

La rue, un espace à vivre ensemble !



Hervé Rivière et Sandrine Bernard

Il est temps d'agir pour que tous les ivryen-nes – enfants et personnes âgées, piétons alertes ou à mobilité réduite, rollers ou cyclistes... puissent se réapproprier leur ville, pour que nos rues ne soient plus seulement des espaces de circulation dédiés à la circulation automobile mais aussi et surtout des espaces de vie. Nous avons l'ambition de transmettre aux générations futures une ville moins polluée, plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre, en privilégiant le point de vue des usagers utilisant les modes doux et les transports en commun.

SITUATION ACTUELLE :

Linéaire des voies d'Ivry = 56.959 m, dont 47% en sens unique ; voies cyclables = 8.575 m, soit 15%, dont 4.581 m de pistes cyclables, 867 m de bandes cyclables et 1.947 m de zones 30, sans continuité ; voies piétonnes (interdites à la circulation automobile) = 13.643 m (escaliers, mails, cheminements dans les parcs...) ; des espaces publics dédiés à la circulation automobile et dégradés, où la circulation des piétons et cyclistes est difficile et dangereuse.

Ville 30

Nous proposons que les vitesses de circulation soient modérées, dès 2015, pour que la rue soit à nouveau un lieu de mobilité et un espace à vivre, plus convivial et sûr, pour tous les usagers :

- **Maintien de la limitation à 50 km/h** sur les axes urbains à dominante trafic avec, lorsque c'est possible, une réduction du nombre de voies de circulation ;
- **Aménagement de zones de rencontres à 20 km/h et d'aires piétonnes** dans les secteurs où la vie locale est prépondérante (abords des écoles, équipements publics et transports en commun, rues commerçantes ou de desserte résidentielle) ;
- **Piétonisation de certaines rues** le week-end ;
- **Réduction de la vitesse à 30 km/h** dans les quartiers où les fonctions de vie locale et de trafic doivent cohabiter.

Cette réduction des vitesses permettra à la fois :

- **Une plus grande sécurité routière** (passer de 50 à 30 km/h multiplie par 9 les chances de survie des piétons et cyclistes lors d'un accident) ;
- **Une réduction des nuisances sonores** (bruit diminué de moitié) **et de la pollution de l'air** ;
- **Une amélioration de la convivialité des espaces publics** et du bien être des usagers ;
- **Un développement des modes de transport actifs**, se déplacer à pied ou à vélo devenant plus agréable et moins dangereux.

PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

Nous souhaitons, d'une part favoriser les modes de déplacements alternatifs en réduisant la place de l'automobile, et d'autre part engager une politique ambitieuse de reconquête des espaces publics, pour une amélioration du cadre de vie :

→ Pour toute création, requalification ou réaménagement de voie urbaine (hors contrainte particulière), la **part de la voirie affectée aux modes motorisés** (circulation, stationnement et transports en commun hors site propre) sera **limitée à 50 % de la largeur entre bâtis** (une règle inscrite au PDU de Bordeaux) ;

→ Réalisation des **aménagements permettant aux cyclistes et piétons de circuler sur toutes les voies, de façon continue et sécurisée, dans les deux sens** : amélioration du dimensionnement, du revêtement et de l'accessibilité des trottoirs (avec une largeur minimale de 1,80 m, et 3 m sur les artères principales), création de bandes et double-sens cyclables...).

« À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du PDU. »

Art. L. 228-2 du Code de l'environnement

PLAN DE DÉPLACEMENTS, ITINÉRAIRES PIÉTONS ET CYCLABLES

Nous élaborerons et mettrons en œuvre, d'ici 2015, un nouveau Plan de Déplacements Urbains permettant d'améliorer les conditions de circulation des modes actifs et transports en commun :

→ **Formalisation d'itinéraires cyclables et piétons continus et sécurisés** sur tous les axes structurants, et **aménagement de doubles sens cyclables** sur toutes les voies (aujourd'hui, les voies cyclables représentent à peine 15% des linéaires) ;

→ **Mise en place d'itinéraires Pédibus** et surveillance des carrefours aux abords des écoles, afin de sécuriser les déplacements des élèves ;

→ **Résorption des coupures urbaines** qui empêchent les piétons et cyclistes de rejoindre en toute sécurité les différents quartiers d'Ivry et les villes voisines (nous demandons depuis plusieurs mois l'aménagement des Ponts Nelson Mandela) ;

→ **Ouverture des couloirs de bus aux vélos** lorsque les contraintes du réseau viaire ne permettent pas d'insérer à la fois des aménagements en faveur des bus et des aménagements cyclables ;

→ **Généralisation du « cédez-le-passage cycliste au feu rouge »** sur l'ensemble des zones 30 afin de fluidifier la circulation des cyclistes et d'accompagner le développement du vélo en ville ;

→ **Amélioration des conditions de stationnement des deux-roues** sur les espaces publics (où une partie des places de stationnement devra leur être réservé, avec arceaux...) et dans les parkings ;

→ **Aménagement de parkings mutualisés** (avec un tarif résidentiel réduit de 28 à 20 € /mois) ;

→ **Aménagements permettant une amélioration des transports collectifs** (conditions de circulation, fréquence, amplitude et qualité du service...) ;

→ **Développement de l'autopartage...**