

ZONE APAISÉE :

GÉNÉRALITÉS, ENJEUX ET OBJECTIFS

L'essentiel

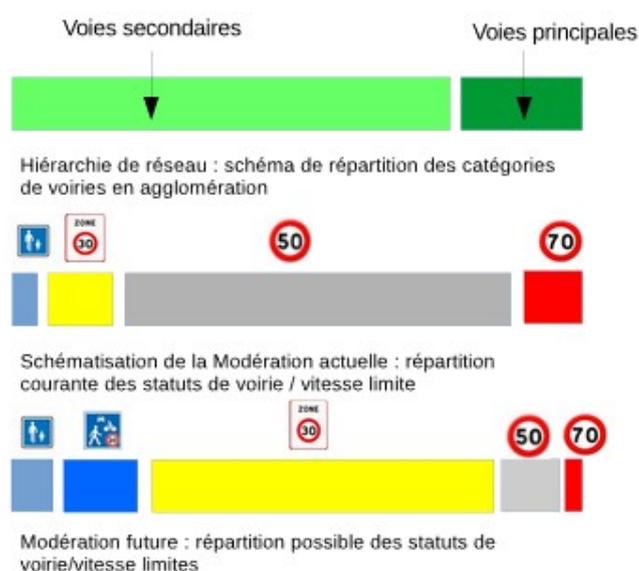
La ville apaisée est un projet d'aménagement de l'espace public pour un territoire, ainsi qu'un outil en faveur de la marche et du vélo. D'ici 2030, 70 % des voiries situées en zones agglomérées hors voies principales devront être des zones 30, des zones de rencontre, voire des aires piétonnes.

1. QU'EST-CE QUE LA VILLE APAISÉE ?

Pour Nantes Métropole, la ville apaisée correspond à un déploiement à grande échelle, voire à une généralisation :

- des zones 30, zones de rencontre (20km/h) permettant d'agir sur les vitesses,
- d'une façon plus ponctuelle :
 - de l'aire piétonne
 - de la section 30
- et de façon très spécifique de la zone à trafic limité (ZTL) à Nantes.

Il existe d'autres statuts qui peuvent être associés à une notion d'apaisement, moins utilisés à Nantes Métropole : **zone à circulation restreinte (ZCR) et des Zones à Faibles Emissions (ZFE)** qui agissent sur le **nombre de véhicules et non sur la vitesse** (voir [Fiche 6 : Choix du statut de la voie](#)) et qui ont des objectifs principalement en terme de pollution. **Ces statuts ne sont pas étudiés dans ce présent guide.**



Source : adapté Cerema

Lien avec les fiches suivantes :

- [Fiche 4 : La Hiérarchisation des voies](#)
- [Fiche 6 Choix du statut de la voie](#)
- [Fiche 8 : La zone apaisée et la sécurité routière](#)

2. QUELS SONT LES OBJECTIFS DE LA VILLE APAISÉE AU NIVEAU DE LA MÉTROPOLE ?

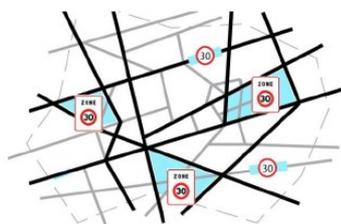
L'objectif du **PDU (Plan de Déplacements Urbains)** est d'**apaiser 70 % des voies situées en zone agglomérées** (c'est à dire dans les limites des agglomérations), hors voies principales. Cette approche est un changement car elle est globale, à long terme et n'est pas un coup ponctuel.

Soulignons que les voies hors voies principales sont majoritairement des voies de quartiers, souvent déjà en recherche d'apaisement de trafic et de vitesse. Voir aussi **Fiche 4 : La Hiérarchisation des voies**

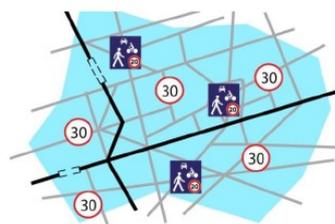
Le 30 km/h devient la règle, le 50 km/h l'exception.

Dans les lieux de circulation apaisée la vie locale peut se développer, enfants qui jouent, habitants se déplaçant à pied dans leur quartier, petits commerces de proximité. Plus l'intensité de la circulation augmente, plus les échanges diminuent pour laisser place à des secteurs sans aménité et où les personnes préféreront se déplacer en voiture même pour des trajets courts.

Hier



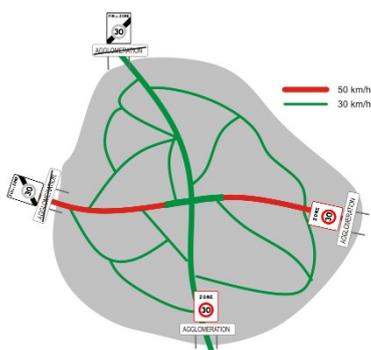
— Rue limitée à 50 km/h
 ■ Zone 30 ou section limitée à 30 km/h



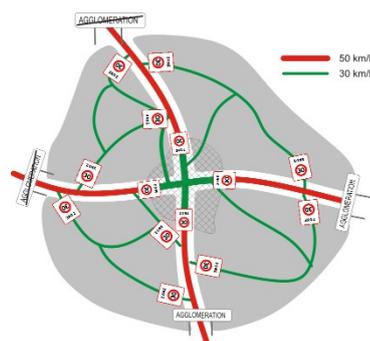
— Rue limitée à 50 km/h
 ■ Ville à 30 ou en zone de rencontre

Aujourd'hui

Une ville apaisée est donc constituée soit d'une unique zone apaisée, soit de multitudes de zones apaisées (zones 30, zones de rencontres, aires piétonnes, sections 30) reliées ou non entre elles.



Une unique zone apaisée avec des axes maintenus apaisés. Généralisation globale de la zone apaisée aux axes actuellement à 50 km/h (exemple à Grenoble, Nantes).



Une multitude de zones apaisées réparties sur la grande majorité du territoire de la commune.

A Nantes Métropole, le terme « zone apaisée » est synonyme de zone à circulation apaisée. On parle **principalement de limiter** la circulation des secteurs en terme de **vitesse** (zone 30, zone de rencontre), puis, à la rigueur en terme de **trafic de véhicules**.

Le terme de « ville apaisée » n'est pas propre à Nantes Métropole, d'autres communes et/ou agglomérations l'utilisent. Au niveau de l'État, le terme « Zone à Circulation Apaisée » (ZCA) est préféré à celui de « Zone apaisée ».

Il s'agit donc bien d'un vocable d'**aménagement de l'espace public**. Il n'induit rien en terme de tranquillité ou de sécurité publique.

3. POURQUOI DÉVELOPPER LA VILLE APAISÉE ?

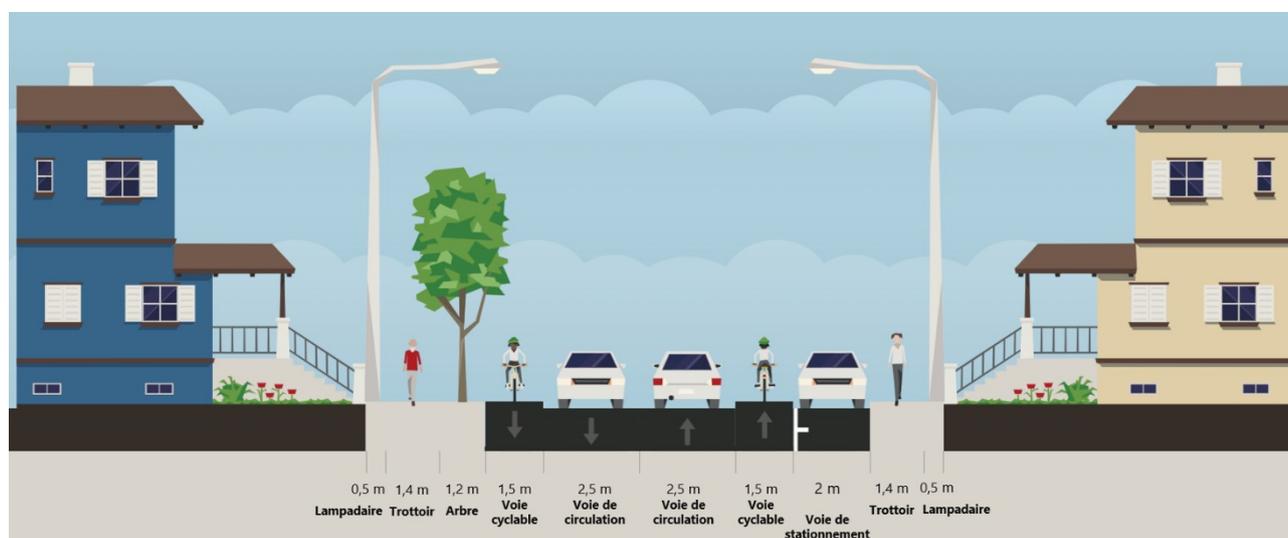
Le tout voiture montre ses limites. Au-delà des questions de pollution, la question de la place d'un véhicule avec une personne, et donc la place de centaines voire de milliers de véhicules / personnes se pose dans nos agglomérations. La voiture, dans notre agglomération, ne peut pas être le seul moyen de déplacement. S'il n'est pas le seul, il faut apporter les conditions nécessaires aux autres modes afin de pouvoir se déplacer en meilleure sécurité, en meilleur équilibre avec la voiture solo.



Ainsi, à l'heure de la ville accessible et multimodale, l'espace public doit accueillir un nombre croissant d'utilisateurs, avec des modes de déplacements différents (marche, cycle, voiture, transport en commun, Engins de Déplacements Personnels Motorisés tels que les trottinettes électriques, ...) dont les attentes et les besoins sont spécifiques, parfois difficiles à concilier.

Or l'espace disponible (de façade à façade) est souvent limité. Il n'est donc pas toujours possible d'affecter des espaces différents et séparés à chaque mode. Cela pose donc la question du **partage de l'espace public**, de son organisation et son accompagnement pour qu'il réussisse.

La ville apaisée, c'est faire cohabiter de façon harmonieuse les différents modes de déplacement sans pour autant les séparer systématiquement : tout simplement car il n'y a pas la place pour faire passer tout le monde dans son propre espace séparé.



Exemple : rue sans transports en commun

Il faut cependant donner les conditions pour que les modes alternatifs à la voiture se déplacent confortablement et en sécurité. Cela est généralement traduit par une réduction des vitesses, permettant aux différents usagers, circulant alors à des vitesses similaires, de cohabiter plus facilement.

« La ville apaisée » n'est ainsi pas une finalité en soi. Ce n'est qu'un des éléments déclencheur et prépondérant permettant de tendre vers une autre façon de vivre la ville. Il s'agit de « changer de culture, celle de la vitesse surtout, mais aussi d'une façon plus globale celle de la mobilité et du partage de l'espace public ».¹

La ville apaisée n'est pas une contrainte isolée, mais un outil de la politique en faveur de la marche et du vélo dans la ville, de l'amélioration des aménagements sur les voiries, de l'accessibilité des territoires, de la qualité de l'espace public.

La ville apaisée est un projet de territoire, une vision globale du territoire traversé, au-delà d'une approche par section de rue. Il s'agit d'une adaptation des vitesses au territoire traversé en fonction, entre autres, de l'intensité urbaine (voir **Fiche 2 : La Notion d'Intensité Urbaine**), du trafic journalier des véhicules, des établissements desservis par la voie. C'est l'environnement urbain dans son ensemble (quartier résidentiel, zone économique, centre bourg) qui est considéré, et plus seulement la seule composante circulation automobile (voie de transit versus voie de quartier).

Cet apaisement doit aussi contribuer à :

- améliorer le confort et sécuriser l'ensemble des usagers, en particulier les plus vulnérables. **Fiche 8 : La zone apaisée et la sécurité routière**
- participer à la convivialité des espaces publics : en allant moins vite, on ne fait pas que traverser, on fait plus attention à son environnement. Peut donc se mettre en place une plus grande considération des autres, une plus grande politesse.
- valoriser le cadre de vie, le quartier et accompagner le développement urbain, être en harmonie avec son territoire.
- fluidifier les déplacements et les rendre plus visibles.

A noter

La ville apaisée participe donc à développer une ville à vivre (et pas simplement une ville à traverser en déplacement) qui se partage, qui participe au bien-être de ses habitants, qui repositionne le quartier au cœur d'une stratégie de mobilité et qui développe la cohabitation harmonieuse des modes.

¹ Rapport « la ville à 30 km/h », conférence citoyenne de la ville de Rezé, avril 2018

4. QUELS SONT LES LIENS AVEC LES AUTRES DÉMARCHES ?

Les autres démarches peuvent être à la fois métropolitaines, mais peuvent aussi concerner d'autres échelles plus vastes (démarches nationales, ...).

La démarche de ville apaisée est intrinsèquement liée à d'autres démarches de déplacements, déployées à Nantes Métropole :

- **la démarche d'écomobilité scolaire.** Le dispositif, mis en place en 2016, a pour objectif d'améliorer le taux de trajets réalisés à pieds et à vélo pour rejoindre les écoles primaires, de renforcer le sentiment de sécurité pour l'ensemble des déplacements, de permettre de débiter l'apprentissage de la mobilité durable.

La méthodologie repose sur :

- un questionnaire adressé aux parents d'élèves,
- un diagnostic technique des conditions de circulations et de stationnement tous modes aux abords de l'école,
- une phase de concertation entre la commune et Nantes Métropole,
- un plan d'action pour conforter l'utilisation de la marche et du vélo pour rejoindre l'établissement scolaire
- des animations à destinations des parents et enfants.
- Après une phase de mise en œuvre, une période d'évaluation est mise en place.

- **la démarche de code de la rue.** À Nantes Métropole, il se traduit par les documents « la rue pour tous ». Ce guide fait connaître les règles de comportement sur l'espace public (droits, devoirs et quelques règles de bon sens). La « rue pour tous » constitue un outil de sensibilisation et d'information pour accompagner la démarche d'apaisement ou d'aménagements de l'espace public.

La ville apaisée a également des liens avec d'autres actions des politiques publiques comme par exemple « Ma rue en fleurs » ou « Ma rue est un jardin ». **Voir Fiche 20 : Favoriser l'apaisement par l'ambiance.**

Elle fait également écho à la démarche nationale « une voirie pour tous », rues et espaces publics à vivre². Ce programme partenarial est destiné à construire une culture commune de l'aménagement et de la gestion de la voirie et des espaces publics, visant un partage plus équilibré de ces lieux entre tous les usages urbains, et redonnant toute leur place aux modes actifs ainsi qu'aux autres modes alternatifs à la voiture « solo ».

² *Une voirie pour tous (UVT) : Rues et espaces publics à vivre | Publications du Cerema*