

UN ENJEU POUR LA VILLE

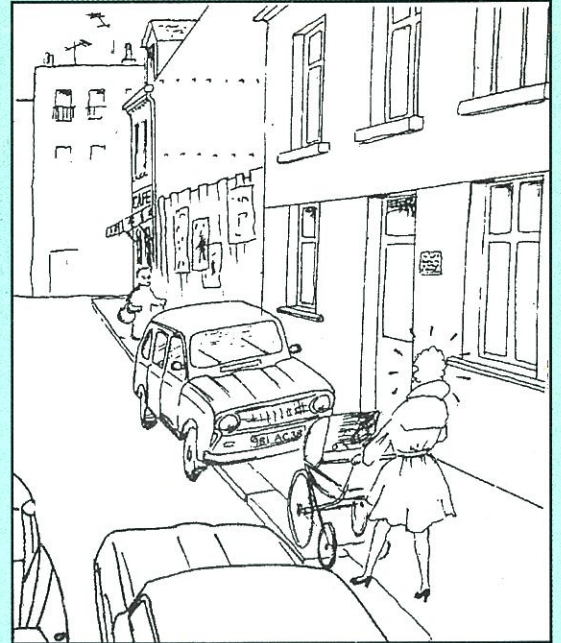


MARCHE À PIED

Tous piétons ?

OUI, nous sommes tous piétons.

Le piéton, c'est l'automobiliste qui vient de quitter sa voiture ou qui la rejoint dans un Parking, c'est celui qui rentre dans un magasin pour faire un achat, c'est la maman qui pousse un landau, c'est l'enfant qui rentre de l'école, etc...

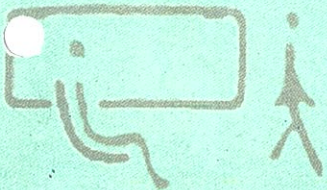


La marche à pied est un mode de déplacement qui baisse de façon dramatique.

Les trottoirs sont de plus en plus encombrés par des véhicules. L'usage de la voiture augmente puisqu'on est sûr de pouvoir la mettre quelque part. Le quart des déplacements en voiture s'effectue sur moins d'un kilomètre, le paysage s'enlaidit...

Il faut maîtriser le stationnement pour modérer la circulation en ville et partager l'espace public de façon plus favorable aux piétons, aux transports publics et aux cyclistes.

ET MAITRISE DU STATIONNEMENT





AGIR A COURT TERME

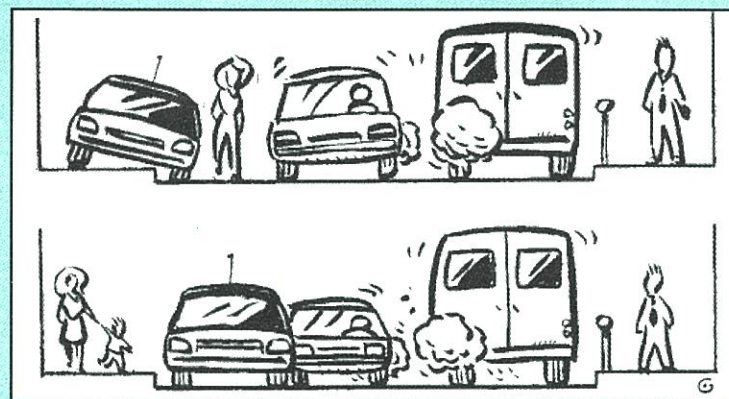


PROTEGER LE TROTTOIR... PAR LES VOITURES EN STATIONNEMENT...
est la solution la plus simple, les voitures garées le long du trottoir faisant obstacle à l'envahissement du trottoir.

Il faudra bien sûr admettre une petite contrainte sur le trafic, puisque la largeur restant pour le croisement sera plus petite. Mais le trafic se fera à des vitesses plus faibles. On obtient du même coup un effet de modération sur la circulation, et une augmentation de l'offre de stationnement là où la pression est forte.

Prenons le cas extrême d'une voie étroite, une voie de desserte en double sens où il ne reste que 4,50 mètres pour se croiser (soit 6,50 mètres avec stationnement unilatéral ou 8,50 mètres avec stationnement bilatéral). Le croisement VL / VL est possible à moins de 30 km/h. Le croisement VL / PL est possible «à vue», avec attente d'un véhicule, et le croisement PL / PL aux carrefours ou s'il existe des encoches réservées.

DANS LES ZONES 30, CETTE SOLUTION EST RECOMMANDÉE.



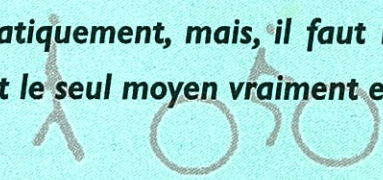
Ici la gêne est pour le piéton

Là, la gêne est pour le trafic

Avec des voies plus larges, cette solution est bien sûr applicable ; les contraintes de croisement seront plus faibles

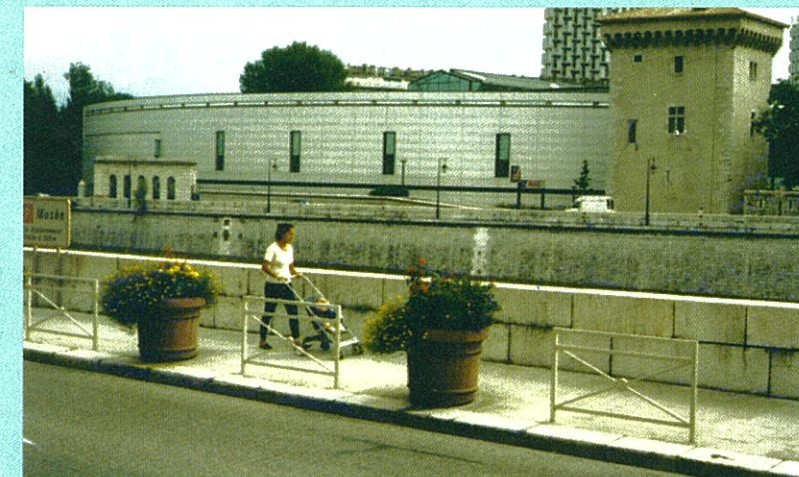


PROTEGER LE TROTTOIR PAR... DES OBSTACLES PHYSIQUES.
L'utilisation d'obstacles physiques n'est recommandée que là où la pression de stationnement est forte et lorsque, pour diverses raisons, les sanctions sont sans effets. Ce type de solution ne doit pas être mis en oeuvre systématiquement, mais, il faut bien le reconnaître, c'est le plus souvent le seul moyen vraiment efficace pour libérer un trottoir.



LE MOBILIER URBAIN étant très varié, il est bon d'adopter un modèle par type de mobilier qui rappellera soit un quartier, soit la cité elle-même. Ces différents types sont :

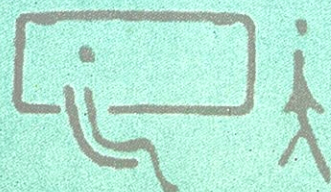
- Les potelets, genre bitte d'amarrage pour les villes maritimes, ou des potelets plus hauts, mieux perçus par les mal-voyants.
- Les barrières à croisillons, qui seront, comme les potelets, assez rapprochées pour empêcher l'introduction d'une voiture.
- Les glissières basses en bois sur certains sites.



Les autres mobiliers urbains tels que : bancs, barres à stationnement de vélos, panneaux de signalisation ou d'affichage (sauf s'ils gênent la visibilité), poteaux d'éclairage, poteaux d'ancrage, peuvent aussi protéger les trottoirs s'ils sont bien placés c'est à dire : **PAS CONTRE LES IMMEUBLES**, mais près de la bordure.

LES VEGETAUX peuvent parfaitement convenir :

- les bacs à fleurs, les arbres et arbustes, lorsque le sous-sol est libre. Bien que plus chers au départ, les arbres constituent une excellente solution (ils ne gênent pas la visibilité), pouvant compléter du mobilier urbain.





AGIR A LONG TERME

DEVELOPPER LES TRANSPORTS PUBLICS est bien entendu une des conditions à satisfaire, pour rendre crédible une alternative au tout-automobile, mais cet effort pourrait être sans effet s'il n'est accompagné d'autres mesures.

NOS VILLES ONT CHANGÉ DE STRUCTURE, il faut en tenir compte. Elles se sont développées dans les périphéries, créant par là même des captifs de la voiture.

Il faut offrir des **PARCS RELAIS** à ceux qui viennent de la périphérie

- à proximité immédiate de Transports Publics performants, c'est à dire fréquents et de capacité adaptée,
- pas trop près du centre, sinon, la tentation est grande de garder la voiture jusqu'au bout,
- facilement accessibles et très bien signalés depuis les axes routiers importants qui mènent au centre,
- gratuits.

Il ne faut pas augmenter l'offre de stationnement en pleine ville.

Faute d'exercer des contraintes sur la voiture au centre ville, tant sur la circulation que sur le stationnement, tous les efforts consentis par ailleurs n'apporteront aucun changement réel.

Enfin, il faut adopter une politique globale concernant l'urbanisme et les déplacements, en ne favorisant la densification que là où existent (ou existeront) des Transports publics performants au niveau de l'agglomération (tram, train, etc...).



FICHE PUBLIÉE PAR
Rue de l'Avenir
CONCEPTION
Jacques Hennebert
AVEC LA COLLABORATION du CERTU
RÉALISATION
Imprimerie Notre-Dame
Grenoble Octobre 95

