Piste cyclable au détriment de stationnement voiture – quelles options?
Réponses et réfléxions de la liste de discussion “vélo urbain”

Input 1
Une question : qui stationne ?
Les riverains ? Ont-ils des garages ? Si oui pourquoi ne les utilisent-ils pas ? Dans certains coins les gens préfèrent se garer sur voirie car leur sortie est souvent bloquée par des véhicules en stationnement. Dans ce cas, c'est un problème de police que la mairie doit étudier. D'autres trouvent plus pratique de se garer dans la rue plutôt que d'avoir à rentrer dans le garage.
Si ce sont la deuxième, voire la troisième voiture, c'est qu'on a les moyens de se les payer et donc celui de payer un parking. On peut aussi aller garer son véhicule plus loin.
Une solution possible : le stationnement résidentiel qui pourrait être être accordé en priorité sur les 56 places restantes aux ménages sans garage, handicapés, etc.

Input 2
D'autres places de stationnement existent peut-être ailleurs : garages des particuliers, autres rues proches... qui obligent certes les utilisateurs à faire quelques efforts, mais qui les incitent aussi à faire moins de petits déplacements en voiture très polluants. Un décompte précis des places et des besoins s'impose, sur la voie et autour.

Input 3
Il faudrait déterminer quel est l'usage de ces places de parking par une enquête de terrain qui suppose d'observer les pratiques à différentes heures de la journée, de façon à se faire une idée du "fonctionnement de cette rue". On peut argumenter de la suppression de places à certains endroits, et pas à d'autres. Sur un projet)à Lyon, nous avons l'intention d'argumenter pour la suppression de 30 places utilisés par les élèves infirmières d'une école au motif que le tramway est à 200m et que ces places sont vides à partir de 18h et le week-end.

En ce qui concerne l'aménagement projeté, mettre la piste en montée est l'évidence même, puisqu'à la descente, la vitesse des vélos est plus compatible avec celle des voitures. S'il n'y a pas la place de mettre une piste à proprement parler dans la descente et que celle-ci longe des voitures en stationnement, il faudrait par contre profiler la voie avec une bande de 50cm neutralisée à droite à cause des ouvertures de portières, matérialisée sur la chaussée. Cela se fait courament à Lyon (hélas pas systématiquement), et c'est un

compromis dont le bilan est positif pour les cyclistes. Cette option permet aussi de communiquer au sujet du risque des portières pour les cyclistes, seule situation dans laquelle notre capacité d'anticipation est nulle.

Input 4

Quand l'espace urbain est rare, son utilisation doit être bien pensée. Distinguer

1-les places de stationnement qui servent les commerces (p.e. 30 minutes ou 60 mintues gratuites, puis payantes, pour favoriser le roulement qui profie aux commerçants).

2-staionnement des residents (vignettes? Pastille week end? Forfait mensuel?) Les places en garage souterrain EFIDIS coutent 50 € par mois, elles sont vides…. Tant qu'il est moins cher (gratuity) de stationer dans la rue, pourquoi louer une place de stationnement ? Il s'agit donc de changer ce calcul en rendant la place publique payante, si l'utilisation est privée et ne sert pas les commerces de proximité.

3-stationnement longue durée (12h, la durée de la journée de travail) – est-ce que Buc a intérêt à définir des emplacement longue durée ? à explorer

Input 5

Sur le plan du Conseil Général, les places de stationnement sont paysagé; serait-il possible de sauvegarder quelques places en implantant la végéation différemment ? Ainsi, render possible la piste cyclable à la montée, réduire le nombre de places voitures à supprimer et ainsi trouver un compromis.

Input 6

Voie bus en site proper à la montée, ouverte aux vélos.