

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 voirie. La thématique «**maitrise d'ouvrage**» traite plus particulièrement de la planification, de la programmation et de la gestion de ces zones.

Aire piétonne

Zone de rencontre

Zone 30



Certu

MAITRISE D'OUVRAGE

Décret n°2008-754 du Code de la route : Mise en conformité des aires piétonnes et zones 30 existantes

Le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008, introduisant notamment la zone de rencontre dans le Code de la route, a sensiblement modifié la réglementation relative aux aires piétonnes et aux zones 30. Ces évolutions ne sont évidemment pas sans conséquences pour les aménageurs comme pour les gestionnaires de la voirie. La principale concerne la mise en œuvre des double-sens cyclables dans les zones 30 existantes comportant des rues à sens unique, à réaliser d'ici le 1^{er} juillet 2010. Mais la mise en conformité ne se limite pas à ces seules situations : pour conserver leur statut, les aires piétonnes et les zones 30 existantes doivent être rendues conformes aux nouveaux textes. La présente fiche rend compte des modifications, des obligations et des échéances auxquelles sont soumis les gestionnaires de la voirie pour mettre leurs aménagements en conformité.

Certu 2009 / 48



> Ce qui change réglementairement pour les aires piétonnes

Avant le décret du 30 juillet 2008, le maire avait toute latitude pour fixer à l'intérieur du périmètre des aires piétonnes des règles de circulation particulières, pouvant déroger au Code de la route. Cette disposition avait pour but d'instituer pour les espaces piétons une réglementation correspondant très exactement aux conditions d'usage et de circulation que les maires souhaitaient mettre en œuvre. Cette marge de manœuvre très large autorisait la création d'espaces aux modes de fonctionnement sensiblement différents, allant de la rue exclusivement piétonne à des espaces mixtes ouverts à quasiment tous les véhicules. La contrepartie de cette souplesse résidait dans le manque de lisibilité du statut de l'aire piétonne et la difficulté de porter les règles de circulation à la connaissance des usagers.

Compte tenu des nouvelles possibilités offertes par la zone de rencontre, le Code de la route précise désormais certaines prescriptions associées réglementairement à la création d'une aire piétonne. Les changements apportés à l'aire piétonne par le décret du 30 juillet 2008 concernent le stationnement et la signalisation.

Le stationnement

Le stationnement des véhicules motorisés y est désormais interdit : il n'est donc plus possible de proposer des places de stationnement sur l'espace public. Par contre, l'arrêt des véhicules reste possible pour les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone et autorisés à y circuler.

La signalisation des règles de circulation

La signalisation est simplifiée : si l'image des panneaux d'entrée et de sortie de zones est restée la même, leur signification sur le plan réglementaire a changé. En effet, les anciens panneaux - C 109 et C 110 - ne faisaient qu'indiquer l'entrée et la sortie de l'aire piétonne, sans informer l'usager quant aux règles de circulation fixées par l'arrêté municipal. Désormais, les nouveaux panneaux - B54 et B55 - sont des panneaux zonaux, c'est-à-dire qu'ils intègrent des prescriptions qui s'appliquent à l'ensemble de la zone signalée, à savoir :

- la priorité accordée au piéton sur l'ensemble des véhicules autorisés à circuler dans l'aire piétonne
- la limitation de la vitesse de circulation à l'allure du pas (6 km/h) pour tous les véhicules
- l'interdiction de stationner pour les véhicules motorisés
- l'autorisation pour les vélos de circuler dans l'aire piétonne, sauf indication contraire
- l'interdiction de circuler pour les véhicules qui ne seraient pas liés à la desserte de la zone

La nouvelle signification des panneaux d'entrée et de sortie d'aire piétonne rend donc superflus la mise en place d'une signalisation spécifique - panneaux ou panonceaux - pour indiquer ces prescriptions.



La signification réglementaire des panneaux d'entrée et de sortie d'aire piétonne a changé.



Il n'est plus nécessaire de compléter la signalisation d'entrée d'aire piétonne par des panneaux de limitation de vitesse, d'interdiction de stationnement ou d'interdiction de circuler pour les véhicules.



Art. R. 417-10
« [...] 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 [...] »

Le stationnement est désormais interdit dans les aires piétonnes.

> Ce qui change réglementairement pour les zones 30

Article R.110-2 :

« [...] Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police [...] »

Décret 2008-754 du 30 juillet 2008 :

« Les dispositions du 16^e alinéa de l'article R. 110-2 du code de la route, relatives à la circulation des cyclistes sur les chaussées à double sens des zones 30, sont rendues applicables, en ce qui concerne les zones 30 existantes, par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation qui devra intervenir au plus tard le 1^{er} juillet 2010. »

Article R. 110-2 :

« [...] l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »

Les deux modifications réglementaires concernant la zone 30 portent sur la généralisation des double-sens cyclables et l'obligation de cohérence des aménagements avec la limitation de vitesse applicable.

Double-sens cyclable

La zone 30 peut parfaitement être considérée comme un maillon d'un réseau cyclable : l'homogénéisation des vitesses pratiquées - moins de 30 km/h pour tous les usagers - permet en effet, dans le cas général, aux cyclistes et aux modes motorisés de cohabiter sur la chaussée sans nécessité d'aménagement spécifique. Désormais, la définition réglementaire de la zone 30 améliore encore le niveau de service offert aux cyclistes en généralisant le double-sens cyclable.

Le double-sens cyclable n'est pas une mesure nouvelle : les travaux de suivi et d'évaluation réalisés dans les villes l'ayant déjà expérimenté en ont démontré les avantages, tant sur le plan du confort que de la sécurité. C'est aussi une mesure favorable au piéton : l'expérience montre en effet que les cyclistes font rarement les détours engendrés par la présence de voirie à sens unique, parce que l'itinéraire imposé est plus long et souvent ressenti comme plus dangereux. Ils circulent alors illégalement sur les trottoirs. Le double-sens cyclable

permet d'éviter cela.

Sécurité et confort des déplacements sont donc les raisons qui ont poussées les pouvoirs publics à généraliser cette mesure dans les zones 30. Le décret prévoit ainsi qu'au 1^{er} juillet 2010, tous les sens uniques dans ces zones, à de rares exceptions près pour des contraintes propres à la voirie et à son usage, seront ouverts aux cyclistes dans les deux sens. Les collectivités devront donc d'ici là mettre en place la signalisation adaptée, et au besoin recourir aux aménagements nécessaires, pour

Aménagements cohérents

satisfaire à la réglementation.

Le Code de la route précise désormais que l'aménagement des zones 30 doit être cohérent avec la limite de vitesse applicable (là où l'ancienne réglementation n'obligeait explicitement qu'à un aménagement spécifique des entrées et sorties). Cette nouvelle rédaction met l'accent sur le lien qui doit exister entre la limite de vitesse fixée sur la voie et son aménagement : la simple signalisation réglementaire n'est pas en soi suffisante pour assurer la crédibilité et l'efficacité de la zone 30. En d'autres termes, l'aménagement doit être suffisamment explicite pour signifier aux usagers qu'ils circulent dans un espace au fonctionnement spécifique, et ainsi leur faire adopter la vitesse et le comportement appro-



Côte de Lyon

L'obligation de cohérence des aménagements avec la limitation de vitesse n'implique pas nécessairement des interventions lourdes : dans bien des cas, les caractéristiques propres de la rue et de son environnement incitent déjà à rouler à moins de 30 km/h. Il s'agira alors surtout d'en marquer les entrées en limitant le recours à des dispositifs complémentaires au strict nécessaire.

Qu'est-ce qu'un aménagement « cohérent avec la limitation de vitesse » ?

En matière d'aménagement, il n'existe pas de recette applicable à toutes les situations. La notion de cohérence est nécessairement relative à un contexte urbain, à une configuration et à des usages locaux. En tout état de cause, un aménagement « cohérent avec la limitation de vitesse applicable » est donc d'abord un aménagement ayant fait l'objet d'une réflexion spécifique. Toutefois, un certain nombre de principes généraux peuvent être énoncés.

En premier lieu, il importe que les entrées et les sorties soient identifiables et explicites pour tous les usagers. L'enjeu est d'indiquer sans ambiguïté l'entrée dans des lieux au fonctionnement spécifique, afin que chacun puisse adopter le comportement approprié. Il peut alors s'avérer nécessaire de mettre en place des dispositifs contraignant l'automobiliste à ralentir. Mais d'une manière générale, l'aménagement d'entrée de zone gagnera en crédibilité s'il s'appuie sur la configuration des lieux et les comportements effectifs des usagers.

A l'intérieur de la zone 30, si les caractéristiques et l'environnement des voies incitent naturellement à des vitesses inférieures à 30 km/h, l'aménagement peut déjà être considéré comme cohérent : il n'y a donc pas nécessité dans ce cas de mettre en place des dispositifs complémentaires. A l'inverse, si certaines voies encouragent la pratique de vitesse supérieure à 30 km/h, l'aménagement devra concourir à modérer cet effet. Variation de profil en long et en travers, réduction de la largeur de la chaussée, traitement des carrefours en plateau, rétablissement de la priorité à droite : les techniques sont connues. Il s'agira surtout d'articuler ces interventions autour d'une stratégie globale d'aménagement visant à exprimer le caractère urbain et la convivialité des lieux, ce qui revient souvent à privilégier le confort du piéton et des cyclistes.

> En quoi va consister la mise en conformité?

Pour l'aire piétonne

Concernant les aires piétonnes, la mise en conformité va consister d'abord à faire disparaître le stationnement des véhicules motorisés là où il existait.

Il s'agira en outre de mettre à jour la signalisation. Par le passé, l'explicitation des règles de circulation applicables à l'intérieur de l'aire piétonne a pu conduire à multiplier les panon-

ceaux et la signalisation en entrée de zone. Désormais, les nouveaux panneaux intègrent des prescriptions qui rendent superflus nombre de ces indications. En particulier, les limitations de vitesse, l'interdiction de stationnement et l'interdiction de circuler pour les véhicules sont superflues et n'ont plus de raisons d'exister.

La signalisation des autorisations de circuler suit quant à elle la règle usuelle qui consiste à préciser les horaires où l'autorisation s'applique.



Figure 1
Quelques exemples de signalisation d'entrée d'aire piétonne : des panneaux complètent le panneau zonal en indiquant la période d'application du statut d'aire piétonne ou la règle de circulation propre.



Dans certains cas, la mise en conformité peut conduire à reconsidérer le statut réglementaire d'une aire piétonne. En effet, des aires piétonnes largement ouvertes à la circulation et proposant du stationnement - de type « rues semi-piétonne » ou « à priorité piétonne » - ont dans les faits un fonctionnement qui s'apparente plus à celui d'une zone de rencontre. Leur recatégorisation en zone de rencontre peut alors permettre de conserver ces règles de circulation tout en clarifiant des situations parfois confuses pour l'usager.

Pour la zone 30

La mise en conformité des zones 30 existantes revient dans un premier temps à s'assurer de la cohérence des aménagements avec la limitation de vitesse. Dans la mesure où les textes ne prévoient pas d'échéance sur ce point, celle-ci est à vérifier au plus tôt. Il s'agit donc d'évaluer l'efficacité de l'aménagement en terme de modération de la vitesse, par des observations in situ et des relevés de vitesse qui permettront d'avoir une vision objective des comportements. Si la voie encourage la pratique de vitesse supérieure à 30 km/h, l'autorité détentrice du pouvoir de police peut :

- soit chercher à changer les pratiques en communiquant sur le comportement à adopter en zone 30, par l'information ou en exerçant des contrôles particuliers;
- soit chercher à compléter l'aménagement pour en améliorer le fonctionnement; le recours à des aménagements légers ou à des mesures provisoires pourra alors être mis à profit pour programmer la mise en conformité dans le temps et traiter davantage de zones;

- soit revenir sur la catégorisation réglementaire de la zone, dans le cas où la collectivité ne disposerait pas des moyens nécessaires pour faire respecter la limitation de vitesse.

Après avoir réalisé les éventuelles modifications nécessaires, l'autorité détentrice du pouvoir de police devra reprendre deux arrêtés (article R. 411-4) :

- l'un fixant le périmètre des zones 30 et leur aménagement
- l'autre constatant l'aménagement cohérent des zones et la mise en place de la signalisation correspondante

Par ailleurs, la généralisation des double-sens cyclables dans les zones 30 d'ici juillet 2010 implique l'analyse de toutes les voiries à sens unique dans les zones existantes ou en projet. Il s'agit dans le cas général de déterminer les conditions de mise en œuvre des double-sens cyclable, conformément aux recommandations en vigueur.



Panneau B30



Panneau B14

Revenir à un simple panneau de limitation de vitesse à 30 km/h pour se dégager des obligations qu'impliquent l'aménagement d'une zone 30 : une fausse « bonne idée »

Il faut rappeler que le panneau de limitation B14 et le panneau zonal B30 ne correspondent pas à la même utilisation réglementaire.

1 - Sur le plan juridique : il est précisé dans la circulaire d'application du 18 décembre 1990 que le recours à des limitations de vitesses plus rigoureuses que le 50 km/h en agglomération correspondent à des situations particulières (danger ponctuel par exemple). De fait, compte tenu des possibilités offertes par la zone 30, les limitations ponctuelles à 30 km/h doivent rester occasionnelles.

2 - Au-delà de la limitation de vitesse, le panneau zonal B30 rappelle à l'automobiliste qu'il entre dans un espace urbain où la vie locale est prépondérante (place animée, sortie d'école, quartier commerçant ou résidentiel), et qu'il doit modifier son comportement en conséquence. Le panneau B14 n'aura pas les mêmes effets que l'aménagement d'une zone 30 en terme d'amélioration des conditions de déplacements des piétons et des cycles.

3 - Sur le plan des recommandations, le CERTU considère que la zone 30 peut tenir lieu d'aménagement cyclable, dans la mesure où la zone est aménagée, conformément à l'art R110-2 du Code de la route, "de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable". La limitation ponctuelle de la vitesse n'offre pas à elle seule les mêmes garanties pour la cohabitation des vélos et des véhicules motorisés sur la chaussée.

4 - Enfin, sur le plan réglementaire, le recours au B14 oblige aussi à répéter les panneaux à chaque intersection, notamment pour les usagers venant des voies sécantes.



Pour signaler un double-sens cyclable, seule la pose du panneau "sauf+logo vélo" (M9v2) sous le sens interdit (B1 ou B2) est obligatoire. Toute autre indication est optionnelle.

> Quelques éléments de méthode pour la mise en double-sens cyclable des zones 30

Concrètement, les gestionnaires devront mettre à profit le délai de mise en conformité pour étudier l'ensemble des voiries de zone 30 en sens unique pour les véhicules motorisés. L'objectif de cette analyse est double; il s'agira :

- dans le cas général, de déterminer les conditions de mise en œuvre des double-sens cyclables, conformément aux règles et recommandations en vigueur;
- exceptionnellement, de justifier par un arrêté - à prendre obligatoirement - l'impossibilité de réaliser ce double sens cyclable.

L'obligation de justifier l'absence de mise à double sens cyclables impose un examen au cas par cas des rues à sens unique. Rappelons que cette mesure, déjà largement expérimentée en France et à l'étranger, a fait l'objet d'évaluations qui en ont démontré l'efficacité en terme de sécurité, de confort et de facilité de mise en œuvre. Elles ont aussi permis d'identifier certains points de vigilance (covisibilité, lisibilité, perception récipro-

que), notamment là où surviennent les principales difficultés, à savoir :

- aux intersections
- aux entrées et sorties des double-sens;
- au droit des accès riverains;
- au droit du stationnement longitudinal.

Dans tous les cas, les solutions techniques pour répondre à ces points délicats existent (voir la fiche Vélo n°6 "Les double-sens cyclables"). L'autorité investie du pouvoir de police devra justifier l'impossibilité éventuelle de les mettre en œuvre par des contraintes propres à la voirie et à son usage : visibilité réciproque mal assurée en virage sans possibilité de marquage ou de séparation, impossibilité de dégager la visibilité en carrefour, trafic avec une forte présence de poids lourds sans possibilité de protection de la voie réservée aux cycles etc. Rappelons à cet effet, que la présence de stationnement sur voirie ne saurait, dans le cas général, justifier l'absence de mise à double-sens cyclable.

Quelles limites à la mise en œuvre d'un double-sens cyclable ?

Dans l'absolu, il n'existe pas de seuil de largeur de chaussée ou de trafic pour lequel il serait impossible de mettre en place un double-sens cyclable :

- Il existe des double-sens dans des rues étroites sans stationnement d'une largeur de 3 mètres qui fonctionnent convenablement du fait d'un trafic faible et d'une bonne visibilité réciproque.
- Le double-sens est possible dans des voies au trafic relativement élevé dès lors que largeur de chaussée est suffisante pour mettre en œuvre un marquage complet ou une séparation.

Sur cette chaussée étroite, le recours à des pictogrammes et à des flèches permet d'indiquer le sens de circulation des cycles et d'informer les autres usagers.



Cete Nord-Picardie

Contacts :

- **Certu** - Samuel Martin
- **Cete Lyon** - Isabelle Basset ; Catia Rennesson
- **Cete Normandie-centre** - Valérie Billard; Jacques Couty
- **Cete Méditerranée** - Jerome Cassagnes
- **Cete Sud-Ouest** - Anne-Laure De Commines
- **Cete Nord-Picardie** - Catherine Deroo
- **LREP** - Jean-François Durand
- **Cete Ouest** - Maryse Hisler
- **Cete Est** - André Isler

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

Pour en savoir plus :

- 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
- Certu - Les Zones 30, des exemples à partager - 2006 (édition antérieure aux dernières évolutions réglementaires)
- Certu/Techni.Cités - "Zones 30 et zones de rencontre : la généralisation des double-sens cyclables" - Janvier 2009 - Tiré à part téléchargeable - www.certu.fr

Pour aller plus loin :

- Certu - Fiche vélo n°6 "Les double-sens cyclables" - Avril 2008 - www.certu.fr
- Certu - Généralisation des double-sens cyclables pour les voiries de type zone 30, le cas d'Illkirch-Graffenstaden - rapport d'étude téléchargeable
- Brochure "La démarche "code de la rue" en France, Octobre 2008, premiers résultats" - www.certu.fr