

Lieu : **RODEZ**
 Client : **GRAND RODEZ**
 Correspondant : **M COSTES**
 Budget : **115 000 €**
 Budget PMIC : **15 200 €**
 Date : **2003-2005**

PLAN GLOBAL DE DEPLACEMENT DU GRAND RODEZ

Partenariat

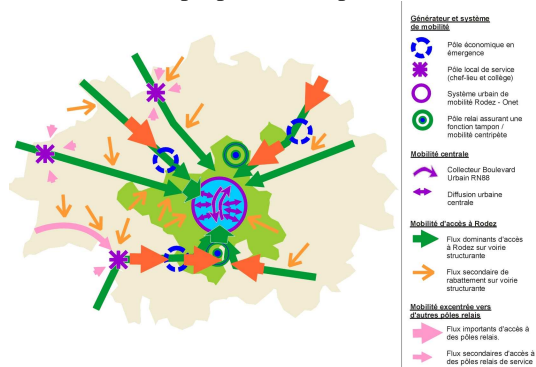
- ITER Toulouse (Mandataire)
- MORELLI Paris.

L'étude

Une communauté, le Grand Rodez qui **souhaite une approche globale des déplacements.**

Sur un contexte où l'offre globale de **stationnement est conséquente**, le réseau de **Transport en Commun** évolue vers un **réseau d'agglomération** et une **desserte efficace du cœur de ville.**

Un nouveau pôle **Bourran** qui s'organise et des **déplacements en voiture** particulière **très élevée** vers le pôle centrale Rodez qui génère des conditions de circulation difficile, à travers un réseau de voirie organisé autour de la RN 88. Une **géographie accidentée** non propice aux déplacements modes doux.



Etude de scénario par la modélisation :

Lors d'étude précédente, notamment le DVA (étudié pour la phase 3 par ITER et PMIC) un modèle de trafic macroscopique, statique et horaire du déplacement a été mis au point.

L'étude du PGD a hérité du modèle et l'a fait évoluer. Par affinement de la partie centrale de Rodez notamment.

Après son actualisation et mise au point, un calage sur l'année 2004 a positionné la situation de référence.

Pour étudier la nervure principale de la nouvelle offre TC retenue comme scénario d'aménagement du Grand Rodez et l'impact sur la circulation des simulations ont été faite avec le modèle à l'horizon 2015.

Un ensemble de 4 scénarii d'aménagement de la nervure a été étudié. Pour ces 4 scénarii une base commune d'aménagement de la voirie et d'hypothèses d'évolution socio économique on été définie.

Par ailleurs un objectif de report modal sur la nervure a été pris en compte, ainsi que la suppression d'un parking important en cœur de ville.

Les scénarii on été comparés entre eux ainsi qu'à une situation fil de l'eau ne comportant pas les 2 hypothèses ci-dessus.

Le scénario retenu privilégiait l'optimum en terme de vitesse commerciale de la navette sur son itinéraire et pour les meilleures conditions de circulation des véhicules en terme d'indicateur macroscopique, vitesse moyenne, UVP par km et temps d'attente globaux.

L'outil informatique

- AEL-DAVIS de l'INRETS logiciel de **simulation de trafic macroscopique statique**, version 2004.

La méthodologie

Une démarche habituelle de PDU, sans concertation publique imposée. Mais une concertation organisée autour des entités officielles, responsables de l'agglomération et de partenaire.

- Un diagnostic sur un ensemble de thèmes (Mobilité globale, Transport en commun, Circulation douce, Organisation et gestion du stationnement, Circulation motorisée, Transport de marchandises, et Environnement cadre de vie).
- La définition d'objectif pour le PGD du Grand Rodez en terme d'enjeu sur le territoire et d'aménagement comme orientation de son devenir.
- L'étude de deux scénarii contrastés et la définition d'un scénario objectif pour la communauté à un horizon de moyen terme.
- L'élaboration du Projet Final de PGD sur une définition rigoureuse et pratique d'actions à mettre en place.



La saturation sur la nervure principale.

Rouge circulation saturée
Orange circulation dense
Vert circulation fluide

- Vitesse moyenne pour les uvp : 47.8 km/h
- Nombre uvp par km 208 000
- Saturation moyenne 33%
- Temps d'attente sur le réseau : 210 heures
- Nombre de déplacement : 22585 uvp
- Vitesse navette sur nervure 20 km/h

Les indicateurs macroscopiques pour le scénario retenu en 2015



3 rue Jeanne Hachette 75015 PARIS
 Site Internet <http://www.morelli.fr>
 Courriel patrick@morelli.fr
 ☎ 01 56 08 01 02 ☎ 01 56 08 08 09
 Code APE 742C SIRET 413 812 009 000 20