

CONTRIBUTION A LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA REFECTION DES BOULEVARDS

L'ALM souhaite participer et partager son expérience et ses compétences en mobilité dans le cadre des futurs aménagements des boulevards de Mende.

Proposition B

Il n'est pas envisageable de prévoir des aménagements de voirie et accotements sans laisser une place importante et réglementaire (1.40m) aux piétons. Pour cette raison cette proposition nous paraît inappropriée.

Proposition A

Cette proposition est plus satisfaisante - voici des pistes d'améliorations :


– Il n'y aucun aménagement de prévu pour la pratique du vélo. Cela est dommageable car pour favoriser l'usage des modes doux, dont le vélo/trottinette/roller... un espace réservé permet de sécuriser la pratique et donc d'augmenter la part modale des modes actifs de déplacements. C'est pour cela que nous proposons de ne conserver des places de stationnements que d'un seul côté du boulevard et de réserver l'autre côté pour **une voie cyclable**.

Prendre en compte ces usagers c'est aussi être en accord avec la politique actuelle de la ville de promotion du vélo (aménagements, soutien à l'achat, etc.)

– Ce réaménagement peut permettre d'amorcer une politique de stationnement différente, plus proche des réalités sociétales actuelles. En lien ou non avec le paragraphe précédent, choisir de réduire ou de contraindre le stationnement en centre-ville et proposer de le centraliser sur certains parkings associés à un transport en commun attractif c'est **valoriser le cadre de vie urbain, apaiser les circulations et encourager l'économie hyper-locale**.

Ci-dessous, nous vous proposons des exemples d'aménagement parmi beaucoup d'autres possibles.

La ville de Mende peut aussi faire partie des cités novatrices en matière d'aménagement urbain, comme le sont beaucoup d'autres, petites ou grande, pour une adéquation entre le bien être des usagers, leur environnement et l'attractivité de leur ville.



Dans les villes comme dans les villages, la modération de la vitesse vise à protéger les plus faibles, enfants ou personnes âgées, et à faciliter la marche et le vélo, deux modes de déplacement qui ont fortement progressé dans l'agglomération ces dernières années. Une disposition de la loi sur la transition énergétique donne la possibilité aux maires de fixer une vitesse maximale inférieure à la limite officielle.

Si l'intégralité des boulevards est en zone 30, le vélo a sa place sur la voie de circulation. En effet la baisse du nombre d'accidents a été très sensible dans les villes ayant déjà opté pour la limitation à 30 km/h. « En dix ans, leur nombre a été divisé par trois dans la commune », soulignait en 2013, auprès du Figaro, le maire de Fontenay-aux-Roses, Pascal Buchet. Pour cet ancien médecin urgentiste, éviter ces accidents de la route qu'il côtoyait au quotidien a été l'une des motivations pour faire de sa ville la première commune intégralement limitée à 30 km/h dès 2005.

Pour Gilles Lieutier, président de l'association Rue de l'avenir, « il s'agit de rendre à la ville son identité réelle et d'avoir des rues plus sûres, plus agréables à vivre » Les variables sont connues : à 50 km/h, il faut 28 mètres pour freiner totalement sur route sèche, contre 13 mètres à 30 km/h, rappelle Science et Vie. On estime par ailleurs à 90% le risque de mort pour un piéton percuté à 50 km/h, contre 50% lorsque le véhicule roule à 30 km/h. À titre de comparaison, en 1990, le passage d'une limitation nationale de 60 km/h à 50 km/h en ville a permis de réduire de 15% le nombre de tués et de 14% le nombre d'accidents corporels, rapporte l'association Prévention routière.

Dans cet esprit, et concrètement :

- L'arrivée de l'avenue Foch (derniers 50 m au minimum) sur le boulevard Henri Bourrillon devrait être en zone 30 afin de sécuriser la traversée des modes actifs dans le carrefour et leur circulation sur le boulevard à hauteur du carrefour.
- Afin de faciliter le déplacement de tous, il est important de s'assurer que les espaces piétons soient adaptés aux personnes à mobilité réduite (en fauteuil roulant, béquille, poussette, etc.) sans défaut de hauteur (marche).
- Afin d'agrémenter les déplacements piétons ou les modes actifs, il serait intéressant de proposer des lieux de repos à distances régulières (type bancs ou mobilier urbain à plus forte valeur ajoutée) et de prévoir des lieux de stationnement vélos/2 roues autour des boulevards.
- Afin de réduire l'impact sonore du trafic routier et donc d'apaiser la ville, il est recommandé d'utiliser un revêtement anti bruit sur la chaussée.

Comme précisé en introduction, ceci n'est que quelques exemples parmi beaucoup d'autres possibles. Les expériences et les prospectives montrent que c'est la cohérence et la mixité intelligente des solutions infra structurelles, réglementaires et fonctionnelles qui améliorent concrètement le cadre de vie urbain.





Bibliographie

Pour compléter nos propos nous vous proposons, ci-dessous, une liste non exhaustive de documents à retrouver auprès de diverses organismes d'Etat ou disponibles à l'Agence Lozérienne de la Mobilité.

- « Mémento de la décentralisation du stationnement payant sur voirie pour les élus » - CEREMA
- « Plan d'Actions pour les Mobilités Actives » - CEREMA
- « Vers la ville des courtes distances » - CEREMA
- « Guide d'aménagement de la voirie urbaine » - CEREMA
- Journée une Voirie pour Tous : « Les nouveaux modes de déplacement et la valorisation des centre-villes » du 26 novembre 2013 à Toulouse :
 - o Compte rendu de VOISINE
 - o Exemple de la ville d' Agen

