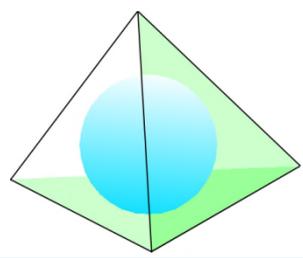


De la voie rapide urbaine à la voie structurante d'agglomération

Analyse de cas concrets &
Enjeux pour les départements

Colloque « VSA » - CERTU - Paris, le 16 octobre 2013

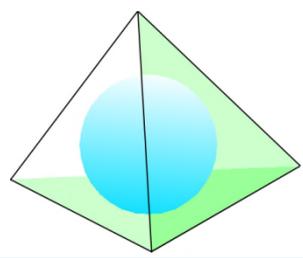
Intervenant: Pierre LASCABETTES, référent « transports » de l'ADSTD



I. Déclinaison concrète de la hiérarchisation de la trame viaire

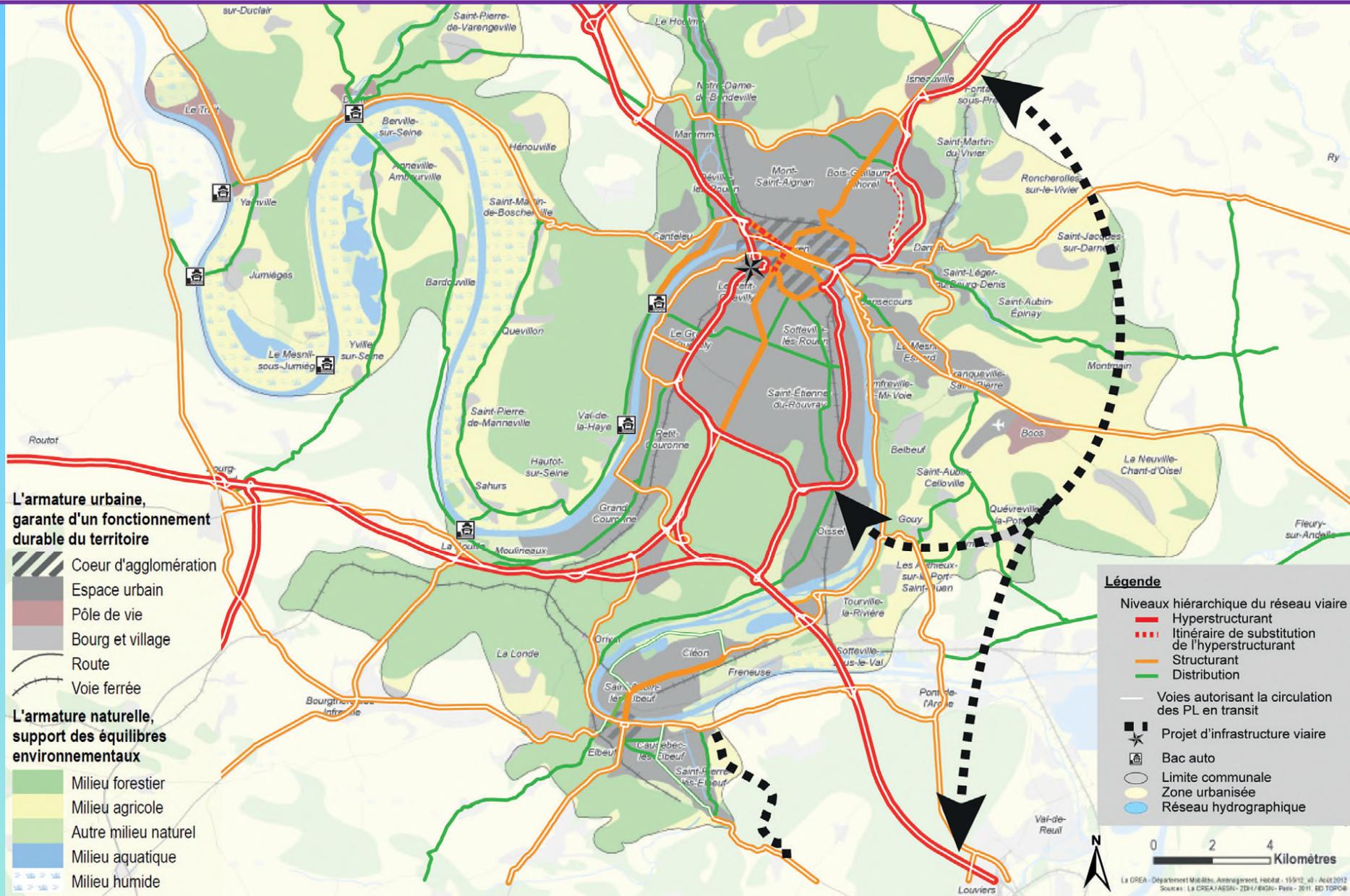
VSA : traduction d'un nouveau partage

Niveau hiérarchique	Fonctionnalité	Partage de l'espace public				
		TC	Vélo	MAP	VP	PL
Hyperstructurant 70 à 130 km/h	Axes de circulation permettant l'écoulement des trafics et d'échanges, contournement du cœur de l'agglomération	Lignes express interurbaines Éventuellement voies dédiées TC/covoiturage			La totalité de l'espace public est dédié aux VP et aux PL pour le trafic de transits et d'échanges	
Structurants 50 à 90 km/h	Axes de circulation accueillant le trafic d'échanges avec le cœur de l'agglomération Les traversées de pôles de vie doivent avoir des circulations apaisées	Axes débouchant sur des pôles d'échanges (P+R, gares...) supportant des TC structurants	Aménagements sécurisés	Aménagements sécurisés cheminement dédiés Les traversées piétonnes ne doivent pas excéder 2 voies de circulation sans refuge intermédiaire	Mode privilégié mais débouchant sur des points de restrictions incitant au report modal	Axe de circulation dédié au trafic d'échanges avec les secteurs d'activités du territoire à l'extérieur de la ceinture du réseau hyperstructurant
Distribution 30 à 70 km/h	Axes de circulation permettant l'irrigation des cœurs d'agglomération et des pôles de vie	Axes ayant vocation à accueillir des lignes TC structurantes avec aménagement bus (résorption des points noirs, sites propres...)	Aménagements sécurisés	Aménagements sécurisés cheminements dédiés	VL contraints afin de libérer de l'espace pour les autres modes notamment TC, espaces de stationnement contraints et organisés	Axe de circulation dédié à la desserte locale fine et à la livraison urbaine

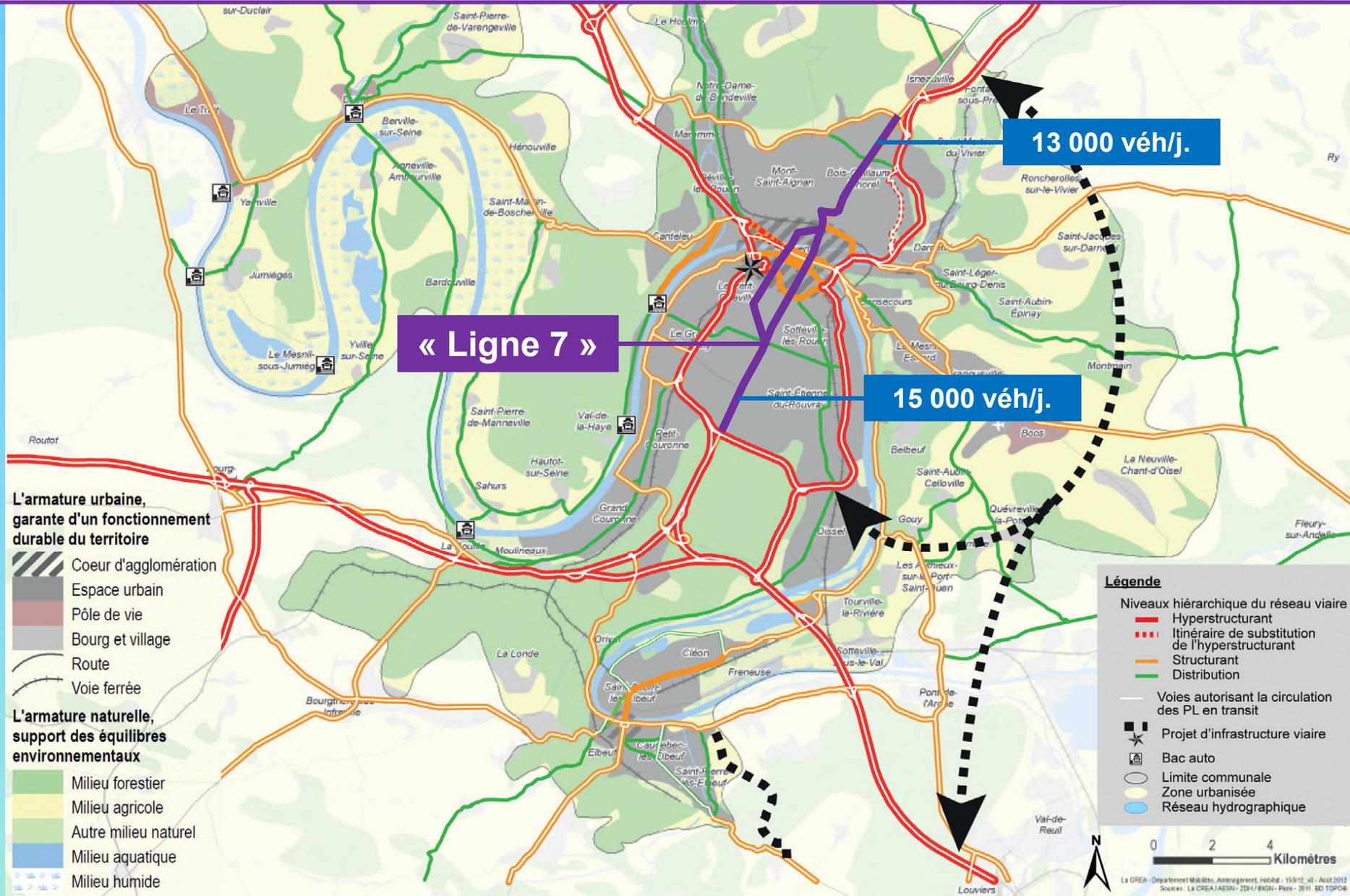


II. Exemple urbain de VSA tourné vers les TC & modes actifs

L'exemple d'une voie structurante nord – sud, exemple rouennais



L'exemple d'une voie structurante nord – sud, exemple rouennais



L'armature urbaine, garante d'un fonctionnement durable du territoire

- Cœur d'agglomération
- Espace urbain
- Pôle de vie
- Bourg et village
- Route
- Voie ferrée

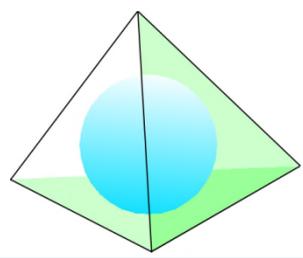
L'armature naturelle, support des équilibres environnementaux

- Milieu forestier
- Milieu agricole
- Autre milieu naturel
- Milieu aquatique
- Milieu humide

Légende

- Niveaux hiérarchique du réseau viaire**
- Hyperstructurant
 - Itinéraire de substitution de l'hyperstructurant
 - Structurant
 - Distribution
- Voies autorisant la circulation des PL en transit
- Projet d'infrastructure viaire
 - Bac auto
 - Limite communale
 - Zone urbanisée
 - Réseau hydrographique

0 2 4 Kilomètres



III. Exemple périurbain de VSA intégrant VL/PL, TCD & TCU, P+R & covoiturage

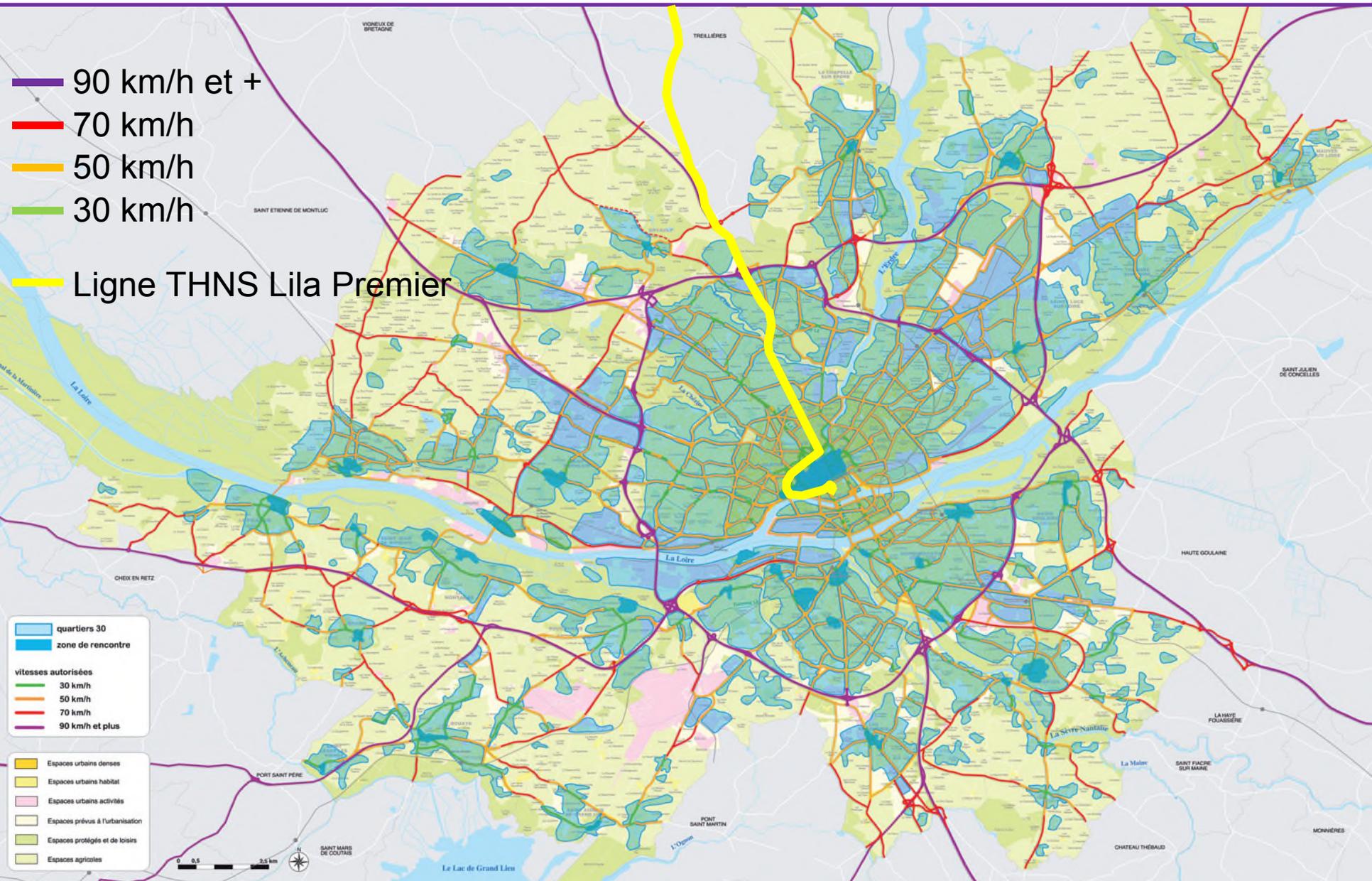
L'exemple nantais « VSA » à l'offre multimodale sans perturbation à l'écoulement du trafic



L'exemple nantais « VSA » à l'offre multimodale sans perturbation à l'écoulement du trafic



Un Plan de modération des vitesses généralisé sur l'agglomération nantaise (source: SCoT, mars 2013)



VSA : synthèse et enjeux pour les départements

- Complémentarités très fortes dans le traitement de la voie, mais aussi dans l'approche *urbanistique* entre plusieurs concepteurs & plusieurs gestionnaires de l'infrastructure :
 - Obtenir des opérations intégrées de part en part, sans rupture brutale entre différents milieux.
 - Traduire positivement les restrictions de vitesse urbaines.
 - Analyser les reports de trafic dans leur globalité (le cas échéant)
- La complémentarité est aussi fondamentale entre AOT, ce qui amène à rapprocher « infra » et « déplacements multimodaux » / « routes - transports et services à l'utilisateur ».

VSA : synthèse et enjeux pour les départements

- Les TC, mobilités partagées et modes actifs sont autant de composantes à considérer dans les calculs d'optimisation.
- **NOTA:** Développer encore le service à l'utilisateur, par une **gestion dynamique des trafics**, interopérable et « communicante », couplant les différents gestionnaires de voiries (projet GERICAULT à Rouen) et les différentes AOT.
- Vers un affichage dynamique des offres / modes, de façon compétitive, couplant trafic VL, TC, mobilités partagées et modes actifs?

- ***NOUS VOUS REMERCIONS DE VOTRE ATTENTION***