



Covid-19 et transports

Déconfinement et déplacements

1^{er} mai 2020

1 Contexte

1.a Faciliter les déplacements des piétons

Lors de leurs déplacements dans l'espace public, les piétons circulent sur des trottoirs spécialement aménagés. Ces infrastructures, pour des raisons d'espace disponible ou d'histoire, sont plus ou moins larges, plus ou moins accessibles. La réglementation actuelle impose un minimum de largeur d'1,40 m [1].

L'épidémie qui nous frappe depuis quelques mois a pour origine un virus à la propagation particulièrement rapide. Un des moyens de s'en protéger est de réduire les contacts par l'application de *gestes barrières*, différentes mesures d'hygiène collective parmi lesquelles figure l'éloignement réciproque d'au moins un mètre [2].

Compte tenu de ces mesures de protection, la plupart des trottoirs actuels ne permettent pas de se croiser avec au moins 1 m de distance.

Des rues qui drainent l'activité commerciale, à l'image de la rue de la Constitution, la rue de la Division-LECLERC, la rue de la 4^e-Division-Blindée-Américaine sont particulièrement concernées par ce problème.

1.b Faciliter l'accès aux commerces

Les commerçants indépendants sont particulièrement touchés par la crise économique présente et à venir. Lorsqu'il leur sera permis de reprendre leurs activités, il leur sera vital de pouvoir compter sur leur clientèle.

L'accès à leur établissement devra être donc facilité, afin de permettre l'attente des clients et des clientes hors du magasin, en sécurité et en application des *gestes barrières* sur la voie publique.

1.c Faciliter les déplacements des élèves

Les établissements scolaires, fermés pour la plupart des élèves, seront amenés à réouvrir leurs portes. L'application des mesures sanitaires ne permettra pas de revoir de grands attroupements d'élèves à l'heure d'entrée et de sortie des élèves.

Enfin, pour garantir les distances entre élèves, parents et personnel, il faut réserver de l'espace supplémentaire devant les établissements afin que chacun puisse disposer de suffisamment de place en sécurité.

2 Propositions d'aménagements

Les conditions de déplacement des piétons sont vite apparues comme un enjeu des politiques de transport en cette période de crise.

Le CÉREMA a publié un article sur le sujet et propose des aménagements pour faciliter ces déplacements [3].

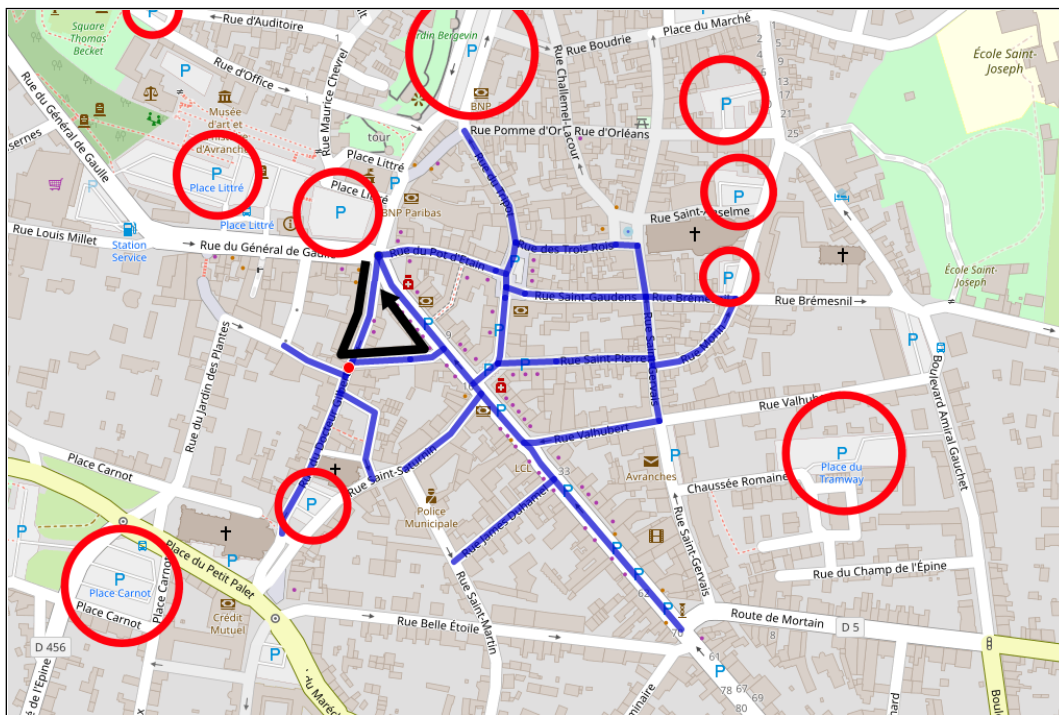
2.a Centre-ville

Le centre d'Avranches est traversé par la rue de la Constitution, artère particulièrement riche en commerces et services. Les rues alentours sont majoritairement étroites et à sens unique de circulation pour les véhicules motorisés.

Nous pouvons nous attendre à une forte affluence lorsque ces commerces réouvriront, avec de nombreuses personnes dans des files d'attente sur les trottoirs.

Afin de rééquilibrer l'espace public et laisser la place aux piétons non seulement pour se déplacer, mais aussi pour patienter devant les commerces, nous proposons de placer certaines rues du centre commerçant en *aire piétonne* ou en *zone de rencontre*, selon la présence et le besoin de stationnement. Ces régimes de circulation permettent au piéton d'utiliser pleinement la chaussée et ainsi mieux se protéger de l'infection. Ils permettent également l'accès à une circulation de *desserte*, tout en décourageant une circulation de *transit* et participent à l'apaisement de la rue.

Les voies proposées pour ce changement de régime sont illustrées en bleu sur la figure 1 et sur une carte en ligne [4]. Cette zone à la circulation apaisée permettrait d'accéder à une grande partie des commerces de première nécessité et des services médicaux du centre d'Avranches tout en offrant aux piétons des déplacements sûrs.



CC BY-SA 2.0 © contributeurs O.S.M., CC BY-SA 2.0 © Gwenaël JOUVIN, 2020

FIGURE 1 — *Rues apaisées & stationnement en centre-ville.*

Les principaux parcs de stationnement, entourés en rouge, resteraient pleinement accessibles. Le plan de circulation ne serait pas drastiquement remis en question.

Devant la Poste et la Caisse d'épargne de Normandie, le stationnement pourrait être réservé à la desserte de ces établissements afin d'éviter qu'il ne se fasse en conflit avec les piétons sur le trottoir. Ce dernier serait protégé par des barrières de police.

Décourager les « itinéraires malins »

Si le maillage dense d'un territoire est un avantage pour les déplacements en son sein, il peut devenir une nuisance lorsque des petites rues servent de *raccourci* pour les conducteurs, au détriment des usagers vulnérables et de la vie locale [5].

Nous attirons votre attention sur ce point avec l'exemple de la rue du D^r GILBERT, très étroite, qui relie place LITTRÉ et place du Petit-Palet. Les piétons n'ayant pas suffisamment de place pour cohabiter sereinement avec une circulation soutenue dans cette rue, elle pourrait être partiellement fermée à la circulation à son intersection avec la rue Saint-Symphorien. De fait, l'accès aux commerces côté nord de la rue serait assuré, tout comme la sécurité des piétons et des cyclistes dans la rue du D^r GILBERT. La boucle de circulation créée est indiquée par une flèche sur la figure 1.



CC BY-SA 2.0 © contributeurs O.S.M., CC BY-SA 2.0 © Gwenaël JOUVIN, 2020

FIGURE 2 — Aménagements des écoles & axes structurants.

2.b Établissements scolaires

Les abords des établissements scolaires doivent permettre l'accueil d'un grand nombre de personnes. Dans certains cas, le surplus de place nécessaire pourrait se faire :

- sur les parcs de stationnement par la libération du nombre de places nécessaire, comme au collège Challemeil-Lacour, au collège Notre-Dame de la Providence, ou à l'école Jacques-PRÉVERT ;
- sur une partie neutralisée de la chaussée, comme aux écoles André-PARISY, au collège de la Chaussonnière, à l'école Sainte-Marie.

Une carte illustre ces propositions en figure 2. Les voies partiellement ou totalement fermées à la circulation motorisée sont indiquées en vert. Les voies bénéficiant d'aménagements pour les piétons sont colorées d'orange.

L'entrée dans le lycée Notre-Dame de la Providence se fait par la rue du Chanoine-BÉRENGER après la traversée du boulevard LÉON-JOZEAU-MARIGNÉ.

Pour sécuriser les déplacements des élèves, nous proposons la mise en aire piétonne de la rue du Chanoine-BÉRENGER. aux heures d'entrée et de sortie de l'établissement, La sécurité des usagers du boulevard pourrait être renforcée par un élargissement des cheminements piétons à l'aide de signalisation temporaire [3].

L'accès au lycée Émile-LITTRÉ est situé boulevard PASTEUR. Afin d'encourager et sécuriser au maximum les déplacements à pied et à vélo des élèves et étant donné

la largeur de chaussée disponible, un balisage sur chaussée permettrait de réserver un espace supplémentaire pour ces usages [6].

L'école Guy-DE-MAUPASSANT pourrait faire l'objet d'une attention particulière afin d'éviter le surplus de stationnement sur voirie. Les déplacements des piétons seraient privilégiés et sécurisés aux heures d'entrée et de sortie des enfants.

2.c Axes structurants

Deux rues à forte circulation retiennent notre attention. D'une part, la rue de la Liberté qui dispose de trottoirs de faible dimension mais d'une chaussée large. Le recours à de la signalisation temporaire afin d'élargir les cheminements piétons, comme proposé par le CÉREMA, nous semble tout indiqué, particulièrement pour assurer la desserte des écoles André-PARISY, des commerces du quartier Saint-Étienne et du centre hospitalier.

D'autre part, la rue de la Division-LECLERC permet l'accès à une zone d'activités où sont présentes plusieurs grandes surfaces et de nombreux lieux de travail. Nous pouvons nous attendre à une forte présence piétonne sur des trottoirs étroits. Ici aussi, cette voie pourrait bénéficier de surlargeurs piétonnes afin de faciliter l'application des *gestes barrières*.

Ces propositions sont illustrées en orange sur la figure 2.

Bibliographie

- [1] Arrêté relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, 15 janvier 2007, *Journal officiel de la République Française* du 3 février 2007 (Texte 29 sur 137), NOR : EQURO700133A, URL : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000646680.
- [2] MINISTÈRE DES SOLIDARITÉS ET DE LA SANTÉ, éditeur, *Comment se protéger du coronavirus COVID-19?*, 31 mars 2020, URL : <https://solidarites-sante.gouv.fr/soins-et-maladies/maladies/maladies-infectieuses/coronavirus/tout-savoir-sur-le-covid-19/article/comment-se-proteger-du-coronavirus-covid-19> (consulté le 27 avril 2020).
- [3] CÉREMA, éditeur, *Quels aménagements pour les piétons lors de la phase de déconfinement?*, 21 avril 2020, URL : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/quels-amenagements-pietons-lors-phase-deconfinement-0> (consulté le 24 avril 2020).
- [4] VÉLOCITÉ AVRANCHES, *Carte d'aménagements sanitaires pour Avranches*, avril 2020, URL : http://umap.openstreetmap.fr/fr/map/avranches-covid-19_449648.
- [5] Mark WAGENBUUR, *Comment empêcher le trafic de raccourci*, traduit par JEANNE À VÉLO, 22 septembre 2019, URL : <https://jeanneavelo.fr/2019/09/22/comment-empêcher-le-traffic-de-raccourci/> (consulté le 29 avril 2020).
- [6] CÉREMA, éditeur, *Aménagements cyclables temporaires et confinement : quelles opportunités?*, 14 avril 2020, URL : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenagements-cyclables-temporaires-confinement-quelles> (consulté le 24 avril 2020).

Table des matières

1	Contexte	1
1.a	Faciliter les déplacements des piétons	1
1.b	Faciliter l'accès aux commerces	2
1.c	Faciliter les déplacements des élèves	2
2	Propositions d'aménagements	2
2.a	Centre-ville	2
2.b	Établissements scolaires	4
2.c	Axes structurants	5
	Bibliographie	6