

Des idées simples à mettre en œuvre

Retour d'expériences françaises

Auteur: Gilles Blanchard CEREMA/DTerOuest/DIMER/GSR - (Nantes)

Date: 26 septembre 2014

Gilles BLANCHARD, Cerema de l'Ouest



Présentation du Cerema

- Principes de cette approche pragmatique
- Comment?
- Illustrations





- Nouvel établissement public au service de l'État et des Collectivités locales dans les domaines du développement durable
 - Le Cerema regroupe 11 services qui existaient au sein du MEDDE-METL (CETE, Certu, Setra, Cetmef)
 - Près de 3 250 agents répartis sur le territoire national (3 100 ETP)



Les missions du Cerema

- ☐ Centre de ressources et d'expertises scientifique et technique, il intervient
 - en appui à la conception, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques publiques portées par les services de l'État et des collectivités territoriales
 - dans les grands domaines techniques du MEDDE-METL : aménagement des territoires, environnement, transports et infrastructures, prévention des risques, sécurité routière et maritime, mer, urbanisme, construction, habitat, logement, énergie, climat...
 - dans le conseil, l'assistance à maître d'ouvrage, les études, les contrôles, les essais, la recherche appliquée, l'innovation, l'expérimentation, la veille technologique, la méthodologie, l'expertise, la diffusion des connaissances, etc...



Principes de cette approche pragmatique



Attention aux idées reçues

Ville apaisée

≠ aménagements chers

Modération des vitesses ≠ aménagements qualitatifs

Aménagements économiques ≠ aménagements « pas beaux »





Attention aux idées reçues

Ville apaisée

≠ aménagements chers

Modération des vitesses ≠ aménagements qualitatifs

Aménagements économiques ≠ aménagements « pas beaux »

Exemples de routes limitées à 70 km/h



Aménagements classiques, basiques



Aménagements plus qualitatifs : Plantations, luminaires, TPC

Les deux aménagements sont des voies limitées à 70 km/h Cette différence est aussi acceptable pour les zones 30





Attention aux idées reçues

Ville apaisée

≠ aménagements chers

Modération des vitesses ≠ aménagements qualitatifs

Aménagements économiques ≠ aménagements « pas beaux »



Plutôt une question de choix



Être clair sur le projet

Ville voiture ou ville partagée

Commerces Drive-in ou rues commerçantes vivantes

Priorité aux voitures ou priorité aux piétons

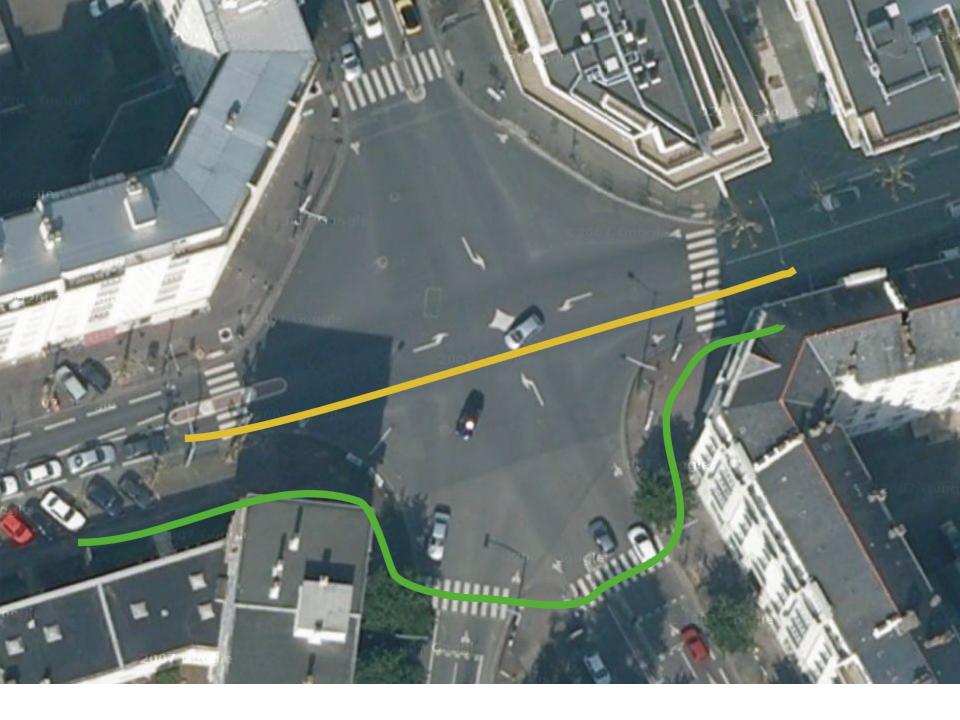


Attention à l'utilisation des outils de la ville apaisée en conservant les priorités de la ville voiture



Démarche « Une voirie pour tous »

- Erreur d'avoir adapté la ville à la voiture
- Aménager c'est faire des choix
- Aménager c'est permettre ou non la vie locale
- Question à ce poser pour chaque projet : qui est le gagnant, qui est le perdant ?





2 scénarios au même coût :

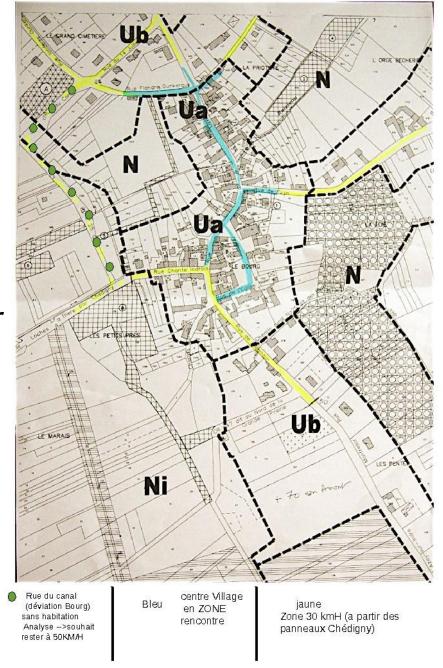
-le premier diminue les espaces piétons, génère des conflits piétons-vélos et favorise des vitesses inadaptées pour les véhicules motorisés

- le second (type chaussée à voie centrale banalisée ou « chaucidou » augmente l'espace dédié aux modes actifs et participe à la mise en place de comportements adaptés à la vocation résidentielle de cette voie (modération des vitesses)

Illustrations

Préparer

Un plan Des feutres Marcher et observer





Concerter

Introduction

2010 / 2011

2011 / 2012

2012 / 2014













Réunions publiques

Rencontres - Stands

Un projet bâti par les angevins

- . 600 personnes uniques présentes aux réunions + 600 questionnaires traités = 1 200 avis exprimés ;
- . 75 réunions/rencontres totalisant 1 400 personnes présentes ;
- . Chaque quartier a développé sa propre méthode de concertation.







Expérimenter



Réaliser



Les entrées d'agglomération





La priorité à droite

Exemple Mésanger (44)

Une réduction notable du nombre d'accidents
Aucun accident grave depuis 1995
Les usagers ont adopté de nouvelles habitudes









Chaussée à voie centrale banalisée (cadrage réglementaire en préparation)



Rues résidentielles en zone de rencontre



Stationnement créateur de chicanes



Avancées de trottoir = visibilité du piéton + phénomène d'écluse





Évaluer



Contrôler



Conclusion

- Il ne faut pas ne pas faire parce que l'on pense que c'est cher
- Il y toujours de bonnes idées simples et pas chères à mettre en œuvre pour construire la ville apaisée et partagée



Merci

Gilles Blanchard Responsable du Groupe sécurité Routière

+33 (0)4 72 14 30 30 gilles,blanchard@cerema.fr