

ASSISES DE LA MOBILITÉ

*Compte-Rendu de l'atelier « une mobilité plus sûre »
Epernon, 17 novembre 2017*

Le thème a été abordé selon plusieurs sous thématiques, la circulation des véhicules, l'adaptation de l'urbanisme aux nouveaux modes de transport et la sécurité des personnes dans les transports et au sein des infrastructures

1. La circulation des véhicules

La circulation des différents types de véhicule est un problème croissant. En effet, en raison du **manque de transport adapté dans les parties rurales**, les gens sont obligés de prendre leur voiture afin de se déplacer et de se rendre dans les bassins d'emplois.

La RN154 a été un point fort de la discussion, en raison de sa situation névralgique dans le territoire reliant deux centres importants du département. Cette artère est empruntée de façon soutenue et constitue un point fort dans les déplacements des travailleurs. Dans le cas où elle deviendrait payante la plupart de ses usagers ne pourraient plus l'utiliser reportant ainsi le trafic sur les réseaux secondaires.

Cette route est aussi un haut lieu de passage pour les transports de marchandises par camion. Ces flux en plus d'emprunter des réseaux non étudiés pour reprendre cette quantité de trafic (structure et aménagement), auraient pour effet d'asphyxier certains villages comme c'est le cas pour le village du Boulaie-Mivoye.

Il est fait mention que la Bretagne est une des régions les plus dynamiques et que les grands artères sont gratuites. Il est à remarquer que le report de trafic est aussi dû à un **manque d'aménagement et d'entretien des réseaux secondaires**.

Il devient aussi important que pour limiter le trafic, des nouveaux systèmes d'échange soient mis en place au sein de la France et de l'Europe. Le **ferroutage et le transport maritime sont deux grands axes plébiscités**.

Les riverains souhaiteraient une plus grande concertation avec les associations locales (ex : mobi28) lors de l'aménagement de nouveaux espaces.

2. L'aménagement urbain

L'arrivée de nouveaux modes de circulation demande un **partage de la voirie existante**, en revanche l'urbanisme existant ne permet pas la sécurité de tous. La largeur des voiries ne permet pas le passage des véhicules légers avec un vélo.

Afin de mieux partager la route, il est nécessaire de prévoir la **mise en place de pistes cyclables** entre les grands points de liaison, mais aussi des points de stationnement couvert afin de ranger en sécurité les vélos.

Aussi les nouveaux aménagements permettant de limiter la vitesse et l'importance des véhicules dans la ville, n'assurent finalement pas leurs buts. En effet ils produisent des dangers pour les deux roues et les véhicules routiers (ex : les terre-pleins centraux ou les bordures hautes des trottoirs). L'aménagement des carrefours n'est pas étudié au niveau de la visibilité de tous les usagers. Une **refonte globale des normes en fonction des modes de transport** doit être revue.

De plus le **manque de parking gratuit en périphérie des agglomérations** ne permet pas une canalisation des flux en dehors des centres-villes. Ce manque de parking influe sur les stationnements existants dans la ville, reportant les stationnements dans ceux des hôpitaux ou des commerces de proximité, qui se retrouvent dans l'obligation de rendre payant leurs stationnements au détriment des patients et clients.

Cette canalisation permettrait aussi de mettre en place des **transports en commun optimisés et opportuns**. Ce manque se reporte aussi sur les stationnements urbains, en effet le manque de places devient problématique dans le fonctionnement de la ville, et une incivilité se crée par des stationnements temporaires et courts sur les trottoirs, et obligeant ainsi les piétons à emprunter la chaussée.

3. La sécurité dans les transports

Il remonte que les derniers trains sur la ligne Paris-Dreux et que le dernier train en général sur les différentes lignes sont délaissés par un certain nombre de personnes en raison de **l'insécurité et de la peur**.

Les différentes personnes pensent que la vidéosurveillance n'est pas une solution optimale car cela ne permet pas une intervention directe. Il est remonté qu'une présence plus importante dans ces trains permettrait de rassurer.

Ce manque de sécurité n'est pas forcément uniquement dans les transports, mais aussi au niveau des infrastructures. La mise en place d'éclairages complémentaires, intelligents permettrait ainsi d'éviter les points sombres et d'éclairer les zones où il y a une présence détectée. De même le manque de présence dans les bâtiments en fin de soirée est souligné. Il faut redonner de la vie à ces zones.

Afin d'identifier les zones à risque, il est proposé de réaliser des visites de bâtiments par des groupes spécialisés (système existant dans les pays du nord). Suite à cette visite l'aménagement est modifié afin d'attirer les regards sur les zones à risque par exemple en coupant les angles, en mettant de la publicité ou des distributeurs. De ce fait les zones délaissées deviennent des zones de passage.

Conclusion :

Pour finir nous nous rendons compte que l'augmentation de la sécurité passe par un aménagement urbain partagé, une évolution des règles rapides et une refonte du système de financement des infrastructures, en effet la création de nouvelles artères payantes, augmente

la charge sur de plus petites routes qui n'ont pas été étudiées d'un point de vue structure mais aussi d'un point de vue aménagement, en rendant ainsi plus complexes les déplacements de tous et pas forcément plus sécuritaire.

Il en est de même pour le partage de la route, l'éco-mobilité devient un enjeu au sein de toutes les villes et la protection de ses nouveaux modes de circulation n'est pas prise en compte.

Les moyens de transport des marchandises et des biens doivent être revus nationalement et internationalement afin de supprimer les flux transitoires et ne conserver que les dessertes. La sécurité des personnes est aussi un point important qui doit être revu afin de créer un **nouveau climat de confiance** dans les déplacements de tous les jours et ne doit être en aucun cas un frein à la liberté de déplacement. Le meilleur moyen afin remplir cet objectif est de revoir l'aménagement de nos transports et infrastructures.

Afin de rendre nos déplacements plus sûrs, il est important de repenser la ville en insistant plus sur **l'aménagement urbain** et en **s'appuyant sur les associations locales, les agences territoriales et les citoyens.**