

## Points à retenir des journées des 21 et 22 mars (Chambéry + Le Bourget-du-Lac)

Jérôme Petit Correspondant local à Chambéry

### 1. Visite de terrain

#### 1.1. Les effets à long terme des aménagements

**Les aménagements fondateurs mis en place à Chambéry il y a 30 ans sont encore très visibles dans l'espace public, avec une signature particulière** : plateaux traversants larges, y-compris sur des carrefours importants, marquage visuel des traversées dans la masse, identification visuelle très nette des rampants. Cette typologie d'aménagement a été largement utilisée, en centre-ville, mais également sur l'ensemble des quartiers, et de façon remarquable sur les quartiers populaires au Biollay ou à Chambéry-le-Haut. Ils ont même essaimé sur plusieurs communes limitrophes.

**Cette diffusion et cette cohérence ont contribué à l'éducation de plusieurs générations d'usagers**, avec des effets encore très sensibles sur le terrain : facilité particulière à obtenir une traversée pour les piétons, facilité d'insertion pour les vélos.

Pendant, certaines réalisations ont vieilli (affaissements), et plusieurs aménagements neufs visant à apaiser le trafic se sont éloignés de cette signature caractéristique.

*> Suggestion associée : envisager de renouer avec les principes de ces aménagements d'apaisement du trafic : continuité en plan et continuité visuelle (colorée) des traversées, traversées larges sans marquage de passages piétons, marquage particulièrement net et dissuasif des rampants. Une adaptation aux principes de conception universelle est cependant nécessaire, ainsi qu'une déclinaison sur d'autres types d'aménagements d'apaisement (écluses, chicanes, rétrécissements).*

#### 1.2. Une panoplie qui peut encore être développée

Si l'aire piétonne et la zone 30 ont été assez largement développées, l'interprétation chambérienne de la **zone de rencontre** reste relativement limitée.

*> Suggestion associée : étendre les zones de rencontre, et y marquer plus nettement le principe de priorité piétonne. La visite du Bourget-du-Lac suggère également de développer une interprétation de la zone de rencontre en secteur résidentiel ou pavillonnaire.*

#### 1.3. Des espaces encore à reconquérir

**Un nombre limité de rues du centre-ville restent ouvertes à la circulation automobile, créant des possibilités de bouclage voire de transit**, et des possibilités de **stationnement sur voirie** (rue de Boigne, rue Favre, avenue Général de Gaulle).

*> Suggestion associée : libérer ces voies du stationnement sur voirie permettrait de redistribuer l'espace au profit des circulations piétonnes, des activités commerciales, de l'animation, voire du stationnement vélo. Cela permettrait également de canaliser le stationnement en direction des ouvrages existants, et de réduire le trafic automobile. Celui-ci pourrait être strictement limité aux accès aux parkings en ouvrage par un plan de circulation supprimant les possibilités de bouclages. Les espaces résiduels de circulation automobile pourraient alors être compatibles avec une mixité vélo, par exemple en utilisant le principe des vélorues.*

## 2. Matinée d'échanges au Bourget-du-Lac

### 2.1. Une trajectoire historique (Anne Faure et Denis Moreau, Rue de l'Avenir)

La ville apaisée a d'abord été pensée comme la diffusion de zones 30, espaces limités au sein d'une voirie urbaine régie par la vitesse maximale autorisée de 50 km/h. Puis, ces secteurs se sont progressivement étendus, et la batterie des aménagements s'est étoffée.

Une première initiative européenne visant à abaisser la vitesse de référence à 30 km/h pour la voirie urbaine a échoué, mais a joué un rôle d'alerte, et a permis de populariser le concept de ville apaisée.

*> En France, la loi a introduit en 2015 la possibilité d'un abaissement possible de la vitesse en ville, avancée majeure déjà saisie par de nombreuses municipalités.*

**En Espagne, toutes les zones urbaines sont aujourd'hui concernées par la limite à 30 km/h**, et plusieurs initiatives internationales viennent donner un nouveau souffle à cette idée.

Dans le cadre actuel d'accélération et de banalisation du 30 km/h en ville, les villes et villages d'Auvergne Rhône-Alpes sont plutôt en retard par rapport aux régions leader de l'Ouest de la France.

Les têtes de pont sont aujourd'hui Grenoble (et la Métropole), Clermont-Ferrand, et désormais Lyon (avec au moins 30 communes de la Métropole). Plusieurs autres villes et villages sont également concernés, de façon généralisée, ou avec une part très significative des linéaires de voirie à 30 km/h.

Des projets sont également à l'œuvre à Annecy (avec une zone de circulation restreinte), à Annemasse (avec l'extension du tramway).

### 2.2. Enseignements du suivi réalisé sur la Métropole Grenobloise (Lionel Faure, GAM)

**Le 30 km/h en ville est associé à un ensemble très cohérent d'interventions, souvent peu coûteuses, qui se trouvent davantage légitimées :**

- **Les zones de rencontre** se diffusent davantage, et l'outil est utilisé à son juste niveau, pour affirmer la priorité piétonne.
- **L'extension des aires piétonnes** est favorisée, et une **zone à trafic limité** a été réalisée sur un grand axe : - 10.000 véhicules par jour, pour moitié constituée d'évaporation de trafic.
- **2 km de rues écoles** ont été mises en place (outil d'aménagement complémentaire permettant des interventions localisées voire temporelles).
- **L'ensemble de la politique d'aménagement est orientée vers le report modal** : nombreux petits aménagements, avec une doctrine de conception robuste, observatoire de l'accidentologie, plan de circulation adapté.
- Effort de signalisation, de pédagogie, **émergence du contrôle sanction**, de façon progressive.

*> Avec la loi 3DS, les collectivités vont pouvoir intervenir sur l'emplacement des radars en ville, en lien avec des enjeux d'accidentalité, sous contrôle du Préfet.*

*> On note statistiquement une corrélation forte entre la conscience d'une possibilité de contrôle par les automobilistes et la baisse de l'accidentalité.*

Une **évaluation** précise a été mise en place avec la collaboration du Cerema :

- **La ville apaisée n'a pas eu d'impact sur la productivité du réseau de transport** (des axes très circulants et souvent équipés de voies réservées ont été maintenus à 50 km/h).
- Le respect du 30 km/h est croissant, mais encore très hétérogène.
- **En contraignant les trafics traversants, le plan de circulation a un effet structurant**, car les comportements de conduite associés sont très différents.
- Les accidents graves deviennent de plus en plus rares : l'enjeu de sécurité correspond donc de plus en plus à une perception du danger. De ce fait, **les concepteurs privilégient de plus en plus les approches sobres, susceptibles de suggérer.**

*> Les praticiens constatent que les dispositifs de rétrécissement des largeurs de voie et les priorités à droite sont plus efficaces que les ralentisseurs.*

*> Après plusieurs années de pratique, on sent un point de non-retour en matière d'aménagement, avec un arbitrage nettement en faveur de la sécurisation plutôt que sur le niveau de service routier de la voirie. Cela se traduit par l'abandon d'un langage routier ; les espaces sont d'abord pensés pour les circulations piétonnes et à vélo.*

- L'évaluation n'a pas été menée au regard des émissions de GES, car trop de paramètres interfèrent, avec des évolutions rapides en matière de motorisations. Le bilan est toutefois jugé positif : **la diminution des phénomènes d'accélération joue dans le bon sens.**

*> Les recours sur ce motif n'ont pas été retenus par le juge.*

- L'impact sonore n'a pas fait l'objet d'évaluation, mais **la suppression de carrefours à feux par un plateau peut avoir un impact très positif.**
- La Métropole constate aujourd'hui des limites en termes de capacité à faire (marquage, petits aménagements, priorités à droite), par manque de moyen en pilotage des travaux. **Une approche plus industrielle reste à construire.**

*> Avec 7% des déplacements à vélo (4% il y a 10 ans), 35% à pied (30% il y a 10 ans), et des transports en commun possiblement proche d'un optimum à 16%-20%, la Métropole se trouve à mi-chemin des villes vertueuses à l'échelle européenne, avec une part résiduelle de l'automobile en dessous de 50%.*

### **2.3. Clermont-Ferrand : passage en ville 30 en décembre 2021 (Serge Fabro, Rue de l'Avenir)**

L'intervention se limite pour le moment à un volet réglementaire, dans le **contexte d'une ville où la présence de la voiture est très importante, et où la demande sociale concernant le cadre de vie, la sécurité, la végétalisation émerge nettement.**

- Le linéaire apaisé passe de 26% à 83%, en partant d'une situation de vitesses réglementaires assez élevées.
- Le principal élément d'arbitrage a été de ne pas pénaliser la performance des transports en commun, ce qui s'est traduit par le maintien d'une VMA à 50 km/h sur les itinéraires des bus, avec parfois des situations paradoxales sur le terrain.
- La mise en place des double sens cyclables a été envisagée de façon progressive.

*> Un nouveau plan de circulation est en cours de conception, avec l'intention de préserver des îlots résidentiels non traversables. Parallèlement, se concrétise une nouvelle priorisation des enjeux sur les axes à réaménager : 1-piétons et vélos 2-transports en commun 3-végétalisation 4-circulations riveraines 5-circulations traversantes.*

### **7. Le Bourget-du-Lac : passage en cours à la Ville 30 (Nicolas Mercat)**

Une hiérarchisation de la voirie en 4 niveaux a été établie pour guider les pratiques d'aménagement. La commune prévoit de dépenser 30 €/an/habitant dans la sécurisation, la piétonnisation des rives du lac, la piétonnisation des sorties d'écoles. Une dizaine de chantiers par an sont prévus.

- La concertation sur site est généralisée, et **on observe une forte implication, positive, des riverains**. Le dialogue est relativement naturel dans une petite commune, où par ailleurs quand il y a des accidents, chacun peut connaître les victimes.
- Les seules rues maintenues à 50 km/h sont celles où l'adhérence au territoire (interactions entre la route et son environnement) apparaît suffisamment faible.

*> Le message qui guide la démarche : faire en sorte que chaque enfant puisse aller à l'école à pied.*