Ce document s'insère dans une série de fiches synthétiques sur les trois zones de circulation apaisée : aire piétonne, zone de rencontre, zone 30. Ces fiches ont vocation à répondre aux interrogations que soulève la mise en œuvre de ces outils réglementaires chez les aménageurs et les gestionnaires de la voirie. La thématique «Exemples» rend compte, à partir d'expériences locales, des actions pouvant être conduites dans ce domaine et de leurs effets sur le cadre de vie.

G. Mousse

EXEMPLES

La piétonnisation de la Cité Plantagenêt et du centre-ville du Mans

Célèbre pour ses « 24 heures » automobiles, la ville du Mans s'intéresse aussi de longue date aux piétons. En effet, parallèlement à la réhabilitation de son patrimoine historique, la ville entreprend depuis près de trente ans une politique de piétonnisation mise en oeuvre progressivement.

Celle-ci s'est accélérée au tournant des années 2000, avec la décision de rendre aux piétons la Cité Plantagenêt, cœur historique de la ville.

La réalisation du tramway a ensuite entériné cette politique de reconquête de l'espace public : en 2008, le plan de circulation du centre-ville est revu pour favoriser les mobilités douces. C'est alors tout le centre-ville commercial du Mans qui est transformé en aire piétonne permanente.

Ce phasage progressif a permis à la ville du Mans d'affiner sa démarche et son projet au fil des années. Cette fiche cherche à rendre compte de l'expérience acquise par la ville sur les questions pratiques, réglementaires et techniques que soulève la piétonnisation.

Certu 2010 / 72

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

> Une concertation ciblée, en direction des riverains et des commerçants

Cete de l'Ouest

Le premier temps : des réunions publiques ouvertes à tous

Les projets de piétonnisation de la Cité Plantagenêt (2003), puis le nouveau plan de circulation du centre-ville accompagnant la mise en place du tram (2007), s'accompagnent tous les deux de réunions publiques d'information en mairie. Le maire et quelques élus y participent, ainsi que les responsables techniques des services.

Les présentations se font sous forme magistrale. Les remarques sont nombreuses, souvent spécifiques, et donc difficiles à mettre en relation avec des problématiques générales à l'échelle de la commune. Les observations et les réactions sont notées, mais la ville constate que ces grandes réunions publiques ne permettent pas de répondre de manière satisfaisante aux attentes de chacun. C'est la raison pour laquelle, pour la suite des projets, le maire et les services techniques décident de poursuivre autrement, en ciblant la concertation en fonction des publics.

Le deuxième temps : des lieux de rencontre pour une communication ciblée

En 2007, pour accompagner l'arrivée du tramway, la place centrale est devenue une aire piétonne. La piétonnisation de la place de la République avait alors été intégrée à la concertation sur le projet Tramway.

Lorsqu'un projet de piétonnisation plus étendu du cœur de ville est lancé, le conseil municipal commence par approuver le principe d'une concertation sur un périmètre pertinent de piétonnisation. La méthode, elle, est totalement revue.

Elle s'appuie sur une démarche de proximité : les services techniques vont à la rencontre des différents publics concernés, avec des présentations à la carte, guidées et personnalisées. Des séances d'information sont organisées, rue par rue, d'une part pour les riverains (6 réunions) et d'autre part pour les commerçants (6 réunions). Pour concentrer les discussions sur l'aire piétonne, l'animation des rencontres est laissée au service Déplacements, représenté par le responsable et un ou deux techniciens.

Un lieu d'exposition dédié au projet est librement accessible : la population s'y rend quand elle le souhaite pendant les heures d'ouverture, de 16 à 20 h pour faciliter la venue du plus grand nombre. Les personnes sont prises en charge individuellement ou par petits groupes par un technicien qui « raconte » le projet en s'appuyant sur des panneaux d'exposition. Celui-ci répond aux questions des visiteurs et prend note de leurs observations, suggestions et des données particulières qu'ils expriment par rapport aux impacts sur leur vie quotidienne. Un cahier est laissé à disposition de ceux qui ne souhaitent pas s'exprimer verbalement ou devant autrui.

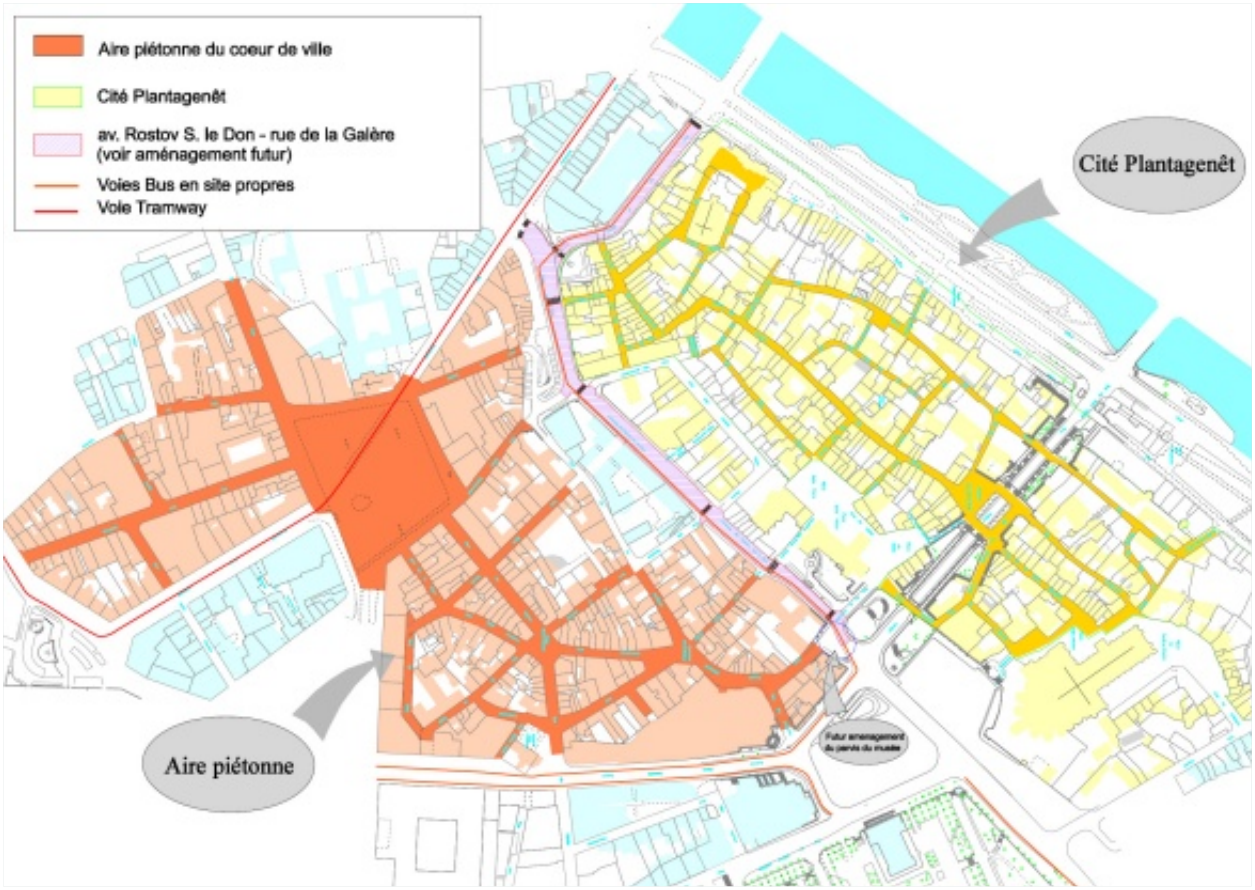
Ce dispositif de concertation a été porté à connaissance des riverains et des commerçants une dizaine de jours avant les réunions par une lettre spécifique du maire déposée dans les boîtes à lettre, avec le calendrier global de l'opération de concertation. La presse n'est pas intégrée dans le processus qui reste tourné vers les habitants concernés.
Les gens se sont déplacés; la formule a convaincu et a rencontré un vif succès.

C. Gautier

Rue piétonne de la Cité Plantagenêt

Cete de l'Ouest

Rue piétonne du coeur de ville



Ville du Mans - C. Gautier

Les clés du succès : écoute, souplesse et approche au cas par cas

Toutes les situations évoquées par les habitants sont étudiées, afin de trouver les réponses les plus adaptées. La rencontre directe avec les usagers facilite l'expression des besoins, dont certains n'avaient pas été imaginé à l'origine du projet : contraintes liées aux livraisons d'une boutique sur demande téléphonique, à l'accès à la pharmacie les jours de garde, aux cabinets médicaux recevant des personnes en transport sanitaire, au transport de fond – dont les conducteurs, qui ne peuvent descendre de leur véhicule ni baisser la vitre, se trouvent empêchés de manipuler les commandes des bornes d'accès, etc.

Par ailleurs, de nombreuses personnes âgées et des personnes handicapées ont utilisé la concertation pour faire connaître leurs craintes ou exposer leurs besoins spécifiques.

Pour y répondre, l'équipe a notamment travaillé en lien avec la fonctionnaire de la ville chargée des personnes handicapées. L'agglomération dispose aussi de plusieurs comités – vélo, piétons, « code de la rue » – réunissant les techniciens et les associations locales d'usagers autour d'un élu. Le dispositif est complété d'une commission circulation interne au Mans Métropole. Ces « chambres d'écoute » de la population et des usagers, au plus proche de la réalité de vie des manceaux, ont permis de compléter la concertation.

Ainsi, à la demande du maire, c'est la réflexion au cas par cas et non l'application stricte d'un règlement immuable qui a guidé les techniciens. Les équipes ont eu à cœur de satisfaire le plus grand nombre, chacun étant considéré avec les particularités individuelles liées à son activité professionnelle ou à son mode de vie.

C. Gautier

De la qualité de la concertation et de la communication dépend la réussite des projets de piétonnisation. En la matière, la démarche de la ville du Mans est exemplaire ; elle s'est affinée au fil de l'expérience accumulée, et a pris successivement plusieurs formes.

> Modalités de fonctionnement et réglementation locale

La Cité Plantagenêt

C. Gautier

La Cité s'étend sur près de 4 ha et est peuplée d'environ mille personnes. Sa vocation est à la fois résidentielle et touristique, du fait de son patrimoine bâti et de ses activités culturelles : ce secteur historique est parcouru de rues étroites essentiellement pavées. C'est d'ailleurs pour faciliter la progression des services de secours et d'entretien que la circulation automobile y a été réglementée. La piétonnisation ne s'est accompagnée d'aucun aménagement de voirie particulier.

Règles de circulation : Seuls les résidents et les personnes à mobilité réduite sont autorisés à emprunter les rues de la Cité Plantagenêt. Les livraisons et les opérations exceptionnelles (travaux, déménagements…) sont également permises après avoir obtenu une dérogation en mairie. Les vélos peuvent circuler dans les deux sens de chaque rue.

Accès : En raison de la configuration des lieux, notamment de leur exiguïté, le choix a été fait de ne pas mettre en place d'obstacle physique aux entrées de l'aire. Seuls les panneaux de police manifestent la règle à respecter. Les véhicules autorisés disposent d'un macaron à poser sur le pare-brise, à raison de 2 macarons maximum par foyer.

Stationnement : Pour compenser l'absence de garages privés dans ce cœur historique très dense, environ 150 places de stationnement ont été organisées pour les résidents. Par ailleurs, des places gratuites existent au nord de la cité en bord de la Sarthe. Les riverains de la cité bénéficient enfin d'un tarif symbolique (50 centimes les 6 heures) sur les places de stationnement payantes situées au sud de la cité Plantagenêts, à proximité du centre ville (275 places réparties en deux espaces).

Contrôle : Des gardes urbains assermentés contrôlent la circulation et le stationnement dans la Cité. Les voitures garées hors des places marquées et qui pourraient donc entraver la circulation des véhicules de secours sont sanctionnées d'une forte amende et enlevées.

Le Centre-Ville

Cete de l'Ouest

Secteur central et commercial du Mans traversé par le tramway, le coeur de ville est passé du régime traditionnel de voie urbaine à 50 km/h au statut d'aire piétonne. Bénéficiant déjà d'aménagements en plateau avec chaussée et trottoirs à niveau – un revêtement différencié marquant souvent la limite entre les deux espaces – il n'a pas été nécessaire de réaménager la voirie. Quelques ajustements de surface, tels que l'enlèvement des potelets anti-stationnement ont suffi.

Règles de circulation : Les résidents, les commerçants et les personnes à mobilité réduite et les véhicules de livraisons sont autorisés à circuler tout au long de la journée. Les livraisons au moyen de véhicules supérieurs à 3,5 tonnes ne sont cependant possibles qu'entre 5 h et 11 h le matin. Les services de santé, de soins et services à la personnes ont également accès, de même que les services de secours et de police. Les vélos peuvent circuler dans les deux sens de chaque rue.

Accès : L'accès à l'aire piétonne est organisé par des bornes rétractables, commandées à partir de totems en entrée et sortie de rues (3 entrées, 5 sorties et 8 entrées et sorties). L'abaissement des bornes peut se faire selon 3 modes :

- par badge distribuées aux résidents (deux maximum par foyer) et aux services réguliers;
- par interphone ou appel téléphonique auprès d'une permanence 24 h/24 pour les services occasionnels, les urgences et les livraisons;
- par un système spécifique au secours (commande manuelle par coupe-boulon).

Stationnement : Un ticket horodaté identifié "résident", délivré par le totem d'accès, permet de stationner une demie-heure dans la zone piétonne sur des espaces identifiés . Pour les livraisons, le ticket est horodaté de 5 h à 11 h le matin, et limité à 30 minutes en dehors de cette plage. L'offre en stationnement est complétée par un parking souterrain à l'intérieur de la zone – sous la place de la République – et cinq parcs de stationnement donnant directement ou presque dans l'aire piétonne (soit un total de 2 700 places).

Contrôle : Le contrôle est assuré par des gardes urbains assermentés, chargés de faire appliquer les arrêtés municipaux et habilités à verbaliser.

Cete de l'Ouest

Badge résident de la Cité Plantégenêt

> Questions réglementaires et aspects techniques

L'aire piétonne dans le Code de la route :

Article R110-2 du Code de la route
« section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation. »

Article R417-10 du Code de la route
« […] est également considéré comme gênant la circulation publique le stationnement de véhicule : [...] dans les aires piétonnes. […] » «[...] Tout [...] stationnement gênant prévu par le présent article est puni d'une amende de la deuxième classe [...] »

Quel statut pour quel secteur ?

Les arrêtés municipaux régissant le fonctionnement des aires piétonnes de la cité Plantagenêt et du centre-ville ont su s'appuyer sur la connaissance qu'ont les élus et les techniciens des besoins et des pratiques locales. C'est ce pragmatisme qui a conduit à un fonctionnement globalement satisfaisant.

Toutefois, l'évolution récente de la réglementation relative aux aires piétonnes, zones de rencontre et zones 30 (décret n° 2008-754 du Code de la route) soulève désormais des questions de cohérence juridique entre les arrêtés municipaux et le Code de la route. En effet, avant ce décret, le maire avait toute latitude pour fixer à l'intérieur du périmètre des aires piétonnes des règles de circulation particulières. Désormais, le Code de la route précise certaines prescriptions associées réglementairement à la création d'une aire piétonne. Ces nouveautés amènent en particulier la ville à s'interroger sur le statut et la manière de gérer le stationnement dans ses quartiers piétons.

Cete de l'Ouest

Il n'est plus réglementairement possible aujourd'hui de proposer du stationnement dans une aire piétonne

En effet, dans la nouvelle définition réglementaire de l'aire piétonne, le stationnement des véhicules motorisés est interdit. Seul l'arrêt des véhicules autorisés à circuler dans la zone, notamment pour les livraisons, y est autorisé. Or à l'heure actuelle le stationnement est encore autorisé pour les résidents des aires piétonnes du Mans, et ce sans limitation particulière de durée dans le cas de la Cité Plantagenêt. Deux options s'offrent donc à la ville pour la gestion de cette question :

- soit les places de stationnement sont déplacées en dehors de l'aire piétonne ;
- soit elles sont considérées indispensables au bon fonctionnement du quartier, et c'est le statut réglementaire de la zone qui doit être revu, sur tout ou partie de son étendue. Le recours à la zone de rencontre peut alors être envisagé pour permettre de maintenir ponctuellement l'offre de stationnement tout en conservant la règle de priorité au piéton.

La complexité relative des règles du Code de la route doit inciter dans tous les cas à la plus grande attention aux usages réels des lieux : le problème n'est pas en soi d'être conforme aux textes, mais bien de pouvoir les faire respecter sur la base d'un certain consensus. C'est ce qui conduit aujourd'hui la ville à examiner chaque situation en détail, dans la continuité du dialogue initié avec les riverains et les usagers.

Compte tenu des prescriptions réglementaires associées à l'aire piétonne, la signalisation est allégée : il n'est plus nécessaire d'indiquer la limitation de vitesse, l'interdiction de stationnement ou l'interdiction de circuler pour les véhicules. Les règles de circulation propres peuvent quant à elles être précisées par un panonceau.

Certu
centre d'Études
sur les réseaux
les transports
l'urbanisme
et les constructions
publiques

9, rue Juliette
Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone :
04 72 74 58 00
télécopie :
04 72 74 59 00

www.certu.fr

> Les autres réflexions en cours

Signalisation et gestion des accès

Dans l'aire piétonne du centre-ville, les principaux travaux ont concerné la mise en place des bornes rétractables et des totems d'information et de commande aux entrées et sorties.

L'ensemble de la zone est géré par un système centralisé qui intègre la gestion des abonnés et le système d'interphonie à la demande avec un agent de permanence. Ce système technique devrait être revu à la faveur des réflexions engagées sur un projet de « PC Circulation » à l'échelle de l'agglomération. Le Mans Métropole cherche à simplifier la permanence de gestion des ouvertures des bornes à la demande. L'installation de caméras est envisagée pour faciliter le contrôle du bien fondé des demandes et éviter le vandalisme.

Améliorer le confort d'usage du piéton

En matière de voirie, l'attention porte aujourd'hui sur l'amélioration du confort d'usage des piétons. A l'intérieur de l'aire, le parti-pris est de limiter la signalisation directionnelle et de police. Quelques uns des marquages de places de stationnement ont été otés, ainsi que certains potelets anti-stationnement situés devant les commerces.

Cete de l'Ouest

Les totems, conçus spécialement, intègrent l'information nécessaire aux usagers motorisés de l'aire et les commandes pour y accéder. On y trouve les feux orange et rouge, une badgeuse, une imprimante, un interphone et le système spécifique aux secours. Les bornes sont commandées électriquement.

Contacts :
• **Certu** - Samuel Martin
• **Cete Lyon** - Isabelle Basset ; Catia Rennesson
• **Cete Normandie-centre** Jacques Couty
• **Cete Mediterranée** Jerome Cassagnes
• **Cete Sud-Ouest** Martine Louveau
• **Cete Nord-Picardie** Catherine Deroo
• **Cete Île-de-France** Jean-François Durand
• **Cete Ouest** Michel l'Houtellier
• **Cete Est** - André Isler

Adresse électronique :
prenom.nom@developpement-durable.gouv.fr

Pour en savoir plus :
• **Ville du Mans** : www.lemans.fr
- M. Prigent, adjoint au maire
• **Services techniques Le Mans et Le Mans Métropole** :
- M. Rousseau, directeur du service Déplacements - Transports - Eclairage public ; Mme. Boschard; M. Greffier

Pour aller plus loin :
• Certu - Série de fiches **Zones de circulation apaisée** - www.certu.fr
• Certu - Fiches techniques **« Les zones de circulation particulières en milieu urbain - aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 : trois outils réglementaires pour un meilleur partage de la voirie »** - Novembre 2008 - www.certu.fr
• Brochure **La démarche « code de la rue » en France**, Octobre 2008, premiers résultats - www.certu.fr
• Site métier **« Voirie pour tous »** www.voiriepourtous.developpement-durable.gouv.fr

© 2010 Certu
La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Certu