
La transformation «extrême» d'une avenue d'Oakland donne des résultats exceptionnels

L'avenue a été redessinée sur une portion de 9 blocs (de la 20e à la 29e rue). On y aménagé 8 passages piétons très visibles et une piste cyclable protégée, ce qui a nécessité de retrancher une voie de circulation automobile dans chaque direction.

Avant et après : des chiffres qui en disent long

Moins d'un an après la réalisation des travaux, les effets mesurés de cette transformation sont les suivants :

- Une réduction de 40 % du nombre de collisions par rapport au nombre moyen de collisions entre 2012 et 2015, même si le nombre de cyclistes a augmenté de 78 % à l'heure de pointe.
- Malgré une augmentation de 100 % des piétons à l'heure de pointe, il n'y a eu aucun accident impliquant un piéton traversant la rue, une première en 5 ans dans ce secteur.
- Une réduction de 45 % du non-respect de la limite de vitesse pour les autos roulant vers le sud.
- Une réduction de 27 % du non-respect de la limite de vitesse pour les autos roulant vers le nord.
- Les automobilistes cèdent plus souvent le passage aux piétons. Ceux-ci traversent maintenant, en général, après le passage d'une seule auto, alors qu'avant la reconfiguration, ils devaient attendre le passage de quatre voitures avant qu'un automobiliste les laisse passer.

Les craintes concernant une augmentation de la congestion automobile ne se sont pas réalisées. Les autos se déplacent plus lentement, mais de façon plus constante. Les données comparatives proviennent de relevés détaillés faits en 2014 et durant l'automne 2016.

De plus, la vitalité du secteur n'a pas été affectée : les détaillants ont plutôt vu leurs ventes augmenter de 9 % et 5 nouveaux commerces ont

ouvert leurs portes depuis la mise en place de l'aménagement. Cette bonne performance économique ne peut toutefois pas être uniquement attribuée à la nouvelle reconfiguration, précise le rapport de la municipalité.

Améliorations en vue

Les usagers se sont plaints concernant le stationnement illégal dans les pistes cyclables et dans les zones peintes en beige, dont la fonction est de dégager la vue des cyclistes et des piétons aux intersections.

La ville rapporte qu'elle a sévi, car le nombre de constats d'infraction a doublé dans les mois qui ont suivi la reconfiguration. Mais pour la municipalité, les contraventions ne sont pas une solution. Elle prévoit donc trois mesures pour améliorer la situation : mieux identifier visuellement les zones beiges, y placer des séparateurs verticaux ou des bordures en béton, et installer des pancartes qui indiquent clairement aux automobilistes où ils peuvent stationner.

Des séparateurs verticaux seront également installés pour mieux délimiter la piste cyclable et des îlots centraux seront aménagés pour faciliter l'embarquement dans les autobus.

Oakland propose aussi aux citoyens intéressés de s'abonner à un bulletin électronique qui leur donnera toutes les informations spécifiques à l'aménagement de l'avenue Telegraph.

La reconfiguration de l'avenue Telegraph est le résultat d'une planification amorcée en 2014 et de l'adoption du concept de la « rue complète », qui assure confort et sécurité à tous les usagers d'une rue. Une partie du financement est fournie par l'[Active Transportation program](#) mis en place en 2013 par la Californie.

Sources : [Telegraph Avenue Progress Report](#), [Street Blog Cal](#), [Telegraph Avenue Complete Streets Phase 1](#)