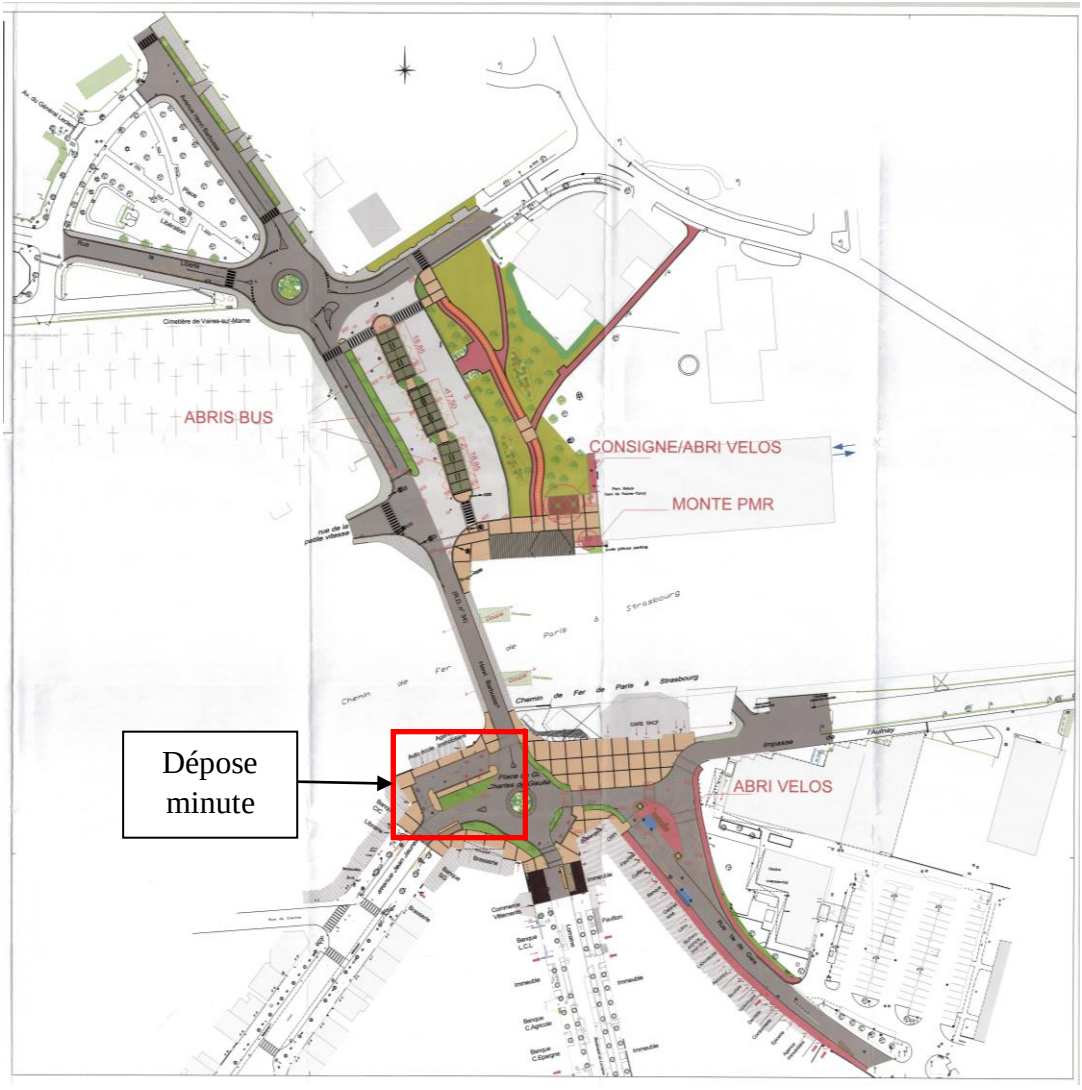
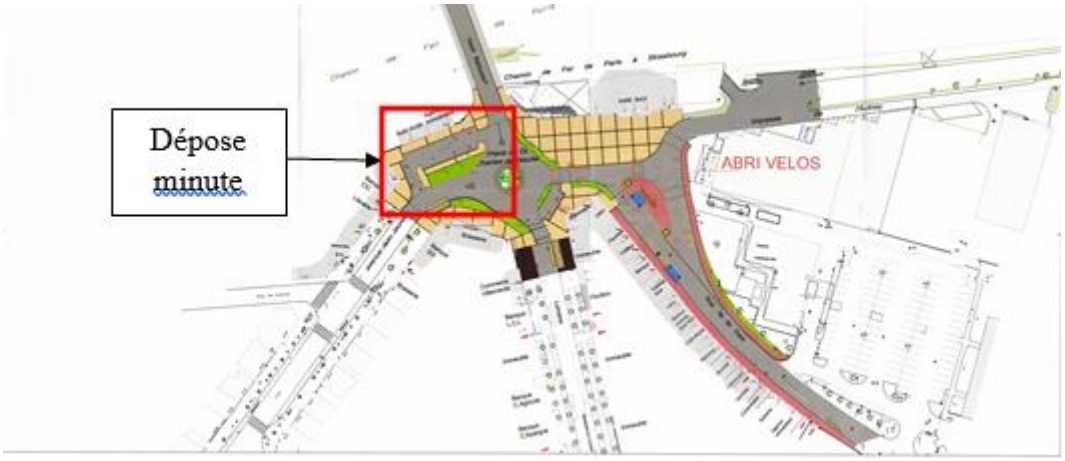
Gare de Vaires : le site de dépose minute, un avertissement des difficultés attendues ?

Le site de dépose minute est d'exploitation difficile, mais très utilisé. Pourquoi, par qui ? Répond-il à son objectif ?

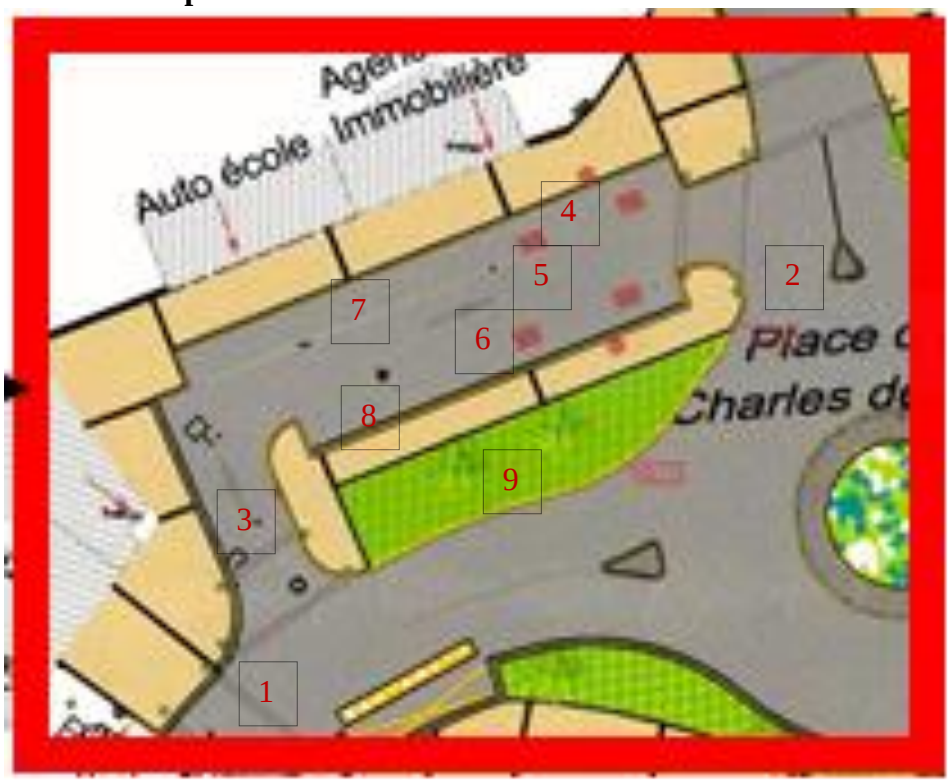
Plan de situation



Plan de situation (détail)



Description



1 - Avenue Jean Jaurès
2 - Limite issue du pont de chemin de fer/ giratoire
3 - Largeur de l'entrée : 3,95m
4 - Largeur stationnement côté magasins : 1,95m
5 - Largeur entre deux files : 3,45m
6 - Largeur stationnement côté rue : 2,00m
7 - Nombre de places de stationnement côté magasins : 5
8 - Nombre de places de stationnement côté rue : 4

9 - Vélos : 10 arceaux sous abri

Fonctionnement

Les difficultés

Pour les autos

Les premières difficultés commencent à l'entrée, avenue Jean Jaurès : si l'on vient de Jean Jaurès, on doit couper la file en provenance du giratoire de la place du Général de Gaulle et si l'on vient du giratoire, il faut empiéter sur la file de sens contraire pour espérer rentrer sur le site sans heurter les bords de trottoir.

Une fois dans l'entrée, la largeur utile est calculée si justement qu'il faut presque choisir entre déborder sur la première place de stationnement libre, en face, côté magasin, ou braquer au risque que la roue arrière monte sur le trottoir.

A l'intérieur du périmètre, la largeur du stationnement de 1.95m côté magasins et de 2m côté rue, **au lieu des 2,30m réglementaires** confirme qu'on a cherché à maximiser la largeur entre files, qui malgré tout est de seulement 3,45m **au lieu des 3,50m réglementaires.** Cela oblige à de délicates manœuvres pour réaliser un créneau, voire le rendent impossible dans certaines configurations.

La sortie se fait à l'issue du pont de chemin de fer, juste avant le giratoire, avec une visibilité réduite sur la circulation en provenance du pont, prioritaire, circulation de surcroît particulièrement importante aux heures de pointe, qui sont également des moments de forte utilisation des arrêts minute qui trouvent là leur justification.

Pour les vélos

Prenons l'hypothèse que ne sont concernés que ceux en provenance du sud, ceux du nord bénéficiant des aménagements prévus pour les vélos dans la gare routière. En provenance de l'avenue Jean Jaurès, ils devront effectuer un tourne-à-gauche non protégé. En provenance du Boulevard de Lorraine (ils bénéficient du double sens cyclable) ou de la rue de la Gare, ils doivent emprunter le giratoire, sans aménagement spécifique de ce nœud de circulation névralgique concentrant les flux de toutes provenances.

Pour les piétons

Sont piétons … les piétons d'origine, mais aussi ceux venus en voiture ou en vélo. Ils auront à traverser le pont, avec pour seule protection le respect du code de la route par les bus et les automobilistes ayant tous un prétexte pour n'avoir pas à perdre du temps. Et ainsi au départ comme à l'arrivée.

L'usage

Malgré les difficultés réelles, car éprouvées, le site est souvent plein, et les véhicules ne semblent pas y stationner trop longtemps. Une étude fine devrait montrer qui s'en sert, mais il apparaît déjà qu'il est plutôt vu comme un utile complément aux places de stationnement existantes pour les automobilistes se rendant dans les commerces.

Le site remplit alors deux fonctions : desserte des gares et desserte des commerces. On espère, a priori, que ces usages se font à horaires décalés, abolissant ainsi tout risque de conflit.

Les enseignements

Le positionnement et l'insertion « au chausse-pied » du site dans l'espace du projet global présagent des difficultés futures lorsque la gare routière sera opérationnelle.

On peut penser que les automobilistes en provenance du boulevard de Lorraine, choisiront de faire un arrêt-minute « sauvage » devant la gare, et l'arrêt-minute des bus prévu à cet endroit ne peut que les y inciter. Pour mémoire, l'association des commerçants avait proposé des places « dépose minute » le long de la gare routière, au nord, desservant à la fois les bus et les trains.
Il faudra vérifier que le cadencement des flux sur le pont, du fait de la régulation de l'entrée/sortie des bus de la gare routière sera assurés par un feu, facilitera ou au contraire compliquera la sortie du site.
L'obligation de traverser la rue va se retrouver à une échelle plus importante au nord, du fait du maintien d'arrêts de bus sur voirie, en dehors de la gare routière.

Conclusion
Cette première réalisation partielle du projet de gare routière et de réaménagement de la place de la gare est un bon observatoire de ce qui risque d'advenir à une plus grande échelle, mais aussi de l'entêtement que peuvent avoir des élus, de faire, malgré les réticences des experts et les observations et propositions des citoyens représentés par leurs associations.