

La périurbanisation

face au

chronoaménagement ?

Compte rendu
5^{ème} controverse

Vendredi 2 avril 2010, politiques, techniciens, chercheurs, habitants, étudiants, se sont réunis à l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble pour participer à la cinquième controverse du SCoT de la Région Urbaine de Grenoble. Le débat a porté sur la notion de chronoaménagement et sur ses différentes politiques afférentes. L'enjeu étant de se questionner sur les outils concrets qu'offre le chronoaménagement pour freiner la périurbanisation.

En présence de Gabriel Jourdan, maître de conférences en urbanisme à l'IUG qui a présenté l'intérêt du chronoaménagement par rapport aux objectifs du SCoT. Avec les apports d'Antoine Brès et des étudiants de l'ENTPE, de l'IUG et de l'ENSAG qui ont synthétisé le rendu des ateliers du Grenelle.

Gabriel Jourdan :

1. L'intérêt du chronoaménagement : c'est baisser les vitesses routières car se déplacer plus rapidement a permis aux habitants de faire des choix d'habitations plus éloignés des sites d'emplois. Il démontre qu'il faut baisser la vitesse pour revenir à une ville plus accessible.

2. La ville réaménagée autour de la voiture : nos modes de vie et nos villes se sont construits en fonction de la voiture. Il faut refaire de la proximité. Les espaces de centralités se trouvent souvent dans le périurbain. Comment articuler échelle de proximité et échelle métropolitaine ? Comment permettre de circuler d'une échelle à l'autre ?

3. La localisation de l'emploi et du logement : il est difficile de vivre dans des logiques de proximité car politiques de l'emploi et politiques du logement n'ont pas été pensées en cohérence. Le SCoT doit être porteur de cohérence afin de redonner la possibilité aux ménages de bénéficier de cette proximité. Ne faut-il pas conditionner le développement de l'emploi en corrélation avec celui du logement ?

4. Le futur est-ce le chronoaménagement ? Peut-être grâce à la mise en cohérence des politiques publiques. Ou encore dans un futur où les déplacements seront trop coûteux et où on sera contraint à la proximité.

Antoine Brès :

1. L'autoroute qui fait la ville : elle contribue aussi à faire de la ville durable, en apaisant les nuisances, multipliant les accès, en permettant une meilleure desserte et un meilleur accès aux transports en commun. Il s'agit de réfléchir à une polycentralité qui s'appuie sur les infrastructures à disposition d'un territoire pour participer à son développement local.

2. La notion d'autoroute apaisée : c'est construire une face « autoroute » et une face « territoire » en proposant plus d'interaction et de riveraineté.

3. Le périurbain : il s'agit de le lier avec l'autoroute apaisée car c'est une opportunité pour augmenter les voies d'accès entre urbain et périurbain. Le périurbain subit déjà une triple peine :

- éloignement du centre urbain ;
- fragmentation à cause des infrastructures qui desservent le centre urbain (coupures) ;
- manque de desserte des transports en communs.

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE DE LA RÉGION URBAINE DE GRENOBLE

SCoT 2030

Les étudiants de l'ENTPE, de l'IUG et de l'ENSAG :

1. Le principe du chronoaménagement : c'est avoir une ville plus compacte avec de la mixité, de la proximité et de la densité (hausse de la périurbanisation, recherche de la meilleure distance-temps).

2. L'apaisement technique : c'est le moyen de réaliser à long terme du réaménagement urbain. Cela signifie de modifier les largeurs de voies, la signalétique, les Bandes d'Arrêt d'Urgence, les refuges... Il ne s'agit pas de réduire la vitesse à 70 km/h mais de l'augmenter à 70 km/h en heures de pointes.

3. L'autoroute comme objet urbain : il faut agir sur le sentiment de vitesse des automobilistes en les faisant rompre avec la monotonie de l'autoroute. Il existe trois leviers d'actions : la chaussée, les abords d'autoroute, les paysages environnants.

4. L'A480 et la Rcade Sud : ce sont des espaces à enjeux. Il faut recréer de la ville dans les zones qui ont été fracturées par les infrastructures, tout en développant de la riveraineté.

5. Le péage urbain : c'est un moyen pour apporter des ressources financières et donner une autre unité à l'urbanisation. Quelle pertinence d'un péage urbain pour la RUG ?

Que retenir pour le SCoT de la Région Urbaine de Grenoble ?

- **La régulation en heure de pointe :** comment faire pour fiabiliser les temps de parcours en heures de pointes ? Il existe plusieurs outils pour réguler la circulation (gestion dynamique du trafic, contrôle d'accès aux autoroutes, péage urbain) mais lequel est acceptable pour la RUG ? Ne peut-on pas plutôt inciter à construire là où il existe déjà des transports en commun ?

- **Le péage urbain :** de par son coût, n'est-il pas un outil qui fait accroître les inégalités sociales ? De plus, ne fait-il pas subir un « apaisement », un report de congestion sur des territoires qui en sont actuellement exempts ?

- **L'acceptabilité repose sur trois points :**

1. l'accessibilité des transports en commun ;
2. le triplement du covoiturage ;
3. l'organisation du temps de travail différencié selon chacun.

- **L'apaisement de la RUG :** contraindre les vitesses peut permettre d'apaiser. En apaisant on perd 5 min en heure creuse mais on gagne beaucoup plus en heure de pointe.

- **Le chronoaménagement :** c'est agir sur le court terme tout en ayant une vision sur le long terme. Ce n'est pas qu'agir sur les autoroutes, c'est aussi travailler sur un ensemble de mesures liées à l'aménagement du territoire.

En guise de synthèse quelques points essentiels :

- l'autoroute comme vecteur de la ville durable ;
- l'apaisement technique par la recherche de création de règles ;
- l'acceptabilité du projet pour faire, sur le long terme, de l'aménagement de qualité.

En conclusion, l'Etat étudie le passage de l'A480 en autoroute apaisée. Tout reste à construire car la norme n'existe pas. Il s'agit de répondre à une demande sociétale. C'est une tentative pour faire changer et évoluer les comportements.