



DE L'AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION ORLÉANAISE

édito

Durant la semaine de la mobilité et de la sécurité routière, l'Agglo et l'AUAO ont organisé une conférence – débat sur le partage de l'espace public, en présence d'Hubert PEIGNÉ coordonnateur interministériel pour la promotion de l'usage du vélo. Sur ce sujet d'actualité, les collectivités œuvrent en effet chaque jour pour offrir des espaces publics accessibles aux piétons, aux vélos et qui favorisent la place des transports en commun. Sur notre agglomération la cohabitation est déjà bien engagée : on dénombre aujourd'hui près de 350 km d'itinéraires cyclables, 80 km de zone 30 et 7 km d'aire piétonne. La qualité des échanges qui ont eu lieu lors de cette rencontre, nous a conduit à vous proposer ce numéro de la Lettre de l'Urba consacrée aux zones de circulation apaisée.

Charles-Éric LEMAIGNEN

Président de l'agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise

ATTENTION!

RUE EN PARTAGE

En consacrant l'éco-mobilité comme axe central du développement durable, le Grenelle de l'environnement a démontré que se déplacer autrement est un véritable enjeu de société. Alors que 52 % des Français* se déclarent prêts à utiliser un mode alternatif à la voiture (covoiturage, auto-partage, vélo...), le sentiment d'insécurité procuré par certains modes est un frein au passage à l'acte : vulnérabilité ressentie, manque de place sur la chaussée, vitesses excessives. Bien souvent, c'est le code de la route et l'aménagement de la chaussée qui sont mis en cause. Des dispositifs expérimentés en Europe viennent d'être intégrés au code de la route : les zones de circulation apaisée. Cette Lettre de l'Urba vous en présente les principes fondateurs et vous guide dans leur utilisation.

*D'après le baromètre de la mobilité durable de 2009 – MEEDM / Macif



Vers un partage plus équitable de l'espace public

Pour répondre aux attentes des usagers et des gestionnaires de la voirie urbaine, le code de la route est adapté progressivement grâce au travail réalisé dans le cadre de la démarche nationale du « code de la rue ». Une première traduction réglementaire parue le 30 juillet 2008 inscrit trois évolutions majeures au code de la route en matière d'usage des voies :

- tout d'abord, un principe général de prudence à l'égard de l'usager le plus vulnérable fait son apparition (*article R.412-6*),
- ensuite, le concept de zone de rencontre est créé en France (*article R.110-2*); il s'accompagne d'une redéfinition réglementaire des zones de circulation particulière en milieu urbain que sont l'aire piétonne et la zone 30,
- enfin, le double sens cyclable est généralisé aussi bien dans les zones 30 que dans les zones de rencontre à sens unique, à compter du 1^{er} juillet 2010.

On notera que pour satisfaire à cette dernière réglementation, les collectivités sont tenues de mettre en place la signalisation adaptée et au besoin recourir à des aménagements de voirie cohérents avec la limitation de vitesse.

Qu'est-ce que la démarche « code de la rue » en France ?

Cette démarche, réunissant associations d'élus, de professionnels et d'usagers a été initiée par le ministre des Transports en avril 2006.

Elle vise à :

- mieux faire connaître la réglementation actuelle du code de la route en milieu urbain ainsi qu'à la faire évoluer pour tenir compte de la transformation des pratiques de l'espace public;
- promouvoir la sécurité des usagers vulnérables et l'usage des modes doux.





La zone de rencontre, un dispositif qui favorise la cohabitation des modes de déplacement...

Cette nouvelle zone de circulation apaisée est un intermédiaire entre l'aire piétonne et la zone 30. Elle vise une meilleure lisibilité de l'espace public pour l'ensemble des usagers. Le terme « rencontre » souligne qu'il s'agit d'un partage de la voirie exprimant le principe de prudence du plus fort au plus faible (des véhicules aux piétons). La cohabitation entre le piéton et tous les types de véhicules se fait à faible vitesse, 20 km/h. C'est une vitesse qui favorise la convivialité, la civilité et la courtoisie.

Réglementairement, la zone de rencontre est à priorité piétonne : le piéton peut circuler sur toute la largeur de la rue et bénéficie de la priorité sur tous les véhicules à l'exception des transports guidés (tramway...). Les cyclistes peuvent y circuler à double sens et le stationnement n'est autorisé que sur des emplacements identifiés à cet effet. Elle nécessite des aménagements explicites et une signalisation en entrée et sortie pour signifier aux usagers qu'ils pénètrent dans un espace au fonctionnement spécifique (articles R. 110-2, R. 415-2 et R. 412-35 du code de la route).

... qui s'applique à de nombreuses situations

La zone de rencontre est particulièrement adaptée aux espaces publics où la vie locale est développée, dans les secteurs où les flux de piétons sont importants mais où il est impossible de s'affranchir du trafic motorisé. Selon la situation, il sera nécessaire de réaliser des aménagements spécifiques.

Ainsi, elle peut être mise en œuvre dans les secteurs d'animation urbaine (gares, places, rues commerçantes, quartiers touristiques), mais également dans les secteurs résidentiels (espaces publics conviviaux, abords de groupes scolaires, rues trop étroites pour disposer de trottoirs, etc.) et dans certaines zones commerciales.

Quelques recommandations pour mettre en œuvre la zone de rencontre

Des aménagements spécifiques accompagnent la création d'une zone de rencontre. Ils peuvent être testés avant une réalisation définitive. Il est préférable de suggérer les traversées (sans utiliser le passage piéton), de ne pas surdimensionner la bande de roulement partagée, et de limiter les perspectives en ligne droite. Des éléments de modération de la vitesse (plantations, mobiliers) doivent déterminer l'atmosphère des lieux et faciliter le déplacement des piétons et des personnes à mobilité réduite. La priorité à droite est privilégiée, comme le mini giratoire ou le giratoire rampant pour éviter la reprise des vitesses.

Deux arrêtés de l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation sont nécessaires à l'instauration d'une zone de rencontre : l'un porte sur le périmètre, l'autre rend applicables les règles de circulation après constat de la cohérence entre l'aménagement et la signalisation en entrée et sortie de zone (panneaux réglementaires B52 et B53) (R.110-2 du Code de la route).

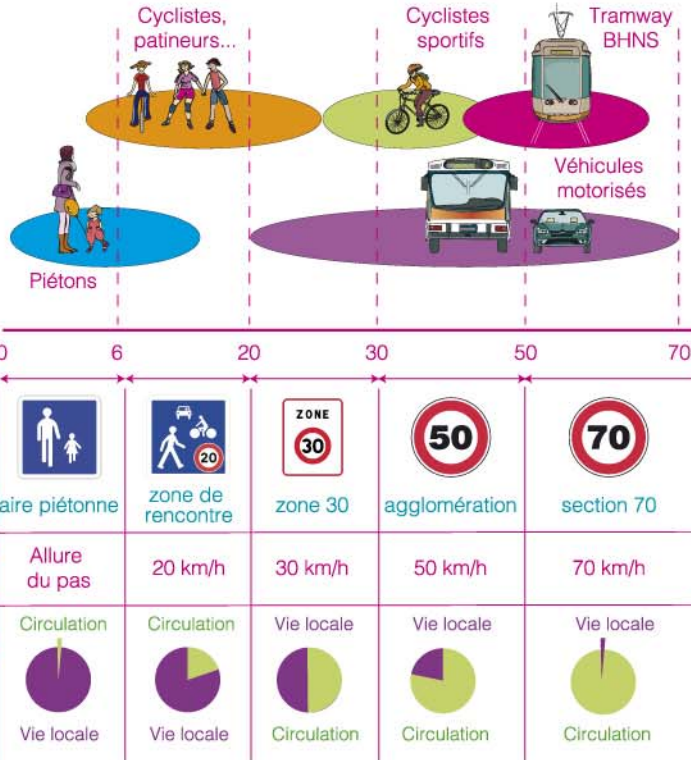


Pensez à mettre en conformité les aires piétonnes et les zones 30 !

Désormais, dans l'aire piétonne le stationnement des véhicules motorisés est interdit. Seul l'arrêt reste possible, à condition de l'organiser dans le temps et dans l'espace. De plus, la signalisation est simplifiée : le panneau réglementaire (B54) suffit à exprimer la priorité au piéton, l'interdiction de stationner, l'obligation de rouler au pas (environ 6 km/h), l'autorisation de circuler pour les vélos.

La création d'une zone 30 nécessite deux arrêtés. La signalisation d'entrée et de sortie doit être complétée d'un aménagement cohérent avec la limite de vitesse. Enfin, les collectivités ont jusqu'au 1^{er} juillet 2010 pour adapter la signalisation afin de sécuriser la pratique du double sens cyclable ou justifier son interdiction dans les rues en sens unique.

**Équilibre entre la vie locale et
la circulation des véhicules motorisés**
Source : Certu



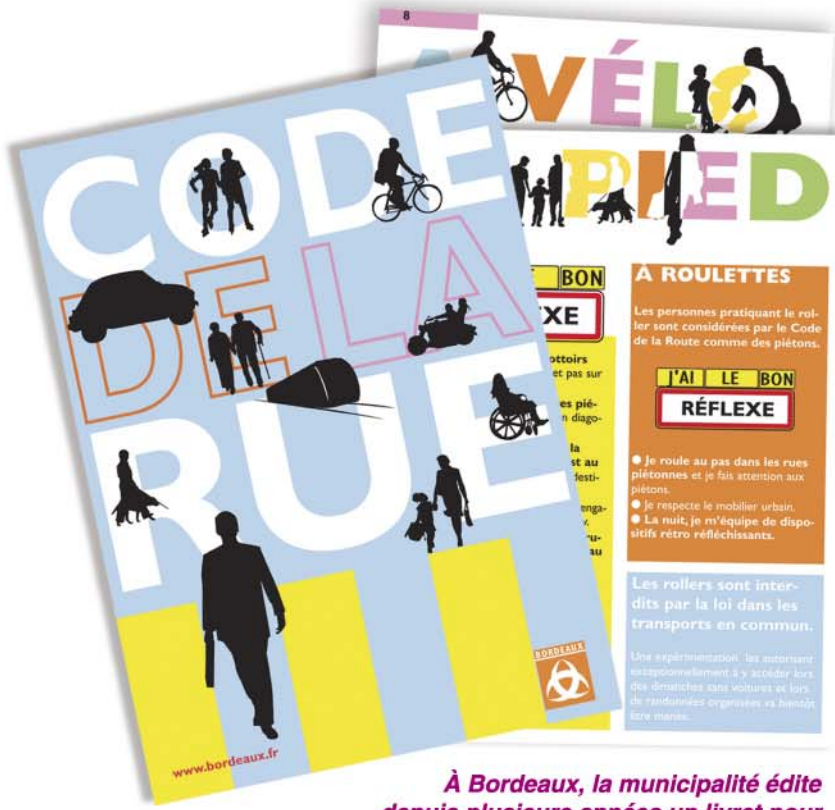
Comment choisir parmi les 3 dispositifs ?

Ce qui distingue les zones de circulation apaisée, c'est la gradation du partage de l'espace public et le niveau de confort et de service accordé aux modes doux.

L'AIRE PIÉTONNE doit être envisagée comme un espace intégralement dédié aux piétons et à la mobilité réduite. Elle sert à privilégier les activités qui cohabitent difficilement avec les véhicules : promenade, déambulation, repos, jeux, etc.

LA ZONE DE RENCONTRE correspond à un espace où les activités urbaines et la mixité des usages sont favorisées sans s'affranchir du trafic motorisé. La cohabitation du piéton et des personnes à mobilité réduite avec les véhicules se fait à faible vitesse (20 km/h) pour une relation de convivialité.

LA ZONE 30 est un espace qui instaure un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulaire en abaissant la vitesse maximale autorisée pour les véhicules à 30 km/h. Elle favorise particulièrement la pratique du vélo et rend les déplacements plus faciles, plus confortables et plus sûrs pour les piétons.



À Bordeaux, la municipalité édite depuis plusieurs années un livret pour sensibiliser et informer les usagers.
Source : www.bordeaux.fr

Penser à communiquer !

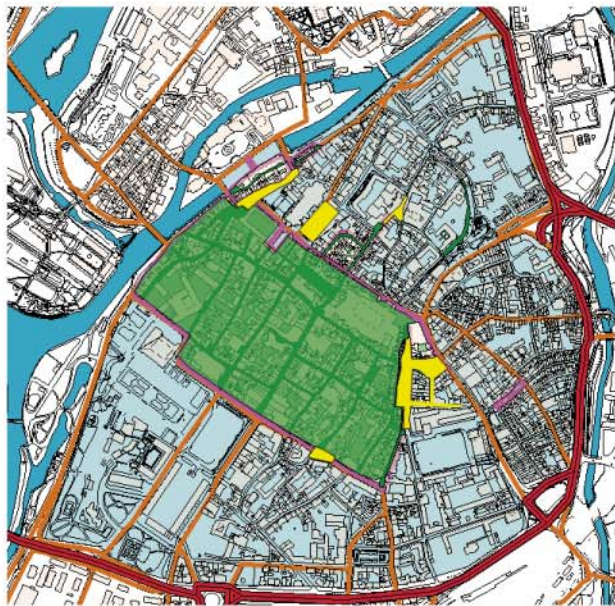
La réussite d'une zone de circulation apaisée relève autant de la réflexion globale sur l'espace public qui conduit à ce choix, que de la communication auprès des usagers. Dans le centre-ville de Metz, la création de 5 zones de rencontre a été suivie d'une sensibilisation des usagers par la distribution d'une plaquette d'information et des explications données par la police municipale aux automobilistes en infraction. Aujourd'hui le dispositif est compris des habitants et bien respecté.

L'opportunité d'une réflexion globale sur l'espace public

Si les zones de circulation apaisée permettent de répondre à des besoins spécifiques, elles n'ont pas vocation à être créées au coup par coup. Une réflexion globale sur le réseau viaire d'un territoire se fait rapidement sentir dès lors qu'il s'agit de trouver la bonne articulation entre politique de stationnement, de modération de la vitesse, de développement des modes doux et l'aménagement urbain. Cet objectif peut être atteint grâce à une démarche de hiérarchisation d'un réseau ou lors de l'élaboration d'un plan local de modération de la vitesse ! ■

Organisation des circulations dans le centre de Metz

Source : Ville de Metz



Surface de la zone piétonne : 280 000 m²



Zone de rencontre : 900 000 m² (23 km)



Zone 30 : 20 000 m²

Linéaire de voirie piétonne : 4 500



Pour en savoir +

- *Décret n°2008-754 paru le 30 juillet 2008 sur les zones de circulation particulière.*
- *Baromètre de la mobilité durable 2009 : http://www.roulonspourlavenir.com/actu_tendances.php*
- *Site métier « Voirie pour tous », www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr*
- *Code de la rue, Ville de Bordeaux, www.bordeaux.fr*
- *Entretien avec René Darbois, La zone de rencontre de Metz, Ville & Vélo n°37, janvier-février 2009*
- *Mieux partager l'usage de la rue, Le Moniteur, pp. 66-69, 27.04.2009*
- *Voirie, Démarche code de la rue : quelles conséquences pour les collectivités ?, Techni.Cités n°165, 08.03.2009*
- *À télécharger sur www.certu.fr : Série de fiches maîtrise d'ouvrage « Zones de circulation apaisée », 2009*

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

Fiche vélo n°6 « Les double-sens cyclables », avril 2008

Généralisation des double-sens cyclables pour les voiries de type zone 30, le cas d'Illkirch-Graffenstaden – rapport d'étude