



A S P B

Association pour la sauvegarde du patrimoine bâti breillois

06540 Breil-sur-Roya

www.ASPB.fr – contact@aspb.fr

Association loi 1901 – JO du 13 avril 2013

Conférence de consensus pour la définition d'un projet de restauration durable du village historique de Breil-sur-Roya

CAHIER DE REFERENCES N° 8

Observations relatives aux voiries et aux facilités de déplacements dans le village

Version n° 1 en date du 17 octobre 2022, susceptible d'être mise à jour

Le présent Cahier de références, est un document d'informations compilées dans le cadre de la Conférence de consensus 2022, relatives à la nécessaire revitalisation du village de Breil. Il est destiné à la population, comme aux partenaires privés et publics de la restauration durable du village de Breil, très impacté par une succession de circonstances destructrices.

Dans ce cahier, les membres de l'atelier présentent une compilation d'informations relatives à la situation des déplacements dans l'espace public, plus particulièrement les cheminements complexes des piétons, avec enfants et avec poussettes, et porteurs de divers handicaps moteurs ou visuels...

La question concerne également l'accessibilité des domiciles aux secours et l'attrait touristique.

Le contexte médiéval et post-médiéval de la conception des voies et celui de l'accueil croissant des véhicules à moteur pendant le XXe siècle, en transit ou résidants, conditionnent ce constat.

Les analyses et questionnements sur cette question, issus des travaux de l'atelier n° 4, dédié à la réhabilitation des espaces publics du village historique, sont présentés par ailleurs.

Sommaire

1	Contexte général	3
1.1	Organisation globale des espaces publics dans le village	3
1.2	Boulevard Rouvier (RD 6204)	4
1.3	Place Brancion	5
1.4	Place Biancheri	5
1.5	Rue Ciappera	6
1.6	Rue Marius Cauvin	7
1.7	Rue Pasteur	8
1.8	Rue de Turin	9
1.9	Autres ruelles	10
1.10	Couréous et placettes	11
2	Quelques observations relatives aux déplacements au nord du village	12
2.1	Qualification sur plan des conditions de déplacements	12
2.2	Illustrations relatives aux difficultés de cheminements.....	13
3	Quelques observations relatives aux déplacements au centre du village	14
3.1	Qualification sur plan des conditions de déplacements	14
3.2	Illustrations relatives aux difficultés de cheminements.....	15
4	Quelques observations relatives aux déplacements au sud du village.....	16
4.1	Qualification sur plan des conditions de déplacements	16
4.2	Illustrations relatives aux difficultés de cheminements.....	17
5	Observations complémentaires	18

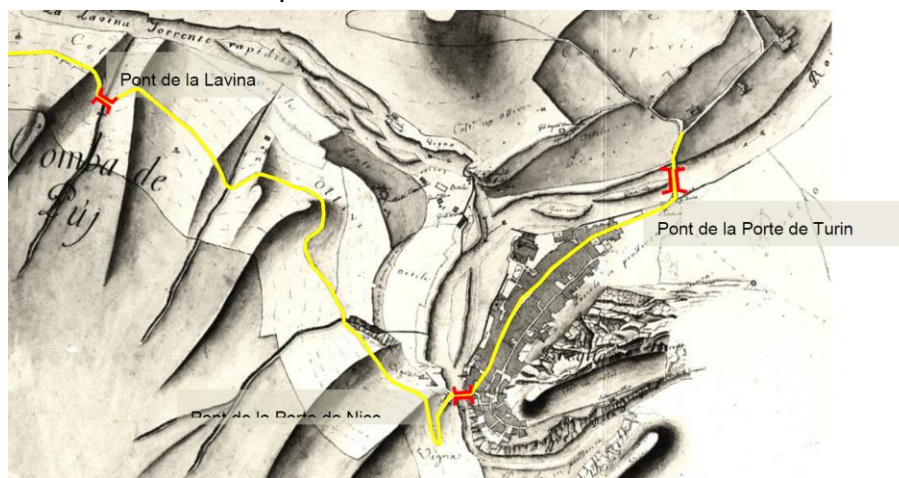
1 Contexte général

1.1 Organisation globale des espaces publics dans le village

Les espaces publics du village, rues, ruelles, courées, places, placettes et route départementale 6204, alias boulevard Rouvier, ont les vocations courantes suivantes :

- Déplacements,
- Loisirs et vie sociale,
- Accès aux commerces avec ou sans terrasses,
- Accompagnement de la découverte du patrimoine bâti et environnemental,
- Stationnement des véhicules...

Jusque vers 1890 (création du boulevard Rouvier), la route carrossable reliant Nice à Turin traversait encore le village (actuelle rue Pasteur). Dans les années qui ont précédé, le passage de véhicules plus larges que les chariots avait nécessité l'alignement de certains immeubles qui créaient des resserrements dans la rue.

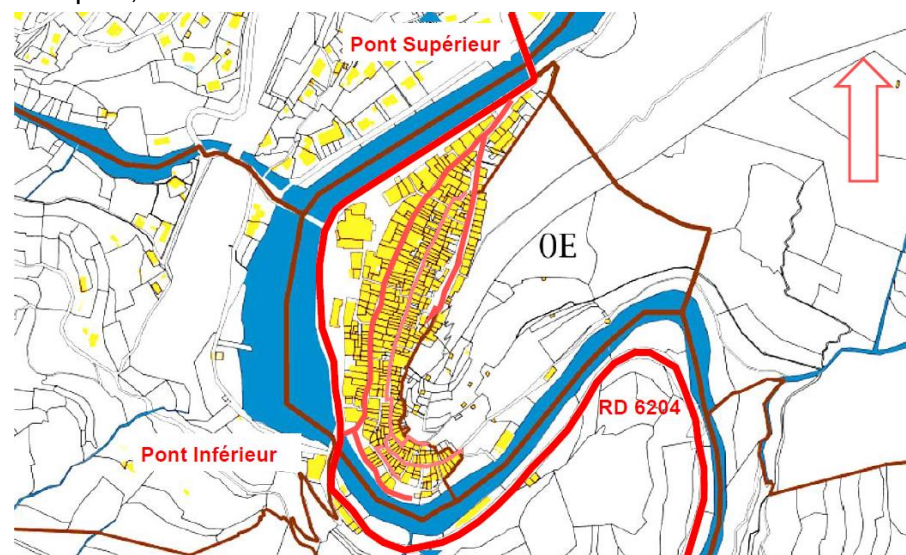


Tracé de la route muletière historique Nice-Turin, passant dans le village de Breil, reporté sur un plan de 1773. (Collection archives de Turin)

Les rues historiques « horizontales », de Turin, de la Place-Rousse et autres (principalement au sud du village) restent accessibles aux seuls piétons en raison de leurs gabarits étroits et de leurs accès complexes. La rue Marius Cauvin a été construite en bord de rivière pour améliorer l'accès à la partie médiévale du village.

En complément de la place de l'église historique, fin XIXe siècle plusieurs places ont été aménagées avec les routes : deux boulevard Rouvier (Biancheri & Frères Barin) et deux rue Marius Cauvin (Cellier & Rousse). Quelques placettes se trouvent dans les ruelles.

Ainsi, le village est parcouru du Nord au Sud par quatre voies étagées parallèles à la Roya. Ces rues se rejoignent au nord, au pont Supérieur. Au delà du pont Inférieur, au sud, elles se diversifient en contournant l'avant de l'arête rocheuse. Ces rues et ruelles sont reliées entre elles par des « courées », passages en pente marquée, souvent en escaliers.



Carte du village et de sa voirie. (D'après carte cadastre.gouv.fr)

1.2 Boulevard Rouvier (RD 6204)

Créée à la fin du XIXe siècle le long de la Roya, du pont Supérieur au pont Inférieur, l'actuelle RD 6204 crée une coupure fonctionnelle entre le village et la rivière, en raison du trafic intense (hors fermeture du tunnel du col de Tende) et du stationnement omniprésent.

Les deux principales places du village se situent le long de cette route. Leur aspect est valorisé par la présence de l'église et de deux chapelles classées Monument-Historique, ainsi que, jusqu'à la catastrophe du 2 octobre 2020, des façades colorées des constructions anciennes caractéristiques de la région. Initialement lieux de loisirs et de vie sociale, les places sont devenues des parkings, hormis pendant les fêtes programmées, et le marché du mardi sur la place Biancheri. Des terrasses de bars-restaurants et de commerces y sont réservées.

Le trottoir qui longe le lac, transformé lui aussi en parking entre les ponts Charabot et Inférieur, a perdu sa vocation de promenade publique avec bancs sous les platanes plantés à cet effet fin XIXe siècle, ce qui aggrave la coupure avec le lac.

A la fin du XXe siècle, deux tronçons du trottoir opposé ont été supprimés, ainsi qu'un balcon, en haut et en bas du boulevard Rouvier, pour mettre les deux voies au gabarit poids-lourds et permettre leur croisement sans ralentissement. La circulation des plus de 19 tonnes a finalement été interdite dans la Roya française, en raison des nuisances dans la traversée des villages (Tende, Saint-Dalmas, Fontan et Breil).

L'omniprésence des véhicules en transit et en stationnement réduit fortement l'attractivité des espaces publics longeant le boulevard, en raison des pollutions visuelles, sonores et respiratoires, malgré une vue plaisante sur la Roya.

N-B : L'impact du trafic est réduit pendant la fermeture du tunnel de Tende.

Les discussions menées pendant les réunions de l'atelier 4 de la Conférence pour le village, ont notamment porté sur la largeur des

trottoirs et des passages réservés aux piétons. Les besoins des parents et grands-parents accompagnés d'enfants tenus par la main sur le trottoir longeant le lac entre le pont Charabot et le pont Inférieur ont rejoint ceux du respect des normes de passage des fauteuils roulants.

La largeur minimale réglementaire du cheminement est de *1,40 m, libre de mobilier urbain ou de tout autre obstacle éventuel.*

Depuis son tracé, le passage réservé aux piétons sur ce trottoir présente une largeur illégale, comme certains passages du trottoir opposé, qui est absent à plusieurs endroits.

L'étude de revalorisation du boulevard Rouvier et des places adjacentes, en cours en 2022, doit impérativement vérifier les conditions de circulation sécurisée des piétons, poussettes et fauteuils roulants sur les deux côtés du boulevard, en complément des stratégies de ralentissement des véhicules.



Vue du stationnement sur le trottoir de la partie sud du boulevard Rouvier, et de la bande réservée aux piétons, fin août 2021.

1.3 Place Brancion

La place de l'église (moins de 1000 m²), renommée Brancion, a pris sa configuration globale (implantation des bâtiments) entre le XIVe et le XVIIIe siècle. Elle a été un peu modifiée au Nord à la fin du XIXe siècle, suite à la création du boulevard Rouvier et à la construction de la caserne des Chasseurs Alpains (devenue « maison Guidi »).

Elle fut alors place de parades militaires, de fêtes patronales, de jeux de boules et autres loisirs populaires. Longtemps la mairie fut logée dans l'actuel immeuble « du Presbytère ». L'ancienne école est devenue maison communale (Ca de Breil), et l'ancienne chapelle des Pénitents salle communale.

Avant la forte et rapide détérioration des sols qui a affecté les bâtiments riverains, la présence automobile grandissante avait nui au vécu de la place, hormis pendant les fêtes associées à des interdictions de stationnement.

La réhabilitation programmée de cette place, où se trouve un Monument-Historique constitué de l'église et de la chapelle de la Miséricorde, est conditionnée à la lenteur des études et des décisions visant sa sauvegarde, études recommandées depuis 1980.



Vue actuelle de la place depuis la Ca de Breil.

1.4 Place Biancheri

Cette place créée par remblaiement à l'arrière du mur de soutènement de 1854 dans la Roya, a pris une importance prépondérante dans le village : plus vaste (un peu moins de 1 400 m²) et facilement accessible depuis le boulevard Rouvier.

On y trouve également un Monument-Historique, la mairie, le bureau de tourisme, le marché historique du mardi, et les commerces y bénéficient d'une bonne visibilité depuis le boulevard, même si la présence automobile y est envahissante.

La place est traversée en sous-sol par un ancien canal d'alimentation de moulins qui se trouvaient au sud du village. L'endommagement de ce canal maçonné entre la chapelle et la mairie y provoque actuellement un affaissement. Deux immeubles subissent les conséquences de la dissolution du gypse qui affecte le secteur Brancion.

Le réaménagement programmé de la place est également conditionné par les résultats des études de déformation des sols. Elle est le site d'appel pour un arrêt dans le village. A ce titre, la lisibilité et l'incitation au transit vers la place Brancion et la rue Pasteur, autres pôles économiques du village à valoriser doit y être travaillée.



Vue de la place Biancheri depuis la mairie, avant 2020.

1.5 Rue Ciappera

A l'est, en amont du village, contre le versant rocheux, la rue Ciappera est une impasse carrossable de 250 m de long, également aménagée à la fin du XIXe siècle, par valorisation d'une ancienne carrière.

Son accès, depuis le boulevard Rouvier au nord est en pente marquée sur plus d'une centaine de mètres. Des passages plus étroits sans trottoirs impliquent une cohabitation entre les véhicules et les piétons, poussettes, et fauteuils roulants, qui se règle de façon informelle par la prudence de fait des conducteurs et des passants, le trafic étant limité.

Après le tronçon en pente, la voie devient suffisamment large pour être longée de stationnements en épis, a priori utilisés par les riverains. Un petit parking est aménagé à la fin de la montée. Egalement peu dangereuse, en raison des faibles trafics et vitesses, la cohabitation informelle des véhicules et piétons y est peu plaisante, ainsi que l'aspect visuel, aussi bien pour les passants que pour les riverains.

En l'état actuel, il est peu pertinent d'inclure cette voie dans un circuit touristique, alors que les petites maisons des riverains et leurs terrasses sont bien entretenues et fleuries, et qu'on y trouve les accès vers les sites conviviaux et touristiques du Casté et de la tour de guet de la Cruella, patrimoines en cours de valorisation sous l'impulsion du bénévolat associatif. Le lavoir communal couvert n'est pas valorisé. Des spectacles de rue s'y déroulent parfois.

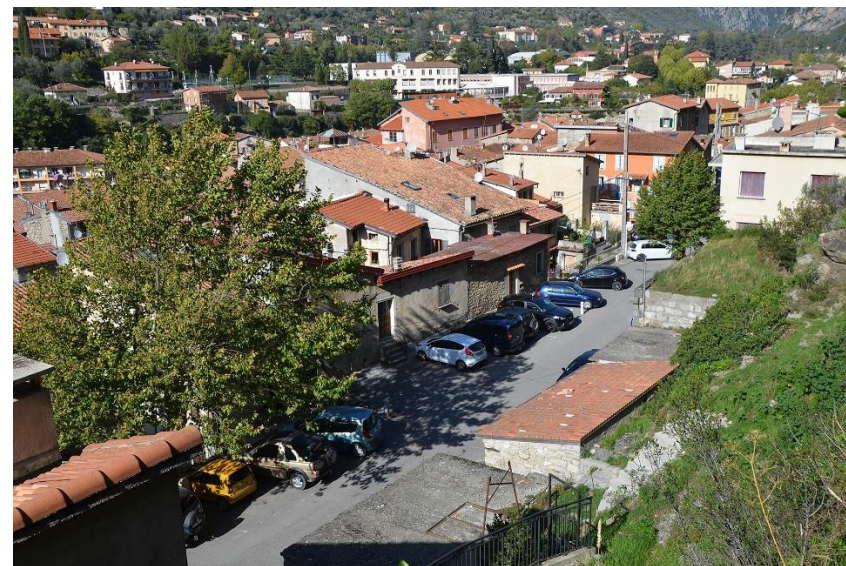
Un restaurant-pizzeria se trouve au tout début de la rue, au nord, et met à profit quelques espaces libres à proximité pour installer des tables en terrasse, ce qui crée une animation profitable.

D'autres commerces et artisanats qui s'y trouvaient ont fermé.

La valorisation de cette voie, tant pour les riverains que pour les visiteurs doit être prise en compte par le programme *Petites villes de demain*, en cours en 2022.



Accès nord de la rue Ciappera.



Secteur sud de la rue Ciappera.

1.6 Rue Marius Cauvin

Au sud du village se trouve une autre voie carrossable en impasse, qui a été créée le long de la Roya, à la fin XIXe siècle, pour améliorer la desserte du sud du village, zone piétonne en raison de l'étroitesse des ruelles d'origine médiévale.

D'une longueur de 120 m environ, la voie commence et se termine par des surlargeurs : la place Cellier, à l'emplacement de l'ancienne porte médiévale du village, et la Place Rousse où se fait le retournement des véhicules. Le stationnement des riverains y est possible sur les deux places et sur une partie de la voie qui les relie.

Comme pour la rue Ciappera, la cohabitation entre les véhicules et les piétons, poussettes, et fauteuils roulants, se règle de façon informelle par la prudence des conducteurs et des passants, le trafic étant limité.

Un lavoir et deux fontaines anciennes (dont une hors service près du lavoir) accompagnent une succession de façades intéressantes, quelques jardinets, et la vision fascinante des installations de la retenue EDF. La place Rousse accueille quelques spectacles de rue, ainsi que « une scène de jugement » pendant la fête historique quadriennale de la Stacada. Elle mène à un espace à fort potentiel culturel et touristique : dans une olivaie, chapelle et porte du village inscrites Monuments-Historiques, vestiges de remparts et circuit touristique de la Cruella.

Ce potentiel esthétique, ludique et touristique est fortement réduit par la présence envahissante d'un ensemble de bornes de collecte de tri sélectif, qui marque l'entrée de la voie (place Cellier), et malheureusement aussi celle du village par le pont Inférieur d'où leur vue gâche celle des immeubles historiques qui se trouvent à l'arrière.

La valorisation de cette voie, tant pour les riverains que pour les visiteurs doit être prise en compte par le programme *Petites villes de demain*, en cours en 2022. Une solution doit être trouvée pour réduire les nuisances de l'équipement néanmoins utile du site de collecte de tri sélectif envahissant.



Vue de la place Cellier, au départ nord de la rue Marius Cauvin, depuis le pont Inférieur, entrée Sud de Breil.



Vue d'ensemble de la rue Marius Cauvin, du pont Inférieur au nord, place Cellier à la place Rousse au Sud.

1.7 Rue Pasteur

Parallèle au boulevard Rouvier, la rue Pasteur, ancienne *rue Inférieure*, est l'une des deux voies historiques qui ont structuré l'extension du village, vraisemblablement dès le XIV^e siècle, voire la fin du XIII^e.

Sur une longueur d'environ 400 m, elle reliait la porte de Turin, au Nord, à la porte de Nice, au Sud. Avant la création du boulevard Rouvier, c'est par cette rue que se faisait la traversée du village par les convois muletiers, mais aussi les attelages, puis les premiers véhicules à moteur. Elle a donc été conçue pour faciliter cette circulation, même si les croisements étaient localement impossibles, en raison de l'étroitesse de la rue dans sa partie inférieure, au sud. Il a même fallu « raboter » plusieurs maisons et détruire la porte de Nice pour permettre le passage des véhicules un peu plus larges, avant la construction du boulevard.

Elle était alors la rue commerçante du village, ce qu'elle est restée pendant le XX^e siècle.

Aujourd'hui, elle est partiellement ouverte à la circulation automobile, hors horaires d'ouverture des commerces. Cette tolérance permet aux riverains de décharger-charger leurs véhicules des produits lourds ou volumineux.

Les camionnettes de livraison peuvent accéder à sa moitié nord, au prix d'une marche arrière, la partie sud étant trop étroite pour permettre leur passage.

Malheureusement, une petite partie des véhicules (de moins en moins nombreux) qui y transitent sont source de nuisances, qui sont d'autant plus mal vécues par les riverains, que la rue est perçue comme piétonne. Il s'agit de vitesses excessives, de stationnements abusifs au-delà de l'arrêt-dépôt, de nuisances nocturnes, voire de circulation à contresens ou hors horaires de tolérance.

La plupart des commerces historiques ont fermé en raison des mutations de la société, notamment des modes de consommation.

La terrasse du restaurant, des petits aménagements devant la boulangerie et un négoce viticole, et l'étal d'une boutique de producteurs, y maintiennent une animation bienvenue. Tout au Nord, un délaissé entre la rue et le boulevard Rouvier, traité en terrasse avec fontaine et arbre, est habilement vitalisé par les tables de la pizzeria et l'étal d'une brocante.

Le rythme et les éléments de décor des façades sur cette rue courbe présentent un grand intérêt patrimonial qui est menacé par la désaffectation du village et l'évacuation d'une partie des habitations. La rue Pasteur reste néanmoins un enjeu touristique et économique important.

La valorisation de cette voie accessible à tous (faible pente, pas de marches, pas de véhicules en temps normal), doit être prise en compte par le programme *Petites villes de demain*, en cours en 2022. L'enjeu est d'encourager les riverains à entretenir leur patrimoine en créant un environnement incitatif, et ainsi d'attirer les visiteurs, et peut-être quelques activités commerciales et artisanales.



Partie nord de la rue Pasteur.

1.8 Rue de Turin

La rue de Turin, ancienne *rue Supérieure*, parallèle en amont (Est) à la rue Pasteur, est plus étroite. Sur ses 260 m de long, elle présente des pentes très faibles. Elle n'est accessible que par des couréous étroits et escarpés, voire en escaliers, depuis la rue Ciappera, la rue Pasteur et la rue Marius Cauvin.

Pour ces raisons, la circulation y est limitée aux deux roues et petits engins de chantier. Concrètement elle est utilisée par les piétons, essentiellement les riverains.

Son caractère piéton et potentiellement calme est à la fois un atout de charme et un inconvénient, en termes de facilités, d'ensoleillement et de promiscuité. Il en découle une perte de valeur foncière, un abandon progressif par les catégories sociales plus aisées, et une paupérisation préjudiciable à sa valorisation, qui est peu rentable. Plusieurs immeubles sont en ruine et attendent une solution.

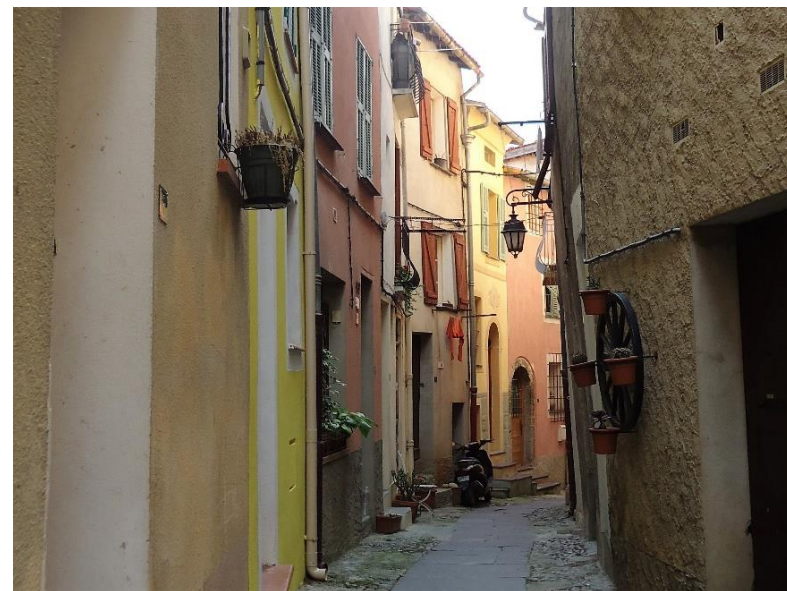
L'inaccessibilité au regard des normes actuelles (véhicules de secours, personnes handicapées...) y exclut la création d'activités commerciales ou culturelles ouvertes au public, complexifie la valorisation des logements existants, et surtout la reconstruction des dents creuses qui existent ou qui se profilent.

Pour différentes raisons qui doivent être mieux analysées dans le cadre des études en cours, la rue de Turin reste moins attractive que les ruelles du sud du village, tout aussi étroites. Il en découle une « spirale descendante » qui doit être enrayerée.

Néanmoins on y trouve des petits immeubles bien entretenus, et des témoignages architecturaux intéressants d'une époque révolue.

Le projet de revitalisation du village, à finaliser dans le cadre du projet *Petites villes de demain*, doit accorder une attention particulière à l'analyse de la problématique socio-économique spécifique de la rue de Turin dont les difficultés font « tâche d'huile ».

Deux vues de la rue de Turin



1.9 Autres ruelles

La situation des autres ruelles est très variable selon leur localisation dans le village, et la configuration des îlots qui les bordent, associée ou non à des immeubles traversants avec vues grâce aux dénivelés, ce qui est davantage le cas au sud du village où elles sont globalement mieux entretenues et valorisées par les riverains.

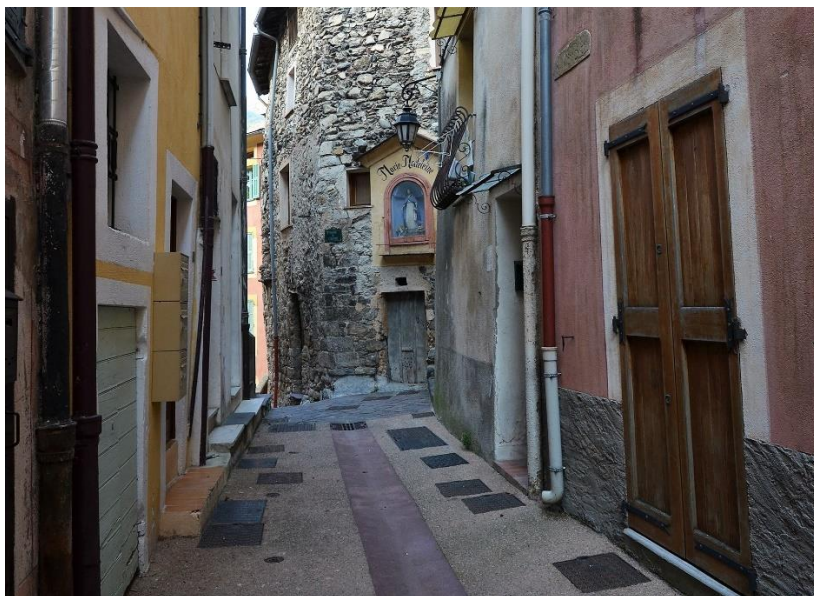
La circulation y est également limitée de fait aux deux roues et petits engins de chantier.

Certaines ruelles sont susceptibles d'intégrer la découverte touristique du patrimoine bâti du village. Elles présentent toutes un intérêt potentiel, malgré un abandon plus ou moins visible et pénalisant.

La question de l'accessibilité aux personnes et aux secours y reste sensible, et celle de l'étude de son amélioration pour y faciliter la vie doit être prise en compte par le projet de revitalisation du village.



Ruelle du Collet



Ruelle Rostagni.



Ruelle Place Rousse

1.10 Couréous et placettes

Les couréous, petits passages en pente qui relient les rues et ruelles présentent souvent des marches ou des inclinaisons qui en limitent la facilité d'accès aux personnes valides, ce qui implique pour certains des détours importants.

Les passages couverts plus ou moins longs au murs sombres handicapent les personnes à vue défaillante le jour, car elles ne sont alors pas éclairées (des difficultés d'adaptation visuelle à la pénombre, suivies d'éblouissement à la sortie, ont été signalées).

Les sols pavés localement très dégradés, les marches de hauteurs variables, les pentes glissantes par temps de pluie, et localement des manques de mains courantes aggravent les difficultés de déplacements pour certains.

Bien que pittoresques, nombre de couréous ne peuvent être intégrés à des circuits touristiques sans travaux d'amélioration-valorisation.

Les quelques placettes constituent des respirations dans le tissu urbain serré du village de Breil. A ce titre, des spectacles de rue s'y arrêtent. Et dépit de ces atouts leur aspect et le traitement de leurs sols méritent des travaux, et parfois simplement un entretien des pavages.

L'étude des trajets de découverte touristique du village, comme celle de leur valorisation au service de la population, doit inventorier le potentiel et les défaillances des différents couréous, et des placettes qui s'y trouvent, pour y programmer les nécessaires améliorations facilitant les déplacements transversaux et les liens entre les rues.

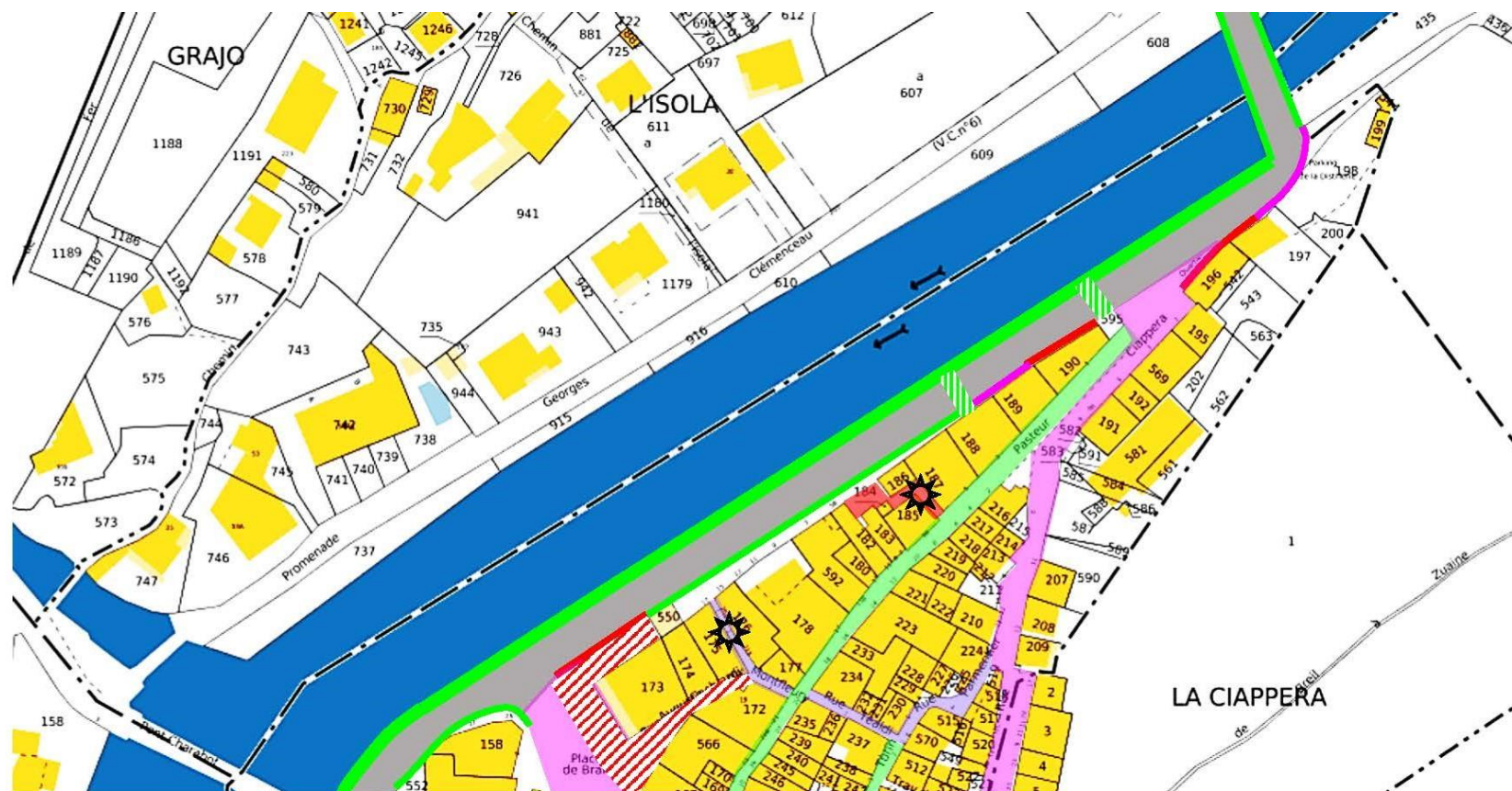
Valorisation du couréou Sainte Catherine par des fresques, à l'initiative de bénévoles associatifs.

Placette-passage Sassi entre le bas de la rue Pasteur et le boulevard Rouvier.



2 Quelques observations relatives aux déplacements au nord du village

2.1 Qualification sur plan des conditions de déplacements

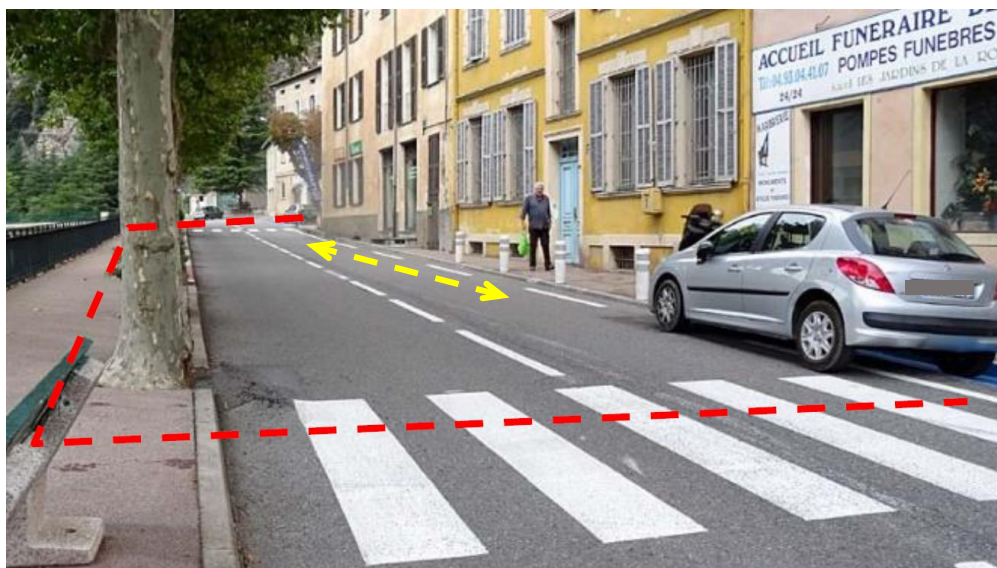


Report des observations sur plan cadastral (© cadastre.gouv.fr)

Légende

- Trottoir RD 6204 aisé
- Circulation piétonne, fauteuils, poussettes, aisée
- Difficultés pour certains (marches, pente)
- Parcours malaisé pour tous
- Trottoir RD 6204 malaisé (encombrements fréquents)
- Espace mixte piétons-autos non aménagé
- ★ Passage couvert sombre le jour
- ▨ Absence de trottoir ou trottoir étroit sur la RD 6204
- ▨ Voirie condamnée ou réduite pour cause de danger

2.2 Illustrations relatives aux difficultés de cheminements



Trottoir supprimé en haut du boulevard Rouvier.



Exemple de partage de voirie piétons-autos informel rue Ciappera.

3 Quelques observations relatives aux déplacements au centre du village

3.1 Qualification sur plan des conditions de déplacements



Report des observations sur plan cadastral (© cadastre.gouv.fr)

Légende

- Trottoir RD 6204 aisé
- Circulation piétonne, fauteuils, poussettes, aisée
- Difficultés pour certains (marches, pente)
- Parcours malaisé pour tous
- Trottoir RD 6204 malaisé (engorgements fréquents)
- Espace mixte piétons-autos non aménagé
- Passage couvert sombre le jour
- - - Absence de trottoir ou trottoir étroit sur la RD 6204
- - - Voirie condamnée ou réduite pour cause de danger

3.2 Illustrations relatives aux difficultés de cheminements



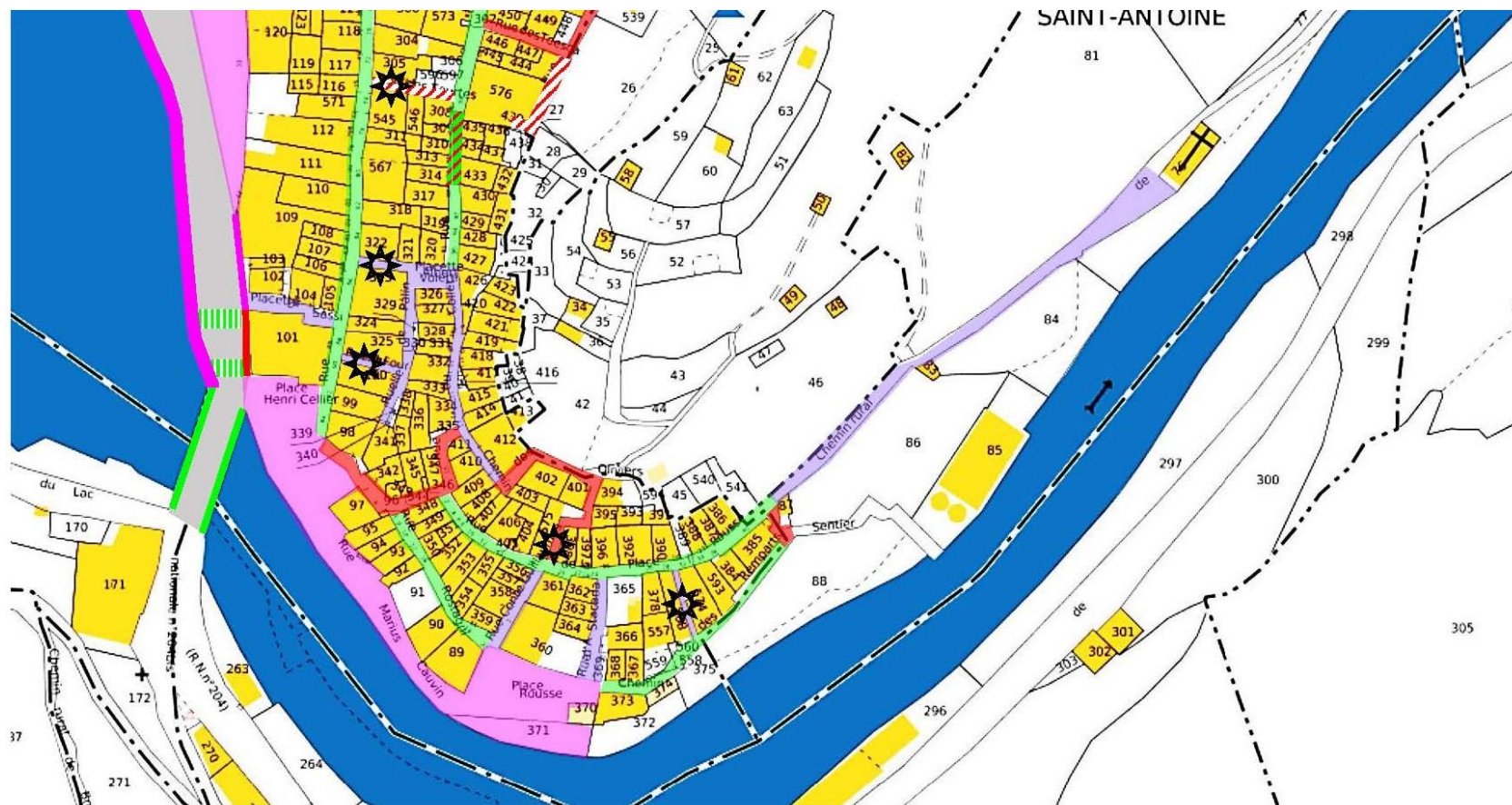
Exemple de partage de voirie piétons-autos informel place des Frères Barin.



Dénivelé fort et irrégulier de la traverse des Diables Bleus, sombre en partie inférieure.

4 Quelques observations relatives aux déplacements au sud du village

4.1 Qualification sur plan des conditions de déplacements

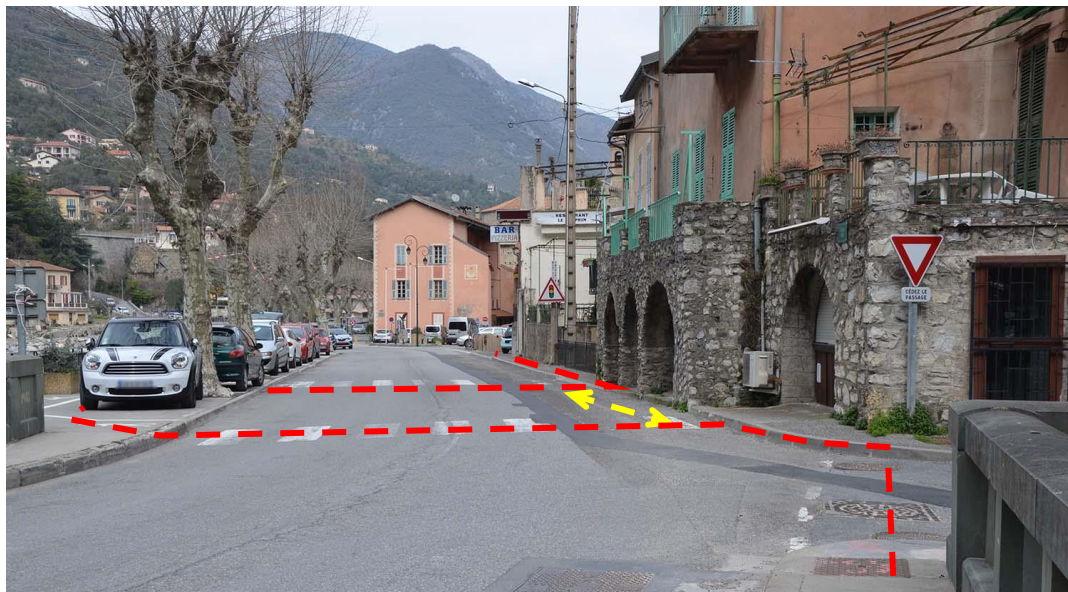


Report des observations sur plan cadastral (© cadastre.gouv.fr)

Légende

- Trottoir RD 6204aisé
- Circulation piétonne, fauteuils, poussettes, aisée
- Difficultés pour certains (marches, pente)
- Parcours malaisé pour tous
- Trottoir RD 6204 malaisé (encombrements fréquents)
- Espace mixte piétons-autos non aménagé
- Passage couvert sombre le jour
- Absence de trottoir ou trottoir étroit sur la RD 6204
- Voie condamnée ou réduite pour cause de danger

4.2 Illustrations relatives aux difficultés de cheminements



Trottoir supprimé en bas du boulevard Rouvier.



Ruelle / coureou d'A Stacada reliant la rue Marius Cauvin et la rue Place Rousse, avec une pente relativement modérée, qui mériterait un traitement de sol facilitant le déplacement des fauteuils roulants et des poussettes.

5 Observations complémentaires

Boulevard Rouvier

La fermeture durable du tunnel de Tende, suite à la catastrophe du 2 octobre 2020, a considérablement réduit le trafic routier de la Roya, retirant le transit entre la Ligurie et le Piémont.

La quiétude qui s'en suit sur le boulevard Rouvier, a des effets bénéfiques pour les résidents qui peuvent le traverser sans stress, respirer un air plus sain et converser dans une ambiance moins bruyante.

Cette réduction des nuisances complète celle qui avait été observée suite à l'interdiction du transit des poids-lourds de plus de 19 tonnes, qui avait été bien accueillie par les villageois soulagés.

Toutefois, l'impact de cette forte baisse du trafic touristique sur l'économie locale rappelle à quel point celle-ci s'est développée, depuis des siècles, grâce au transit entre le littoral et le Piémont. L'activité commerçante s'est adaptée au fil du temps à l'évolution des modalités et des finalités des voyageurs, et devra le faire encore à la réouverture du tunnel, car elle sous-tend la vie dans le village.

Le projet en cours, de réaménagement du boulevard et des places, est cadré pour préparer le retour d'un flux élevé de véhicules, dans des conditions moins pénibles pour les habitants et utilisateurs du village.

La modification des modalités de transit et de stationnement aux abords du boulevard Rouvier, qui pourrait transférer une partie de ce dernier en rive droite, semble inquiéter certains, qui redoutent la perte d'une partie de la clientèle de passage, qui serait dissuadée de s'arrêter. Pourtant, nombre de villages de la région où la majeure partie du stationnement se fait en « rive opposée » bénéficient d'une plus grande quiétude qui n'est en rien dissuasive, mais au contraire attractive.

La qualité du projet, visant une bonne perception de places attrayantes depuis la route, et une signalétique efficace vers les parkings « de dissuasion » bien équipés, permettant d'y faire étape dans de bonnes conditions sera la clé du retour espéré et nécessaire vers une vie paisible, mais animée dans le village, pouvant redonner de l'attractivité aux investisseurs, tant pour le logement que pour les activités économiques.

Accessibilité(s)

Les difficultés d'accessibilité(s) dans différentes parties du village sont plurielles, comme souligné dans les chapitres précédents de ce cahier. On peut distinguer, et cumuler :

- Les entraves quotidiennes aux personnes présentant des handicaps plus ou moins pénalisants, dus à l'âge, aux maladies, aux accidents, ou simplement à l'accompagnement de très jeunes enfants, éventuellement en poussette, ou au port de marchandises encombrantes / lourdes depuis les voies carrossables,
- Les personnels de santé et pompiers portant assistance à domicile, devant y amener matériels de soins et brancards, ce qui peut dissuader le maintien à domicile dans certains cas,
- Les entreprises intervenant sur le domaine public ou privé ne pouvant y acheminer efficacement matériel et matériaux, ce qui augmente les coûts,
- Et, heureusement plus exceptionnellement, les pompiers luttant contre les incendies urbains.

On peut y ajouter des effets dissuasifs sur les visites touristiques, et la complexité d'organiser des circuits de découverte, valides et invalides.

La réalité du contexte ne pourra être effacée, mais elle pourrait être adoucie par quelques aménagements évoqués plus haut, à étudier.