

MÉTHODE DE DÉPLOIEMENT DE LA VILLE APAISÉE

L'essentiel

Le déploiement de la ville apaisée est une décision politique portée par le maire de la commune, bien que ce soit également un objectif inscrit dans le PDU. Décision de passer l'ensemble de l'agglomération en zone « 30 » (statut généralisé sur l'agglomération) ou démarche de généralisation progressive par quartier, certaines étapes restent identiques et nécessaires, depuis les réflexions préliminaires jusqu'au contrôle et corrections en passant par l'évaluation. Le tout dans une approche globale de la commune et non une approche rue par rue.

1. MÉTHODOLOGIE

Le déploiement de la ville apaisée est un projet de territoire. Voir **Fiche 2 : Zone apaisée : Généralités, enjeux et objectifs**. C'est donc une approche par commune, voire par pôle de proximité qu'il faut développer.

C'est aussi un projet de territoire métropolitain. En effet, le PDU 2018-2027 indique que la Métropole vise un objectif de réalisation de la ville apaisée à l'horizon 2030, à 70 % des voiries situées en zone agglomérée, hormis les voies principales.

La méthodologie de déploiement aujourd'hui portée par la Métropole est celle émise par le Conseil des usagers de l'espace public (CUEP) en 2017, avec quelques compléments issus des expériences déjà menées.

Les étapes de mise en œuvre sont les suivantes :

- L'origine : une décision politique du Maire avec une vision de la commune à terme pour **sortir de la logique de rue, de coup par coup**. En effet, comme l'indique le CEREMA : une action globale qui agit plus efficacement sur la réduction des vitesses permet d'assurer une importante amélioration de la sécurité
- La préparation interne : application de la méthode de la **Fiche 4 : La hiérarchisation des voies** et du diagnostic abordé dans la **Fiche 13 : Méthodologie d'évaluation des aménagements d'apaisement**
- La vérification de l'appropriation de la démarche par les habitants tout au long du processus
- La mise en œuvre en impliquant les habitants, mais avec une décision finale de la collectivité
- Le contrôle suite à la mise en œuvre
- L'évaluation du dispositif (qualitatif et quantitatif). Voir **Fiche 13 : Méthodologie d'évaluation des aménagements d'apaisement**
- La réalisation (au besoin) d'aménagements complémentaires sur les secteurs où la vitesse reste élevée, en coopération avec les habitants.

Un déploiement doit s'articuler autour de 3 axes majeurs :

- Apaiser le cadre de vie,

- Améliorer la visibilité des zones apaisées,
- Faire changer les comportements.

2. DÉTAIL DE LA MÉTHODOLOGIE

2.A ORIGINE

Une décision politique est certainement le meilleur moyen d’engager ou de poursuivre la démarche. La décision peut être très précise : proposant une carte technique ou seulement une intention.

L’important est que soit acté un **déploiement généralisé** qui permettent de ne plus passer une seule rue en zone 30. Le déploiement doit plutôt **concerner plusieurs rues formant un secteur cohérent de déplacements** (sous quartier, quartier, lotissement, ...). Souvent, le secteur est délimité par des voies principales. Voir **Fiche 4 : La hiérarchisation des voies**. L’aménagement de la zone concerné pourra se réaliser en plusieurs fois.

2.B PRÉPARATION INTERNE ET DIAGNOSTIC

La préparation interne se réalise par application de la méthode de la **Fiche 4 : La hiérarchisation des voies** croisée avec la connaissance terrain du pôle concerné. Voir **Fiche 13 : Méthodologie d’évaluation des aménagements d’apaisement**

Cette première étape permet :

- d’avoir une vision technique à terme de ce que pourrait être la ville apaisée sur le territoire concerné,
- de rassurer les mairies quant à l’objectif à atteindre et donc de déclencher la décision politique,
- d’estimer la charge de travail,
- d’ors et déjà d’apprécier les zones cohérentes à déployer.

Le diagnostic permet d’affiner la connaissance du territoire, mais permettra également la réalisation de l’évaluation et la mise en place d’un programme – si nécessaire – d’ajustements.

2.C VÉRIFICATION DE L’APPROPRIATION DE LA DÉMARCHE PAR LES HABITANTS

Tout au long du processus, il s’agit de sensibiliser à la notion de « ville apaisée ».

2.D MISE EN ŒUVRE EN IMPLIQUANT LES HABITANTS

Le choix, la méthode, le degré d’implication souhaité par les habitants est de la responsabilité de la commune.

Toutefois, les expériences précédentes ont montré qu’il était plus facile de concerter les habitants sur une vision globale du territoire, plutôt que de leur demander de déterminer des aménagements sur une ou deux rues.

Une des méthodes ayant fait ses preuves se base sur les étapes suivantes :

- Recueil de l’avis citoyen :
 - Présentation des cartes affichant les voies principales,

- Définition des « règles du jeu » (les voies à 50 km/h ont vocation à rester à 50 km/h sauf là où la vie locale le justifie), ou bien demande de réponse à des questions globales.
- Présentation du panel d'aménagements possibles pour permettre que la vitesse et le trafic -si besoin- diminuent réellement (sans pour autant définir avec les habitants quels aménagements sont nécessaires à tels endroits)
- Analyse et étude des propositions de Nantes Métropole. L'analyse peut consister en :
 - la superposition de la carte théorique et de la carte des habitants,
 - la détermination des voies les plus problématiques. Il sera alors possible de réaliser sur celles-ci des comptages et un diagnostic plus poussé : accidentologie, organisation et pratique du stationnement, vérification de présences de pôles générateurs, présences d'itinéraires de transports en commun (TAN ou Régionaux), profil en travers, qualité quantitative et qualitative des cheminements des modes alternatifs, ...
- Proposition(s) de déploiement
- Retour vers les habitants participants avec la proposition de déploiement et le temps d'adaptation prévue. Il est à noter que, dans tous les cas, la décision revient à la municipalité qui valide ou non, les propositions techniques incluant les demandes des habitants.
- Déploiement avec la communication adéquate sur le terrain (dont temps d'adaptation).

A noter

Le temps d'adaptation est le temps nécessaire pour que les utilisateurs de la nouvelle zone apaisée adaptent leur conduite et/ou leur appréciation de l'environnement. Les expériences montrent que, hors aménagements lourds de reprise de façade en façade, un changement dans les habitudes n'intervient pas en 6 mois, mais commence à émerger en 1 an.

Pour la mise en place de la zone généralisée sur la ville de Grenoble, le CEREMA a préconisé des évaluations à 1 an puis à 3 ans.

Ce temps d'adaptation entraîne qu'il n'est pas pertinent (sauf danger immédiat) d'apporter des correctifs pour réduire la vitesse dans les 1^{er} 6 mois.

Ce partage du besoin de temps d'adaptation est à partager avec l'ensemble des acteurs.

2.E CONTRÔLE SUITE À LA MISE EN ŒUVRE

Le contrôle peut se faire soit par des campagnes de la part des forces de l'ordre (à la décision de la mairie concernée) avec ou non sanctions, soit dans le cadre de l'évaluation du dispositif.

2.F ÉVALUATION DU DISPOSITIF (QUALITATIF ET QUANTITATIF)

Voir **Fiche 13 : Méthodologie d'évaluation des aménagements d'apaisement**

2.G RÉALISATION AU BESOIN D'AMÉNAGEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Des aménagements complémentaires peuvent être nécessaires sur les secteurs où la vitesse reste élevée en coopération avec les habitants. En effet, les dispositifs d'évaluation doivent être systématiquement réalisés lors d'aménagements de quartiers en zones apaisées (**obligation réglementaire d'évaluer** du Décret 2015-808 du 2 juillet 2018 relatif au Plan d'Action pour les Mobilités Active et au stationnement dit PAMA).

Ceci est d'autant plus nécessaire qu'un arrêté doit constater l'aménagement cohérent de la zone et rendre les règles de circulation applicables. Cette disposition vise à s'assurer que la zone 30 est crédible et que les aménagements sont cohérents avec le statut de voie créé.

A noter

Le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008, Articles R411-3 et R411-4 du code de la route dispose:

« Le périmètre des zones de rencontre et des zones 30 et leur aménagement sont fixés par arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée et s'il s'agit d'une section de route à grande circulation, après avis conforme du préfet.

Les règles de circulation définies à l'article R110-2 sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police constatant l'aménagement cohérent des zones et la mise en place de la signalisation correspondante. »

3. BUDGET

Le budget de l'opération doit comporter :

- le budget de la concertation,
- le budget de la communication / sensibilisation,
- le budget de l'évaluation amont,
- le budget des études,
- le budget des travaux,
- le budget de l'évaluation aval,
- le budget des rectifications / améliorations complémentaires potentielles, qui seraient nécessaires à mettre en place.