

Politique de généralisation du 30 km/h

Recommandations issues du retour d'expérience de cinq collectivités

RAPPORT D'ETUDE

Juillet 2023

Le Cerema est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique, présent partout en métropole et dans les Outre-mer grâce à ses 26 implantations et ses 2 400 agents. Détenteur d'une expertise nationale mutualisée, le Cerema accompagne l'État et les collectivités territoriales pour la transition écologique, l'adaptation au changement climatique et la cohésion des territoires par l'élaboration coopérative, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport.

Doté d'un fort potentiel d'innovation et de recherche incarné notamment par son institut Carnot Clim'adapt, le Cerema agit dans 6 domaines d'activités : Expertise & ingénierie territoriale, Bâtiment, Mobilités, Infrastructures de transport, Environnement & Risques, Mer & Littoral.

Site web : www.cerema.fr

Politique de généralisation du 30 km/h

Recommandations issues du retour d'expérience de cinq collectivités

Auteurs : Marina DOUTIN, Pauline GUILLEMIN, Meddy KACY, Yasin LEGUET et Florent TACHET (stagiaires à l'IRA de Lyon)

Responsable du rapport

Benoît HIRON – Département MEPS – Unité SD
Tél. : +33(0)4 72 74 59 00 – Fax : +33(0)X XX XX XX XX
Courriel : benoit.hiron@cerema.fr
Cerema Territoires et Ville – 2 rue Antoine Charial 69 003 LYON

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
V0	Novembre 2022	Deux livrables du groupe de stagiaires de l'IRA
V1	Janvier 2023	Réorganisation des deux livrables
V2	Janvier 2023	Relecture Benoit HIRON
V2	Février 2023	Relecture Patrice MORANDAS
V3	Juillet 2023	Réécriture avec prise en compte des remarques

Références

N° NOVA : 22-TV-0135 et 23-TV-0090

Nom	Service	Rôle	Date	Visa
Marina DOUTIN	Stagiaire IRA Lyon	Auteur principal	15/11/2022	
Pauline GUILLEMIN	Stagiaire IRA Lyon	Auteur principal	15/11/2022	
Meddy KACY	Stagiaire IRA Lyon	Auteur principal	15/11/2022	
Yasin LEGUET	Stagiaire IRA Lyon	Auteur principal	15/11/2022	
Florent TACHET	Stagiaire IRA Lyon	Auteur principal	15/11/2022	
Eline ALLIER	Cerema TV / DMEPS / EPVU	Relecteur	Novembre 2022	
Marie-Laure NORBERT	Cerema TV / DMEPS / SD	Relecteur	Novembre 2022	
Benoit HIRON	Cerema TV / DMPES / SD	Relecteur	Janvier 2023	
Patrice MORANDAS	Cerema TV / DMPES / DIR	Relecteur	Février 2023	

Résumé de l'étude

En France, par suite de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte de 2015, le maire a possibilité de généraliser le 30 km/h sur tout ou partie de sa voirie. La dénomination « généralisation du 30 km/h, ou ville 30 » signifie qu'un pourcentage important du kilométrage de voirie est avec une limitation à 30 km/h, certains axes restant à 50 km/h, des rues étant en zone de rencontre ou en aire piétonne. En septembre 2022, plus de 28 villes préfectorales ont généralisé le 30 km/h, d'autres devraient suivre. La généralisation touche également les villes et les villages de toute taille.

Le présent document est issu du Rapport sur Commande d'une Administration établi par un groupe de cinq élèves-attachés d'administration de l'État de septembre à novembre 2022 à la demande du Cerema. Il formule des recommandations à destination des élus et du personnel technique des communes ou EPCI souhaitant s'engager dans cette démarche. Ces recommandations ont été construites sur la base d'entretiens avec des représentants de collectivités s'étant préalablement engagées dans le processus de généralisation.

Cinq types de collectivités étaient représentées au sein de l'échantillon : une métropole européenne (non Française), une métropole française, une commune centre d'agglomération (~50 000 hab.), une commune péri-urbaine (~30 000 hab.) et une petite commune (~5 000 hab.). Les entretiens ont été menés durant les mois de septembre et d'octobre 2022 par les élèves.

Les recommandations qui suivent sont donc issues de l'expérience des collectivités interrogées et de l'analyse qui en a été tirée par ces mêmes élèves.

5 à 10 mots clés à retenir de l'étude

Retour d'expérience	Collectivités
Généralisation du 30 km/h	Ville 30

Statut de communication de l'étude

Les études financées par le Cerema sur sa subvention pour charge de service public sont par défaut indexées et accessibles sur le portail documentaire du Cerema. Toutefois, certaines études à caractère spécifique peuvent être en accès restreint ou confidentiel. Il est demandé de préciser ci-dessous le statut de communication de l'étude.

- Accès libre : document accessible au public sur internet
- Accès restreint : document accessible uniquement aux agents du Cerema
- Accès confidentiel : document non accessible

Cette étude est capitalisée sur la plateforme documentaire [CeremaDoc](https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx), via le dépôt de document : <https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx>

Contexte et objet de l'étude

Les ouvrages du Cerema à destination des collectivités portent de nombreux arguments et recommandations en faveur du 30 km/h en ville. Il s'agit également d'une mesure portée aux plans européen et international : différentes instances (Parlement européen, OMS, ONU) préconisent le 30 km/h sur les espaces où la présence des usagers vulnérables est régulière et planifiée.

Cette compétence « circulation » est cependant du ressort des collectivités (pouvoir de police du maire).

De nombreux travaux en France et à l'international sont disponibles et portent sur la définition de la zone 30 et des éléments d'évaluation de certaines mises en œuvre.

En France, par suite de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte de 2015, le maire a possibilité de généraliser le 30 km/h sur tout ou partie de sa voirie. La dénomination « généralisation du 30 km/h, ou ville 30 » signifie qu'un pourcentage important du kilométrage de voirie est couvert par une limitation à 30, certains axes restant à 50 km/h, des rues étant classées en zone de rencontre ou en aire piétonne. En septembre 2022, plus de 28 villes préfectorales ont généralisé le 30 km/h, d'autres devraient suivre. La généralisation touche également les villes et les villages de toute taille.

Pour autant, il n'existe à notre connaissance aucun document présentant les démarches de mises en place de cette généralisation du 30 km/h par les collectivités aussi appelé ville 30 ou métropoles apaisées. Produire une telle connaissance serait utile pour comprendre le phénomène et pour éclairer les collectivités qui n'ont pas encore fait ce choix en matière de politique publique.

Dans ce cadre, le Cerema a missionné un groupe d'élèves-attachés d'administration de l'État de l'IRA de Lyon afin qu'il établisse une évaluation de la démarche de mise en œuvre du 30 km/h généralisé, la ville à 30. Il s'agit d'un « Rapport sur Commande d'une Administration » pour lequel les élèves ont eu à :

- Construire une grille d'entretien pour interroger des collectivités territoriales sur leur démarche de généralisation du 30 km/h ;
- Réaliser des entretiens qualitatifs permettant de capitaliser sur les démarches mises en œuvre, telles que les personnes interviewées les présentent.

Il s'agit notamment de recenser les objets évalués, les données utilisées, leur disponibilité, les méthodes et les indicateurs employés par les collectivités. Un focus sera réalisé sur la place de la généralisation du 30 km/h parmi les autres politiques publiques portées par les collectivités.

- Rédiger une synthèse générale se basant sur les entretiens avec les collectivités territoriales ;
- Produire des recommandations relatives à la démarche de mise en œuvre de la généralisation du 30 km/h par les collectivités.

Le rapport des élèves est inséré dans les pages qui suivent, dans la forme initiale et sous la charte graphique utilisé par l'IRA de Lyon.

Le Cerema a souhaité diffusé ce travail, qui pourrait intéresser les nombreuses collectivités potentiellement concernées, ainsi que les divers acteurs du sujet.

Il a donc, en accord avec les auteurs initiaux dont le texte est totalement respecté, précisé certains points de recommandations pour publier l'ouvrage dans sa collection « rapport d'étude ».

Sommaire

1	Recommandations pour la généralisation du 30 km/h	7
2	Annexe :	27
2.1	Guide méthodologique	27

1 RECOMMANDATIONS POUR LA GENERALISATION DU 30 KM/H

Recommandations pour la généralisation du 30 km/h



Un recueil de bonnes pratiques pour
les collectivités s'engageant dans la
ville à 30

PRÉSENTÉ AU

Cerema

PRÉSENTÉ PAR

Marina DOUTIN
Pauline GUILLEMIN
Meddy KACY
Yasin LEGUET
Florent TACHET



Un guide des bonnes pratiques

Depuis la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte de 2015, l'autorité investie du pouvoir de police de circulation et de stationnement (*i.e.* le maire ou de le président de l'EPCI auquel la Commune adhère) peut généraliser le 30 km/h sur tout ou partie de sa voirie.

Le présent document formule des recommandations à destination des élus et du personnel technique des communes ou EPCI souhaitant s'engager dans cette démarche. Ces recommandations ont été construites sur la base d'entretiens avec des représentants de collectivités s'étant préalablement engagées dans le processus de généralisation.

Cinq types de collectivités étaient représentées au sein de l'échantillon : une métropole européenne (non Française), une métropole française, une commune centre d'agglomération (~50 000 hab.), une commune péri-urbaine (~30 000 hab.) et une petite commune (~5 000 hab.). Les entretiens ont été menés durant les mois de septembre et d'octobre 2022 par des élèves-attachés d'administration de l'État à la demande du Cerema.

Les recommandations qui suivent sont donc issues de l'expérience des collectivités interrogées et de l'analyse qui en a été tirée par ces mêmes élèves.

Synthèse des recommandations

1. Établir un diagnostic précis

- En amont de la généralisation, identifier les indicateurs les plus pertinents selon le contexte local : la vitesse moyenne pratiquée et les temps de parcours sur des trajets-types pour les automobilistes, la mesure des niveaux sonores, la mesure de la qualité de l'air... ;
- Établir un bilan des modes de transport sur le territoire (proportion de la population utilisant la voiture, le vélo ou la marche comme principal moyen de locomotion).

2. Adopter un portage politique volontariste et assumé

- Afficher publiquement la volonté de l'exécutif d'offrir davantage de sécurité aux usagers de la route ;
- Dépolitiser la démarche en avançant les éléments scientifiques en faveur de la généralisation du 30 km/h ;
- Apporter et assumer les arguments nécessaires lors des concertations avec les usagers pour que la participation de ces derniers ne bloque pas la généralisation de la mesure.

3. Co-construire

- Repérer les besoins en compétences techniques nécessaires à la généralisation mais non disponibles en interne (étude des modes de transport, cartographie des déplacements, recensement des axes nécessitant un aménagement ou une dérogation au principe). Si nécessaire, s'assurer sur ces actions l'appui d'un(de) partenaire(s) extérieur(s) ;
- Pour les communes constituant un pôle urbain : rassembler le plus de communes possibles autour de la démarche de généralisation afin d'impulser une dynamique intercommunale et d'assurer la cohérence des actions ;
- Recueillir l'avis "simple" mais obligatoire du conseil départemental concernant l'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur les routes départementales en agglomération ;
- Recueillir l'avis conforme obligatoire du préfet concernant l'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur les routes classées à grande circulation.

4. Se projeter dans une démarche globale

- Engager, en parallèle de la généralisation du 30 km/h, une réflexion autour de la révision du plan de circulation de la commune, l'objectif étant d'apaiser les rues en favorisant les modes de transport alternatifs ;
- Envisager la révision des régimes de priorité dans la commune dans un objectif de fluidification du trafic : remplacement des feux tricolores les moins pertinents par des priorités à droite (réduction d'émissions de dioxyde de carbone et de particules fines) ;
- Identifier les axes nécessitant un aménagement de pistes cyclables ou de voies réservées aux bus.

5. Recenser et budgéter

- Déterminer les axes qui nécessitent la mise en place d'aménagements de modération de la vitesse. Programmer ces aménagements sur la durée si les coûts sont trop importants ;
- Prévoir et budgéter les aménagements nécessaires au passage de la voirie en double-sens cyclable, mesure obligatoire pour les voies à sens unique limitées à 30 km/h ou moins ;
- Donner de la cohérence à la signalisation, notamment en supprimant les marquages au sol et la signalisation faisant référence à des zones 30 ;
- Identifier les axes sur lesquels la circulation pourrait se reporter une fois la généralisation effective, et préparer les éventuels aménagements nécessaires.

6. Communiquer au plus près de l'utilisateur et de manière régulière

- Privilégier une communication de proximité menée par les élus (réunions publiques, animation de webinaires sur des canaux populaires du type Facebook live, rencontres sur les marchés, lien avec la presse quotidienne régionale) ;
- Communiquer autant sur les gains de sécurité pour l'automobiliste que ceux pour le piéton ou le cycliste ;
- Équiper la police municipale d'outils lui permettant une action de prévention active (cinémomètres laser).

7. Évaluer

- Effectuer un suivi et une évaluation de la généralisation du 30 km/h sur la base des données recueillies en amont ;
- Diffuser et valoriser les résultats de cette évaluation pour rendre compte aux usagers ;
- Étudier, à partir de ces évaluations, les éventuels ajustements et les mettre en œuvre si leur nécessité est confirmée.



1

Établir un diagnostic précis

De nombreuses collectivités ont profité de la crise sanitaire pour lancer ou accélérer leur démarche de généralisation du 30 km/h. Suite aux auditions, il apparaît que certaines communes auraient souhaité avoir identifié des indicateurs et relevé des données en amont du processus de généralisation. En effet, *a posteriori*, il est parfois difficile de connaître l'impact réel des mesures mises en place et donc impossible de communiquer sur leur efficacité auprès des administrés.

Établir un diagnostic précis

La vitesse pratiquée

Entre les vitesses réelles pratiquées par les automobilistes et le ressenti de la population, il existe un delta non négligeable. Il est donc impératif de les objectiver en mesurant les vitesses moyennes et les vitesses V85 sur tout ou partie de la voirie (*i.e.* la vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des véhicules).

Les temps de trajets

Pour contrer l'argument de la « perte de temps », il faut pratiquer des tests de « temps de trajet ». Cette notion est importante, notamment en lien avec les professionnels de la route (transports en commun, taxi, livreurs, etc.) et permettra d'évaluer au mieux les conséquences. Certaines agglomérations ont ainsi pu anticiper les impacts sur les transports de voyageurs intra-muros, soit en prouvant le non-risque, soit en envisageant des couloirs spécifiques.

Les relevés acoustiques

Le bruit est généralement moins perceptible la journée, c'est pourquoi de nombreuses villes, notamment en Suisse, obligent à une réduction de la vitesse la nuit. Néanmoins que ce soit en termes de santé publique ou de communication, l'analyse du bruit est un bon outil pédagogique pour les usagers.

Des relevés atmosphériques

Une analyse fine de la qualité de l'air est possible en amont. Il est néanmoins assez difficile d'établir le lien entre la généralisation du 30 km/h et une amélioration de la qualité de l'air. Le report modal entre déplacements motorisés et mobilités douces induit par la réduction de la vitesse maximale autorisée devrait tout de même permettre à terme une réduction des émissions de dioxyde de carbone et de particules fines. La qualité de l'air ne sera donc potentiellement pas l'indicateur le plus marquant pour les administrés sur le court terme.

L'analyse des flux de circulation

L'acquisition et l'étude de données de trafic géolocalisées permettent de mieux comprendre la circulation au sein de la commune. Il convient d'être vigilant en amont, lors de la réflexion sur la généralisation du 30, au risque d'itinéraires de délestage de fait que pourraient emprunter les automobilistes. De nombreuses communes ont vu, au sein de certains quartiers, une amplification inattendue du trafic.



2

Adopter un portage politique volontariste et assumé

L'abaissement de la vitesse maximale autorisée peut susciter un certain agacement des administrés. Une volonté clairement affichée par les élus, une communication s'appuyant sur des éléments factuels et une concertation maîtrisée sont autant d'outils qui permettront à la démarche d'aboutir sans blocage de la population.

Adopter un portage politique volontariste et assumé

Une volonté claire

Les collectivités ayant inscrit dans leur feuille de route leur volonté de rendre leur ville plus sûre pour les usagers vulnérables semblent être celles ayant rencontré la plus faible opposition à la généralisation. Cela peut s'expliquer par le fait que les citoyen(ne)s de ces collectivités seraient plus sensibles à la problématique de l'apaisement de la ville que les autres, ou bien qu'au contraire, ils ont été préparés à la généralisation du 30 km/h grâce à l'affichage clair de la volonté des élus.

Des éléments factuels

Il convient pour les élus de s'appuyer sur les éléments scientifiques en faveur de la réduction de la vitesse maximale autorisée (lors d'un choc à 50 km/h pour un piéton, le risque de décès s'élève à 90 %, alors qu'à 30 km/h il n'est que de 10 %). Ainsi, quelle que soit la sensibilité politique des administrés de la commune, ces derniers seront en capacité de comprendre l'intérêt pratique d'un tel changement pour leur sécurité et celle de leurs proches.

Une participation citoyenne à circonscrire

L'association des usagers à la réflexion autour de la généralisation n'est évidemment pas à proscrire. Il convient cependant d'encadrer le champ des débats. Il serait par exemple par exemple à la fois plus prudent et plus efficace de les consulter sur les aménagements qu'ils souhaiteraient voir accompagner la généralisation du 30 km/h que sur la pertinence de la généralisation en elle-même.



3

Co-construire

La démarche de généralisation, bien qu'impulsée par l'exécutif local, gagnera à être co-construite avec des experts et des partenaires institutionnels clés (conseil départemental, préfecture, communes voisines).

Co-construire

Les experts

Les experts en urbanisme peuvent participer à l'identification des axes devant déroger à la généralisation et de ceux nécessitant un aménagement particulier. Si cette identification peut résulter d'un simple arbitrage des élus et des services techniques de la commune, le recours à un cabinet d'experts peut s'avérer pertinent lorsque cet arbitrage n'apparaît pas évident. Au-delà de cette identification, la conception des aménagements peut gagner à l'appui d'experts extérieurs en matière d'urbanisme, de circulation, de sécurité ...

L'intercommunalité

La généralisation du 30 km/h à l'échelle intercommunale semble présenter certains avantages. Celle-ci offre une meilleure lisibilité à l'utilisateur sur les règles en vigueur dans son périmètre de déplacement quotidien, et évite que les habitants multiplient les comparaisons polémiques entre politiques municipales. Ce périmètre de déplacement correspond à l'aire urbaine dont fait partie la commune. Afin d'homogénéiser les limites de vitesse au sein de l'aire urbaine, les communes constituant le pôle urbain (centre de l'aire urbaine) devraient associer les communes polarisées (couronne de l'aire urbaine) à la démarche de généralisation du 30 km/h. L'établissement de coopération intercommunale (EPCI) apparaît comme le cadre adéquat au portage de ce projet commun.

Les avis à recueillir

Il est indispensable de recueillir :

- l'avis "simple" mais obligatoire du président du conseil départemental concernant l'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur les routes départementales en agglomération.
- l'avis conforme obligatoire du préfet concernant l'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur les routes classées à grande circulation.



4

Se projeter dans une démarche globale

La ville à 30 s'inscrit dans une démarche globale d'apaisement de l'espace public. Cet apaisement se matérialise notamment par une réappropriation de la voie publique par les piétons et une réduction du niveau sonore ambiant. La réduction des vitesses pratiquées, induite par la généralisation du 30 km/h, contribue à ces deux objectifs.

Se projeter dans une démarche globale

La révision du plan de circulation

La généralisation du 30 peut être accompagnée d'une révision du plan de circulation visant à éloigner une circulation de transit de certains axes ne s'y prêtant pas. Le nouveau plan de circulation chercherait alors à favoriser les modes de transport alternatif à la voiture. Il pourrait logiquement transformer certaines rues à double sens en rues à sens unique, prévoir de nouvelles pistes cyclables et de nouvelles voies réservées aux transports en commun. C'est à cette étape qu'il sera impératif d'associer les services d'incendie et de secours et les forces de l'ordre au travail de réflexion, ainsi que les professionnels concernés par les impacts sur la logistique urbaine.

La révision des régimes de priorité

Ce nouveau plan de circulation devrait également prévoir de remplacer les feux tricolores les moins efficaces par des priorités à droite. Un feu tricolore se révèle en général peu efficace (ou pertinent) quand tous les axes d'un carrefour connaissent un trafic assez faible et pratiqué à vitesse modérée. Les priorités à droite nouvellement instaurées devraient alors permettre de fluidifier le trafic sans augmenter les risques d'accident. Ainsi, la suppression du phénomène d'arrêt-redémarrage (start-and-stop") au feu permettra une réduction des émissions de particules fines et des nuisances sonores.



5

Recenser et budgéter

Afin d'assurer une généralisation du 30 km/h cohérente et maîtrisée, il convient de recenser et de budgéter un certain nombre d'aménagements pouvant accompagner le changement de réglementation.

Recenser et budgéter

Le double-sens cyclable

Sur les axes concernés par l'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 30 km/h, les voies à sens unique deviennent automatiquement des voies à double-sens cyclable (DSC), et cela sans aucune action de l'autorité investie du pouvoir de police (article R412-28-1 du Code de la route).

Cette autorité n'a pas l'obligation légale ou réglementaire de prévoir des aménagements cyclables particuliers. Il lui est tout de même fortement recommandé de matérialiser le double-sens cyclable par un marquage de type « bande cyclable » ou une signalisation horizontale (pictogrammes vélo et flèches). Elle a en revanche l'obligation de placer le panneau M9v2 (sauf vélos) en dessous du panneau B1 « sens interdit ». La dite autorité peut néanmoins estimer que certaines rues ne se prêtent pas au double-sens cyclable et l'interdire par arrêté.

En amont de la généralisation, les voies à sens unique nécessitant l'ajout d'une signalisation verticale (obligatoire) ou d'une signalisation horizontale (facultative mais recommandée) afin de permettre le DSC doivent être identifiées. Le coût de cette signalisation devrait être estimé et intégré au coût total de la démarche de généralisation du 30 km/h.

Les principaux axes de circulation

La limitation de vitesse sur certains axes de circulation, de par leur configuration et leur fonction, doit être maintenue à 50 km/h, afin de leur permettre de supporter la densité du trafic. À noter que ces axes peuvent potentiellement être amenés à capter du trafic provenant des axes ayant connu l'abaissement de la limitation de vitesse.

Les aménagements nécessaires

La généralisation du 30 km/h implique certaines dépenses modestes, notamment celles liées au remplacement de la signalisation horizontale et verticale faisant référence à l'ancienne limitation ou aux anciennes zones 30.

À ces dépenses, il faut ajouter celles liées aux aménagements nécessaires à certains axes afin que la nouvelle Vitesse Maximale Autorisée (VMA) y soit respectée (coussins berlinois, chicanes, écluses, élargissement des bandes cyclables et des voies réservées aux bus).

La notion de *nudge* (ou d'incitation) peut également être mobilisée dans la réflexion autour des aménagements devant accompagner la ville à 30. Ainsi, des rosiers ou des arbustes pourront border les rues (et éventuellement déborder sur celles-ci) afin que les automobilistes ressentent inconsciemment la nécessité de ralentir, même si ce n'est que par attention pour la carrosserie de leur voiture.



6

Communiquer auprès de l'utilisateur de manière régulière

La communication auprès de tous les usagers gagnera à être conduite au plus près de l'utilisateur en amont, pendant, et en aval de la généralisation. Elle doit permettre l'appropriation de la notion de Ville 30 par le plus grand nombre.

Communiquer auprès de l'utilisateur de manière régulière

Une communication de proximité

La communication auprès des usagers est un élément indispensable à l'acceptation sociale du passage au 30 km/h généralisé. La campagne de communication se doit d'être continue pour accompagner toute la démarche, mais elle doit également se poursuivre dans le temps afin que la ville à 30 soit intégrée par tous.

Il est nécessaire de procéder à un travail de pédagogie auprès des populations locales pour promouvoir le 30, le report modal et plus globalement le concept de « ville à vivre ».

Les actions de communication peuvent prendre différentes formes : presse locale, réseaux sociaux, débat dans les lieux stratégiques de la ville pour aller à la rencontre de la population (marchés, place de la ville, etc.), actions concrètes auprès de la population (sortie d'école, mise en lumière des zones de rencontre, etc.).

Il est conseillé de multiplier les canaux de communication afin de toucher toutes les tranches d'âges.

La prévention

Même si le maire, en tant qu'autorité de police municipale, a le pouvoir de verbaliser, la pratique la plus répandue est de lancer régulièrement des campagnes de prévention auprès de la population. C'est un outil incontournable à l'acceptation de la mesure par les automobilistes.

Les actions de prévention traditionnelles

La commune peut lancer, pendant la semaine européenne de la mobilité, des actions de sensibilisation auprès des écoliers et plus largement des citoyens (e.g. rencontre grâce à une caravane avec les habitants des rues impactées pour les sensibiliser et leur expliquer la démarche).

Dans le cadre de contrôles préventifs et aléatoires, les partenariats entre la police municipale et la gendarmerie ou la police nationale sont également à favoriser. Ces contrôles peuvent être annoncés publiquement pour inciter préalablement à une baisse de la vitesse.

Pour les grandes villes ou métropoles, des actions ponctuelles prévoyant la gratuité des transports en commun participent aussi à la promotion du partage de la ville.

Une communication pour tous

La communication doit permettre au plus grand nombre d'usagers de se sentir concerné. Ainsi, elle doit mettre en exergue certains avantages de la généralisation :

- la sécurité pour l'automobiliste et pour les usagers vulnérables ;
- les bienfaits pour la santé de l'utilisateur de mode de transport actif (i.e. la pratique d'une activité physique) ;
- les bienfaits pour la santé de tous grâce à une diminution des émissions de dioxyde de carbone et de particules fines ;
- la réduction des nuisances sonores ;
- le partage de la voie publique entre tous.

Sans communication accompagnatrice de la démarche, cette dernière risque de ne pas être comprise et respectée par la population. Pour obtenir un changement de comportement des usagers de la route, il est nécessaire de donner du sens à ce changement.

Les équipements techniques

Les policiers municipaux peuvent être équipés de cinémomètres. Ce sont des appareils de précision avec une portée de 1 000 mètres, ils peuvent être utilisés de jour comme de nuit, quelles que soient les conditions météorologiques. Une fois une vitesse excessive constatée, les policiers municipaux peuvent s'entretenir avec l'automobiliste pour lui expliquer la nouvelle réglementation et ce qu'elle implique.

Les radars pédagogiques sont également des outils de prévention et de collecte de données. Ils peuvent être fixes ou régulièrement déplacés afin de multiplier les points de collecte.



7

Évaluer

L'évaluation de la généralisation du 30 km/h présente deux principaux intérêts. Elle permet d'un côté d'appréhender l'efficacité de la mesure et d'un autre de nourrir la communication auprès des usagers.

Des indicateurs permettant un suivi

Cette évaluation est réalisée grâce aux données relevées en amont de la généralisation du 30 km/h. En fonction des indicateurs choisis (vitesse moyenne pratiquée, temps de trajet, niveaux sonores, qualité de l'air), des comparatifs avant-après changement de réglementation pourront être établis.

Diffusion et valorisation des résultats

Les éléments saillants de cette évaluation permettront de rendre compte aux usagers de l'efficacité de la nouvelle réglementation. Comme présenté plus haut, la communication de la commune ou de l'EPCI gagnera à s'étaler sur la durée. Les conclusions de l'évaluation constitueront autant d'éléments de communication utiles pour faire entrer la ville à 30 dans le quotidien des usagers.

2 ANNEXE :

2.1 Guide méthodologique

Guide méthodologique de l'évaluation de la démarche de mise en œuvre du 30 km/h généralisé



Notice d'exploitation
Grille d'entretien
Retours d'expériences

PRÉSENTÉ AU

Cerema

PAR

Marina DOUTIN
Pauline GUILLEMIN
Meddy KACY
Yasin LEGUET
Florent TACHET



Ce guide méthodologique s'adresse au Cerema, commanditaire d'une évaluation de la démarche de généralisation du 30 km/h par les collectivités territoriales. Cette évaluation a été réalisée par des élèves attachés d'administration de l'IRA de Lyon.

Il a pour objectif d'accompagner le commanditaire, puis les collectivités, bénéficiaires finales, à la prise en main de la grille d'entretien et à l'appropriation des conclusions tirées des interviews.

Il est structuré en deux parties distinctes et complémentaires :

1. La méthodologie

- Une notice d'exploitation
- Une grille d'entretien sur le 30 km/h adaptable à tous les types de territoires (rural, péri-urbain, urbain, métropole française et européenne)

2. Les annexes

- La notice d'exploitation
- Le modèle de grille d'entretien
- Les retours d'expériences rédigés sur la base des entretiens avec les cinq territoires identifiés par le Cerema : Sainte-Pazanne (6 547 hab.) ; Bègles (27 197 hab.) ; Saint-Brieuc (45 105 hab.) ; Nantes Métropole (656 275 hab.) et la Région de Bruxelles-Capitale (1222 637 hab.).

Ce support permettra au Cerema de s'approprier la méthode d'enquête en vue d'une éventuelle exploitation sur d'autres territoires.



Guide méthodologique

1. Notice d'exploitation à l'usage de l'enquêteur

La notice fournit toutes les informations dont l'exploitant a besoin pour administrer la grille d'entretien de manière adéquate.

La notice met en exergue les points importants de l'enquête :

- l'objectif visé ;
- la présentation de la grille ;
- le format de l'enquête ;
- la méthode d'enquête ;
- les points de vigilance ;
- l'anonymat des enquêtés.

Cette notice d'exploitation permet de rendre l'outil d'entretien utilisable par tous.

Elle se veut concrète, simple et accessible, l'objectif final étant que l'enquête puisse se poursuivre au delà des cinq collectivités interviewées.



2. Grille d'entretien

L'évaluation d'une politique publique est

« l'évaluation d'une politique publique a pour objet d'apprécier l'efficacité de cette politique en comparant ses résultats aux objectifs assignés et aux moyens mis en œuvre. »

Décret n°98-1048 du 18 novembre 1998
relatif à l'évaluation des politiques publiques.



La construction de la grille d'entretien

La grille d'entretien à destination des collectivités territoriales a pour objet d'identifier et de mettre en lumière les invariants, les schémas itératifs, les techniques communes employées par les différents acteurs ayant généralisé le 30 km/h sur leur périmètre de compétences.

Une construction en trois temps

Dans un premier temps, il a fallu réaliser un travail de recherche et d'exploitation en analysant les informations du corpus documentaire fourni par le Cerema et celles issues d'internet.

Dans un second temps, il semblait opportun d'échanger avec une collectivité non identifiée par le Cerema, afin de comprendre sa méthodologie de mise en œuvre du 30 km/h. Ce temps d'échange a confirmé les axes préalablement identifiés.

Enfin, des tests de la grille ont été réalisés auprès de deux collectivités de dimensions différentes et ont permis de confirmer la pertinence des thématiques abordées.

Sa structure

Les six rubriques retenues sont :

- genèse du projet / contexte de déploiement ;
- acteurs ;
- communication ;
- moyens / outils de mise en application / budget ;
- leviers / freins ;
- bilan / bilan d'étape.

Ces rubriques permettent d'aborder l'ensemble des items indispensables à la construction de recommandations pour la mise en œuvre du 30 km/h par les collectivités.

Pour chaque rubrique, les questions incontournables sont matérialisées par une écriture en gras et un astérisque. Ainsi, l'enquêteur peut choisir une stratégie d'entretien en alternant questions majeures et questions mineures. La grille se veut souple, de façon à permettre à la fois des allers-retours et des réponses spontanées à une question prévue dans la grille mais non encore posée. La grille est construite de telle sorte à permettre les allers-retours.



Annexes

1. LA NOTICE D'EXPLOITATION À L'USAGE DE L'ENQUÊTEUR

La présente notice fournit toutes les informations dont l'exploitant a besoin pour administrer la grille d'entretien de manière adéquate.

1) Présentation de l'outil

La grille d'entretien à destination des collectivités territoriales (ci-après nommée grille d'entretien, ou grille) a pour objet d'identifier et de mettre en lumière les invariants, les schémas itératifs, les techniques communes employées par les différents acteurs ayant généralisé le 30 km/h sur leur périmètre de compétences.

La grille d'entretien est un support d'enquête répliquable. C'est-à-dire que quel que soit le niveau de complexité de la collectivité-cible, elle est conçue pour s'administrer identiquement.

2) Format de l'enquête

La durée de l'entretien d'enquête avec une collectivité ne doit pas excéder 1 heure.

Les enquêtés, pour une même collectivité, peuvent être deux. En pratique, les formats les plus observés sont les suivants :

- élu seul ;
- technicien et représentant de la police municipale ensemble ;
- technicien seul.

La grille peut s'administrer, côté enquêteur, à une ou deux voix.

L'entretien peut tout à fait s'administrer en visioconférence ou par conférence téléphonique.

3) Méthode de l'enquête

La grille d'entretien n'est pas un questionnaire auto-administré. C'est-à-dire que l'enquêté (H/F) ne doit pas avoir connaissance avant la rencontre de la liste des questions qui lui seront posées. L'enquêteur dirige l'entretien.

Les thématiques des rubriques peuvent être portées à la connaissance de l'enquêté, avant l'entretien, s'il en fait la demande.

Dans tous les cas et en ouverture de l'entretien, l'enquêteur doit présenter à l'enquêté les rubriques qui seront abordées afin de jalonner l'échange.

Les rubriques sont au nombre de six :

- genèse du projet / contexte de déploiement ;
- acteurs ;
- communication ;
- moyens / outils de mise en application / budget ;
- leviers / freins ;
- bilan / bilan d'étape.

Pour chaque rubrique, les questions incontournables sont matérialisées par une écriture en gras et un astérisque. Ainsi, l'enquêteur (H/F) peut choisir une stratégie d'entretien en alternant / modulant questions majeures et questions mineures.

L'enquêté peut répondre spontanément à une question prévue par la grille d'entretien et non encore posée. La grille est construite de telle sorte à permettre les allers-retours. L'enquêteur veillera donc à ne pas brider l'enquêté dans son expression.

Un effet « naturel » de conversation doit être recherché par l'enquêteur à tout moment de l'administration de la grille. A cet effet, il décomposera segment par segment les questions de la grille lorsque celles-ci apparaîtront trop longues.

Ainsi, la question :

« Le conseil municipal / métropolitain a-t-il été le lieu d'une opposition au projet de généralisation du 30 km/h ? Si oui, quels ont été les arguments avancés par les oppositions ? Avez-vous pu in fine les associer à la démarche ? »

Sera décomposée en trois segments. Sauf si l'enquêté répond spontanément, dans son développement, au bloc interrogatif. La mémorisation de la question et le confort de l'enquêté sont ici visés en priorité.

L'alternance de questions fermées et de questions ouvertes - motivantes pour l'enquêté - permet non seulement de cadencer l'entretien et de le rendre le plus vivant possible, mais également de récolter en une seule entrevue à la fois du matériau quantitatif (données quantifiées brutes) et du matériau qualitatif (expressions littérales des enquêtés).

Étant entendu que plus la réponse est profonde, plus la nuance trouve à se déployer, plus l'exploitation en est rendue fructueuse.

4) Points de vigilance

La grille d'entretien n'étant pas lisible par l'enquêté, il convient d'oraliser au maximum les questions sans toutefois en dénaturer le sens.

Il conviendra également de prendre garde à ne pas laisser l'enquêté poser un filtre interprétatif sur les questions qui lui sont soumises. Pour éviter ce biais, le ton de voix de l'enquêteur doit rester neutre ; il ne doit en aucun cas suggérer comme désirable telle ou telle réponse ; il doit se garder de commenter dans un sens ou un autre une réponse de l'enquêté. Enfin, l'enquêteur ne fera jamais de comparaison avec une autre collectivité interrogée. L'enquêteur doit faire sienne la posture d'écoute active et non-jugeante.

5) Anonymat des enquêtés

Tous les enquêtés sont anonymisés dans la synthèse des informations quantitatives et qualitatives récoltées. Cette information doit impérativement être communiquée à l'enquêté en début d'entretien pour le mettre en confiance. De cet anonymat garanti par l'enquêteur découle une expression transparente de l'enquêté sur les difficultés éventuelles qu'il a rencontrées lors du déploiement de la politique publique. Bien évidemment, plus l'échantillon de l'enquête est large, plus la garantie d'anonymat est assurée.

6) Objectif visé

La grille d'entretien est un outil de collecte informatif. Les informations collectées mettent en résonance des expériences distinctes. Leur analyse permet d'en tirer des bonnes pratiques standardisées, qui sont offertes à la réflexion des décideurs des collectivités tentées par la généralisation du 30 km/h.



2. Grille d'entretien

INTRODUCTION

*** Pourriez-vous vous présenter en quelques mots ?**

GENESE DU PROJET / CONTEXTE DE DEPLOIEMENT

*** Comment votre collectivité s'y est-elle prise : généralisation du 30 km/h sur tout son territoire en une fois, ou constitution de zones 30 secteur par secteur ? Ce mode opératoire relève-t-il d'un choix, ou bien d'une opportunité, ou alors d'une nécessité prenant en compte les circonstances locales ?**

*** Dans votre collectivité, le projet de généralisation du 30 km/h relève-t-il d'une initiative politique / technique / les deux à la fois ?**

Les acteurs / équipes à l'initiative du projet sont-ils demeurés les mêmes tout au long de sa mise en oeuvre ? Le cas échéant, le changement de responsables a-t-il perturbé le projet ? Comment ?

*** La généralisation du 30 km/h a-t-elle profité d'autres politiques publiques déjà déployées dans la collectivité ("connexité") ?**

*** La généralisation du 30 km/h est-elle entrée en opposition avec d'autres politiques publiques préexistantes dans votre collectivité ? ("conflit d'objectifs")**

ACTEURS

*** Les compétences techniques, juridiques, et administratives nécessaires à la généralisation du 30 km/h existaient-elles déjà en interne ? Si oui, le ou les services instructeurs ont-ils dû monter en compétences ?**

*** Des partenaires institutionnels extérieurs à votre collectivité vous ont-ils apporté leur concours / leur expertise ? Avez-vous dépendu de leur avis sur tout ou partie du projet ?**

Avez-vous fait appel à des ressources externes (cabinet de consultants, bureau d'études, association d'élus) pour vous accompagner dans la généralisation du 30 km/h ?

Avez-vous impliqué les services d'incendie et de secours dans la démarche de réflexion puis dans le déroulement du projet ?

Avez-vous impliqué les forces de l'ordre dans la démarche de réflexion puis dans le déroulement du projet ?

Avez-vous impliqué le tissu économique local (ex. : Chambre de Commerce et d'Industrie ...) dans la démarche de réflexion puis le déroulement du projet ?

*** Sur quel type de documentation / de ressources / d'expertise vous êtes-vous appuyé pour mener à bien la généralisation du 30 km/h ?**

COMMUNICATION

*** Quel organe / service / prestataire a piloté la communication autour de la généralisation du 30 km/h ?**

*** Avez-vous mis en place des réunions de concertation ? Quelle place y tenaient les élus / les associations / les administrés / les éventuels experts ?**

*** Avez-vous dialogué préalablement avec des représentants identifiés de différentes communautés d'intérêts potentiellement bloquantes (associations d'automobilistes ou de motards, associations de commerçants, associations de riverains, etc.) ?**

*** Avez-vous utilisé votre bulletin municipal / journal métropolitain pour accompagner la généralisation du 30 km/h ? Si oui, pour transmettre quel genre de message ? A quelle fréquence ? A quels moments-clés du processus ?**

Les réseaux sociaux ont-ils été un vecteur de communication ? Si oui, quels sont ceux que vous avez utilisé et de quelle manière ?

La généralisation du 30 km/h vous a-t-elle conduit à expérimenter de nouvelles façons de communiquer ?

Avez-vous évalué a posteriori la notoriété de votre campagne de communication ?

MOYENS / OUTILS DE MISE EN APPLICATION / BUDGET

*** Comment avez-vous construit votre budget alloué à la généralisation du 30 km/h ? Avez-vous déjà anticipé les coûts de maintenance (signalisation et aménagements divers) ?**

*** Quel a été votre choix d'aménagement de l'espace public (chicanes, écluses, mobilier urbain divers) en complément des obligations légales et réglementaires relatives à la signalisation du 30 km/h ?**

Avez-vous adapté votre réseau de transports publics suite à la généralisation du 30 km/h ? Le cas échéant, de quelle manière : modification des itinéraires, développement de l'intermodalité, navettes sur demande ?

Avez-vous développé des outils de prévention ? Si oui, lesquels ? Quel est votre retour d'expérience sur leur efficacité ? Ces outils, s'ils existent, sont-ils perfectibles ? Comment ?

*** Avez-vous mis en place des outils de contrôle ou de verbalisation du 30 km/h ? Si oui, lesquels ? Avec quelle efficacité ? Si non, pourquoi ?**

LEVIERS / FREINS

*** Les coûts de transformation de la voirie ont-ils été pour vous un frein à un moment ou à un autre du projet de généralisation du 30 km/h ?**

*** Le conseil municipal / métropolitain a-t-il été le lieu d'une opposition au projet de généralisation du 30 km/h ? Si oui, quels ont été les arguments avancés par les oppositions ? Avez-vous pu in fine les associer à la démarche ? Comment, et avec quel résultat ?**

*** Comment la population a-t-elle accueilli la démarche de généralisation du 30 km/h ? L'acceptation sociale a-t-elle été spontanée ? Le projet abouti, quels sont les retours les plus fréquents de vos administrés ?**

Des administrés ont-ils été acteurs proactifs de la démarche ? Si oui, comment se sont-ils organisés / ont-ils été associés ?

*** Des associations / collectifs ont-ils accompagné la démarche de généralisation du 30 km/h ? Si oui, de quels types d'associations / collectifs s'agissait-il ?**

Des associations d'automobilistes ou de motards se sont-elles opposées au projet ? Si oui, en adoptant quelle posture ? Et avec quelle portée auprès de vos administrés ?

*** Les commerçants ont-ils été un facteur accompagnant / bloquant / neutre dans le projet ?**

L'instauration du 30 km/h, sur tout ou partie de votre collectivité, a-t-elle créé un clivage entre certaines portions du territoire ?

BILAN / BILAN D'ÉTAPE

*** Quel bilan dressez-vous de la généralisation du 30 km/h ? Diriez-vous que votre ville / métropole est aujourd'hui une "ville apaisée" ?**

*** Avez-vous mené une démarche d'évaluation de la généralisation du 30 km/h ? Si oui, selon quelle méthodologie ? À l'aide de quel(s) acteur(s) ?**

*** Êtes-vous en mesure d'apprécier l'effet de la généralisation du 30 km/h sur l'économie de votre collectivité ? A partir de quels indicateurs ?**

*** Avez-vous mené une enquête spécifique portant sur l'acceptabilité par vos administrés de la généralisation du 30 km/h ?**

Pouvez-vous nous dire succinctement quel a été le retour de ces différentes catégories d'usagers : le piéton, le cycliste, le motocycliste, l'automobiliste, le conducteur de bus, le commerçant, le professionnel du transport / de la logistique, l'agent des services d'incendie et de secours ?

Mesurez-vous la vitesse sur les voies de circulation dépendant de votre collectivité ? Si oui, avez-vous mesuré une évolution de la vitesse pratiquée des automobilistes ? Quel effet "avant-après" observez-vous ?

Quel est l'impact de la généralisation du 30 km/h sur les voies de circulation périphériques / sur les communes limitrophes ?

L'identité de certains quartiers de votre commune / métropole a-t-elle changé suite à la généralisation du 30 km/h ?

*** Si c'était à refaire, le referiez-vous selon la même méthode ? Différemment ?**



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN