

« chrono-aménagement »

Que recouvre ce terme?

*J'habite à 20mn de Nice.
J'ai déménagé, et les enfants sont à 10mn du lycée...
Les implantations commerciales qui évaluent leur zone de
chalandise en 1/4 d'heure d'accès...*

Chacun exprime **les distances** de déplacement **en temps**,
Chacun raconte ses lieux de vie à partir d'une **carte mentale**,
c.a.d. d'une image mémorisée de ses lieux de vie et de leurs liens.

Les distances-temps de cette carte mentale sont de fait celles de la période creuse de circulation.

- ➔ la démarche se propose de concevoir l'aménagement en fonction de ces distances-temps:
- ↔ **Trouver la distance-temps favorable au confortement des pôles**, y favorisant la viabilité des équipements, commerces et services et permettant d'y assurer une certaine mixité sociale et urbaine *(estimée actuellement à ~1/2h)*
- ↑ **Définir**, à partir de cette distance – temps, **la vitesse à offrir pour les déplacements en voiture comme en TC**

Les autoroutes apaisées



Cette vitesse semble être ~70 km/h sur nos autoroutes d'où le surnom actuel d'« autoroutes apaisées » de cette démarche

Avec aussi des avantages techniques:

- une plus grande capacité, et moins d'effets d'accordéons liés aux sorties → **plus de fiabilité**
- **une diminution sensible des nuisances** (bruit, pollution)
- **une compétitivité accrue des transports collectifs**, et une plus grande facilité pour réaliser nos «voies spécialisées partagées» (**des voies bus sur autoroute**)
- une intégration urbaine facilitée, en aménagement, comme en utilisation

Ces autoroutes apaisées devraient être:

un nouveau type de voie, **ni boulevard urbain, ni autoroute** par la mise au point d'**un label « autoroutes apaisées »**

Aujourd'hui quand la route arrive en ville, elle devient rue et la conduite est modifiée. **Demain quand l'autoroute arrive dans l'aire urbaine elle s'apaise, et la conduite aussi?**

Un projet pour initier un processus qui s'appuie sur
Une mise à distance-temps



réelle

Abaisser fortement les vitesses effectives sur le réseau...

...c.a.d autorisées par la réglementation et permises par l'aménagement de la route

Des autoroutes à ~70 km/h et une hiérarchie en conséquence...

... qui conduit à une diminution de vitesse d'environ 30% (en heures creuses)

Un apaisement général qui fiabilise les temps de parcours

et symbolique

Apaiser les autoroutes et VRU dont l'image est celle de la vitesse

... pour changer la perception / mémorisation des temps de parcours → c.a.d. la carte mentale

... pour rapprocher les temps perçus des temps possibles

**Sur le plan fonctionnel:
Sur le plan technique:**

**un label
des esquisses**



Six conditions pour le label:

1. L'attractivité
2. La sécurité
3. L'intégration territoriale
4. La modération de la vitesse
5. L'ouverture aux autres modes
6. Les qualités paysagères et architecturales

Six champs d'investigation pour les projets:

1. L'infrastructure
2. L'environnement proche
3. Les liens avec le territoire
4. Les systèmes d'échanges
5. L'information de l'utilisateur
6. L'exploitation

Quelques interrogations sur le dossier en débat:



Sur les objectifs exposés de trafic automobile

- L'écoulement fluide de toujours plus de déplacements peut-il être un objectif de long terme?
- Accueillir encore plus de déplacements automobiles peut-il réellement constituer un facteur d'attractivité de la Côte d'Azur?

Ne peut-on chercher une organisation (de l'habitat, des équipements, des services...) qui permette plus de proximité et limite les besoins de déplacements interurbains?

- Si le fonctionnement interrégional, voire international de l'autoroute est perturbé par la desserte locale et d'agglomération, ne peut-on pas aménager le territoire de manière à limiter les besoins de déplacements?

Pourquoi se donner une vitesse-cible de 110km/h dans un territoire aussi urbain et aussi contraint? (à 70km/h sur 20 à 40km l'écart est de 10 à 20 mn est-ce rédhibitoire pour le transit?)

Sur la prise en compte des alternatives TC

- Seul le réseau routier pourrait fonctionner « en peigne », les cars étant dans la circulation; et pourquoi pas de voies réservées cars?
- La seule offre TC « comparable à l'A8 » (le TER) ne pourra être améliorée qu'après 2020 et n'est donc pas prise en compte dans les impacts du projet, mais ne rend-il pas sa réalisation moins crédible?

La question de l'attractivité de la côte d'azur



L'attractivité touristique n'est-ce pas surtout ce que je viens faire et comment je le fais, bien plus que les conditions de mon arrivée?

Une organisation qui, limitant les besoins de (distances de) déplacements, limiteraient bruit, pollution de l'air et consommation d'espace ne serait-elle pas un facteur d'attractivité propre à contrebalancer les minutes de plus sur les trajets longs?

L'attractivité économique est liée à l'accessibilité, c'est une réalité économique, mais

ne surestimons pas ce facteur, sinon l'Ile de France serait en faillite depuis longtemps

et puis l'activité économique n'est-elle pas autant en demande de fiabilité de ces temps de déplacements que de leur réduction?

Je n'apporte pas de certitudes:

notre démarche de chrono-aménagement constitue plutôt une manière différente de s'interroger sur les liens entre organisation urbaine, sociale et les déplacements qu'elle génère



merci de votre attention