Googlemap



/2011/ Source Googlemap



Évolution d'un réseau routier ordinaire

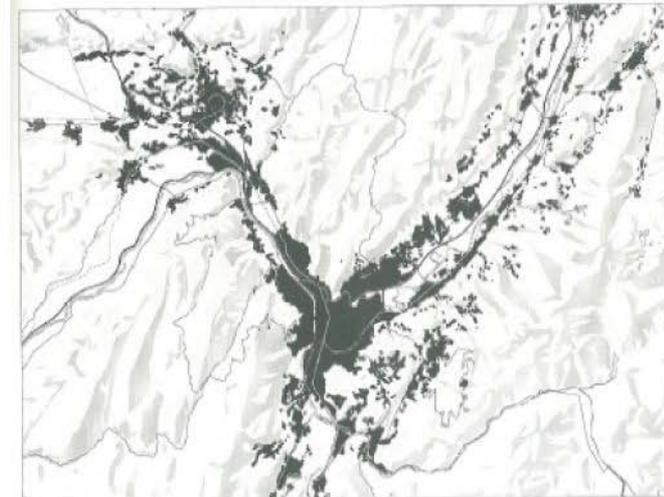
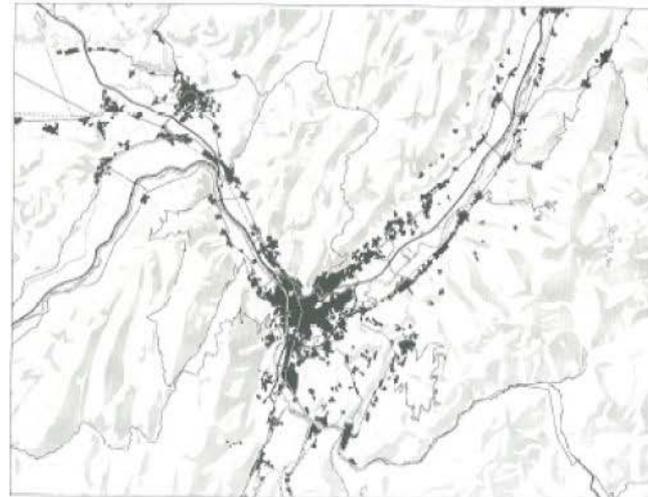
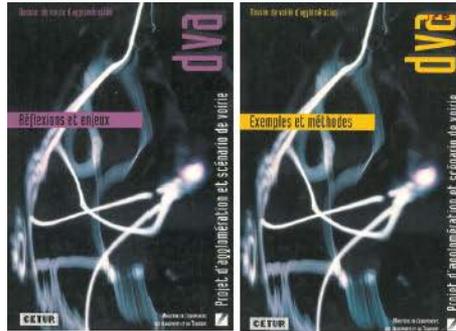
St DIZIER /1988/ Source IGN



St DIZIER /2011/ Source IGN



Grenoble et l'expérience du Chrono-aménagement



1993

Croissance des zones urbaines dans la région grenobloise entre 1971 et 1991
Fig. 1 Les zones urbaines en 1971
Fig. 2 Les zones urbaines en 1991

Grenoble et l'expérience du Chrono-aménagement

Le Syndicat mixte du schéma directeur et l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise

Chronoaménagement et autoroute autrement

La proximité au secours du territoire



**« Redonner aux distances et aux temps
leurs vraies valeurs »**

Le défi du chronoaménagement du territoire est de parvenir à un aménagement où désir et raison s'entendent pour limiter l'étalement urbain, s'accorder avec le Grenelle de l'environnement et fabriquer « le territoire que nous voulons ».

Pour ce faire, la vitesse doit être redécouverte au travers du prisme des distances et des autoroutes apaisées à haut niveau de service. Et, si un pôle urbain se définit par ses habitants et leurs déplacements, l'aire urbaine entière doit alors être multipolaire et équilibrée.

Grenoble et l'expérience du Chrono-aménagement



●●●● La proximité au secours du territoire

C'est l'alternative concrète à l'étalement urbain : chercher à réduire les distances nécessaires à parcourir par chacun pour réaliser ses activités. Il ne s'agit pas de réduire la mobilité mais bien de favoriser l'accessibilité aux services.

Une conception nouvelle de la mobilité

L'objectif du chronoaménagement n'est pas de permettre d'aller plus vite mais bien de garantir, à toute heure, une distance à parcourir dans des délais maîtrisés. La ville performante est celle des équilibres urbains, entre l'agglomération et les pôles d'équilibres. Fiabiliser les temps de trajets est donc un enjeu de premier plan. Le chronoaménagement propose une alternative concrète et positive qui prend en compte le temps de déplacements. Il s'agit donc de réduire les distances nécessaires à parcourir pour que chacun accède au programme d'activités qu'il souhaite réaliser.



En réduisant la vitesse, le niveau de sécurité est augmenté et l'impact environnemental amélioré :

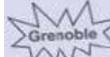


Fiabiliser le temps de parcours

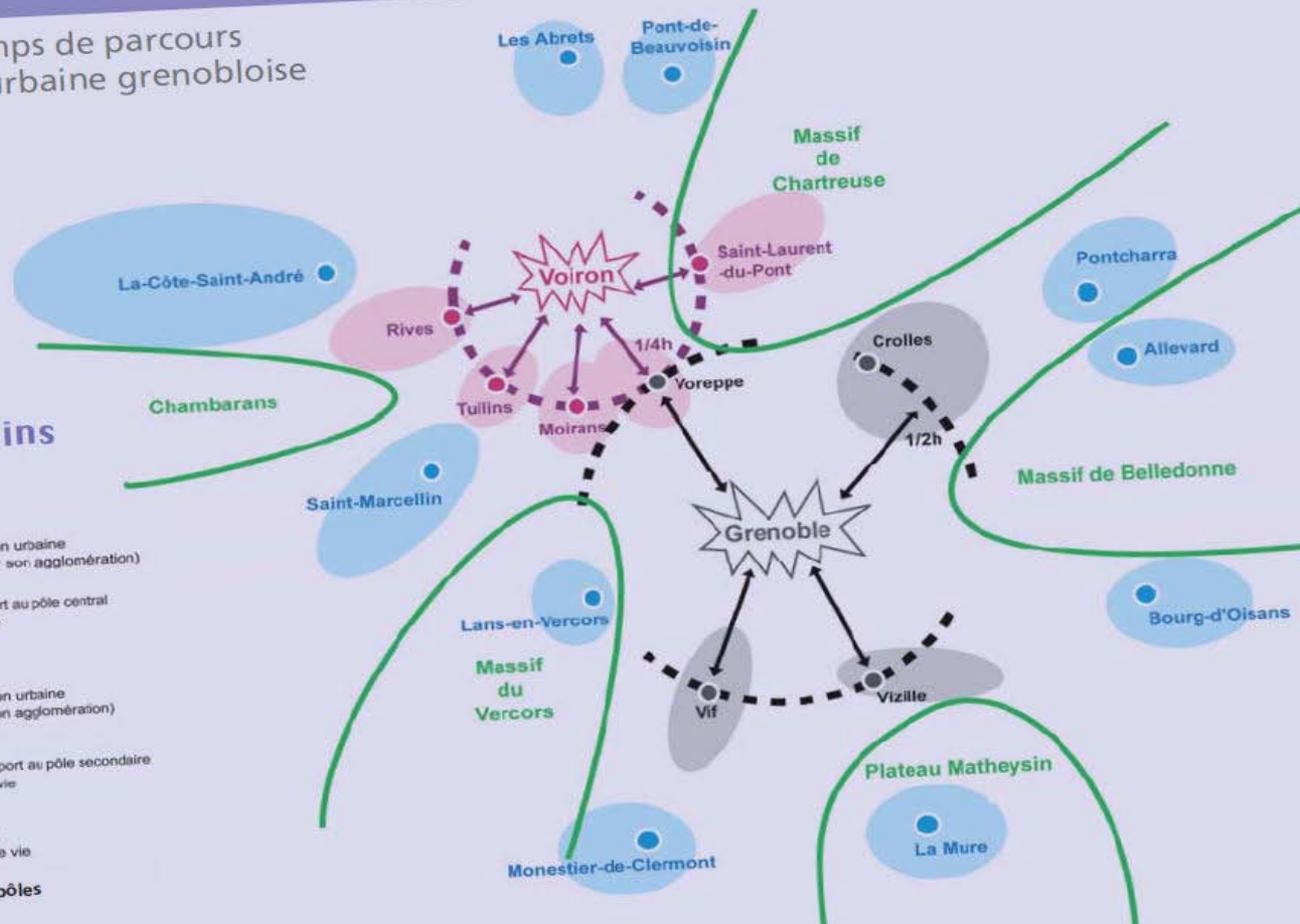
La carte des distances-temps

Fiabiliser les temps de parcours dans la région urbaine grenobloise

● Pôles et bassins de vie

-  **Grenoble** : pôle principal de région urbaine (et intermédiaire pour son agglomération)
-  : pôles intermédiaires par rapport au pôle central avec leurs sous-bassins de vie
-  **Voiron** : pôle secondaire de région urbaine (et intermédiaire pour son agglomération)
-  : pôles intermédiaires par rapport au pôle secondaire avec leurs sous-bassins de vie
-  : autres pôles intermédiaires avec leurs sous-bassins de vie

Distances-temps entre les pôles



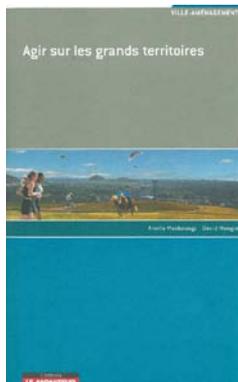
Offrir des alternatives modales efficaces



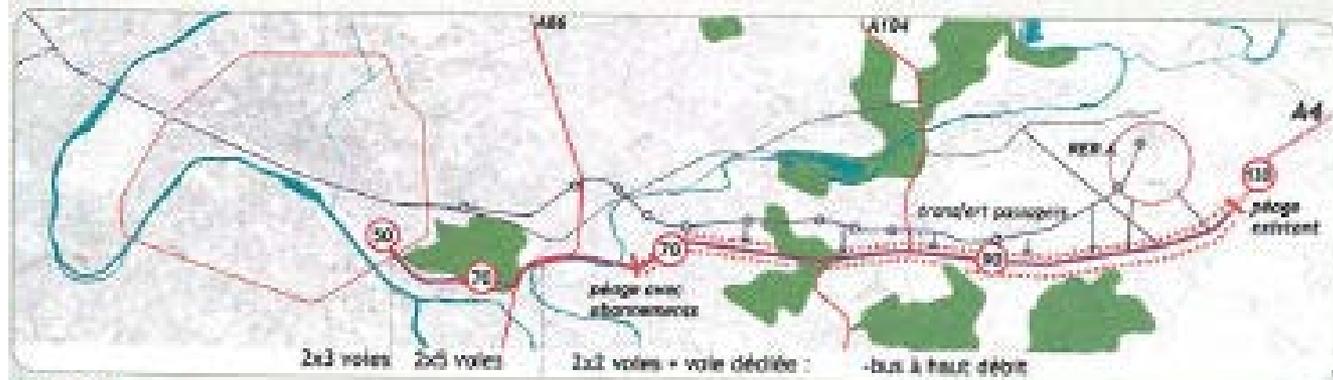
● **Le chronoaménagement**
La proximité au secours du territoire



Grenoble
Source : AURG / Certu



Étape 1



Étape 2



Étape 3

Repenser des infrastructures adaptées à la mobilité en péri-urbain



Le **Maître d'ouvrage** routier est un acteur clef de ce système

Une **Vision de la voie** qui change : « Voie Structurante d'Agglo » avec des réfrentiels articulés autour de vitesse moindres

Lien plus fort entre **projet de transport** et **projet urbain** avec **hiérarchisation** de la voirie



Adaptation des référentiels techniques

➤ Permettre d'envisager une véritable **multimodalité** avec différents types d'aménagements

- **Voies réservées** pour bus et pour d'autres modes (covoiturage, autopartage, ...)

- **Aires d'échange multimodales** – idée d'un **maillage** avec les autres offres de transports comme le fer.



Des enjeux Sociaux et économiques prégnants

Impact du coût d'usage de la voiture particulière :

- Taux effort mobilité

- τ médian 15 % (dt 90% lié à la voiture)

- ménages de centre → rev. modestes 12,5 %

- rev. Moyens 10 %

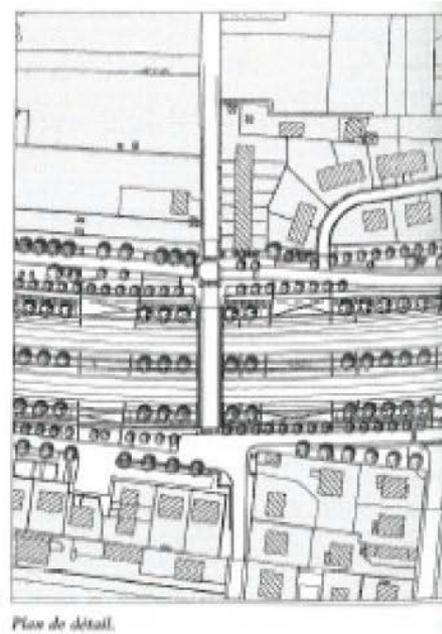
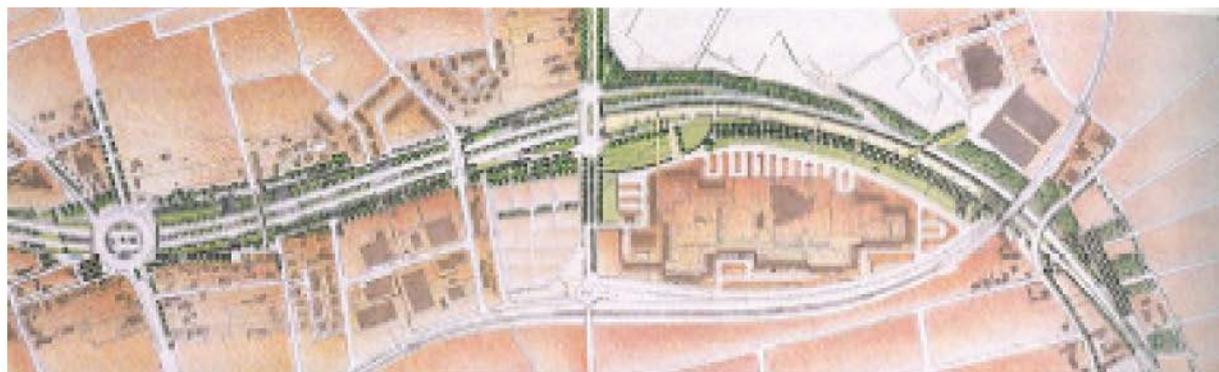
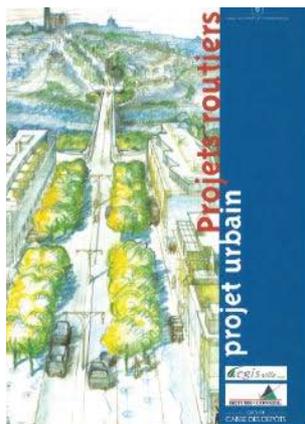
- hauts rev. 6,5 %

- ménages péri urbains → rev. Modestes 20 %

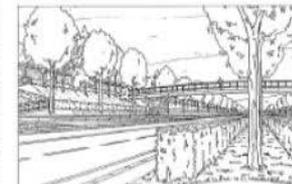
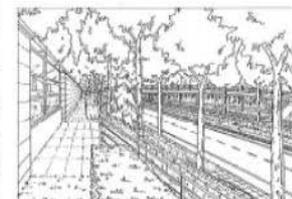
- rev. Moyens 16 %

- hauts rev. 11 %

Des exigences urbaines et environnementales plus fortes



Plan de détail.



Détails de traitement de la voie rapide

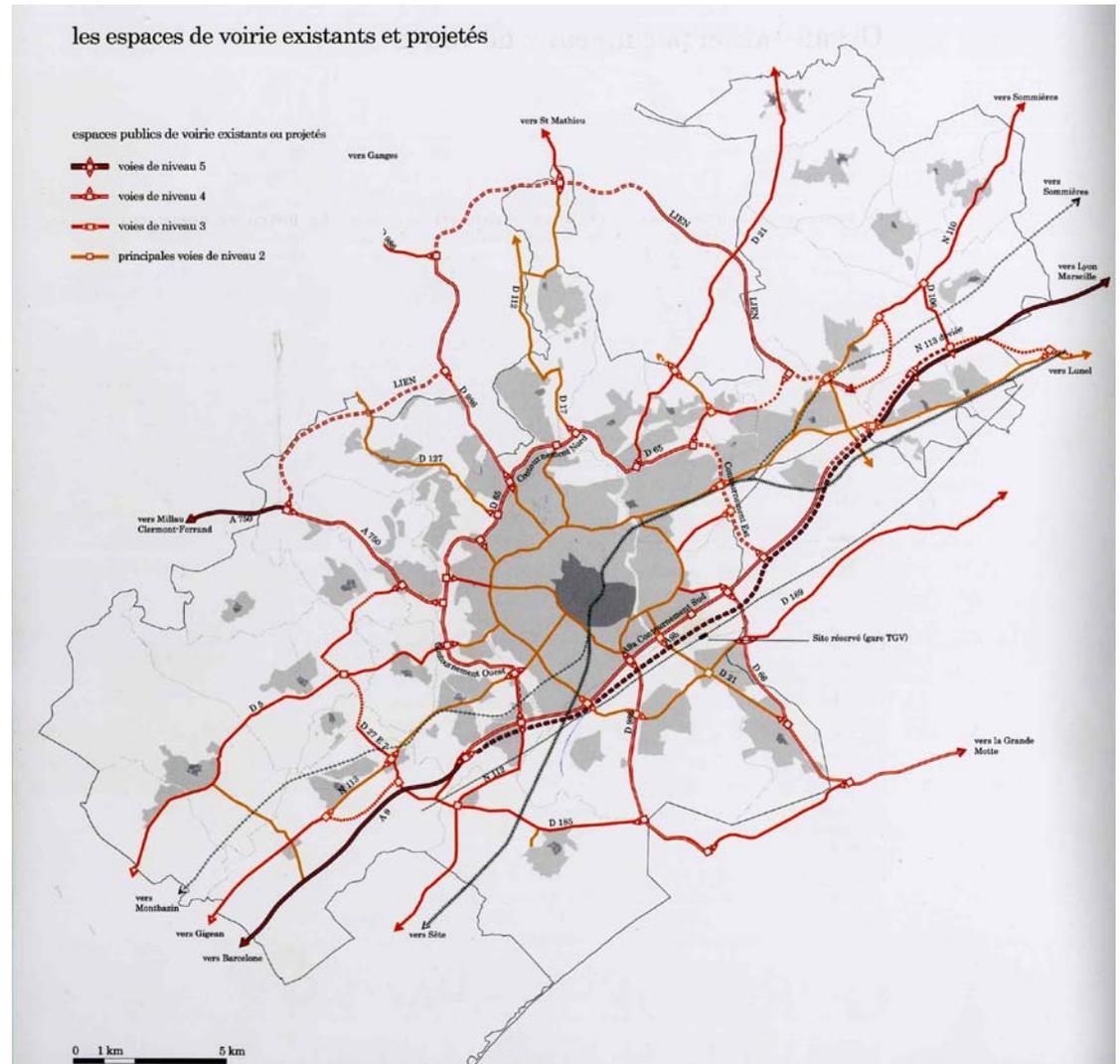
2001

Le Bip, Patrick Duguet architecte, DDE95

Des exigences urbaines et environnementales plus fortes



Le réseau routier, un équilibre en cste évolution



Ouverture

- Une évolution des pratiques qui impacte le réseau,
- Une diversification de la notion de qualité de service qui impose des choix (partagés?), de l'anticipation, du dialogue.
- Ouvre une réflexion à l'échelle de l'ensemble du réseau et du bassin de vie.