

Les controverses du SCoT N°5

Quelques réflexions autour du chronoaménagement

1

Gabriel JOURDAN – Maître de conférences en urbanisme IUG

1 - Limiter la dépendance des secteurs « extérieurs » vis-à-vis du cœur de l'agglomération grenobloise pour les activités quotidiennes.

Leur permettre de construire leur développement tout en bénéficiant des grands équipements et des grandes dynamiques économiques de la RUG.

=

Mettre les secteurs « extérieurs » à une juste distance-temps (ni trop loin ni trop près) du cœur d'agglomération

+

Développer le commerces, les services à la personne et l'artisanat (économie présenteielle) dans les secteurs extérieurs

+

Conserver et développer les activités économiques « productive » (industrie, recherche, ...) dans les secteurs extérieurs

+

Limiter le développement démographique « subi » (périurbanisation liée à la proximité du cœur d'agglomération) des secteurs extérieurs

3

Quels objectifs justifient la démarche de chronoaménagement dans le projet de SCOT « RUG 2030 »

?

2

2 - Réduire le trafic automobile

=

Réduire la longueur des déplacements quotidiens (plus de proximité entre domicile et activités quotidiennes)

+

Favoriser l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo

+

Réduire l'étalement et la dispersion géographique de l'urbanisation

+

Eviter les formes urbaines génératrices de dépendance automobile

3 - Réduire la consommation d'espaces et la fragmentation des zones naturelles et agricoles

=

Réduire la dispersion de l'urbanisation

+

Privilégier des formes urbaines plus compactes

+

Privilégier l'intensification des tissus existants

5

4 - Renforcer l'attractivité commerciale et économique des centres-villes (et plus largement les espaces « urbains ») au détriment de celle des espaces d'activité spécialisés

=

Interdire l'extension du commerce de grande distribution hors zone urbaine

+

Interdire l'implantation en zone d'activité de toute activité qui pourrait trouver sa place en zone urbaine

+

Réserver strictement les zones d'activité aux activités incompatibles avec la proximité de l'habitat ou ayant des contraintes d'implantation spécifiques

Pourquoi agir sur la vitesse

?

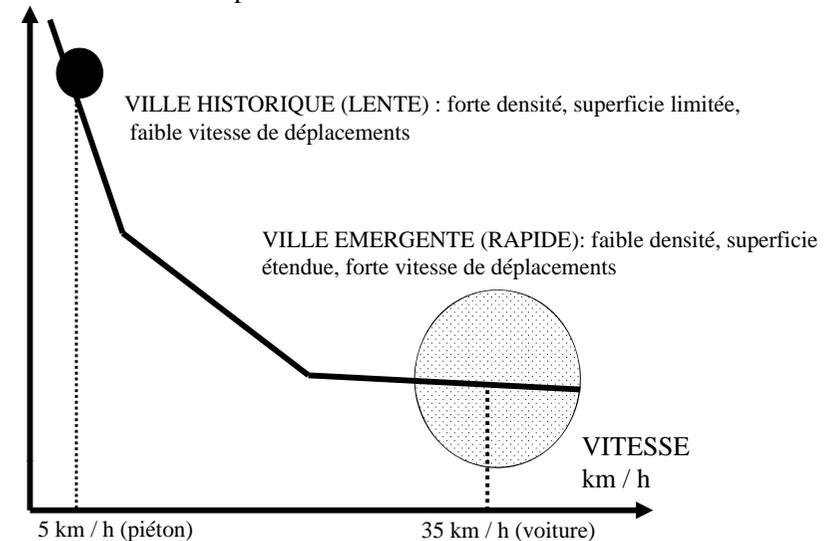
[Quelles congruences entre l'agencement urbain (**organisation de la ville**) et les conditions de la mobilité (**vitesse, facilité et coût des déplacements quotidiens**) ?]

L'accélération des déplacements a rendu possible

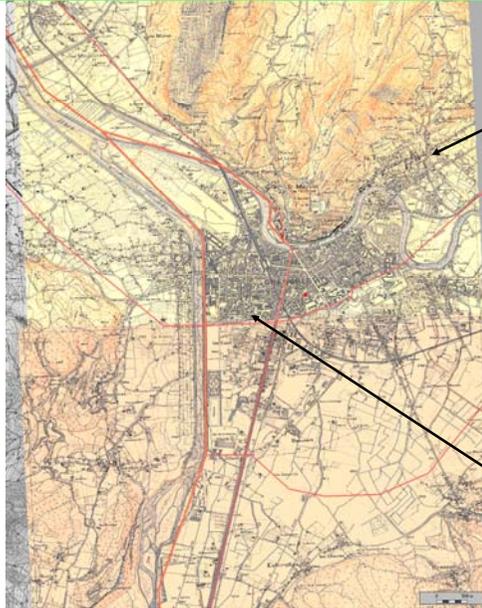
- Une extension de l'espace accessible dans un temps donné

- Des nouvelles possibilités de localisation dans ce territoire plus vaste

DENSITE habitants + emplois / km²



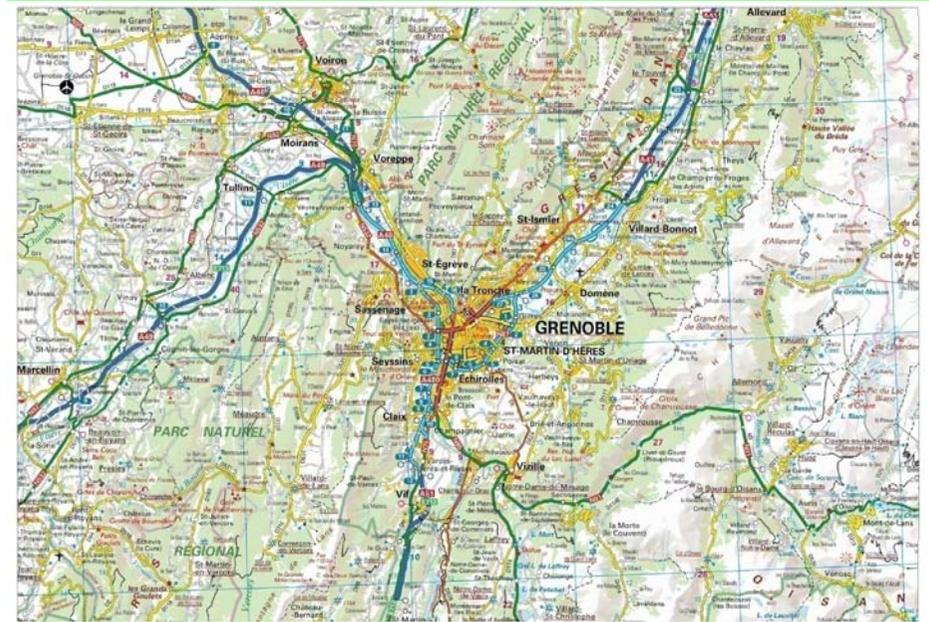
L'espace du développement urbain jusqu'aux années 1960 – La ville pédestre et des transports publics



Développement linéaire autour des anciennes lignes de tram

Développement urbain dense et compact autour du centre historique

L'espace actuel du développement urbain : la région urbaine de Grenoble - Ville automobile et autoroute



Il suffirait donc de réduire la vitesse moyenne des déplacements en voiture pour revenir à :

- La ville **[d'avant]**, dense et compacte
- Le mode de vie **[d'avant]**, basée sur la proximité (le village, le quartier)
- Les déplacements **[d'avant]** (à pied, en vélo, en transports publics) ...

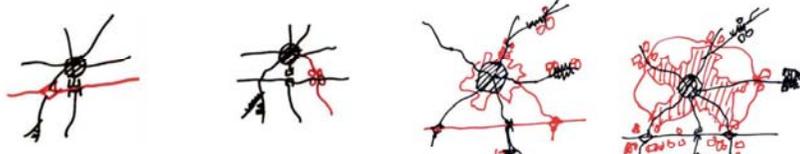
?

... alors que l'agencement urbain, les choix de localisation et la vie quotidienne de la majorité des habitants se sont organisés autour de l'automobile et de la rapidité des déplacements

!?

Si la proximité s'organise à partir des « pôles », comment les définir? Se limitent-ils aux centres-villes ?

DE LA VILLE À L'AGGLOMÉRATION



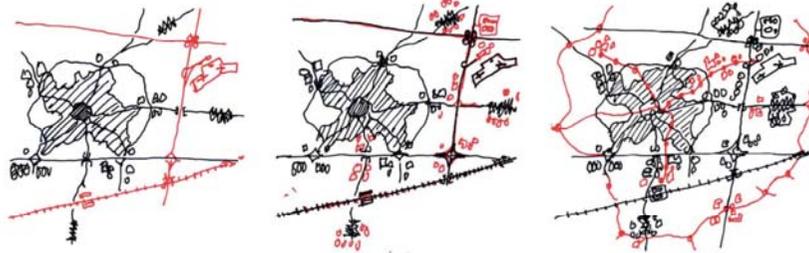
1 L'AU DELÀ DE L'AUTOROUTE

2 LE RACCORDEMENT À LA VILLE

3 LE DESSERVEMENT DE L'HABITAT ET L'ARRIVÉE DES CENTRALITÉS COMMERCIALES LIÉES À LA MOTORISATION GÉNÉRALISÉE

4 UNE PREMIÈRE ROCADE RENFORCE CES CENTRALITÉS DE PÉRIPHÉRIE

DE L'AGGLOMÉRATION À LA MÉTROPOLE



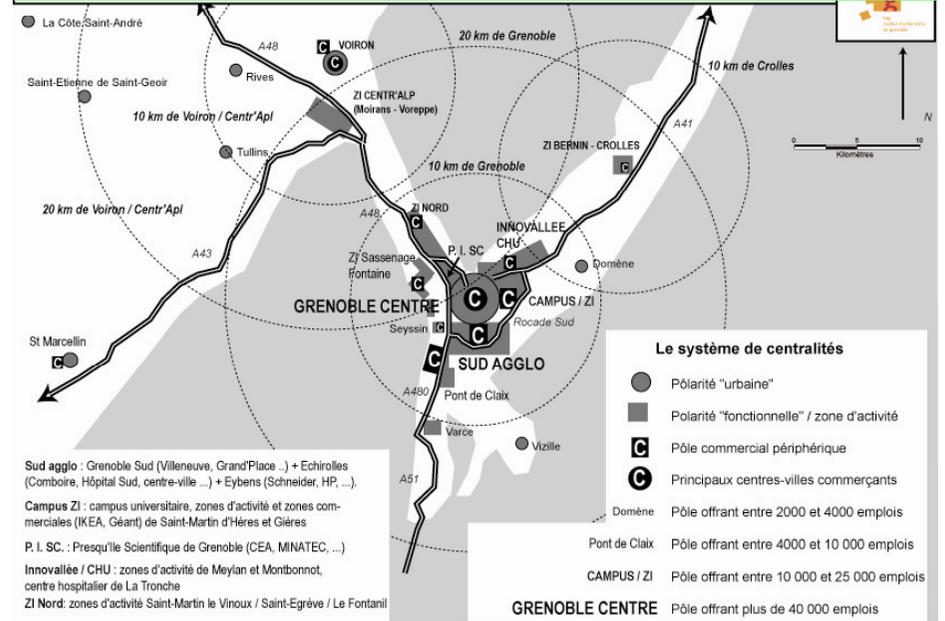
5 L'ARRIVÉE DES RÉSEAUX CONTINENTAUX FER, AIR, LOGISTIQUE

6 LE DÉVELOPPEMENT DE CENTRALITÉS AUTOUR DE CES HUBS

7 ET LES LIAISONS ENTRE CES CENTRALITÉS

Source : appel à projet du grand paris, réponse de l'équipe « DESCARTES » (juin 2009) page 20

Si la proximité s'organise à partir des « pôles », comment les définir? Se limitent-ils aux centres-villes ?



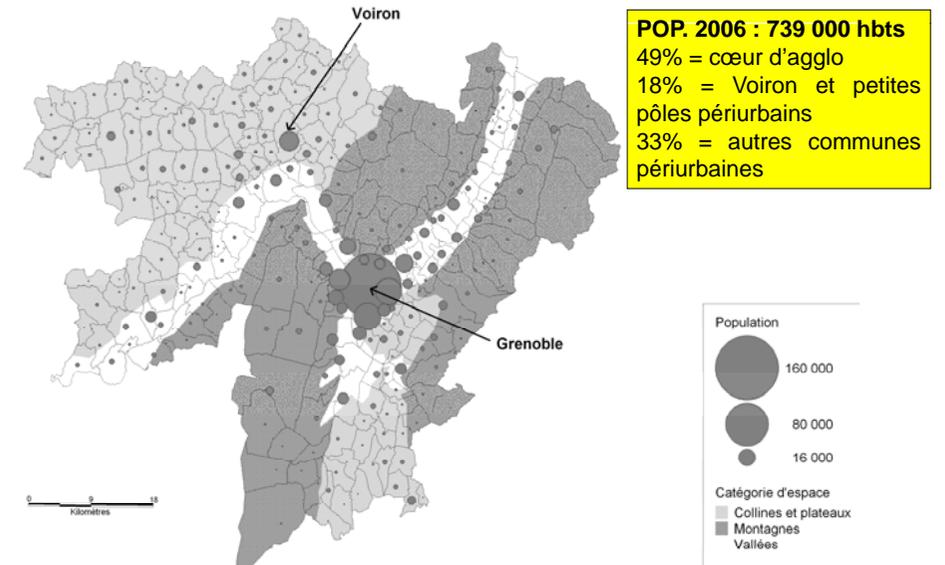
Doit-on [peut-on] vivre dans un seul pôle ? Comment combiner « échelles de proximité » et « échelle métropolitaine » alors que ces deux échelles s'entremêlent dans la vie quotidienne de nombreux individus ?

A partir de quel(s) lieu(x) de la vie quotidienne des gens faut-il penser une organisation urbaine « de proximité » ?

- Le lieu de domicile ?
- Le lieu de travail ou d'études ?
- D'autres lieux (loisirs, commerces, etc.) ?

Peut-on penser la ville de demain comme un réseau d'espaces de proximité entre lesquels on peut circuler facilement en TC (majoritairement) et/ou en VP ?

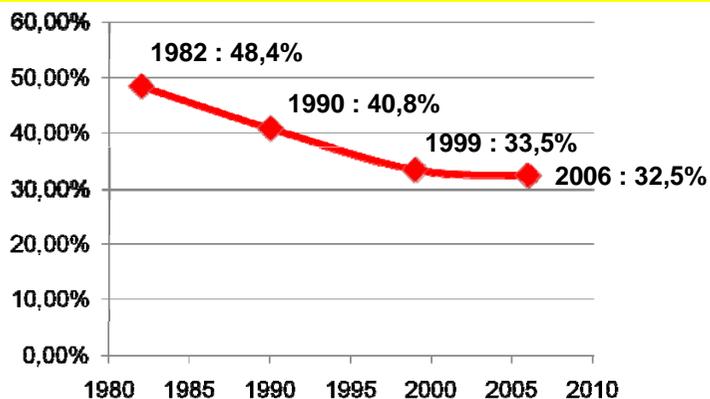
Quelle solution pour les habitants des petites communes périurbaines ?



82% de la croissance démographique 1975 – 1990 et 67% de la croissance démographique 1990 – 2006 est accueillie dans les « petites » communes périurbaines

Quelle solution pour les personnes qui ne travaillent pas à côté de chez elles ?

% d'actifs ayant un emploi qui vivent et travaillent dans leur commune

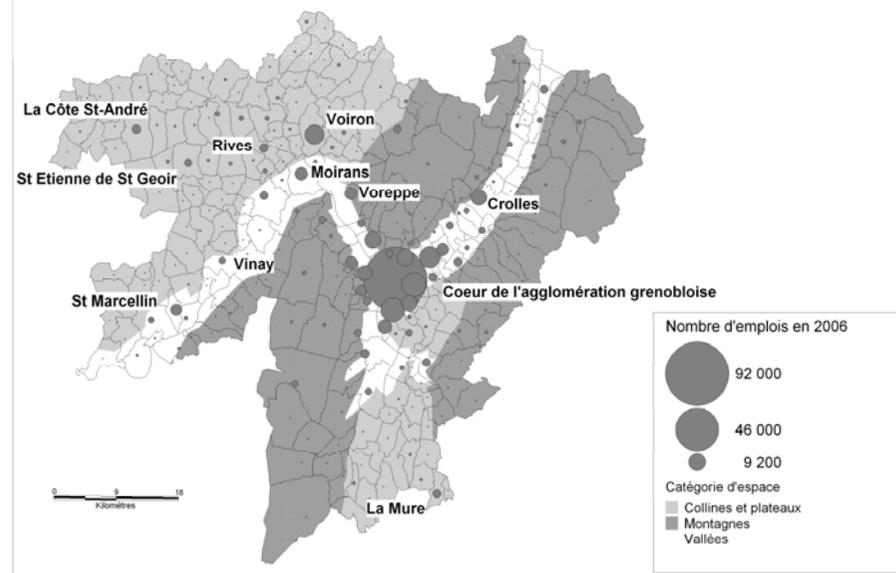


En 2006, moins du tiers des actifs ayant un emploi travaillent dans leur commune de résidence (contre presque 50% en 1982)

Données INSEE – Périmètre de l'arrondissement de Grenoble

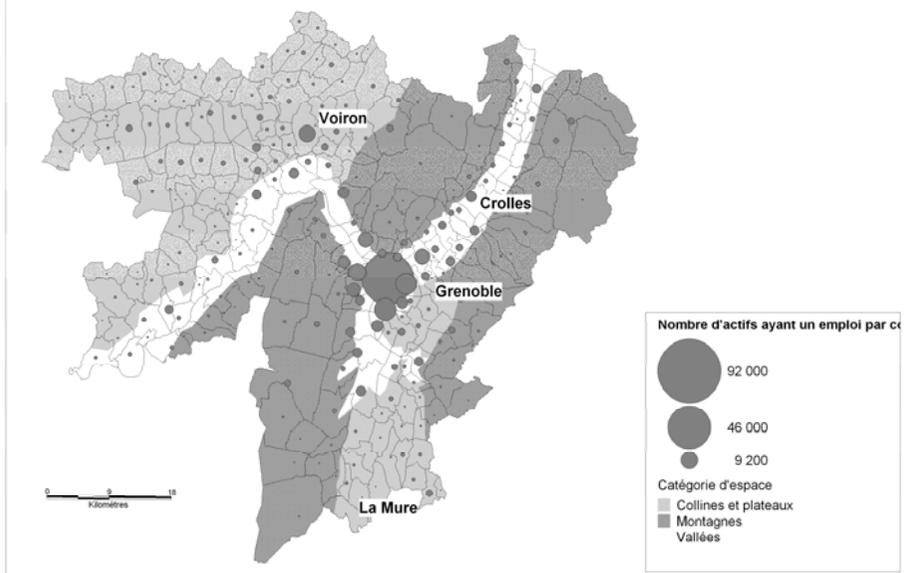
Quelle solution pour les personnes qui ne travaillent pas à côté de chez elles ?

Localisation des emplois en 2006



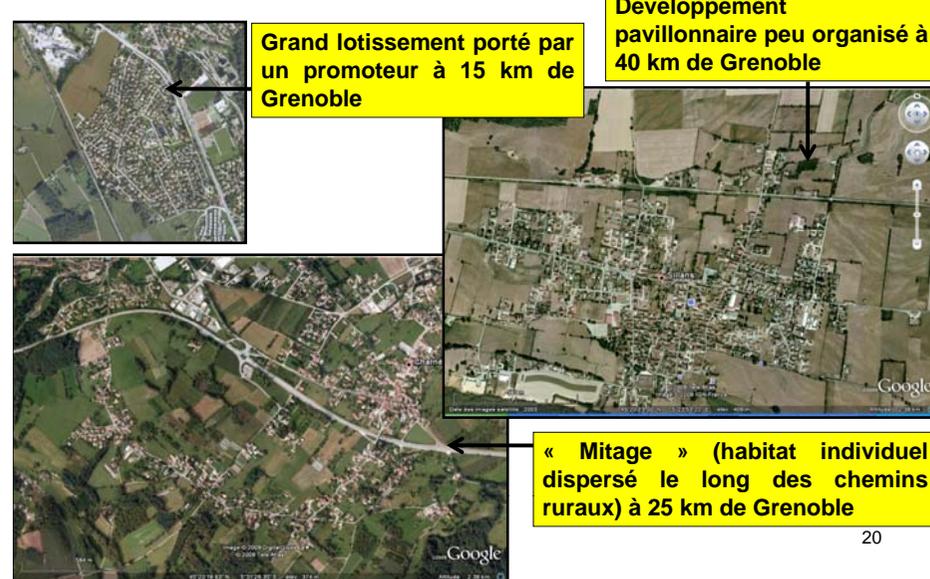
Quelle solution pour les personnes qui ne travaillent pas à côté de chez elles ?

Lieu de résidence des actifs ayant un emploi en 2006



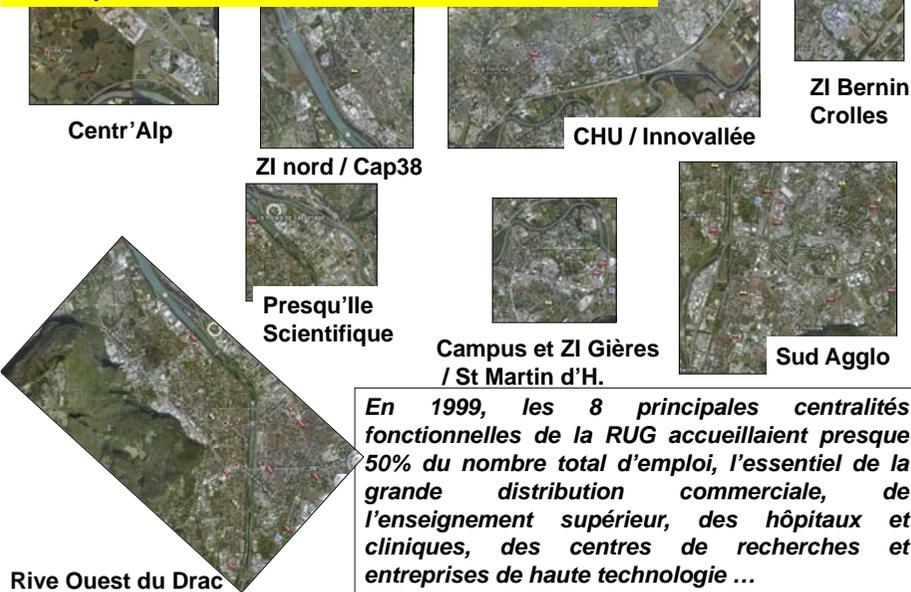
Quelle solution pour les personnes dépendantes de l'automobile en raison de l'organisation de l'espace ?

Des espaces d'habitat difficiles à desservir en TC



Quelle solution pour les personnes dépendantes de l'automobile en raison de l'organisation de l'espace ?

Des espaces d'activité difficiles à desservir en TC



Il suffirait donc de réduire la vitesse moyenne des déplacements en voiture pour revenir à :

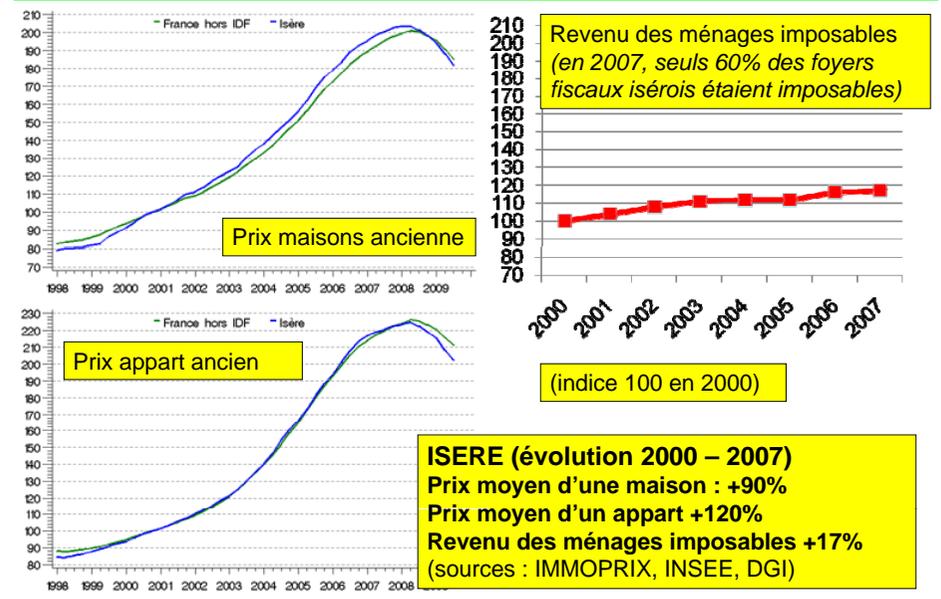
- La ville **[d'avant]**, dense et compacte
- Le mode de vie **[d'avant]**, basée sur la proximité (le village, le quartier)
- Les déplacements **[d'avant]** (à pied, en vélo, en transports publics) ...



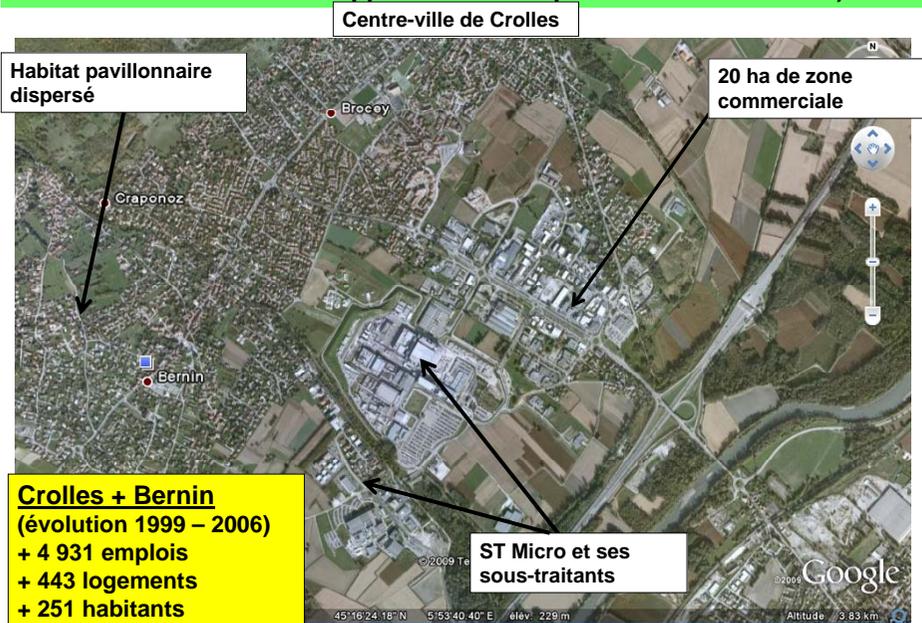
... alors que le choix du lieu d'habitat est de plus en plus contraint par la crise du logement et le décalage croissant entre la localisation des nouveaux emplois et celle des nouveaux logements



Un décalage croissant entre le revenu des ménages et le prix des logements qui contraint à l'éloignement ... et/ou bloque la mobilité résidentielle ... et de plus en plus l'accès au logement.



De l'impossibilité d'habiter à proximité de son lieu de travail (faute de coordination entre le développement de l'emploi et celui de l'habitat)



De l'impossibilité d'habiter à proximité de son lieu de travail (faute de coordination entre le développement de l'emploi et celui de l'habitat)

Evolutions 1999 - 2006 (source INSEE, recensement),	Evolution du nombre de résidences principales (RP)	Evolution du nombre d'emplois	Nombre de RP créés pour 1 emploi créé
Cœur d'agglo (*)	+9 124	+18 127	0,503
La Métro (totalité du territoire)	+11 079	+19 502	0,568
RUG hors Métro	+16 209	+17 402	0,931
Total RUG	+27 288	+36 908	0,739

(*) 12 communes qui polarisent l'emploi sur le territoire de la Métro : Grenoble, Sassenage, Fontaine, Seyssinet, Seyssin, Echirolles, Pont-de-Claix, Eybens, Saint-Martin-d'Hères, Gières, La Tronche, Meylan. Ces communes sont aussi les mieux desservies par les transports collectifs urbains.

A l'échelle de la RUG : 0,74 nouvelles résidences principales pour 1 emploi créé

A l'échelle du cœur d'agglo : 0,5 nouvelles résidences principales pour 1 emploi créé

A l'échelle des secteurs extérieurs de la RUG : 0,93 nouvelles résidences principales pour 1 emploi créé

REDUIRE LES VITESSES : UNE CONDITION NECESSAIRE MAIS PAS SUFFISANTE

Quelles cohérences pour accompagner la réduction de la vitesse des déplacements ... et [re]donner des marges de choix aux ménages

La réduction de la vitesse donne un signal : celui que la DISTANCE KILOMETRIQUE représente quelque chose ! Elle constitue une incitation à une plus grande proximité.

Mais si faute de logements, de service ou d'emplois à proximité, les ménages sont contraints à l'éloignement, la réduction des vitesses ne suffit pas à rendre possible la proximité !

De même, si on met des logements près des transports en commun, mais que ces derniers desservent mal les « polarités fonctionnelles » (qui concentrent pourtant 50% des emplois de la RUG), il y a peu de chances que l'usage des TC augmente sensiblement.

?

REDONNER LE CHOIX DE LA PROXIMITE : COHERENCE EMPLOIS / HABITAT / TRANSPORTS COLLECTIFS - MODES DOUX

Il faudrait définir, en lien avec les projets économiques et de renforcement des centralités (qui vont se traduire par la création d'emplois), une stratégie d'accueil résidentiel.

Cette stratégie aurait comme objectif de donner le choix à une part significative des futurs salariés des pôles de développement de pouvoir se loger dans un rayon de 15 à 20 minutes de transport collectif, de vélo ou de marche de leur lieu de travail, pour un coût abordable et dans un cadre de vie acceptable.



Presqu'île + Bouchayer Viallet : 18 000 emplois / 2500 logements pour actifs

Il faudrait créer 13 300 logements pour actifs autour de la Presqu'île et de Bouchayer Viallet afin de « respecter » le ratio de 0,74 logements pour un emploi crée observé à l'échelle de la RUG entre 1999 et 2006

CONDITIONNER LE DEVELOPPEMENT DE L'EMPLOI A LA CREATION DE LOGEMENTS A L'ECHELLE D'UN TERRITOIRE DE PROXIMITE PIETONNE / CYCLABLE / TRANSPORTS COLLECTIFS AUTOUR DES POLES D'EMPLOIS

L'accès au logement est conditionné par l'accès à un emploi stable [obtention d'un prêt bancaire, possibilité de louer sans avoir de garant] et par un revenu suffisant [salaire = 3x le loyer ou la mensualité d'emprunt]

.... Encore faut-il qu'une offre de logement suffisante soit présente lorsque les ménages trouvent un travail ce qui

... et que la localisation de cette offre donne le choix aux ménages qui le souhaitent de vivre à proximité piétonne, cyclable ou transports collectifs de son lieu de travail !

REDONNER LE CHOIX DE LA PROXIMITE - FAVORISER LE DEVELOPPEMENT DE L'ECONOMIE PRESENTIELLE AU BON ENDROIT

L'économie présenteielle (commerce, services à la personne, santé, ...) se localise de plus en plus dans les polarités fonctionnelles accessibles presque uniquement en voiture

... il serait intéressant de pouvoir y avoir accès à pieds, en vélo, ou en TC :

- Près de chez soi
- Près de son travail
- Près de sa gare ou de son arrêt de TC

REDONNER LE CHOIX DE SE DEPLACER AUTREMENT - REDUIRE LA VITESSE AUTOMOBILE ET AUGMENTER CELLE DES TRANSPORTS EN COMMUN

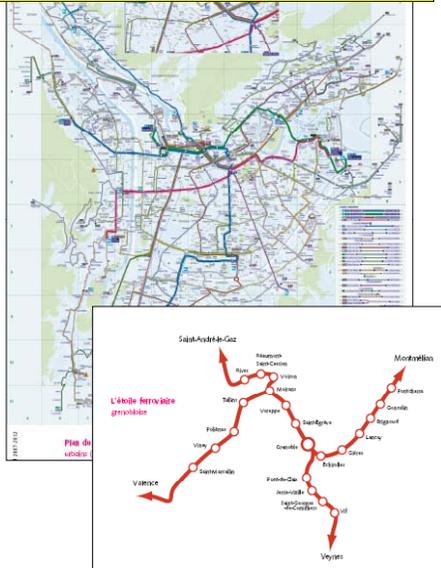
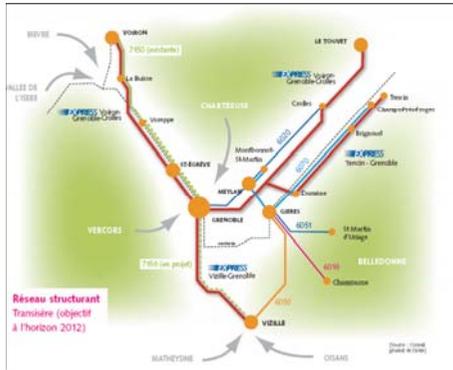
Actuellement, les transports collectifs sont en moyenne deux à trois fois plus lent que la voiture !

Si la réduction de la vitesse des voitures est une nécessité (signal-proximité), il faudrait en même temps augmenter celle des transports en commun pour que ces derniers soient aussi rapides que l'automobile afin de favoriser le report modal !

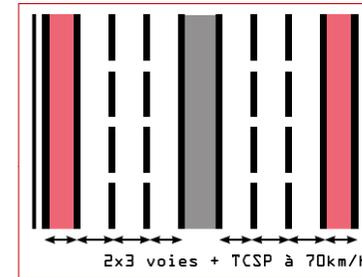
Il faudrait aussi adapter l'offre de transport en commun (très tournée vers les centres-villes) à la desserte des polarités fonctionnelles les plus importantes

REDONNER LE CHOIX DE SE DEPLACER AUTREMENT - REORGANISER L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN POUR DESSERVIR LES PRINCIPALES POLARITES FONCTIONNELLES DE LA RUG

Un réseau TC qui reste très radial (liaison entre le centre de Grenoble et ses périphéries) malgré des évolutions récentes (gare d'Echirolles et de Gières, desserte du campus)



PRENDRE EN COMPTE LES PROBLEMES DE CIRCULATION SANS CRÉER DE NOUVELLES AUTOROUTES ! OPTIMISER L'USAGE DES INFRASTRUCTURES (AUTO)ROUTIERE EXISTANTES ET FIABILISER LES TEMPS DE PARCOURS



- Eviter de réaliser de nouvelles infrastructures routières « structurantes »
- Développer les TC sur autoroute
- Traiter les points ou la mauvaise conception de l'infrastructure génère artificiellement de la congestion
- Gestion dynamique du trafic, intermodalité, contrôle d'accès

LE RONDEAU
COMMENT L'INFRASTRUCTURE
PEUT DIMINUER LA CONGESTION

A-t-on le choix de se passer du chronoaménagement

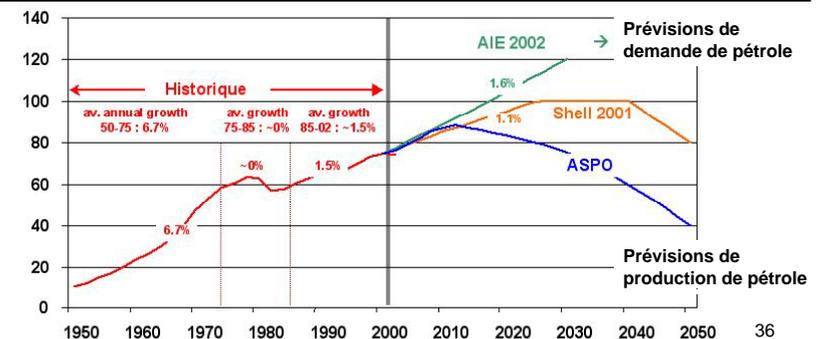


LA HAUSSE DES PRIX DE L'ENERGIE (OIL-PEAK)

La réduction de la vitesse donne un « signal – temps » : celui que la DISTANCE KILOMETRIQUE prend du temps à être parcourue !

Demain, il y a de fortes chances que LA HAUSSE DES PRIX DU PETROLE donne un « signal prix » : celui que la DISTANCE KILOMETRIQUE SERA (TRES) COUTEUSE !

Le chronoaménagement peut permettre au territoire de se préparer à cette rupture.



Comment financer l'adaptation au chronoaménagement

?

37

Comment financer ...

.. Le développement des transports collectifs

... Le développement d'une offre de logements financièrement accessible aux ménages et agréable à vivre près des grands pôles d'emplois

... Les politiques de renouvellement urbain, d'intensification, d'extensions urbaines compactes

... La mise en place de réserves foncières publiques

... Les opérations de coutures urbaines, de développement des franchissements et des articulations de part et d'autre des autoroutes, voies ferrées et rivières

... Le réaménagement des autoroutes à 70 km/h

?

38