

7. Sécuriser les déplacements

7.2. Étendre les zones apaisées

Description de la mesure

La seconde mesure de sécurisation des déplacements est celle de l'apaisement de la circulation sur le territoire communal par l'extension des zones apaisées. Il s'agit d'une catégorie qui reprend des zones où le trafic est maîtrisé et apaisé : zones 30, zones de rencontre, zones piétonnes,...

A l'instar d'autres villes wallonnes, Mouscron a mis en place de plus en plus de zones limitées à 30km/h. Le PCM propose ainsi de poursuivre cette mesure et d'étendre ces zones dites « apaisées » à l'ensemble des zones urbaines du territoire. Cette action du PCM vise à poursuivre et renforcer les mesures d'apaisement déjà mise en place et envisager l'extension des zones 30 km/h à l'échelle de toutes les zones urbaines pour gagner en lisibilité, sécurité et cohérence. Cette mesure vise également à améliorer le confort et la sécurité des modes actifs et ainsi à encourager l'utilisation de la marche et du vélo à Mouscron.

Objectif(s) poursuivi(s)	Mesure(s) liée(s)
<ul style="list-style-type: none"> — Sécuriser les déplacements de tous les usagers — Favoriser les déplacements actifs — Réduire le nombre d'accidents — Définir un régime de vitesse en adéquation avec les fonctions « vie locale » et « circulation » de la voirie 	4.1., 7.1.

Financement et Ressources	Nature de la mesure	Planification/Infrastructures
<p><u>Budgétaires</u> : Fonds propres Ville, Subsidés SPW MI (PIC, PIMACI, PIWaCy, Cœur de villages, Habitats permanents, Espaces de convivialité, Abords d'école, FEDER), Subsidés PIV, Subsidés Revitalisation urbaine (TLPE), Subsidés PCDR (ARNE)</p> <p><u>Humaines</u> :</p> <p>Pilote(s) : Ville</p> <p>Partenaire(s) : SPW, Police, AOT</p> <p><u>Réglementaires</u> : Arrêté de mise en place</p>	Type d'opération	Étude/Réalisation
	Caractère	Poursuite-Renforcement
	Délai de mise en œuvre	Action progressive, priorité 1
	Budget	€€

Outils et références

- [Circulation apaisée—La zone 30](#), Sécurothèque Fiche pratique n°398, SPW
- [Circulation apaisée—La zone de rencontre](#), Sécurothèque Fiche pratique n°276, SPW
- [Circulation apaisée—La zone résidentielle](#), Sécurothèque Fiche pratique n°294, SPW
- [Circulation apaisée—La zone piétonne](#), Sécurothèque Fiche pratique n°277, SPW
- [Aménager des rues apaisées](#), Cerema
- [Espace Publiek : 10 tips pour aménager la rue locale](#), BMA brussels
- [Aménagements tests. D'une approche globale aux \(bonnes\) raisons de s'intéresser aux mesures temporaires](#), Cémathèque n°52, SPW
- [Vitesse](#), SPW Infrastructures
- [Dossier thématique : Vitesse](#), Sécurothèque
- [Quelle limite de vitesse choisir?](#), Sécurothèque Fiche pratique n°268, 2018
- [Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie? Quels outils?](#), La CeMathèque n°42, 2016
- [Logigramme—Vitesse induite](#), Sécurothèque Fiche pratique n°148, 2018

Indicateurs

— Nombre de km aménagés en zone 30	— Nombre de victimes cyclistes	— Nombre de blessés légers
— Nombre de km aménagés en zone 20	— Nombre de victimes piétons	— Nombre de blessés légers cyclistes
— Taux de rues apaisées/total voiries communales	— Nombre de tués cyclistes	— Nombre de blessés légers piétons
— Nombre d'accidents avec dégâts corporels	— Nombre de tués piétons	— Part des véhicules en infraction lors des mesures de vitesses
— Nombre de victimes	— Nombre de blessés graves	
— Nombre de tués	— Nombre de blessés graves cyclistes	— Nombre d'accidents
	— Nombre de blessés graves piétons	

La tendance actuelle de généralisation du 30 km/h dans les zones urbanisées comporte de nombreux avantages. L'apaisement de la vitesse contribue à renforcer la sécurité des déplacements (en diminuant les risques d'accidents et leur gravité: la distance d'arrêt d'un véhicule est de l'ordre de 13m, soit la moitié de la distance d'arrêt d'un véhicule circulant à 50km/h (26m) et en cas d'accident, le risque de décès d'un piéton est divisé par 9 par rapport à 50km/h). En outre, cette mesure représente aussi une véritable opportunité pour améliorer l'espace public, la cohabitation des usages, le bien-être des habitant.es (réduction du bruit et de la pollution de l'air,...) le cadre de vie et l'attractivité du territoire.

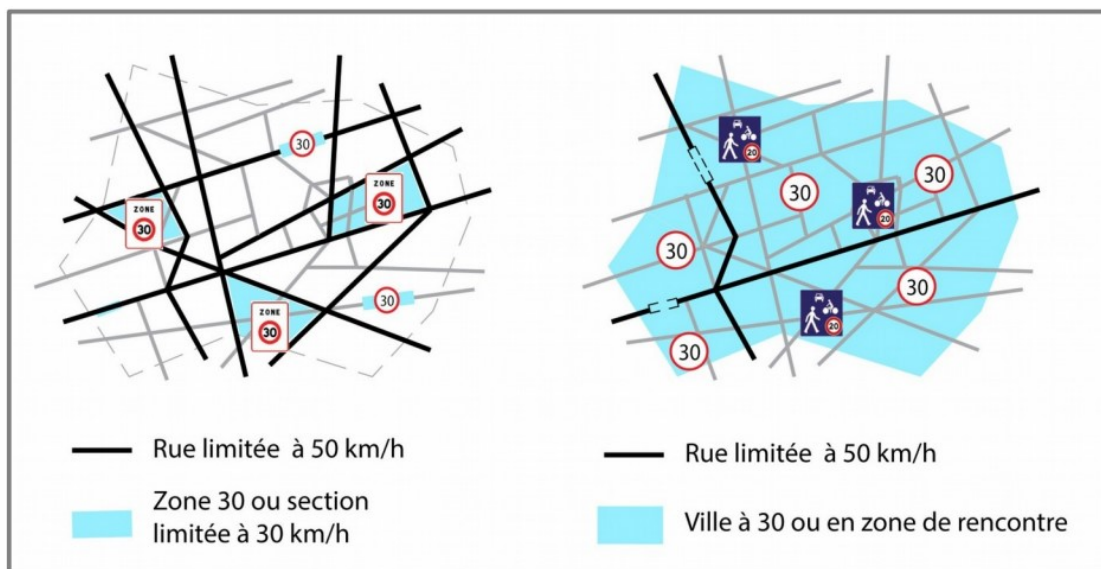
À Mouscron, des mesures ont déjà été entamées dans le sens de l'apaisement du territoire (centre-ville, quartier résidentiel du Blanc-Ballot ou encore du centre de Herseaux ou de Luingue sont en zones apaisées). La carte ci-dessous met en évidence les zones limitées à 30 km/h (ou moins) sur le territoire. Elle met en évidence que celles-ci sont présentes dans les centres-villes mais sont encore relativement isolées.

Principe général

L'approche proposée consiste à une généralisation progressive des zones apaisées (30 km/h ou moins) sur les voiries du réseau communal (de desserte, de collecte et de liaison). Elle repose ainsi sur la hiérarchisation du réseau en conservant un régime de vitesse plus important sur les axes structurants du réseau. Le principe général de mise en œuvre repose sur une volonté de généraliser la zone 30 sur le territoire afin que les zones apaisées soient plus cohérentes et lisibles et afin de rendre la circulation des modes actifs plus confortable, sécurisée et agréable.

Le principe généralement applicable pour la généralisation du 30km/h à large échelle (d'une commune, région, métropole,...) est « l'inversion de la règle de l'exception »: le 30km/h est la règle et plus l'exception.

Les cartes qui suivent présentent pour chaque voirie du territoire, les rues pouvant bénéficier une mise à 30km/h à court et moyen terme. Notons qu'il s'agit ici d'une proposition du PCM élaborée dans le cadre de l'étude. Si et lorsque la Commune décide de mettre en œuvre cette action, il s'agira de vérifier la faisabilité et pertinence de ce régime de vitesse pour toutes les rues proposées ici. Des adaptations pourraient dès lors avoir lieu par rapport à la proposition présentée ici.

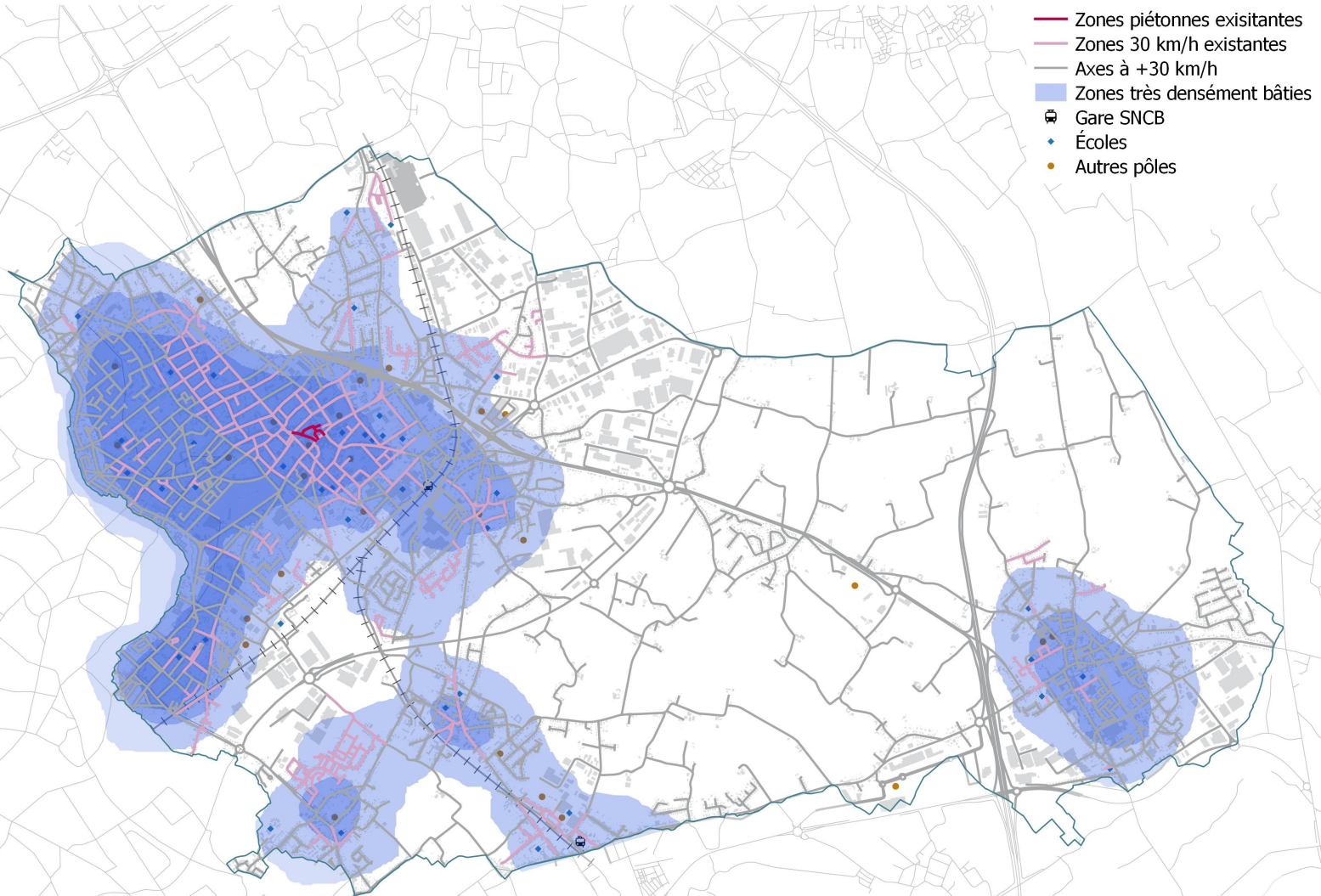


Principes d'inversion de la règle et l'exception

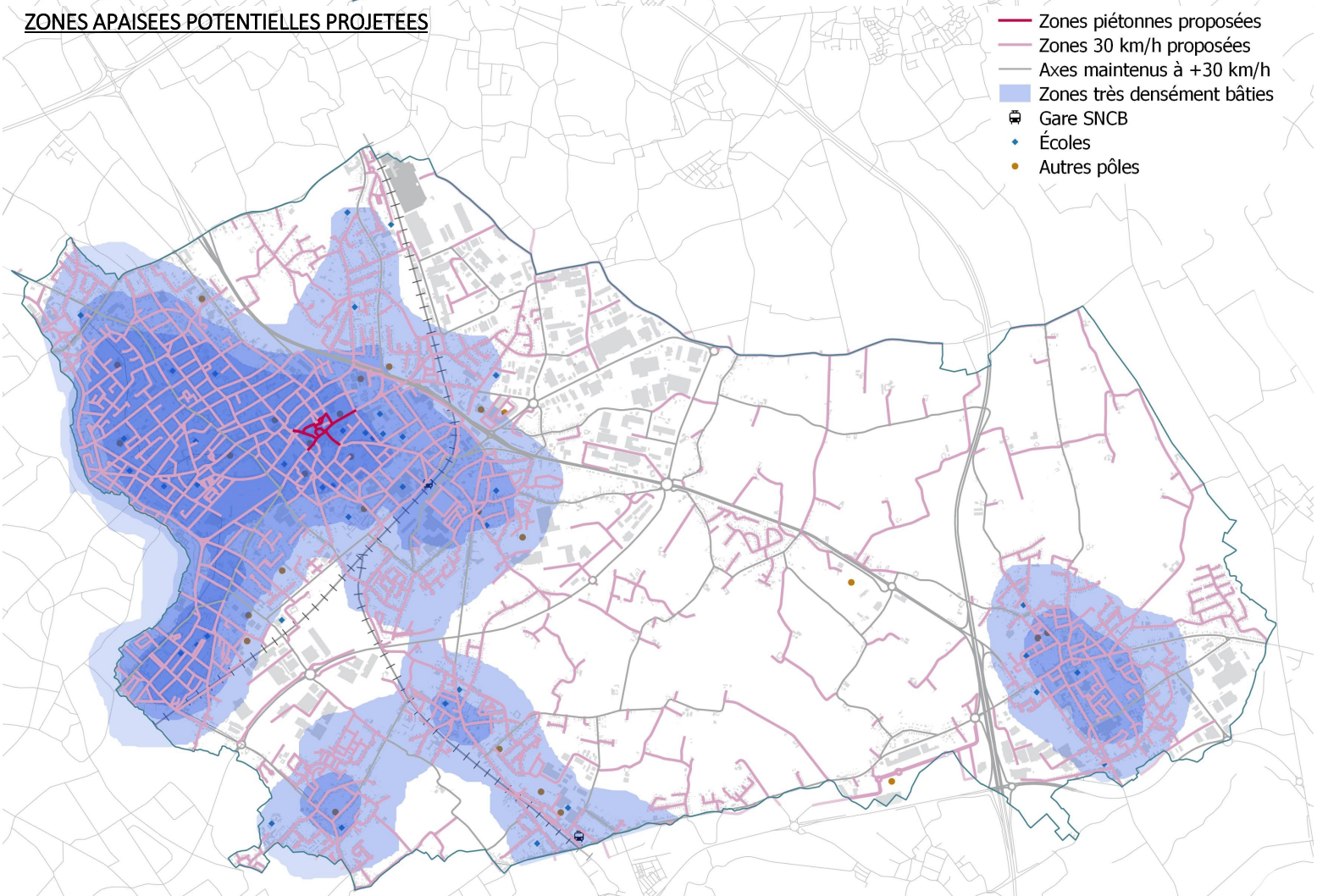
Source: Cerema,

Grenoble Métropole apaisée—
Evaluation du dispositif « villes
et villages à 30 km/h » (2017)

ZONES APAISEES EXISTANTES



ZONES APAISEES POTENTIELLES PROJETEES



PRIORISATION

L'approche proposée consiste à une généralisation progressive des zones apaisées (30 km/h ou moins) sur toutes les voiries du réseau communal de desserte et de collecte. A Mouscron, elles représentent une grande part du territoire, à la fois dans les zones urbaines et rurales de la Commune.

Dans les centralités urbaines et les zones denses, elles peuvent toutefois être envisagées sur des axes de niveau supérieur dans la hiérarchie du réseau (par exemple dans le centre de Dottignies, une zone 30 est proposée sur la rue Basse (N515) qui est un axe de niveau secondaire). En effet, cela s'explique par la présence de nombreux pôles urbains et des flux des modes actifs plus importants dans les centres, justifiant ainsi une zone 30 à cet endroit là.

L'apaisement de Mouscron est à envisager de manière phasée et progressive. Trois ordres de priorité ont été définis ici. Il s'agit d'un guide pour la Ville de Mouscron afin d'orienter ses choix. Cet ordre pourrait toutefois être revu lors de la phase de mise en œuvre (opportunité d'un réaménagement, volonté spécifique identifiée dans une zone,...). Il s'agit ici d'une première proposition qui sera probablement revue dans la pratique.

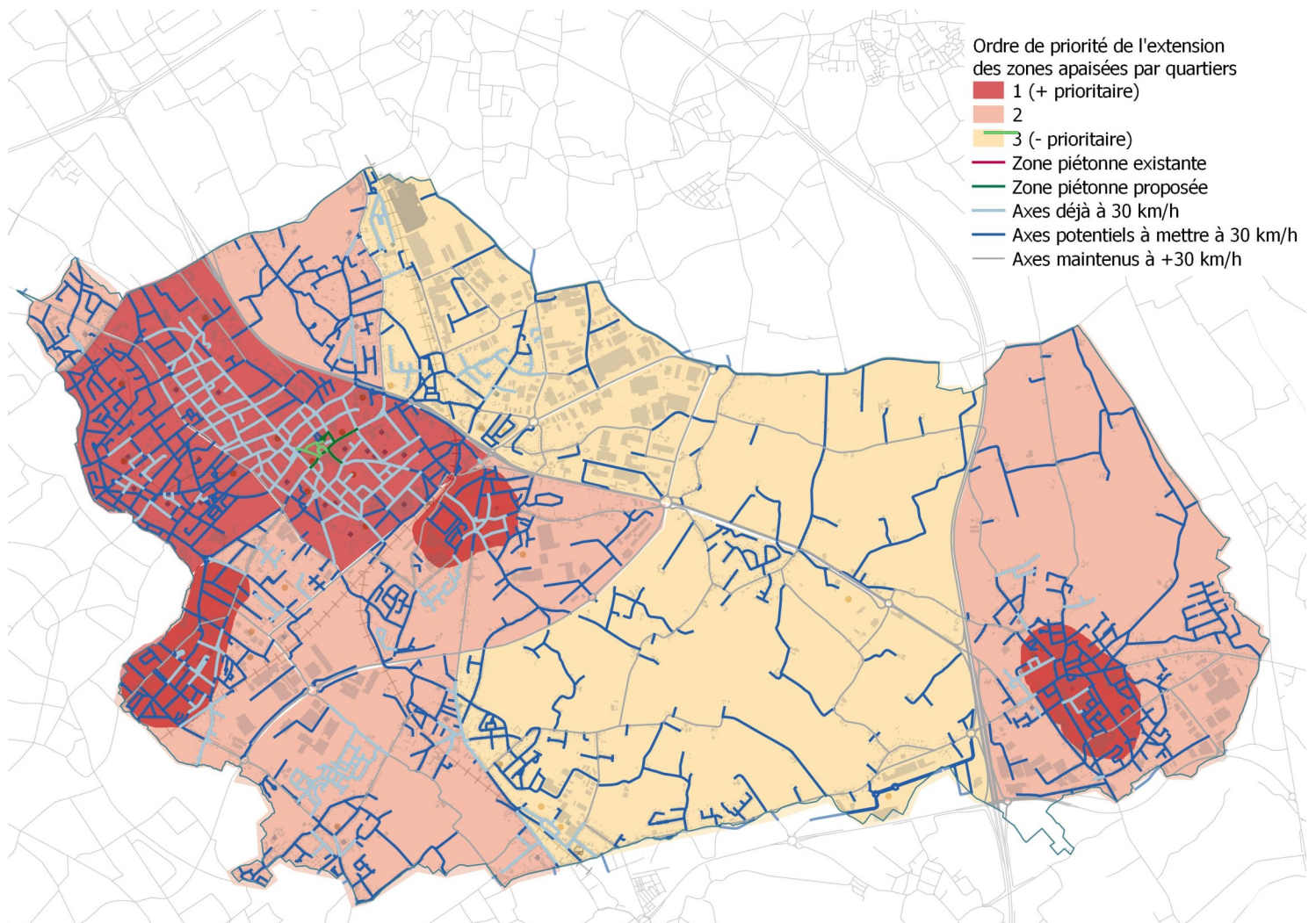
Les zones les plus prioritaires (niveau 1) sont les zones les plus denses :

- Le centre de Mouscron : où il reste peu d'axes à passer en zone 30 pour atteindre une large zone apaisée ;
- Le quartier du Risquons-Tout ;
- Le quartier du Mont-à-Leux ;
- Le centre de Dottignies ;
- Le centre de Luingne.

Les zones de priorité 2 sont celles en périphérie des zones urbaines centrales :

- Herseaux (et Heseaux-Ballons) : où les axes du centres sont déjà en partie à 30km/h donc il s'agit d'étendre cela au reste du quartier ;
- L'extension de Luingne ;
- L'extension de Dottignies ;
- Le quartier de Coquinie.

Les zones de priorité 3 sont dans l'ensemble les zonings et les zones plus rurales du territoire.



Principes de signalisation

Théoriquement, le principe d'inversion de la règle d'exception s'applique également en matière de signalisation. Dans de nombreux cas de généralisation des zones 30, le principe de signalisation retenu consiste à associer le panneau de limitation de vitesse à 30 km/h à celui d'entrée en agglomération (signaux C43 et F1) aux entrées du territoire. Un totem d'information peut y être adjoint pour attirer l'attention sur le panneau de signalisation (cfr Mesure 1.03).

La vitesse limite dans l'agglomération est donc de 30km/h pour toutes les rues sauf autres prescriptions ponctuelles : zone de rencontre, limitation à 50, 70 ou 90 km/h....

Cela permettrait de désencombrer l'espace public en ne multipliant pas les panneaux et leurs mats et réduire le bruit visuel que cela représente. En cas d'incertitude, le 30 km/h étant la règle, cela ne représente pas de risque dans le cas où un-e conducteur-trice circulerait à 30 km/h sur un axe limité à 50 km/h.

Ce principe de signalisation présente comme avantage principal qu'il permettrait de désencombrer l'espace public en ne multipliant pas les panneaux et leurs mats et réduire le bruit visuel que cela représente. En cas d'incertitude, le 30 km/h étant la règle, cela ne représente pas de risque dans le cas où un-e conducteur-trice circulerait à 30 km/h sur un axe limité à 50 km/h

En France, la signalisation des axes qui restent à 50 km/h a été simplifiée dans la réglementation, les panneaux 50km/h ne sont plus obligatoires, un marquage ellipse 50 sur ces axes isolés suffit.

Toutefois, notons que l'existence de zones 30 généralisées à des territoires ou des quartiers entiers est encore peu répandue. Ainsi, cette mesure est encore peu connue des utilisateurs de la route. Il sera ainsi indispensable de mener une large campagne de communication et d'information auprès de la population mouscronnoise sur cette mesure. Il sera aussi important d'informer efficacement et lisiblement les non-mouscronnois sur l'existence de cette mesure particulièrement aux entrées de ville (e.a. via totems aux entrées de villes,...).

Il s'agit d'un principe de signalisation peu mis en œuvre en Wallonie à l'heure actuelle. Il s'agira donc de préciser, lorsque et si cette mesure est mise en œuvre, la faisabilité de ce principe de signalisation à Mouscron. Une concertation importante sera dès lors à mener avec les communes voisines (dont françaises) ainsi qu'avec le SPW.



Signal de limitation de vitesse à 30 km/h au-dessus du signal de début d'agglomération



Panneau 30 km/h aux entrées de ville en Région Bruxelles-Capitale



Marquage au sol 50km/h à Grenoble Alpes Métropole

(Source: Cerema, Lionel Faure)

Principes d'aménagementEffets de portes et dispositifs ralentisseurs

La généralisation du 30 km/h ne signifie pas que des aménagements sont uniquement à prévoir dans les zones apaisées. L'approche des zones à faible vitesse est également à soigner et à marquer au moyen d'aménagements. Lors d'un changement de limitation de vitesse, un aménagement permet de le rendre lisible et d'inciter le/la conducteur.trice à réduire sa vitesse. C'est ce que l'on appelle des « effets de porte ».

Dans l'ensemble, il est conseillé de tendre vers un principe d'aménagement uniforme sur le territoire pour permettre de rendre les zones apaisées plus lisibles et identifiables.

Il existe deux grandes catégories de dispositifs qui contraignent physiquement à ralentir la vitesse de son véhicule selon la Sécurité :

- Les dispositifs modifiant le tracé de la route : dévoiement, rétrécissement et ilot ;
- Les dispositifs surélevés : coussins, plateau et ralentisseur de vitesse.

Le centre de recherches routières a développé une liste d'aménagements supports à la Ville 30 et des fiches techniques correspondantes. Il catégorise 3 types de mesures liées à la Ville 30 :

- Les aménagements visuels (marquages, radars et rétrécissements via marquages) ;
- Les dispositifs surélevés (coussins, plateaux, trottoirs traversants,...) ;
- Les répartitions de l'espace (chicane, ilot, rétrécissement via obstacles, avancée de trottoirs,...).

Ces aménagements sont applicables soit aux entrées d'une zone, en section (sur l'axe) ou à des carrefours.

Catégorie	Aménagement	Application		
		Entrée de zone	Section	Carrefour
Visuel	Marquage 30	X	X	
	Rétrécissement de la route par marquage	X	X	X
	Radar préventif		X	
Dispositif surélevé	Ralentisseur	X	X	
	Coussin berlinois	X	X	
	Plateau			X
	Passage pour piétons surélevé		X	X
	Trottoir traversant		X	X
Répartition de l'espace	Avancée de trottoir			X
	Giratoire de taille réduite			X
	Chicane	X	X	
	Ilot	X	X	
	Passage alterné	X	X	
	Rétrécissement de la route par obstacle	X	X	
	(Fermeture sélective)	X		

En dehors de la zones 30 qui s’envisage à large échelle, d’autres zones apaisées sont à envisager à Mouscron pour apaiser la circulation. Dépendant du contexte, l’une ou l’autre est plus pertinente:

Zone 30, 20 ou piétonne?

Le passage d’une voirie en zone 30 est pertinent en dehors des axes de transit et lorsque la voirie accueille d’autres fonctions que celle de circulation : des lotissements, des rues reliant une zone piétonne au cœur de la ville et des quartiers résidentiels, des rues à vocation commerciale ou les piétons sont nombreux, des rues desservant un centre sportif, etc.

La zone résidentielle est une zone dans laquelle l’habitat est la fonction prépondérante. La vitesse maximale autorisée y est de 20 km/h.

La zone de rencontre est étroitement liée à la zone résidentielle, sauf qu’elle peut comporter d’autres fonctions (commerce par exemple) alors que la zone résidentielle n’en possède pas.

La zone piétonne est choisie pour faciliter les déplacements à pied, peu importe ses fonctions (habitat, commerce, tourisme).

Principes d’aménagement

Type de zone	Objectif du gestionnaire de voirie	Aménagement	Panneautique
Zone 30	Faire prendre conscience aux conducteurs qu’ils entrent dans une zone spécifique où ils doivent réduire leur vitesse	Effet de porte : changement de revêtement, dispositif ralentisseur, végétation, trottoir traversant, réduction de la largeur de la chaussée, marquage au sol du signal F4a, ... Un + : aménagement uniforme sur tout le territoire communal	  F4a F4b
Zone de rencontre et résidentielle	Faire prendre conscience à l’ensemble des usagers que les piétons peuvent utiliser tout l’espace de la voie publique et que les conducteurs doivent rouler à 20 km/h maximum	Surélévation en entrée et en sortie, revêtement identique de façade à façade (pas de trottoir), filet d’eau central et dévoiements réguliers (chicane, stationnement alterné).	  F12a F12b
Zone piétonne	Permettre une circulation exclusivement réservée aux piétons (à quelques exceptions près qui doivent rouler à l’allure du pas)	Idem zone de rencontre Attention particulière au confort pour les PMR	  F103 F105



1 Entrée en zone 30 avec plateau et changement de revêtement à Ganshoren (photo credit: BRAT)

2 Trottoir traversant à Sambreville (photo credit : BRAT)

3 Entrée en zone 30 avec changement de revêtement (photo crédit: Sécurithèque)

4 Entrée en zone 30 avec coussin berlinois et rétrécissement (photo crédit: Sécurithèque)

5 Entrée en zone 30 avec marquage au sol de couleur (photo crédit: Sécurithèque)

6 Dévoisement (photo crédit: Sécurithèque)

7 Chicane avec passage libre pour vélos (photo credit: Bruxelles Mobilité)

8 Utilisation d'un bac à fleur à Ixelles (photo credit: Bruxelles Mobilité)

- 1 « Tuinstraat » à Anvers, Lange Ridderstraat (photo credit: Jeroen Broeckx)
- 2 Panneau informatif sur la zone de rencontre (photo credit: ville de Noirmoutier)
- 3 Zone de rencontre (photo credit: Imaginer le Québec autrement)
- 4 Dévoisement via stationnement et alignement d'arbres à Jambes (photo credit : ICEDD)



Mettre en place une Campagne de Communication

Il est indispensable de prévoir une campagne de sensibilisation et de communication auprès de la population pour faire connaître, comprendre et respecter l’extension de zones apaisées à large échelle. C’est un des éléments clés pour faire adhérer la population au nouveau projet de ville.

En matière de communication, les outils suivants sont recommandés :

- Développement d’un plan de communication (dans la presse, réseaux numériques et sociaux, dans l’espace public, auprès d’acteurs relais...);
- Plusieurs moments de consultation à plusieurs endroits clés, à déterminer par la commune. Prévoir également les supports de communication nécessaires à cet effet (panneaux, dépliants,...);
- Mise à jours des médias numériques, y compris explication des différentes phases de mise en œuvre et de l’implication des citoyens;
- Prévoir un point de contact continu (numérique et adresse postale) à la Commune pour les informer de la suite du processus, de la mise en œuvre et des éventuelles adaptations suite au monitoring.

Pour la bonne réussite du projet, il est indispensable d’impliquer les acteurs locaux dès les premières étapes (associations, écoles, commerces, centres sportifs, entreprises,...). Ces acteurs peuvent agir comme des relais et contribuer à toucher le public le plus large, diversifié et représentatif possible. La multiplication des canaux d’information (numériques et analogiques) et une communication adaptée seront des aspects importants pour atteindre cet objectif.

Ceci est d’autant plus important si, dans un premier temps, la mesure règlementaire n’est pas directement accompagnée de mesures de réaménagement (à l’exception de marquages et de signalisation).



— 50 km/h - 50 km/u
 — 70 km/h - 70 km/u
 — 90 km/h et plus - 90 km/u en meer

Carte interactive des régimes de vitesse, Région Bruxelles-Capitale

Totems Métropole Apaisée (photo credit: Métropole de Grenoble)

Bénéfices de la Ville 30, Région Bruxelles-Capitale

Totems Ville 30, (photo credit : Ville de Soignies)

