

CHOIX DU STATUT DE LA VOIE : PRÉSENTATION DE L'OUTIL D'AIDE À LA DÉCISION

L'essentiel

Le passage en zone apaisée n'entraîne pas les mêmes recherches d'aménagement, que l'on soit sur une voie principale ou une voie secondaire. De même, une voie secondaire peut-être connue (reconnue) pour présenter des caractéristiques compliquées en terme d'apaisement (voie de shunt, voie de diffusion, voie d'itinéraire d'un transport en commun).

*Au-delà de l'application simpliste des règles de hiérarchisation des voies, d'autres critères permettent de choisir le statut d'une voie. Pour cela, **l'outil d'aide à la décision** permet, selon 6 critères, de proposer le statut qui conviendrait le mieux. Cet outil permet également de réfléchir aux aménagements les plus opportuns à mettre en place, en proposant aux aménageurs différents aménagements correspondant à des cas théoriques. Ces idées seront ensuite à mettre en perspective, grâce à l'expertise de l'aménageur et selon le contexte.*

1. GÉNÉRALITÉS

L'outil d'aide à la décision¹ a pour but de servir de support aux aménageurs pour la transformation de la métropole en territoire apaisé. En effet, pour un lieu donné qu'il souhaite transformer, l'aménageur peut s'aider de cet outil pour avoir des **suggestions de statut et d'aménagements à appliquer**. Sur la plateforme de l'outil², 6 critères seront à compléter (2 réponses possibles par critère) pour obtenir ces suggestions.

Celles-ci sont réparties en différentes catégories :

- Aménagements généraux et d'ambiance
 - Statut proposé
 - Partage de l'espace
 - Limites entre espaces
 - Chaussée
 - Mobilier urbain
 - Ambiance lumineuse
 - Ambiance climatique
 - Espaces verts
 - Gestion de l'eau
- Aménagements fonctionnels
 - Modes actifs (marche, vélo)
 - Transports en Commun
 - Stationnement
 - Traversées piétonnes
 - Section courante
 - Intersections
 - Effet porte (entrée / sortie de zone)
- Exemples types

Les aménagements proposés dans **l'outil d'aide à la décision** sont décrits de manière succincte. Pour plus de détails, il conviendra alors de se référer à la fiche correspondante du guide, qui détaillera ces aménagements, ou comment les mettre en place selon le cas de figure, etc. La **Fiche 22 : Outils d'apaisement** sera par exemple une des fiches importantes à consulter, suite à l'utilisation de **l'outil d'aide à la décision**.

¹ Interne à Nantes Métropole

² Emplacement temporaire : <https://nm.grn-web-design.go.yo.fr/>

A noter

Les propositions d'aménagements sont applicables par **voies**, mais peuvent l'être aussi à des **échelles plus globales**, selon le contexte : groupement de voies, quartiers, ...

Les propositions d'aménagement sont adaptées à des espaces situés **en agglomération**.

Les **aménageurs sont libres de choisir** parmi les propositions de cet outil, les aménagements qu'ils souhaitent mettre en place. Cela peut autant concerner des **aménagements ponctuels** que des **aménagements de façade à façade**.

L'**outil d'aide à la décision** est donc conçu pour fournir un accompagnement à l'aménageur. Cependant, celui-ci ne le dispense pas, avant toute chose de :

- Se référer systématiquement au SDIC (Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables),
- Consulter le RAC (Référentiel d'Aménagement Cyclable), dans le cas où un axe magistral ou structurant vélo est prévu sur tout ou partie de l'aménagement,
- Consulter le SDA (Schéma Directeur Accessibilité), pour connaître le niveau d'exigence en accessibilité de tout ou partie de l'aménagement,
- Penser à consulter la Charte d'aménagement et de gestion de l'espace public³

2. CRITÈRES RETENUS

Les critères d'analyse de l'outil sont les suivants :

- Type de voie (principale ou secondaire)
- Importance du trafic (< ou > à 5 000 véhicules/jour)
- Présence d'ERP ou non
- Présence de vie locale importante ou non
- Passage d'une ligne régulière ou bien scolaire BRT (Bus Relais Tram), ou non
- Largeur d'emprise importante (> 15 m), ou non

Ces termes sont définis ainsi :

Type de voie	Renvoie à des voies situées en agglomération. La classification entre "voie principale" et "voie secondaire" est définie par le PDU (Plan de Déplacements Urbains).
Importance du trafic	Le trafic est mesuré en nombre de véhicules circulant par jour et dans les deux sens. La limite choisie de 5000 veh/jr pour différencier un trafic fort d'un trafic faible est définie à dire d'expert.
Présence ERP	Renvoie à un ERP dont au moins un des accès donne sur la voie / une des voies étudiée(s).

³ *Charte d'aménagement et de gestion de l'espace public (nantes.fr)*

	Un ERP (Établissement Recevant du Public) correspond à un des établissements tels que définis dans la Fiche 4 : La hiérarchisation des voies .
Présence voie locale importante	Ce critère est laissé à l'appréciation qualitative de l'aménageur, qui observera si la présence de piétons (et autres modes doux présents pour participer à la vie du quartier) est marquée ou non.
Passage d'une ligne régulière ou scolaire BRT (Bus Relais Tram) :	Une ligne régulière. Passage de cette ligne sur chaussée, hors Tramway.
Largeur d'emprise importante (> 15 m) :	Ces 15 mètres correspondent à la largeur d'emprise minimum où il sera possible de séparer tous les modes de transport et de réserver à chacun une largeur minimale acceptable, définie par Nantes Métropole. Ces 15 mètres comprennent : <ul style="list-style-type: none"> ■ une chaussée à double sens avec des largeurs de 3m (6m en tout) ■ des trottoirs de chaque côté de la chaussée de 1,80m minimum (3,60m en tout) ■ des aménagements cyclables de part et autre de 1,70m de large (3,40m en tout) ■ du stationnement longitudinal d'un seul côté et/ou de la végétation (2m)

3. GRANDS PRINCIPES APPLIQUÉS DANS L'OUTIL ET DANS LE GUIDE

Rappel

*Pour les définitions des voies et pour les correspondances entre les différentes terminologies utilisées à Nantes Métropole. Voir **Fiche 4 : La hiérarchisation des voies***

Dans tous les cas, les différentes approches (y compris celles des citoyens et des associations⁴) préconisent des aménagements orientés « amélioration du cadre de vie ». Ces améliorations concernent en priorité :

- Le développement du végétal,
- Le développement de la priorité à droite,
- Le renforcement de la signalétique,
- L'appropriation par les habitants.

Certaines considérations doivent être prises en compte pour pouvoir mettre en place ces principes :

- le périmètre pertinent (2 voies dans le même contexte seront traitées de manières similaires),
- la compréhension de la notion d'intensité urbaine. Voir **Fiche 3 : La notion d'intensité urbaine**,
- l'environnement de la zone,
- les choix politiques actuels,
- l'existant.

⁴ Voir le CUEP (Comité des Usagers de l'Espace Public) puis le Comité des Partenaires introduit par la LOM pour favoriser la place des usagers dans la gouvernance de la mobilité

4. MÉTHODOLOGIE : CHOIX DU STATUT DE LA VOIE

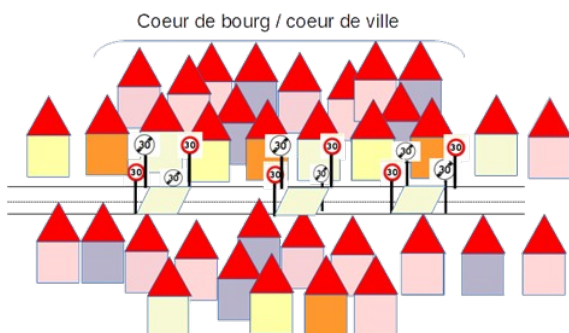
Le guide dans son ensemble et **l'outil d'aide à la décision** reprennent cette logique, qui sera à mettre en place par l'utilisateur.

Voie par voie, la définition des statuts permettra à l'aménageur de créer une **carte du territoire**. Selon les statuts définis, une approche cohérente de la ville apaisée pourra se dessiner, en premier lieu sur la carte, qui sera ensuite à reproduire sur le terrain.

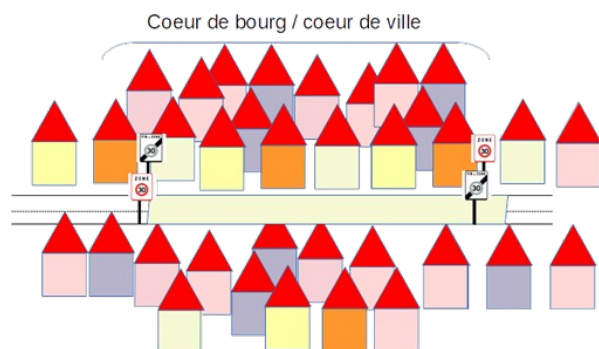
4.A VOIES PRINCIPALES

Sur les **voies principales**, le **principe est de maintenir la vitesse maximale à 50 km/h** le plus loin possible dans le cœur de quartier / bourg / ville. Cependant, quand la vie locale devient prépondérante, c'est-à-dire lorsque l'intensité urbaine devient forte, **la voie principale intègre la zone 30 constituée normalement de part et d'autre.**

Autrement dit : on ne fait pas une succession de sections 30 quand on arrive dans le cœur d'un quartier/ d'une ville, même s'il s'agit d'une voirie principale.



Non recommandé

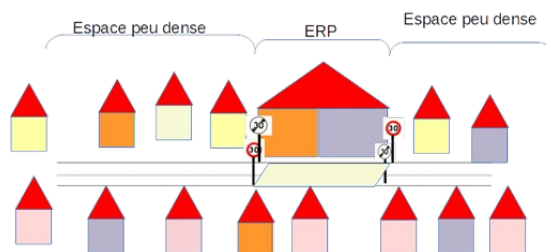


Recommandé

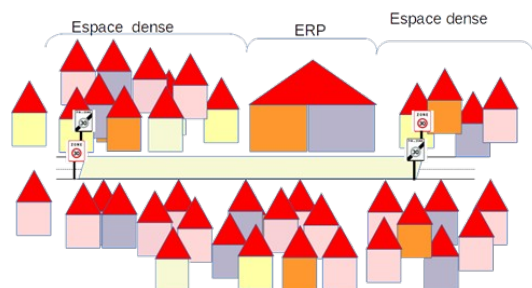
Aussi, pour apporter une aide et une cohérence dans l'approche technique globale de la définition à terme sur le territoire de Nantes Métropole, il est proposé l'utilisation de **l'outil d'aide à la décision** pour aider à la préparation.

Pour définir le statut des **voies principales**, l'approche doit s'établir sur l'appréciation croisée de :

- la présence d'ERP. Voir **Fiche 4 : La hiérarchisation des voies** pour une liste plus précise des ERP concernés
- Elle implique l'insertion du tronçon de voie en section 30 au droit de l'établissement s'il n'y a que l'établissement, ou en zone 30 si la réponse à la question d'intensité urbaine est positive.



*Espace peu dense autour de l'ERP
--> Section 30 au droit de l'ERP*



*Espace dense autour de l'ERP
--> Zone 30 englobant l'ERP*

- le zonage du PLUM. Voir **Fiche 3 : La notion d'intensité urbaine**
- le notion d'intensité urbaine. Voir **Fiche 3 : La notion d'intensité urbaine**

- la présence ou non d'un transport en commun et de son niveau de service (ligne commune ou Busway, Chronobus ou futur Chronobus)
- La présence d'un TC (structurant ou non) va déterminer, non pas le statut mais les aménagements à réaliser pour maintenir la performance du transport en commun en terme de régularité (et non de vitesse). Voir **Fiche 23 : Transports en commun et apaisement**

A noter

Il n'est actuellement pas question de remettre en cause les limitations déjà existantes sur le terrain. Si elles ne correspondent pas au choix résultant de l'outil d'aide à la décision, ce n'est pas rédhibitoire ; il faut cependant les remettre en perspective dans une vision plus élargie.

Pour l'existant : les sections 30 existantes devront être interrogées vis à vis de la carte technique globale pour savoir s'il serait possible de les intégrer dans les zones 30 existantes ou à venir.

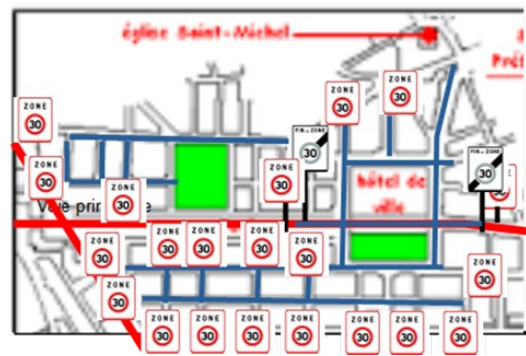
De même, une voie principale où il a été acté d'abaisser la vitesse ne doit surtout pas être isolée dans un secteur restant à 50km/h, si elle est entourée de voies secondaires. Il faut qu'elle soit intégrée dans une zone 30 plus globale, ou alors c'est une section 30 très ponctuelle.

Non recommandé



Zone 30 sur une voie principale alors que les voies secondaires restent à 50 km/h

Recommandé



Zone 30 sur la voie principale intégrée dans une zone 30 plus vaste intégrant les voies secondaires à proximité

4.B VOIES SECONDAIRES

Pour définir le statut des voies secondaires, l'approche doit s'effectuer sur son environnement immédiat. En agglomération, le **passage des voies secondaires en zone apaisée est recommandé.**

Il arrive cependant que des voies secondaires n'aient pas à devenir des zones apaisées, lorsque tous les critères suivants sont réunis :

- Voie secondaire située dans une zone d'activité,
- Voie hors zone 30 actuellement,
- Pas de volonté politique forte d'apaiser le secteur ou l'ensemble de la commune

- Voie non entourée de voies secondaires en zones d'activité, qui seraient elles-mêmes déjà intégrées dans une zone 30,
- Environnement non propice à l'apaisement (exemple : voies larges, faible densité urbaine, peu d'intersections, absence de vie locale en dehors de l'activité économique, pas ou peu de sorties riveraines sur la voies, bâti plutôt dos tourné à cette voie, ...)

Si l'un des critères n'est pas satisfait, la voie peut être incluse dans une zone apaisée. Ces axes, souvent à larges voies de circulation, doivent toutefois être aménagés pour assurer avant tout la sécurité du piéton et du cycliste. En effet, peu d'aménagements non séparatifs sont compatibles avec le passage intensif de véhicules de grands gabarit, que ce soit à 50 km/h ou en zone apaisée (zone 30 ou section 30).

4.C. CHOIX DU STATUT : PRÉCISIONS

Les points / rues sans réponse

Certaines voies resteront indéfinies (entre 2 zonages de PLUM par exemple). Pour ces voies, c'est l'environnement (et donc la connaissance du territoire de chaque pôle) et l'approche globale (quelle cohérence par rapport au schéma d'ensemble) qui doit permettre de proposer la meilleure vitesse pour la voie.

Les zones 30 et les zones de rencontre

Une fois déterminées les voies qui peuvent être apaisées (minimum zone / section 30), un travail plus fin peut être envisagé pour déterminer les rues candidates pour être placées en zone de rencontre. Voir [Fiche 18 : La zone de rencontre](#)

L'utilisation de la carte obtenue

L'approche technique décrite ci-dessus permet de déterminer une première approche de l'objectif cohérent à atteindre, en y intégrant l'existant en terme de statut des voies et en s'appuyant sur des données « hors sol » existantes.

Elle sert de « fond de discussion ». Elle doit être confrontée à la connaissance du terrain, aux choix des élus et, s'il y a lieu, croisée avec la démarche auprès des citoyens, en essayant de maintenir une cohérence générale en maintenant une vision sans trop d'exception.

Au final, il sera possible également d'estimer le pourcentage de voiries secondaires et de la voirie principale proposé, par cette méthode, en zone apaisée. Mais cela ne reste qu'un document de travail.

Une fois le statut déterminé (soit de façon technique comme défini ci avant, soit de façon concertée avec la population soit de façon mixte), c'est le **choix des aménagements qu'il faut déterminer**.

Le panel d'aménagement n'est pas le même pour les voies principales et les voies secondaires.

Remarques zone 30 et section 30

Il est recommandé de ne pas multiplier les sections 30 et d'essayer, si c'est possible, de les insérer dans une zone 30 plus vaste.

Toutefois, une exception existe pour les villes qui ont choisi la généralisation de la ville à 30 km/h, avec des voies principales maintenues à 50km/h. Les sections à 30 km/h sont alors signalées par une information de section. Voir [Fiche 2 : Généralités, enjeux et objectifs](#) et le [Guide de signalisation « zone 30 généralisée en agglomération » en cours de validation](#).

5. MÉTHODOLOGIE : DÉFINITION DES CATÉGORIES D'AMÉNAGEMENT

Une fois le statut de chaque voie définie clairement, les aménagements à prévoir pour chaque voie seront à définir plus précisément. Le guide dans son ensemble et **l'outil d'aide à la décision** permettent aussi de se pencher sur ce niveau de détails.

5.A VOIES PRINCIPALES

Si la ville apaisée est mise en place sur voies principales A/B, les aménagements seront plutôt orientés vers :

- L'aménagement d'espaces publics,
- Le traitement séparatif des modes.

5.B VOIES SECONDAIRES

A l'inverse, si la ville apaisée est plutôt à appliquer sur voies secondaires, les aménagements seront plutôt orientés vers :

- l'objectif de mixer tous les modes,
- l'effacement des marquages routiers,
- la limitation d'utilisation de feux de signalisation,
- la réalisation d'aménagements d'agrément ou d'embellissement plutôt que la multiplication d'aménagements routiers,
- le fait de privilégier principalement la priorité à droite. D'autres aménagements peuvent être envisagés selon le contexte politique et l'environnement (par exemple, en cas d'utilisation de priorité à droite). Ces questionnements permettraient de ne pas forcément maintenir les stops et les cédez le passage, dont l'efficacité serait moindre.

Dans ces cas de figure, il est intéressant de se référer à la **Fiche 22 : Outils d'apaisement**

6. PERSONNALISATION DU TRAITEMENT SELON L'EXPERTISE MENÉE

Ces conseils constituent une première approche et doivent être couplés à :

- un diagnostic terrain. Voir **Fiche 13 : Méthodologie d'évaluation des aménagements d'apaisement**
- la connaissance du territoire par les pôles et/ou équipes de quartiers.

En effet, il faudra peut-être malgré tout envisager également des aménagements routiers, sur les quelques voies où l'on connaît des difficultés de vitesse et/ou de trafic.

Certaines voies sont effectivement connues par les agents des pôles pour être plus problématiques. Ce sont par exemple les voies :

- où roulent un trafic plus important,
- qui sont souvent connues antérieurement comme voies de distributions ou de shunt,
- où des aménagements existent déjà alors que l'ensemble de la zone n'est pas encore apaisé,
- où les difficultés de vitesses sont partagés (rectiligne, grand largeur, bonne visibilité).

Sur ces voies-là, il faudra potentiellement anticiper la mise en place d'aménagements un peu plus conséquents, soit lors de la mise en œuvre, soit dans un second temps.