

le CeMatelier

Notes méthodologiques

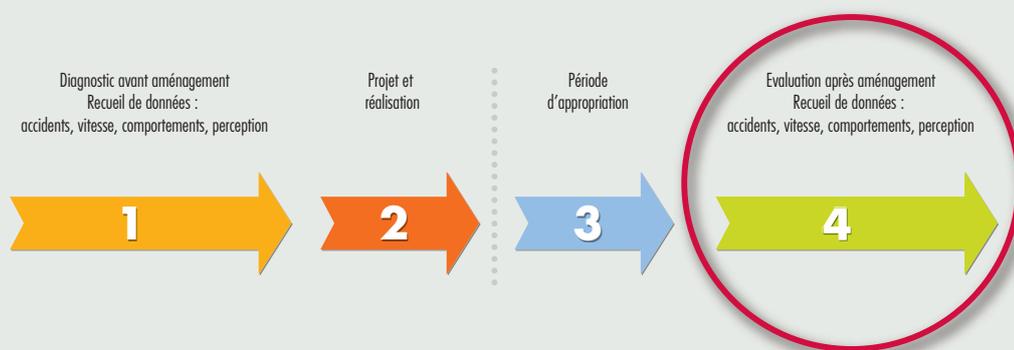
Evaluation d'un aménagement Quelles pratiques ? Quelle méthodologie ?

La réalisation d'un aménagement d'espace public nécessite plusieurs étapes : l'élaboration d'un diagnostic, la définition des objectifs, la conception du projet et sa réalisation. Les choses ne doivent toutefois pas s'arrêter là. En effet, au terme de ce processus, il est nécessaire de s'interroger sur la pertinence des mesures adoptées, c'est-à-dire de vérifier si les résultats correspondent bien aux attentes. Quelques comptages de vitesse et/ou de charges de trafic sont parfois effectués pour répondre aux interrogations des riverains, mais généralement les investigations s'arrêtent là.

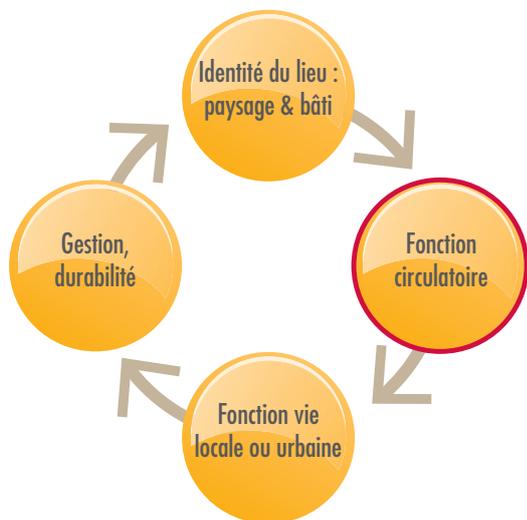


Cette démarche est pourtant indispensable. Elle permet aussi de se poser des questions et de remettre en cause certaines certitudes. Car, en matière de mobilité et d'espace public, les problématiques et la manière de les aborder évoluent. Les comportements des usagers et l'utilisation de la voirie révèlent parfois des surprises qui peuvent nécessiter de revoir et d'ajuster sa manière de travailler et les solutions apportées. En outre, adopter une démarche rétrospective est utile pour les projets suivants, permettant ainsi de progresser et de ne pas reproduire les mêmes erreurs. Cela implique souvent de retourner sur le terrain pour constater comment les choses se passent.

La journée a été organisée autour d'un cas pratique d'aménagement réalisé récemment pour en effectuer une évaluation et développer, via les différentes étapes de l'analyse, une méthode basée sur l'observation.



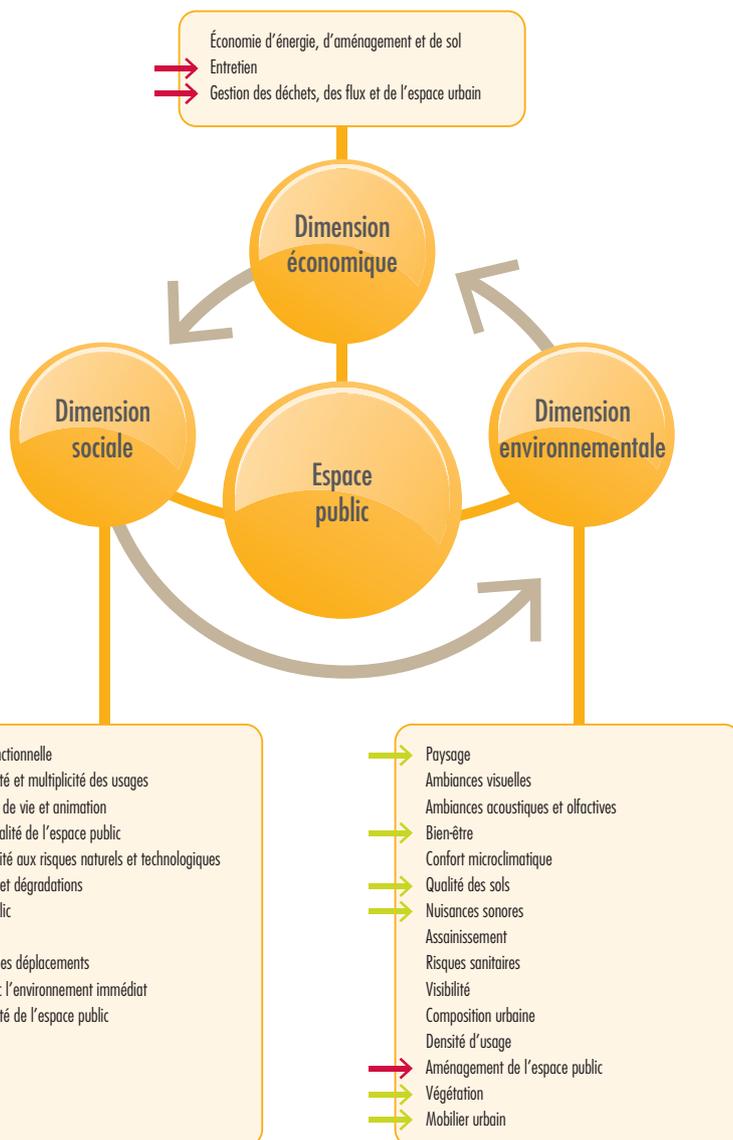
FONCTIONS MULTIPLES ET QUALITÉS ATTENDUES DE L'ESPACE PUBLIC



La mobilité constitue une facette parmi d'autres des fonctions de l'espace public. Toute analyse devra également prendre en compte les dimensions sociale, fonctionnelle, paysagère du lieu concerné.

Critères de qualité du modèle "espace public"

Source : « l'évaluation de la qualité des espaces publics : un outil d'aide à la décision », Lydia HADJI, Cahiers de géographie du Québec, 2013.



L'ÉVALUATION : L'AMÉNAGEMENT RÉPOND-IL AUX OBJECTIFS ?



Quelle méthodologie ?

- Investigations sur le terrain
- Analyse des résultats
- Ajustements éventuels
- Communication vers les riverains

■ Important à savoir

Dans le cadre de l'application de la Directive Européenne 2008/96/CE sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières, un processus d'audit de sécurité routière - sorte de contrôle qualité - est aujourd'hui obligatoire pour les routes régionales et communales subsidiées, volontaire pour les routes communales non subsidiées. Il prévoit une évaluation des projets à différents stades : lors de la conception, de la réalisation et après la mise en service, avec des procédures complète ou simplifiée selon les cas.

Pour en savoir plus : SPW-DGO1-Direction de la Sécurité des Infrastructures routières



L'aménagement sur lequel a porté l'exercice a permis de soulever de nombreuses questions, abordant l'ensemble des paramètres « mobilité » d'un projet d'espace public à travers les différents modes de déplacement, sans oublier le stationnement, les détails d'exécution susceptibles de gêner, voire d'empêcher, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, l'opportunité de localisation d'un passage piéton ou d'un arrêt de bus...

La question des choix et des arbitrages à faire se pose également, en particulier lorsque l'espace est restreint. Quel usager favoriser dans le contexte de cet aménagement précis ? En réponse à quel objectif ?

Si l'exemple proposé comme cas d'étude pour l'atelier paraissait assez simple, la démarche d'évaluation en a souligné toute la complexité.

Chaque aménagement constitue, a priori, la réponse à un ensemble d'objectifs

Même pour des petits projets, il y a lieu de saisir toute opportunité de s'interroger sur l'espace public et sur les objectifs qu'il doit satisfaire. A fortiori, s'il s'agit d'un réaménagement de façade à façade, c'est l'occasion d'initier une démarche complète et globale. Le facteur « coût » des travaux constitue toutefois un critère qui pèse lourd dans les choix à faire.

Les objectifs doivent être énoncés et pleinement intégrés lors de la conception du projet. En termes de durabilité, de qualité de vie, de qualité des lieux, et enfin de mobilité, pour reprendre les quatre objectifs cités en introduction, ils sont d'abord stratégiques, c'est-à-dire traduisent des intentions, et sont ensuite déclinés en objectifs opérationnels, c'est-à-dire expriment des perspectives d'actions, qui vont être concrétisées dans l'aménagement.

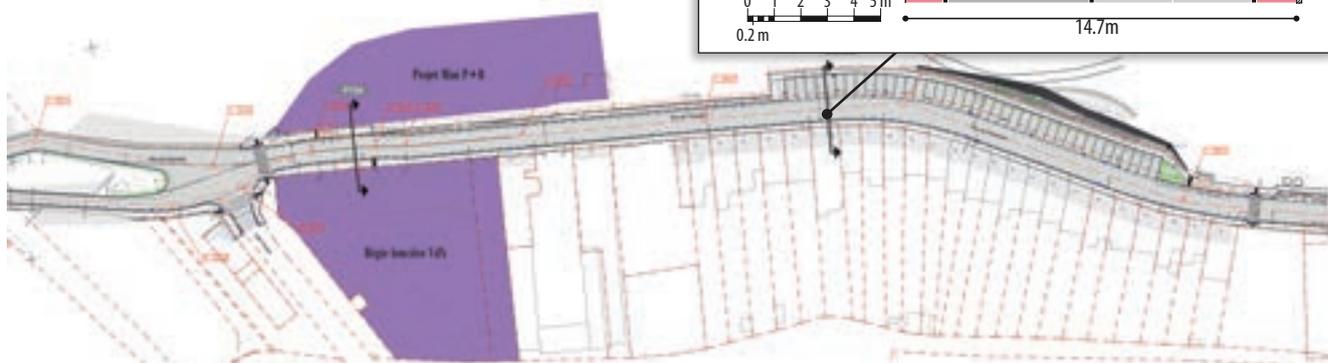
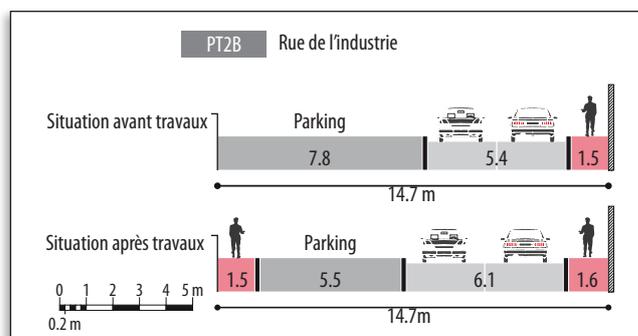
Au terme de l'aménagement, après une année minimum, la question est de savoir si les objectifs stratégiques sont bien rencontrés.



ÉTUDE DE CAS : AMÉNAGEMENT DE DEUX RUES À NAMUR

Informations et documents nécessaires

- Le statut de la voirie concernée et son rôle dans le PCM
- Sa situation dans le schéma de structure
- L'existence de projets d'urbanisation et autres susceptibles d'avoir une influence sur les déplacements
- Le contexte et les objectifs du projet
- Le plan terrier, les profils en travers
- Des photos avant-après
- L'accidentologie
- Les rapports de police
- ...

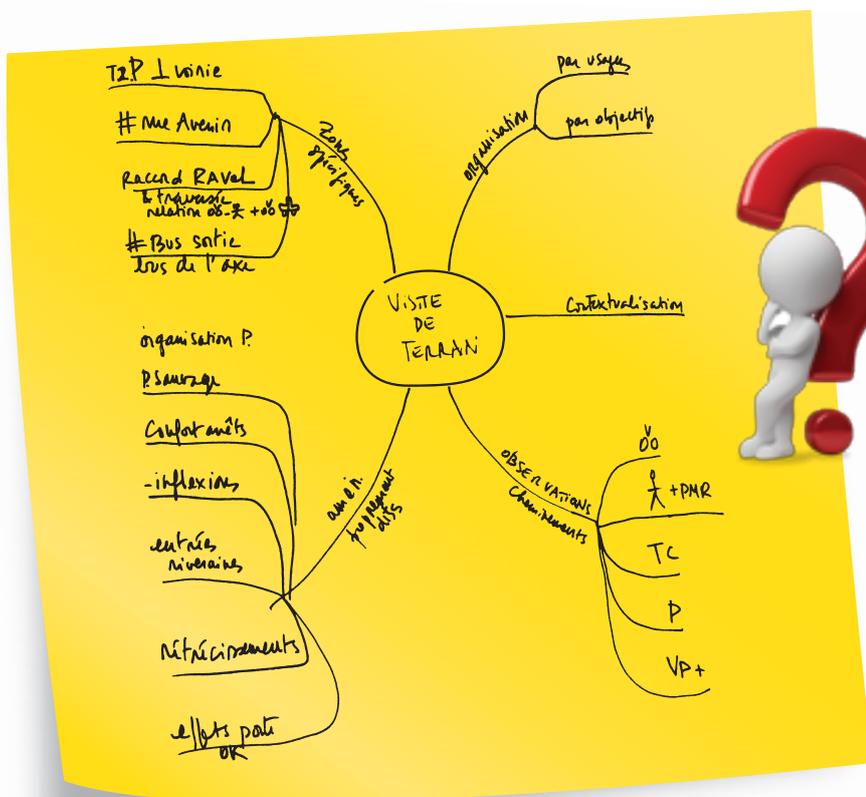


Les objectifs du projet

OBJECTIFS EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS		OBJECTIFS OPÉRATIONNELS													
		améliorer les traversées piétonnes aux carrefours	revoir le dimensionnement des cheminements piétons	réaliser de nouvelles traversées piétonnes tenant compte des pôles de déplacements	créer/améliorer les infrastructures cyclables	réaliser les arrêts de bus en chaussée	améliorer le confort des arrêts de bus	empêcher le stationnement illicite sur les arrêts d'autobus	revoir le plan de circulation	diminuer la vitesse pratiquée	renforcer la sécurité de tous les usagers	empêcher tout stationnement illicite	revoir la réglementation en matière de stationnement	augmenter l'offre de stationnement	réduire l'emprise dédiée à la circulation motorisée
OBJECTIFS STRATÉGIQUES	Favoriser la marche à pied	●	●	●						●	●	●			●
	Encourager l'usage du vélo	●			●				●	●	●				●
	Augmenter l'attractivité du transport en commun	●	●			●	●	●	●						●
	Diminuer le trafic de transit								●						
	Réduire les effets négatifs du trafic				●	●			●	●	●				●
	Améliorer la sécurité routière	●	●	●	●		●		●	●	●	●			●
	Encadrer le stationnement							●				●	●	●	●
	Prendre en compte la circulation des poids lourds								●						●

Source : Tableau inspiré de la méthodologie d'audit développée par le CRR.

1. PRÉPARER LA VISITE DE TERRAIN ET ÉVALUER L'AMÉNAGEMENT



De quoi va-t-on se préoccuper ?
 Que va-t-on observer ?
 Quel matériel emporter ?

Une grille de collecte d'informations en vue de l'analyse des plans et de la visite sur le terrain peut constituer un bon outil de travail, sachant que remplir l'ensemble des rubriques sera fastidieux et non pertinent. Il s'agit juste d'une check-list, destinée à rappeler un ensemble d'éléments déterminants des aménagements. A chacun

ensuite de se l'approprier, et d'en utiliser uniquement les éléments qui lui sont utiles.

On distinguera en particulier les informations à caractère objectif, des évaluations qualitatives et des comportements observés.

Les objectifs initiaux sont-ils rencontrés ?

L'aménagement répond-il aux besoins de chaque catégorie d'usager ?

Les détails d'exécution sont-ils conformes ?



CARACTÉRISTIQUES DE L'AMÉNAGEMENT / COMPORTEMENTS

MOBILITÉ / ACCESSIBILITÉ

STATIONNEMENT

	AVANT	APRÈS	REMARQUES
Nombre de places			
Réglementation (zone bleue, zone horodateur...)			
Soit : surface réservée au stationnement (m ²)			
Soit : en pourcentage du domaine public			
Nombre de places PMR (minimum 1 place par 50)			
Stationnement délimité par rapport aux espaces piétons			
Dimensions des places			
Possibilité de stationnement illicite			
Matériaux de revêtement			
Offre d'emplacements spécifiques (livraisons, dépose-minute, urgences...)			
Qualité d'exécution			
Comportements observés			
Appréciation globale			
ESPACE DÉDIÉ AU VÉLO			
Mixité ou en site propre			
Largeur de l'infrastructure cyclable (m)			
Statut de l'infrastructure cyclable (F99, D9, D10...)			
Si existence d'un schéma directeur cyclable: statut de l'itinéraire			
Aménagements de sécurisation spécifique			
Matériaux de revêtement			
Etat du revêtement			
Qualité d'exécution			
Pertinence des aménagements / sécurité			
Accidentologie			
Comportements observés			
Appréciation globale			
ESPACE DÉDIÉ AU PIÉTON			
Soit : surface réservée au cheminement piéton			
Soit: pourcentage du domaine public			
Largeur (m)			
Longueur (m)			
Continuité			
Longueur de trottoirs inférieurs à 1 m50 (m)			
Longueur de trottoirs non revêtus (m)			
Continuité avec des cheminements particuliers (sentiers, ...)			
Matériaux de revêtement			
Etat des revêtements			
Présence d'obstacles			
Surlargeur de trottoirs aux passages piétons			
Pertinence des aménagements / sécurité			
Nombre de passages piétons			
Traversées piétonnes adaptées PMR			
Opportunité de la localisation des passages piétons			
Matériaux des passages piétons			
Etat des revêtements			
Présence de mobilier urbain (bancs, poubelles...)			

Qualité d'exécution			
Accidentologie			
Comportements observés			
Appréciation globale			
ESPACE DÉDIÉ AUX FLUX MOTORISÉS			
Surface réservée à la circulation motorisée			
Soit: pourcentage du domaine public			
Spécialisation de la voirie au PCM (hiérarchie)			
Régime de vitesse			
Charge de trafic			
Nombre de bandes de circulation			
Largeur des bandes de circulation			
Matériaux de revêtement			
Pertinence des aménagements / sécurité			
Accidentologie			
Comportements observés			
Appréciation globale			
ESPACE DÉDIÉ AU TRANSPORT EN COMMUN			
Infrastructures spécifiques			
Conformité des infrastructures d'arrêt de transport en commun			
Opportunité de localisation des arrêts			
Qualité d'exécution			
Comportements observés			
Appréciation globale			

	AVANT	APRÈS	REMARQUES
ÉQUIPEMENTS SPÉCIFIQUES			
Eclairage public			
Signalisation et éléments de repère			

	AVANT	APRÈS	REMARQUES
SATISFACTION DES USAGERS			
Doléances police			
Demandes citoyennes			
Réunions publiques			
Courriers			

Cette grille permet d'aborder les aménagements de manière généraliste. Il peut parfois être utile, lorsque certaines objectivations sont nécessaires, d'affiner l'évaluation sur base d'indicateurs précis. Cette démarche sera possible en y consacrant davantage de temps.

Exemples : dans une situation avant-après, l'emprise précise de l'espace public réservée par mode peut être mesurée, l'amélioration du confort des cheminements piétons peut être définie par la mesure de différents indicateurs : la continuité longitudinale du cheminement piéton, par les longueur de trottoirs inférieurs à 1m50 (mct), par les longueur de trottoirs non revêtus (mct), par la présence d'obstacles au sol, etc.



2. LE CAS ÉCHÉANT, PROPOSER DES ACTIONS CORRECTRICES

La question se pose de savoir, parmi les remarques ou points sensibles observés, lesquels doivent être prises en compte pour corriger des dysfonctionnements constatés, sachant que certaines sont relativement faciles à réaliser et d'autres pas. Il s'agira d'objectiver les points d'attention relevés et de les hiérarchiser en fonction de critères d'importance, de faisabilité et de coût.

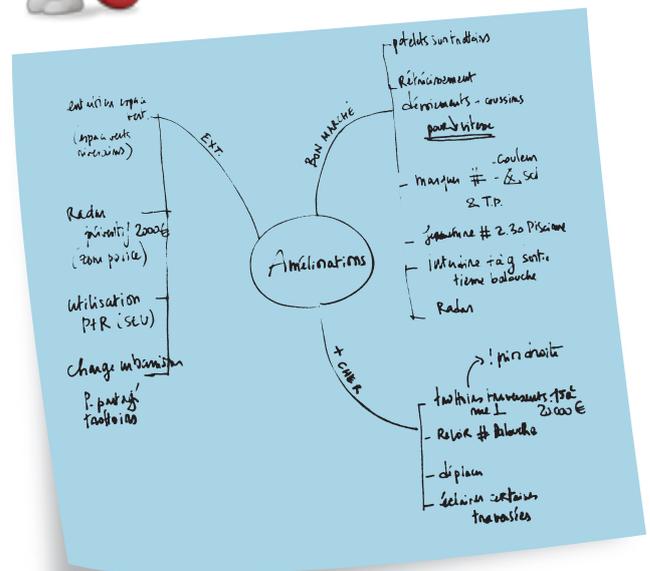
Objectiver la question de la vitesse constitue souvent un préalable face au ressenti des riverains. A cet égard, aujourd'hui, la plupart des communes sont équipées de radars préventifs. Une campagne de mesures est alors réalisée. Celle-ci apporte plusieurs informations intéressantes : vitesse des usagers à différentes heures de la journée et selon les jours de la semaine, charge de trafic, voire type de trafic présent (pourcentage de poids lourds...). Elle sera comparée aux mêmes mesures réalisées avant travaux.

Corriger des détails d'exécution afin de satisfaire parfaitement les critères d'accessibilité, est une mesure parfois difficile à mettre en œuvre car cela implique souvent des démolitions-reconstructions, ce qui peut s'avérer lourd et coûteux. Or, une bordure mal réalisée au droit d'une traversée piétonne par exemple pose un véritable problème.

Les autres mesures correctrices peuvent nécessiter des interventions très différentes : adaptation de la politique de stationnement, modification du plan de circulation, réalisation de marquages ou pose de petits éléments de délimitation, installation de mobilier urbain... sont parfois réalisés a posteriori sans trop de conséquences sur l'aménagement initial.



Quelles actions retenir ?

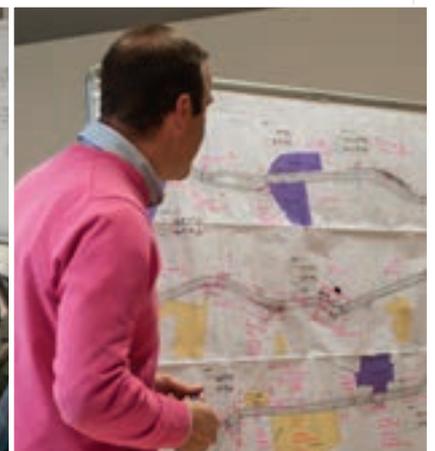


Enfin, **une campagne d'information** peut être nécessaire pour communiquer sur les enjeux des aménagements qui ont été réalisés, les choix faits en matière de stationnement... qui ne sont pas nécessairement bien compris par les riverains par exemple.

Objectiver

Corriger / Adapter

Communiquer



3. RÉPONDRE AUX DOLÉANCES DES RIVERAINS

Monsieur l'Echevin,

Par ce courrier, nous souhaitons attirer votre attention sur un point qui concerne la sécurité de la voirie de notre quartier, ainsi que sur la requête y afférant.

Nous sommes incommodés par le trafic incessant de voitures qui sont déviées vers notre rue suite aux travaux entrepris boulevard d'Herbatte et gare de Namur. Les voitures roulent trop vite, parfois à plus de 80km/h et nous ne nous sentons plus en sécurité lorsque nous sortons de chez nous. Nous vous demandons de bien vouloir classer notre rue en zone 30 km/h à l'aide de panneaux indicateurs afin que les voitures ralentissent. Nous souhaiterions obtenir le placement d'un mouchard permanent pour ralentir la circulation.

En espérant que vous prendrez bonne note de notre demande, nous vous prions de croire...

Monsieur l'Echevin,

Par ce courrier, nous souhaitons attirer votre attention sur un point qui concerne la sécurité de la voirie de notre quartier, ainsi que sur la requête y afférant.

Il n'y a qu'un seul passage pour piétons (récemment installé) à hauteur de l'habitation n°39 et la traversée de la rue reste dangereuse pour les riverains des habitations situées à partir des n°77-79 etc et au-delà du virage. Pourriez-vous prévoir un second passage pour piéton au niveau des numéros 77-81 (au-delà du virage) ?

En espérant que vous prendrez bonne note de notre demande, nous vous prions de croire...

- Réponse 2 temps ?
- A.R.
- donner raison objective
VBS expliquer
donner vitesse
- proposer Réunion police
- proposer travaux a' refaire
- proposer mesurés via collige
- 2-3h/comicien

- Réponse objective
- radar préventif
- échelon centralisation
- délais raisonnables
15j. - 1 mois
let count possible
10j. A.R.

- rencontre de terrain
pour clarification demande
→ mécanique suivi
- imaginer
- lien avec habitants
- contact tel préalable



Comment aborder une lettre de doléance ?
 Quelle réponse apporter ?
 Quelle stratégie de communication utiliser ?

Le fond

Il s'agit d'abord de **bien comprendre la plainte**. Pour cela, on aura en tête ou sous la main un ensemble d'informations, dont les objectifs du projet et comment celui-ci s'inscrit dans une stratégie mobilité de la commune. On disposera aussi d'un ensemble d'éléments techniques (plans, rapports de police...) permettant d'objectiver les questions posées, voire les suggestions des riverains.

En fonction de la question posée, des investigations complémentaires, sur le terrain, pourront être réalisées.

Le contenu et la forme

Selon la question posée, la réponse sera plus politique (par exemple, problématique de la gestion du stationnement) et/ou **technique** (largeur de la voirie, visibilité...).

Quelle structure de rédaction adoptera-t-on dans le courrier de réponse ? Ordre et clarté seront au programme : Réception – Contexte – Compétences concernées – Suivi - sont en général les éléments qui vont articuler le courrier.

Quels éléments utiliser ? Quels arguments ? L'expérience, l'historique, la comparaison, le contexte, la technique... ? Cela dépendra de la question posée et de la réponse apportée. Par exemple, lorsque des riverains demandent un passage piétons supplémentaire, la réponse sera en partie technique, apportera des éléments de sécurité routière...

Quel sera le niveau de détail ou de technicité de la réponse ? Juste ce qu'il faut... pour que ce soit compréhensible par tous, basé sur des arguments fondés.

Les délais

Il est important de **se fixer un délai raisonnable** :

1. **pour accuser réception** (1 à 2 semaines) ;
2. **pour répondre à la question** posée dans le courrier. Celui-ci sera idéalement annoncé dans l'accusé de réception. Il est possible d'accuser réception et de répondre à la question posée en même temps, si celle-ci ne nécessite pas d'investigations (jusqu'à 1 mois) ;
3. le cas échéant, **pour annoncer la période de mise en œuvre des mesures**. En fonction du type de mesure, les délais peuvent être très variables : l'objectivation des comportements avec un radar nécessite moins de temps que la modification du plan de circulation.

Des approches nuancées

La question de la réponse à apporter à des doléances de riverains a surtout permis d'échanger entre CeM quant aux pratiques des uns et des autres : réponse circonstanciée dans des délais courts pour certains, investigations complémentaires pour d'autres, voire visite sur place en présence des riverains, de la police, de l' élu et du CeM...

La question des stratégies de communication constitue une problématique en soi, qui a seulement été esquissée. Il n'était pas possible de l'approfondir dans le cadre de cette journée.



BIBLIOGRAPHIE & RÉFÉRENCES

Quelques articles et ouvrages ciblent la question de l'évaluation.

Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie ? Quels outils ? Cemathèque 42, Icedd pour le compte du SPW-DGO2, juin 2016.

Olivier Van Damme, **Outil d'évaluation de projets d'aménagements d'infrastructures routières en Région de Bruxelles-Capitale, Exemple du réaménagement de la chaussée de Waterloo entre Churchill et Bascule**, CRR, Midis de Bruxelles Mobilité, novembre 2015.

Évaluer les impacts d'un aménagement urbain sur la sécurité des déplacements. Guide méthodologique, Certu, Lyon, 2011.

Lydia Hadji, **L'évaluation de la qualité des espaces publics : un outil d'aide à la décision**, Cahiers de géographie du Québec, vol 57, n°160, 2013, pp 25-40.

Le petit furet de l'évaluation. Guide pratique de l'évaluation en Nord-Pas-de-Calais. Région Nord-Pas-de-Calais.

En outre, différents référentiels, produits par les collectivités, gratuits et téléchargeables, permettent d'approfondir la question de l'aménagement de l'espace public et de la voirie.

ORGANISATION & ANIMATION DE L'ATELIER

Françoise BRADFER, ICEDD

Barbara COLFS, Consultante ICEDD

Cet atelier s'est déroulé le 6 octobre 2016 à Namur.

NOTE MÉTHODOLOGIQUE

Françoise BRADFER

avec la collaboration de Barbara COLFS

CONTACT

Réseau des conseillers en mobilité (CeM)

Bernadette Gany, coordinatrice, tél. : 081 77 30 99

Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32

Fax : 081 77 38 22

SPW – Direction de la Planification de la Mobilité

Boulevard du Nord, 8, B-5000 Namur

reseau-cem@spw.wallonie.be - cem.mobilite.wallonie.be