

Chrono aménagement du territoire les réflexions grenobloises

La mobilité demain: où sont les clés? – Dijon
Atelier 1 – Repenser l'espace temps



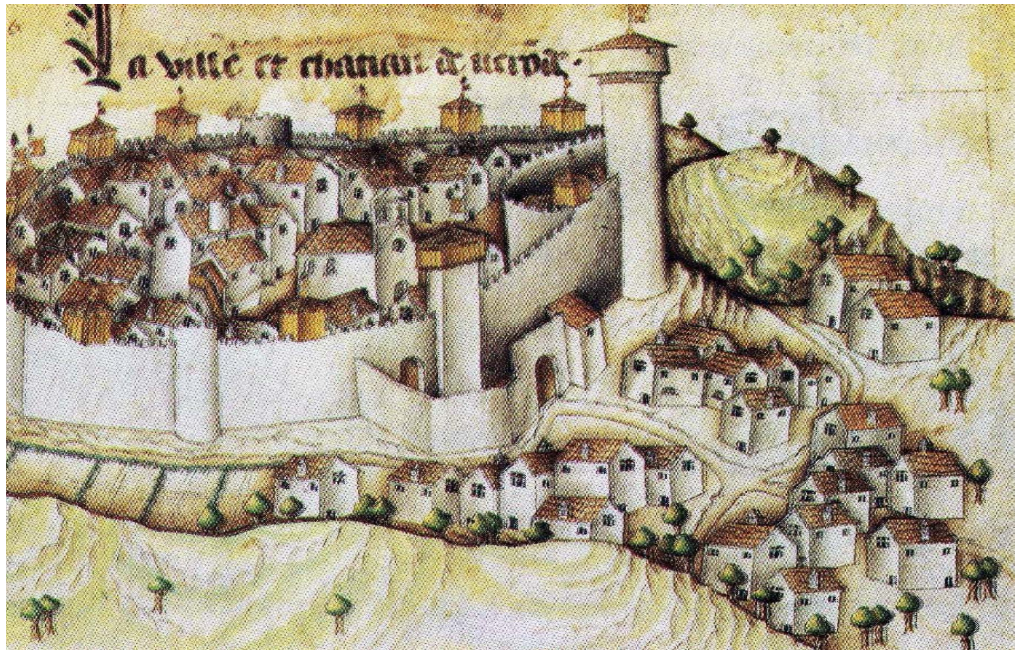
La ville et l'espace urbain

Historiquement, l'organisation de l'espace urbain pratiqué a résulté du temps que la majorité des individus pouvait consacrer à ses déplacements,

afin que le temps résultant soit suffisamment producteur de richesses pour permettre à chacun de couvrir ses besoins élémentaires et les besoins de ceux qui dépendent de lui.

Rapport direct entre productivité du travail humain, mobilité et forme urbaine.

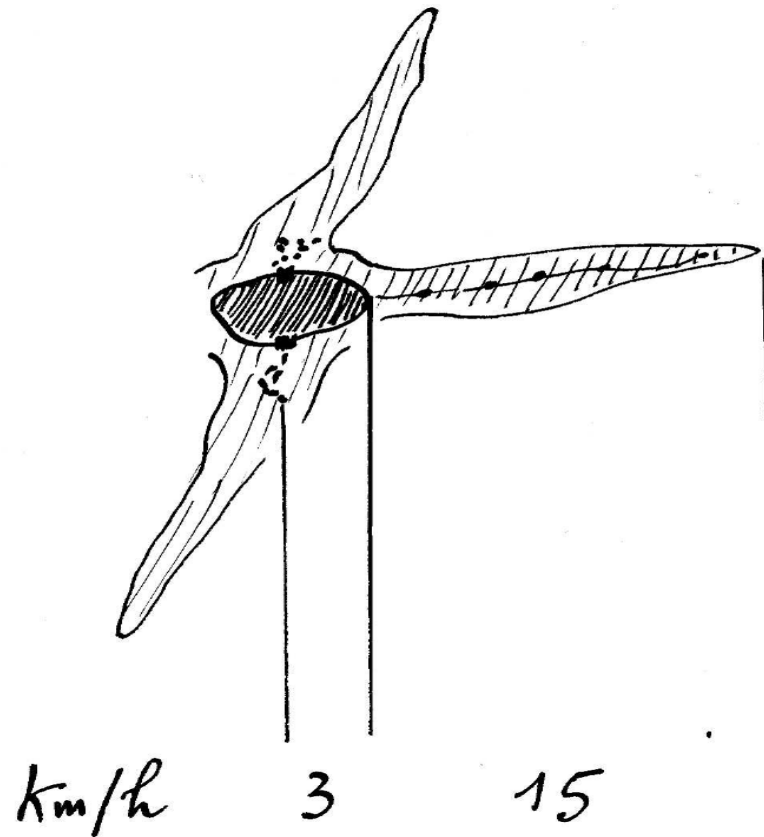
La ville compacte du piéton, ou du 3 km/h



Source inconnue

- De Catal Höyük (6000 av JC) au milieu du XIXème, forme urbaine de l'interaction maximale entre les composantes du trio **producteur / client / fournisseur**.

La ville en doigt de gant du train de banlieue et du tramway électrique, ou du 15 km/h



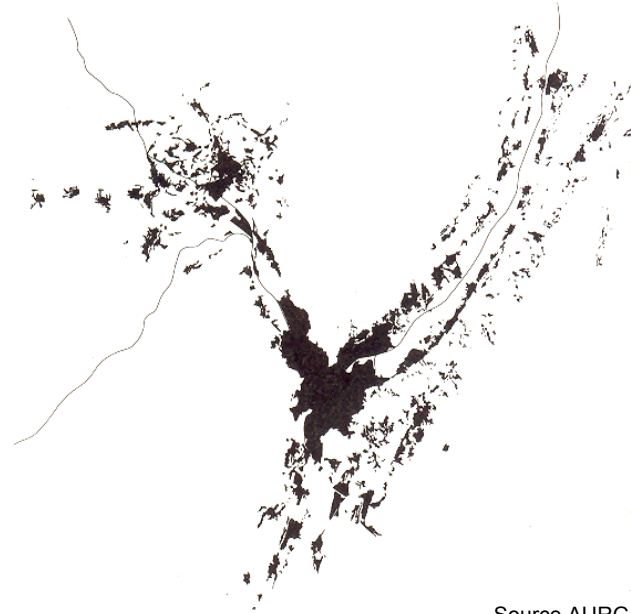
Source Francis BEAUCIRE

- De 1850 à 1975, forme urbaine répondant notamment à la révolution industrielle, et donc à l'interaction maximale entre **employeur et main d'œuvre**.

Aujourd'hui la ville diffuse de l'automobilité ou du 50 km/h



Source Francis BEAUCIRE



Source AURG

- Depuis 1975, début du développement de la double motorisation, forme urbaine de la mobilité généralisée, rendue abordable au plus grand nombre.

Pourquoi la ville diffuse (ou ville territoire, ou encore ville archipel) pose-t-elle problème ?

• Quatre grandes questions interrogent la ville diffuse et notre société ségrégative et de consommation:

- ▶ Pour l'humanité, l'accès à l'espace a été un combat. Il peut le redevenir (conflit d'usages croissant, ressources décroissantes,...);
- ▶ Le niveau de notre empreinte écologique n'est pas « durable »: elle est très consommatrice de ressources (artificialisation des sols, boulimie énergétique, déploiement coûteux des infrastructures,...);
- ▶ Elle amplifie la ségrégation sociale en la diluant dans l'Espace;
- ▶ Elle est très sélective dans l'accès aux ressources urbaines.

Le grand territoire, étalé et péri-urbanisé

- Deux phénomènes dont les terminologies ne sont pas synonymes, et dont les sources et les réalités ne sont pas identiques:

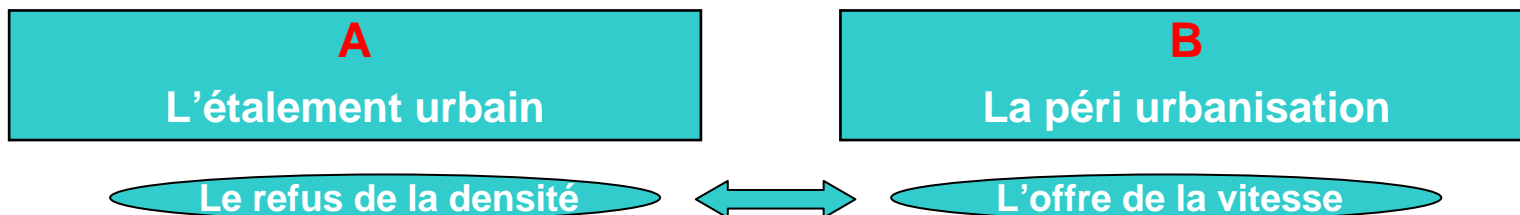
Étalement urbain (rationalités opérationnelles): possibilité économique pour les **acteurs** et acceptation collective d'une non optimisation du foncier, abondamment ouvert par les infrastructures et les documents d'urbanisme (lotissements d'habitat, mais aussi zones commerciales et tertiaires),

Périurbanisation (modes de vie): désir et possibilité des **ménages** à se mettre à distance physique des fonctions urbaines quotidiennes.

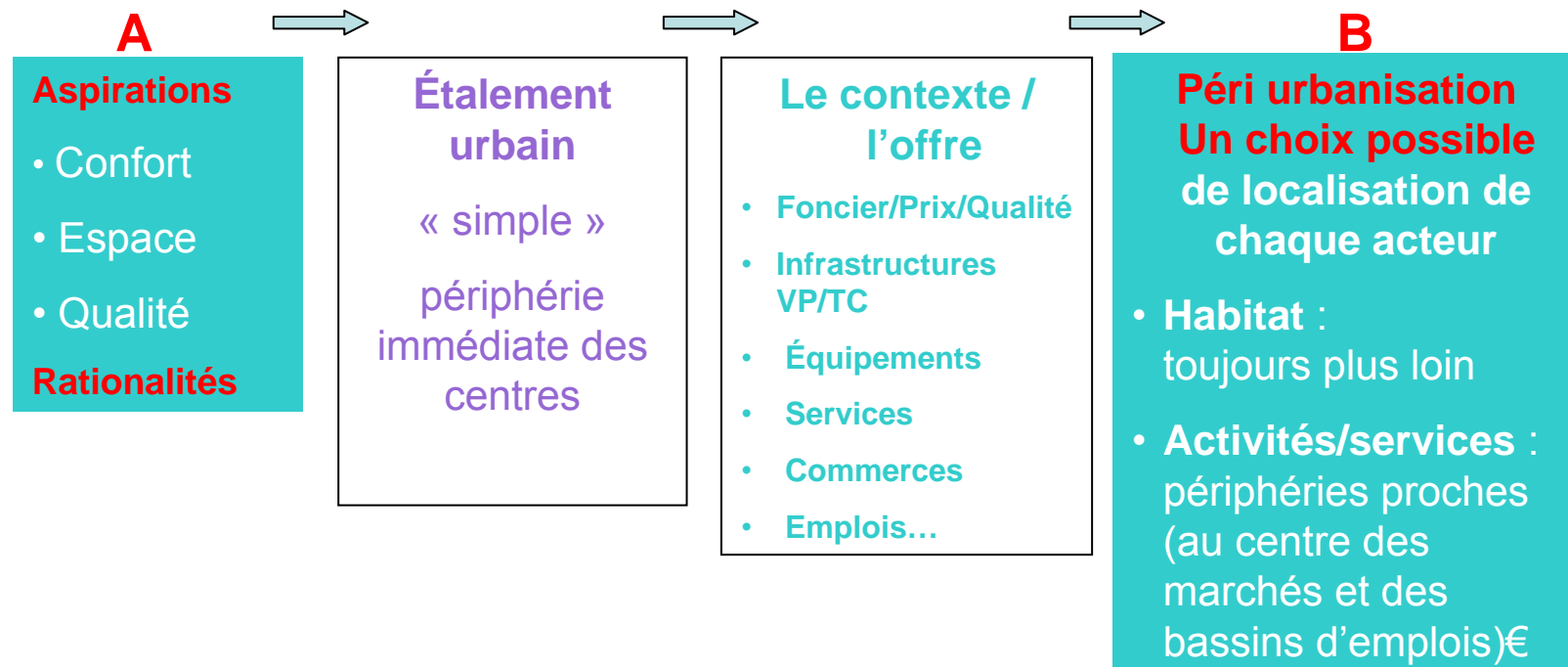
Cette possibilité impacte alors le choix de localisation des acteurs économiques et nourri l'étalement urbain.

Le grand territoire, étalé et péri-urbanisé

Distinguer étalement urbain et péri urbanisation



Le passage de A vers B



L'articulation urbanisme - déplacements

Pour « lutter » contre la péri-urbanisation et l'étalement urbain, l'articulation des politiques publiques en urbanisme et en déplacements apparaît comme un axe essentiel d'actions.

Nous paraissions redécouvrir l'évidence, alors que **l'offre de transports fait la forme urbaine**, et que **les routes transforment le terrain en foncier**, et créent la rente foncière induite.

Nous payons trop d'années d'éloignement entre les cultures de l'ingénieur et celle de l'urbaniste, entre les **acteurs des infrastructures** (et de la mobilité) et les **acteurs de l'urbain** (et du spatial).

L'articulation urbanisme - déplacements

Pour parvenir à articuler urbanisme et déplacements à l'échelle du grand territoire:

- **une réponse passe par la gestion du temps**

Revisiter les valeurs que notre société associe à la vitesse et les échelles de celles-ci,
Instiller du « ni trop près », « ni trop loin », au sein d'une aire urbaine, c'est-à-dire faire rentrer la 4ème dimension dans la planification de l'espace,

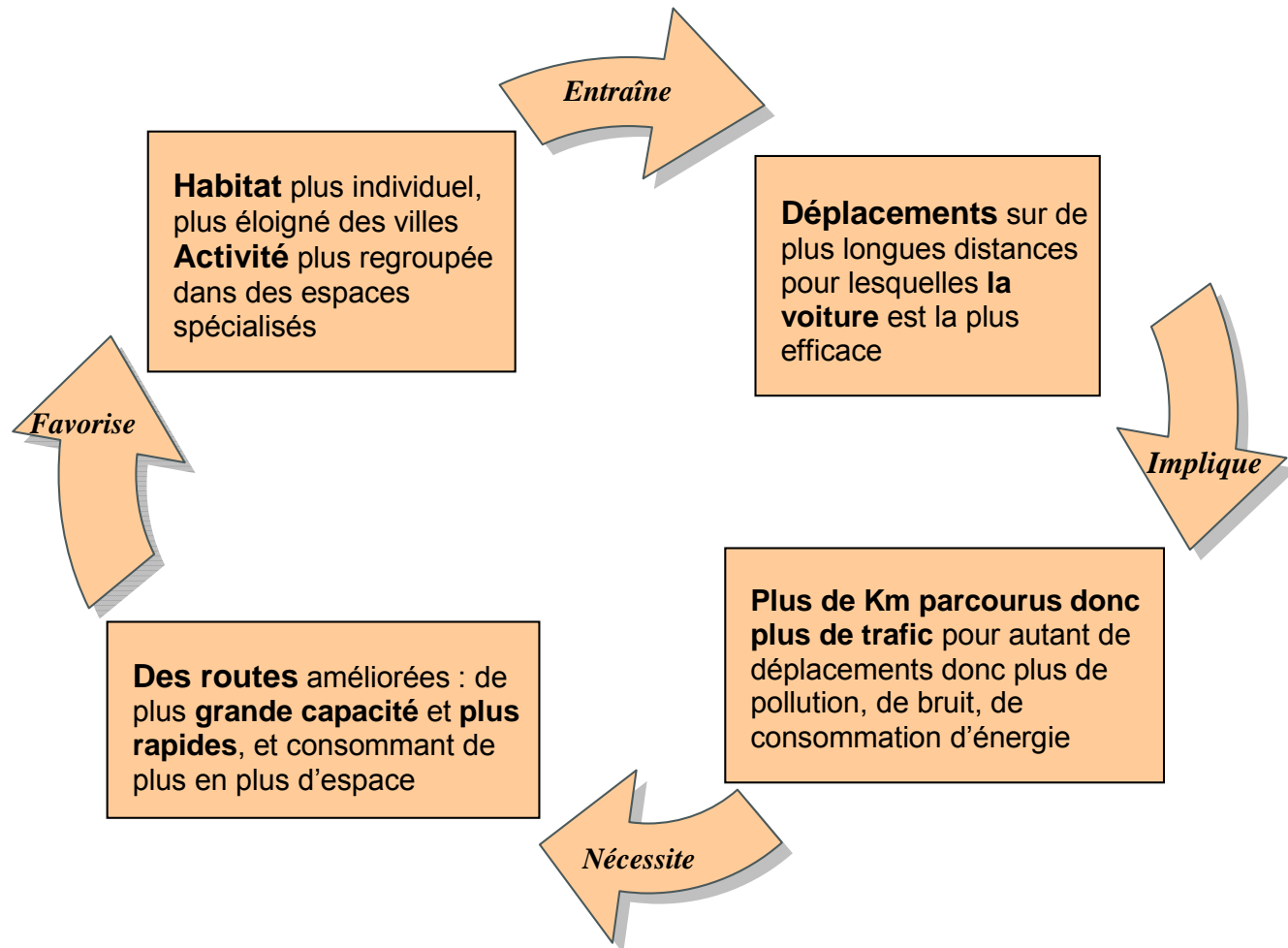
- ➔ **Le chronoaménagement du territoire**

Le chronoaménagement du territoire

L'origine de la démarche:
tenter de réfléchir à **une organisation de l'espace urbain** (l'espace de vie des gens)
qui génère moins de besoins de déplacements éloignés (a minima moins en voiture)
et facilite les interactions sociales

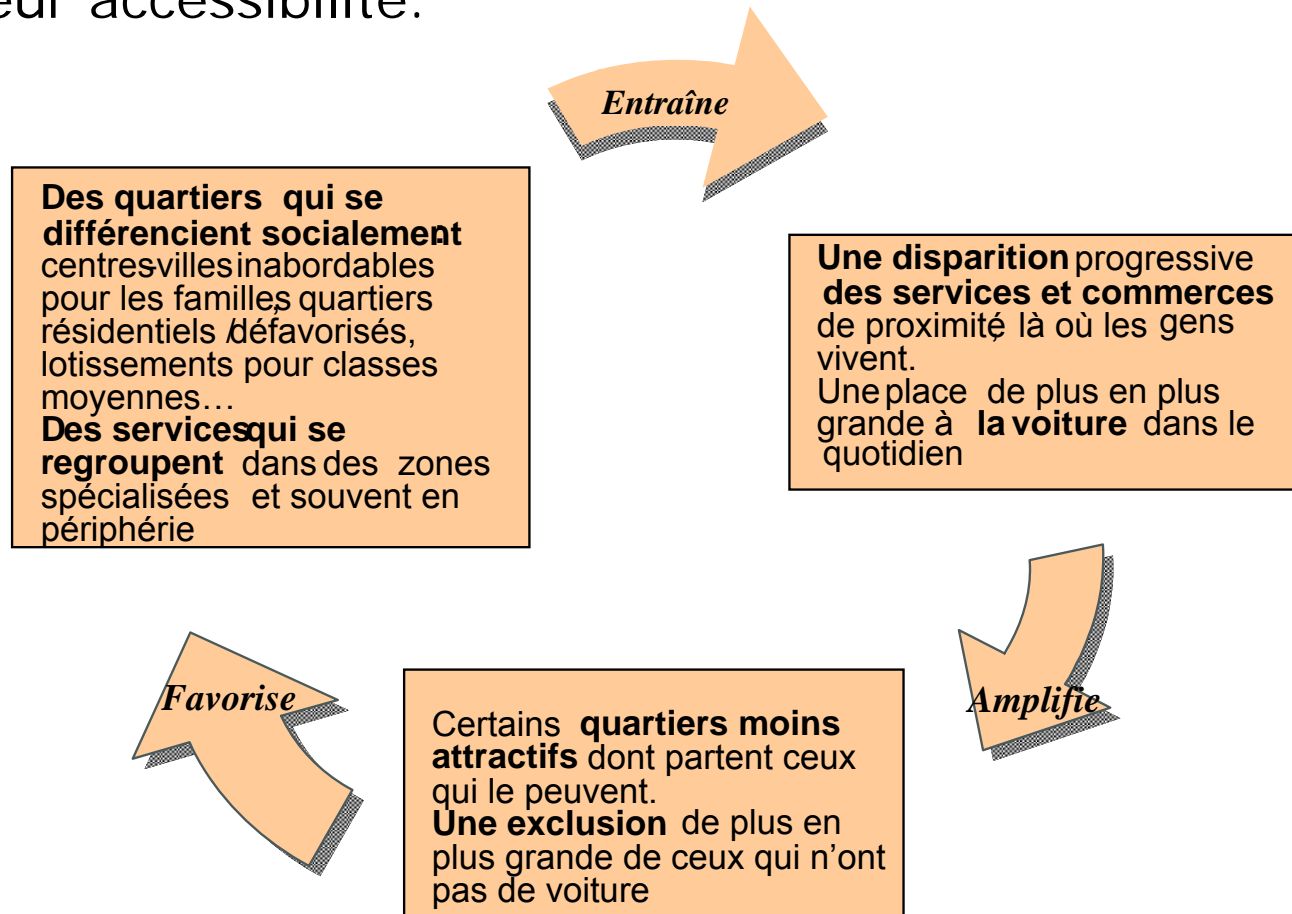
une dynamique à inverser

- Aujourd'hui, une dynamique de fabrication du territoire dans laquelle péri-urbanisation, étalement de la ville et développement des routes s'autoalimentent



une dynamique à inverser

- La nécessité d'une voiture pour un nombre croissant d'activités accentue l'exclusion de ceux qui y ont peu ou pas accès.
- La logique de marché évalue les implantations à l'aune de leur accessibilité.



Les constats clés de la ville diffuse

- **La vitesse**, issue du changement de mode de transport et du surinvestissement public dans le réseau routier, **n'a pas fait gagner de temps**, le budget-temps de déplacement est stable, mais **elle a ouvert de l'espace à l'urbanisation** (au carré de la distance supplémentaire parcourue).
- **La richesse produite** par un territoire est directement liée au nombre d'emplois accessibles à chaque actif
il y a **équivalence économique entre vitesse et densité**
(attractivité = densité x vitesse²)
- Les **gains de productivité** du travail ont par ailleurs offert du temps de loisirs, qui a pu être réemployé au déplacement.

Quelles cartes mentales pour les acteurs ?

- Chacun exprime **les distances** de déplacement **en temps**, et non en km, d'où la notion de « **distance-temps** »
- Chacun exprime ces distances-temps **à partir d'une carte mentale**, c'est à dire d'une image mémorisée de son territoire de vie.
- Les chercheurs ont constaté que **les distances-temps de cette carte mentale sont celles de la période creuse** de circulation.
- Mais les professionnels des déplacements conçoivent et dimensionnent les infrastructures à l'heure de pointe.

Considérer la vitesse pour aménager le territoire

Si la performance du système automobile
(automobiles / motorisation / infrastructures)
a favorisé la périurbanisation,

la vitesse de fonctionnement des territoires
est un levier pour son aménagement.

La démarche grenobloise:

➔ **déterminer les distances-temps** entre pôles, et entre secteurs, qui correspondent au territoire souhaité;

➔ **garantir ces distances-temps**, toute la journée, sans chercher à permettre d'aller plus vite.

Considérer les vitesses en heures creuses

En résumé, deux idées forces qui interrogent les pratiques des urbanistes et des ingénieurs transports:

- **les vitesses permises** par les réseaux ont un impact fort à moyen & long terme → leur détermination ne relève pas de la seule ingénierie des transports, mais devrait être **encadrée par la planification spatiale**
- les cartes mentales du territoire étant largement basées sur la situation en période creuse de trafic, **l'offre de transport** ne doit plus être dimensionnée uniquement en fonction de l'heure de pointe, mais **conçue en fonction du message transmis en période creuse**

Déterminer les distances - temps

Lier la réflexion des projets urbanistiques
*sur le confortement des polarités
et les sous-bassins de vie associés*
à la réflexion relative aux projets de transport
*en termes d'accessibilité et de desserte
donc de niveau de service
quelque soit le mode de déplacement*

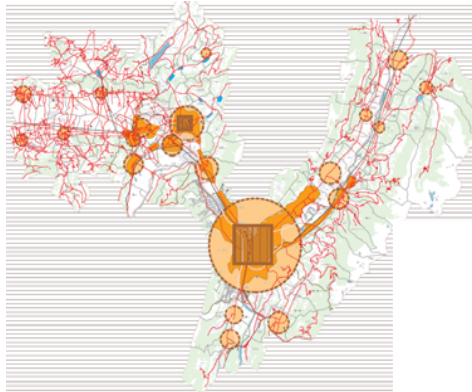
Encadrer le raccourcissement des distances par la planification, une « prise au mot » des orientations de la loi SRU, de l'articulation urbanisme transport à l'échelle du grand territoire

→ Orientation des distances temps par les SCoT

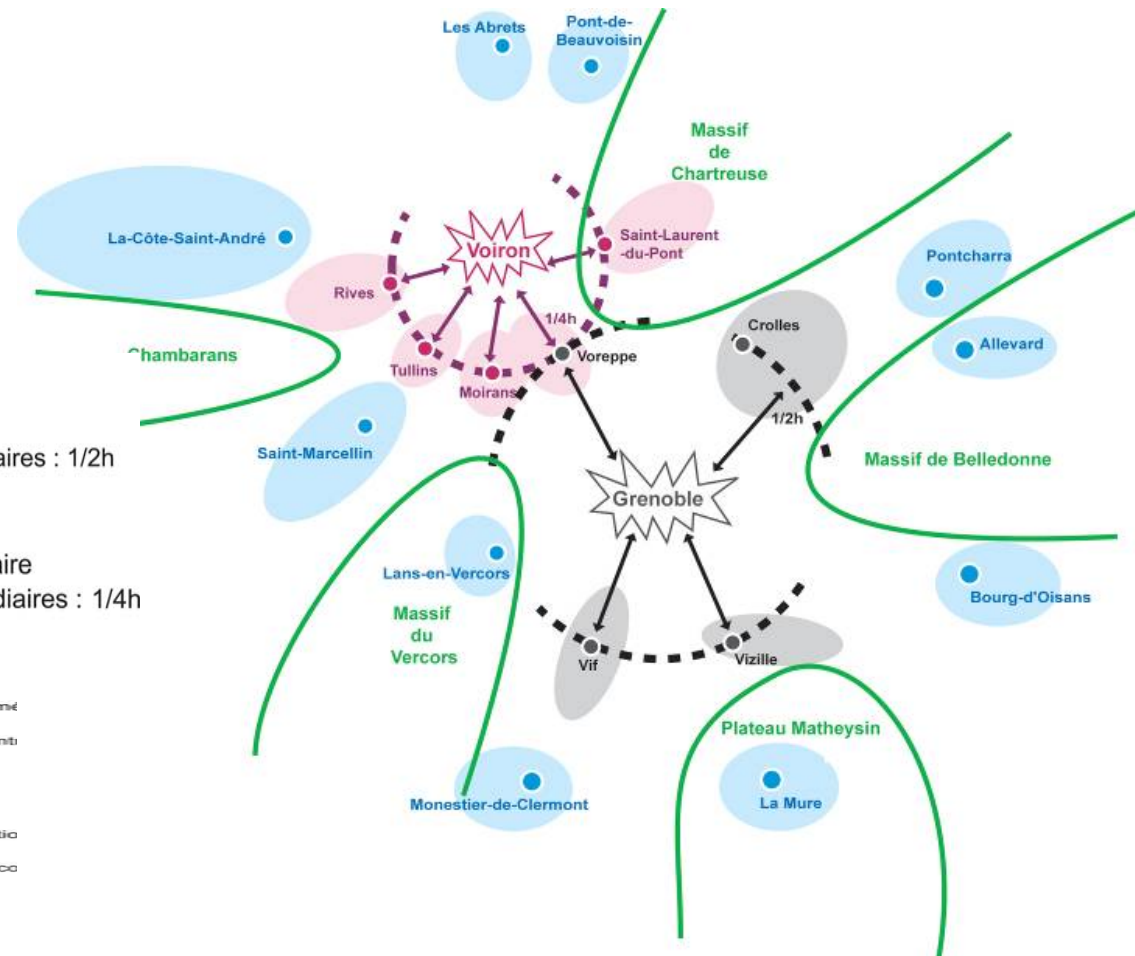
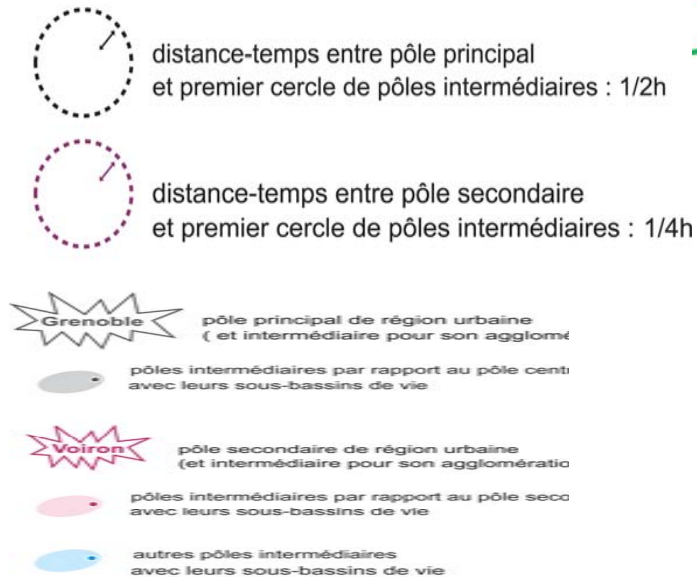
et non par les capacités techniques des systèmes de transport.

Planifier en articulant temps et espace

Compléter la carte des polarités urbaines ...



... par une carte des distances-temps



Organiser l'offre pour garantir ces distances-temps

Pour répondre aux objectifs de multipolarisation,

- **Redonner de la « valeur » à la proximité**, et pour cela
- **Orienter explicitement les distances-temps**

Ce qui suppose des services de transports collectifs, et un niveau de service pour le transport individuel qui garantissent ces temps de déplacements,

→ crédibiliser le transport: cadencement ferroviaire, symétrique et toute la journée, cars « BNHS » ...

→ réduire et fiabiliser les vitesses: le label « AA HNS »
Autoroute Apaisée à Haut Niveau de Service

Reconsidérer la vitesse de déplacement

Une vitesse de déplacement **raisonnée**,
similaire en transport collectif et en voiture
particulière, pour crédibiliser les alternatives à la voiture

~ **70 km/h** sur des «autoroutes apaisées »

Une réduction réelle

Un apaisement général qui fiabilise les temps de parcours

impactant la perception psychologique

Pour changer la carte mentale des temps de parcours
(*rapprocher les temps perçus des temps possibles*)



Les atouts de la réduction des vitesses

Baisser la vitesse permet de manière certaine

des gains environnementaux:

- une baisse nette des nuisances sonores
- une limitation des émissions de polluants
- une réduction des consommations d'énergie

des gains de santé publique:

- une moindre exposition des populations aux polluants
- une diminution des risques d'accident
(en fréquence et en gravité)

Et si le pari de plus de proximité se concrétise:

une diminution des distances parcourues et de ce fait

- un renforcement des gains environnementaux
- une limitation des effets d'exclusion liés à la mobilité motorisée

Le chronoaménagement, en intention

passer du cercle vicieux de
toujours plus de déplacements,
toujours plus en voiture,

au cercle vertueux de
déplacements moins longs, moins en voiture.

**Pas moins de déplacements
mais mieux de déplacements.**

Une contribution significative à la quête du facteur 4 ?

Le chronoaménagement, où en-est-on?

Des avancées indiscutables

- la reconnaissance du concept de **chronoaménagement**, et de son outil symbolique, les autoroutes apaisées à haut niveau de service,
- **une affirmation du concept** au sein du document de mise en débat avec les territoires pour le futur SCoT,
- **des premières traductions** dans certains projets:
lettre de commande APS autoroute urbaine A480, réf aux autoroutes apaisées dans le PDU de l'agglomération, mise à distance-temps en orientation d'aménagement pour le secteur du Voironnais,
- **un accueil favorable des conseils de développement** impliqués dans la démarche participative de contrat d'acceptabilité,
- la publication d'un **ouvrage au CERTU** en avril 2009.

Le chronoaménagement, où en-est-on?

Mais tout reste à faire

- le SCoT est en chantier, et de grands projets d'infrastructures se débattent et se décident en parallèle,

Sans aucun lien structuré de débat, et sans recherche de prise en compte des apports du chronoaménagement,

- malgré la lettre de mission d'A480, une conception apaisée et urbaine n'est pas acquise,

Pour réaliser vite, un retour vers les normes existantes des VRU est l'hypothèse la plus vraisemblable aujourd'hui,

- l'articulation temporelle des programmations thématiques (PDU, PLH, SDEC...) ne s'esquisse pas,

- la réalisation sur le terrain pourrait voir le jour dans d'autres régions urbaines, séduites par nos réflexions, avant même la région grenobloise.

Bibliographie

Un ouvrage de référence

« Chronoaménagement et autoroute autrement: la proximité au secours du territoire ».

Auteurs:

Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise,

Syndicat mixte pour l'élaboration et le suivi du schéma directeur de la région grenobloise.

Editeur:

Certu

avril 2009



- **Merci pour votre attention**