

PISTES D'ACTION

- > Établir un diagnostic des déplacements dans la commune : fonctionnement, usagers, manques, opportunités, place du piéton, des cyclistes, des voitures, liaison entre bourg et périphérie, engorgements ponctuels, espaces vides ou essentiellement marqués par le stationnement, parcours réalisés, pertinence, longueurs et ambiances du parcours, etc.
- > Mutualiser les espaces de stationnement et les placer judicieusement, articulés avec les cheminements doux
- > Réaliser des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) thématiques ou sectorielles qui intègrent les notions de déplacement au regard des enjeux de paysage, de biodiversité et de préservation du patrimoine
- > Favoriser la convivialité et le partage de l'espace en centre-bourg plutôt que l'élargissement des voies au profit de couloirs de circulation
- > Appuyer le tracé et l'aménagement des circulations en fonction de l'ambiance paysagère, des points de vue, et définir le niveau de détail de l'aménagement des voies circulées en fonction de la vitesse de déplacement.
- > Séquencer l'espace pour rythmer la traversée du centre bourg et inviter à réduire sa vitesse plutôt que de contraindre l'automobiliste par des obstacles routiers et une signalétique trop voyante.
- > Tester en mode léger et réversible un dispositif avant de le pérenniser

Ci-contre : Traversée du bourg de Saint-Coulitz, atelier Lieu-dit paysagiste >>>

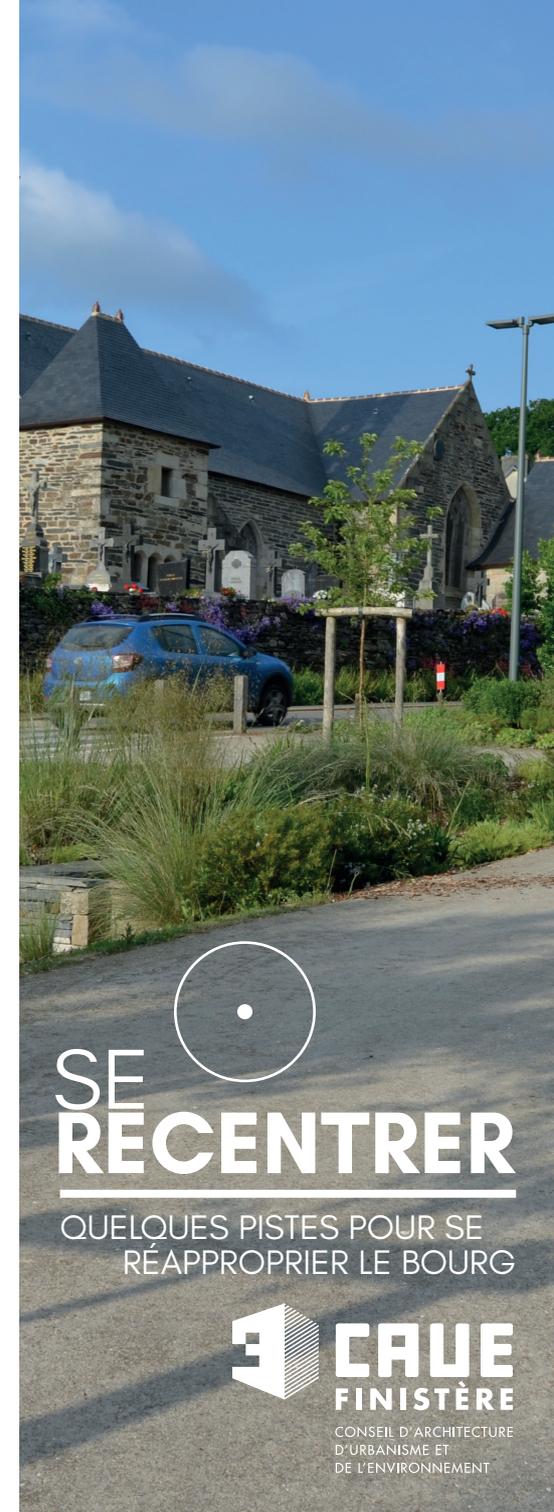


Aménagement de la place de l'Église, Le Cloître-Saint-Thégonnec, atelier Bivouac paysagiste

VIGILANCES

- > Prendre le temps de la réflexion
- > Encourager le partage de l'espace
- > Privilégier les revêtements perméables
- > Éviter les surlargeurs
- > Éviter les logiques d'obstacles, gênants, peu pérennes, coûteux en investissement et en gestion, banalisant le paysage et les ambiances

Pour contacter le CAUE du Finistère : contact@caue-finistere.fr / 02 98 98 69 15



SE
RECENTRER

QUELQUES PISTES POUR SE RÉAPPROPRIER LE BOURG

PACIFIÉ

LES DÉPLACEMENTS

POUR UN BOURG ACCESSIBLE
ET CONVIVIAL POUR TOUS

DÉFINITIONS

Les voies de circulation produisent des espaces avec des qualités différenciées :

On appelle « rue » un axe urbain jalonné de commerces et d'habitations où l'échelle piétonne prime.

On appelle « route » un axe dévolu à un itinéraire où la notion de fluidité et d'efficacité du transport prime la qualité d'ambiance.

Une route peut gagner le statut de rue par une requalification de l'espace.

CHIFFRES CLÉS

Selon une enquête Transdev et Ipsos réalisée (pour le congrès des Régions) en septembre 2019, le budget moyen de déplacement en France serait de 204€ par personne et par mois avec un trajet en véhicule par jour pour 87% des français.

La surface de sol dédiée aux déplacements représente 20% des surfaces imperméabilisées.

68% des personnes qui utilisent systématiquement leur véhicule pour se déplacer ne pourraient pas se rendre chez le médecin sans leur voiture.

1 - Voie et contre-allée piétonne, Moëlan-sur-Mer, Atelier de L'Île paysagiste

2 - Liaison piétonne, Le Juch, A-Mar paysagiste

3 - Liaison piétonne, Locquirec, A. Lescour architecte et Onésime paysagiste

La constitution d'un bourg ou d'une ville repose sur une logique de flux et d'accès. L'aménagement du territoire lors de ces dernières décennies s'est fait en faveur d'une fluidité accrue des déplacements motorisés : largeur toujours plus importante des voiries, développement foisonnant des signaux visuels de sécurité routière, gestion du patrimoine paysager et bâti en fonction des espaces nécessaires de manœuvre, etc.. Un traitement souvent trop fonctionnaliste de l'espace a pour conséquence une certaine banalisation du paysage (enrobé noir et bordures béton au lieu des couleurs de la pierre locale, prégnance de l'automobile dans l'espace public, minéralisation excessive, etc.). La dépendance aux véhicules motorisés est aussi une résultante de l'augmentation des distances liée à l'organisation par zones spécialisées des fonctions urbaines (lotissement, zones d'activités et commerciales, parcs de loisirs, etc.).

L'enjeu est désormais de redonner une vraie place aux piétons et aux vélos dans le bourg. Celle-ci se raisonne en complément des circuits motorisés, des possibilités spatiales, de la prise en compte des distances et du type de pratique (de loisir ou fonctionnelle).



ENJEUX

- > Rendre confortables et désirables les déplacements à pied ou en vélo
- > Développer le lien social et lutter contre l'isolement
- > Soutenir et développer les circuits courts (courses faciles à faire à pied)
- > Limiter la pollution, les émissions de gaz à effet de serre
- > Limiter l'imperméabilisation des sols pour faciliter l'infiltration des eaux de pluie
- > Développer la biodiversité
- > Restaurer la qualité des paysages bâtis ou non et les donner à voir et à comprendre
- > Assortir les revêtements de sol aux couleurs et matériaux des façades



LES QUESTIONS À SE POSER

- > Quelles sont la nature et la complexité du réseau viaire existant ? Quels types d'usages offre-t-il ? Quelle est la fréquentation des circuits existants ?
- > Les cheminements piétons et vélos sont-ils suffisamment reliés, sont-ils fonctionnels et agréables ?
- > Quels commerces sont accessibles à pied comme en voiture ? Quels circuits d'agrément, sportifs sont proposés ?
- > Comment est perçue la vitesse de traversée de bourg ?
- > Les traversées piétonnes sont-elles aisées et détendues ?
- > Les espaces publics de la commune sont-ils conviviaux ou l'image qu'on en retient est-elle toujours marquée par la présence prégnante de la voiture ?
- > Quelle place fait-on aux véhicules de gabarit plus important ?