

## Ville plus sûre – quartiers sans accidents (Evaluation 1994)

### Une constante dans les objectifs principaux

- réduire la vitesse des véhicules motorisés
- optimiser la visibilité entre usagers
- inciter un comportement différent, plus urbain, chez l'automobiliste
- rendre le contexte urbain plus lisible
- faciliter les traversées des piétons
- renforcer la sécurité objective et subjective
- favoriser la liaison des quartiers
- protéger et encourager les usagers à pied et à vélo
- rendre la vie de quartier plus perceptible
- supprimer l'effet de coupure des voies (2x2 voies, RN etc)
- faire adhérer l'automobiliste, faire AVEC lui, pas CONTRE lui
- distinguer a) réguler le trafic b) sécuriser le carrefour
- aménagements comme carte de visite de la ville

### Démarches

Observations sur le terrain

adaptation aux besoins par repérage des comportements piétons / voitures

essais in situ par simulation

souvent une déviation a permis d'apaiser la circulation, mais pas toujours, autrement dit, une déviation n'est pas une condition sine qua non pour faire des aménagements : le cas de la rue Louis Blériot à Buc nécessite un traitement qu'il y ait déviation ou non.

### Concertation avec les usagers

Deux villes ont mené des concertations exemplaires : Golancourt (Oise, 364 habitants) et Quint-Fonsegrives (Haute-Garonne, 34 000 habitants).

Voir aussi le dépliant « Quéven », aménagement d'un carrefour et création d'une zone 30

### Points intéressants

la couleur blanche, bien visible, sert de chicane (cf. Rennes, p.172, 173)

type de pavé basaltine rose qui a bien tenu pur les traversées piétonnes : Rue 14x 14 x 12)

p.168 élaboration d'une charte sécurité routière par la population au travers de nombreuses commissions extra-municipales (commune de Quint.Fonsegrives,

p.186 aubettes\* situées au droit des passages piétons : on voit bien les piétons

p.186 : suppression des feux, aménagement d'un giratoire, amélioration des conditions de vie des riverains, fluidité, moins de bruit, moins de pollution ; mais traversée plus difficile pour certains piétons : personnes âgées et enfants.

\*aubette = abri édifié sur la voie public (kiosque à journaux, abri-bus)

### Aller voir, page par page, ville par ville

Bain de Bretagne
------------------

p.43

p.51 sécurité : rendre la traversée plus perceptible pour réduire la vitesse.

Belmont sur Rance
-------------------

**p.58:** dalles de béton, liseré émaillé bleu, joli mais glissant

## Chambéry

p.66 zone piétonne (7300 véh/jour, avec des pointes à 10 400 véh/jour)

**p.68**

1985 : comportement à Chambéry, giratoire coupe la vitesse, grand avantage

1992 : Chambéry reçoit le prix « écharpe d'or »

## Chantepie

**p.75 plus sûr, plus beau, plus convivial** (carte de visite de la ville)

**p.78 photo !** réalisé 1987-89

p.80 stationnement non, plutôt une terrasse

## Coex

p.92 objectif atteint, à savoir se sentir sur une rue, pas sur une route ! Ceux des élus qui ont fait le pas pour réaliser des aménagements regrettent de ne pas avoir été plus loin !

Belle réussite : les caniveaux (pavé en béton rouge ?)

Eclairage : par le haut passage piétons

Clignotant orange, commande manuelle pour la nuit

(cf. la fièvre d'Urbicande, modèle et inspiration pour le mobilier urbain)