

Community Transportation Plan



Decatur, Géorgie, Etats-Unis

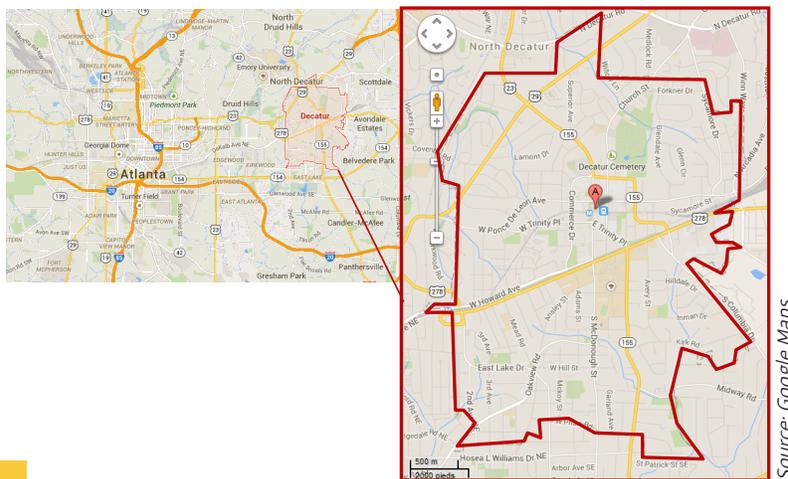
Decatur est une ville de 20 000 habitants qui fait partie de l'aire urbaine d'Atlanta. Elle bénéficie de 3 stations de métro de la RAMTA (service de transport en commun d'Atlanta). Les personnes de 65 ans et plus représentent plus de 13% de la population.



Acteurs du projet : Ville de Decatur



Financement : Gouvernement fédéral, par le biais de différents programmes s'appuyant sur la législation des transports, Etat de Géorgie, fonds locaux généraux et fondations privées.



Historique

Decatur est une ville attractive pour les aînés. Leur population étant en croissance depuis quelques années, la ville a choisi d'intégrer pleinement le vieillissement et les problématiques qui y sont liées dans son plan de transport. Elle a ainsi choisi de développer encore plus le concept de Complete Streets et de s'en servir comme un levier, notamment pour l'engagement de ses citoyens et pour promouvoir l'activité physique et une vie en santé.

La volonté de la ville de faire des Complete Streets (rues complètes, accessibles par tous, quel que soit le moyen de transport) apparaît bien avant les autres villes américaines. Depuis les années 1970, la ville a commencé à développer un environnement marchable à petite échelle. Dès 1982, la ville décide de faire de la marchabilité une priorité dans le plan du centre-ville, et plusieurs actions ont été répertoriées depuis 1996. Depuis 2005, la ville cherche sans cesse à améliorer la connectivité pour les modes doux dans le réseau de rues existant. En 2006 la ville lance le processus de développement du plan de circulation Community Transportation Plan (CTP), pendant lequel les employés municipaux ont mené diverses réunions publiques et ateliers à l'attention de divers types de population, dont les personnes âgées. Les rencontres avec les aînés ont surtout été centrées sur l'amélioration du domaine public, avec une emphase sur les traversées et les intersections. En 2008, le CTP formalise le travail de la ville sur les rues complètes pour les différents modes de transport.

Community Transportation Plan

Description du projet

Le CTP a permis de développer une politique axée sur les aînés pour les rues complètes (politique reconnue comme telle et citée en exemple pour la prise en compte des aînés dans plusieurs documents et études de cas). C'est cette politique de rues complètes que nous allons décrire ici, mais le CTP est un plan général plus large comprenant toutes les dimensions du transport. La politique des rues complètes a été développée à l'échelle de la ville, avec le réaménagement de plusieurs intersections problématiques, et d'axes peu agréables pour la marche. Ainsi, comme le mentionne le CTP, « Complete Streets are defined as streets with safe travel facilities for all users of all ages and ability levels ». Le plan comporte une étude de la typologie des rues reliée à l'utilisation de l'espace, afin de s'assurer que le futur réaménagement des rues couvre ses différents usages et soit adapté aux besoins des voyageurs, quel que soit leur âge ou leur forme de mobilité. Le CTP est axé autour de 4 principes :

- » La santé : quel que soit leur âge, leur niveau de vie et leur niveau de mobilité, les citoyens doivent pouvoir se déplacer en toute sécurité et être actifs ;
- » Le choix : les rues complètes doivent être réalisées pour tous les âges, afin que les personnes aient le choix dans leur mode de déplacement (par exemple des refuges piétons sont prévus, ou encore une piste cyclable pour débutants) ;
- » La communauté ;
- » La connectivité.

S'articulant autour de ces principes, trois buts ont été visés. Tout d'abord, créer des rues sécuritaires et un accès piéton convenable pour chaque rue. Ensuite, établir un haut niveau de connectivité et d'efficacité pour la circulation (piétonne, cycliste). Finalement, promouvoir des niveaux plus intenses d'activité physique. Après l'adoption du CTP, la ville a souhaité améliorer les installations et les accès piétons pour les personnes avec une mobilité restreinte. Par exemple, étant donné que les aînés sont plus susceptibles que les autres populations d'être frappés et blessés aux intersections, Decatur a porté une attention particulière aux intersections du centre-ville, où la majorité de la population âgée vit.

La ville a créé un partenariat avec le département du transport de Géorgie (GDOT), responsable du réseau artériel, afin de les sensibiliser aux actions locales. Notamment, le GDOT était contre certaines mesures pour le réaménagement des rues (mettre un panneau au milieu de la rue pour indiquer aux voitures de ralentir, mesure d'apaisement de la circulation), et la ville a pu travailler avec cette instance pour prendre le contrôle du réaménagement de la rue et y faire le traitement voulu par le CTP.

Avant l'application de cette politique et les aménagements nécessaires, la population a été très largement sollicitée afin que la ville puisse expliquer son projet de grande envergure (l'adhésion de la population était primordiale, étant donné l'échelle du projet et les fonds engagés).

Community Transportation Plan

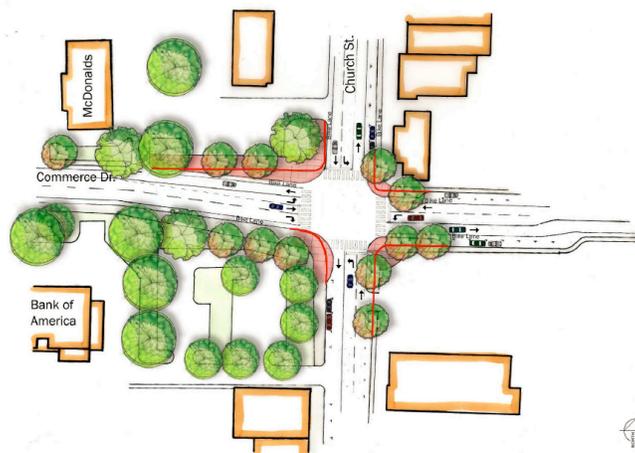
Description du projet

Des groupes de discussion ont été réalisés avec des personnes âgées afin de connaître précisément leurs besoins. Enfin, à chaque nouvelle subvention, la ville continue à réaliser une éducation continue auprès du public concerné et à confirmer son engagement avec une série de réunions présentant les nouveaux designs et concepts mis en œuvre pour favoriser la marchabilité. Plutôt que de parler de mesures d'apaisement de la circulation ou d'environnement, la ville a orienté son discours autour de la santé et du bien-être, qui font généralement consensus au sein de la population.

Au total, 200 employés travaillent sur le projet des rues complètes, ce qui en fait une petite équipe et permet une coordination facilitée entre les différents intervenants : il s'agit là d'une des clés du succès de l'implantation de la politique des rues complètes à Decatur. Cependant, le budget alloué aux rues complètes est proportionnel à la taille de la ville, et donc petit : la ville dispose de 18 millions de dollars US par an, ce qui ne permet pas d'avoir des projets à grande échelle, la ville vise plutôt des mesures plus simples et ciblées.

Quelques mesures concrètes :

- » 5 intersections et 7 corridors ont été choisis par la ville afin d'améliorer la circulation piétonne, notamment pour les personnes âgées : rétrécissement des voies, réduction du nombre de couloirs pour les autos, élargissement des trottoirs, amélioration des traversées, amélioration des feux de signalisation piétonne, ajout de bancs et d'arbres sur les tronçons, ainsi que d'éclairage public. Le but est non seulement de diminuer le nombre d'accidents, mais aussi d'augmenter la mobilité des personnes avec des limitations physiques.
- » Construire des trottoirs là où il n'y en pas et améliorer ceux existants.
- » Divers projets d'apaisement de la circulation, dont la réduction de la chaussée aux intersections, l'ajout d'indications pour les automobilistes, et l'application d'un revêtement spécial pour la traversée.



Source: City of Decatur. Community transportation plan

Community Transportation Plan

Photos



Source : <http://www.decalurmetro.com/2009/11/24/decaturs-brick-crosswalks-coming-in-january/>

Before



After

Source : <http://www.decalurmetro.com/2013/05/20/ponce-terrace-neighborhood-set-to-receive-traffic-calming-improvements/>

Community Transportation Plan

Sources

A- Rapport, p.11-15 :

Clifton, K. et al. The Path to Complete Streets in Underserved Communities, Lessons from U.S. Case Studies
<http://www.smartgrowthamerica.org/documents/cs/resources/complete-streets-in-underserved-communities.pdf>

B- Rapport, pp. 23-27 :

AARP. (2014). Complete Streets in the Southeast : a tool kit. (case studies)
<http://www.smartgrowthamerica.org/documents/complete-streets-southeast-toolkit.pdf>

C- Extrait du CTP, chapitre 6 : Complete Streets :

<http://www.decaturga.com/Modules/ShowDocument.aspx?documentid=1223>

D- Extrait du CTP, chapitre 7 : Implementation (fundings : pp.7-11) :

<http://www.decaturga.com/Modules/ShowDocument.aspx?documentid=1218>

E- Site web de la ville de Decatur, table des matières du CTP et accès aux chapitres :

<http://www.decaturga.com/index.aspx?page=422>

F- Site web Atlanta Regional Commission :

<http://www.atlantaregional.com/transportation/bicycle--pedestrian/complete-streets>

G- Catalogue de l'AARP qui regroupe les différentes politiques de Complete Streets et indiquent celles étant pleinement orientées pour les aînés : Planning complete streets for an aging America (pp.92-93)

<http://assets.aarp.org/rgcenter/ppi/liv-com/2009-12-streets.pdf>