

Colloque ATQR savoir composer
avec les limites de vitesse
25 mars 2009

La démarche nationale
code de la rue en France
1ers résultats :
une nouvelle hiérarchie limitation
de vitesse pour une meilleure
lisibilité

La démarche nationale

« code de la rue »

- Historique
- Le principe de la démarche
- Les premiers résultats décret 2008

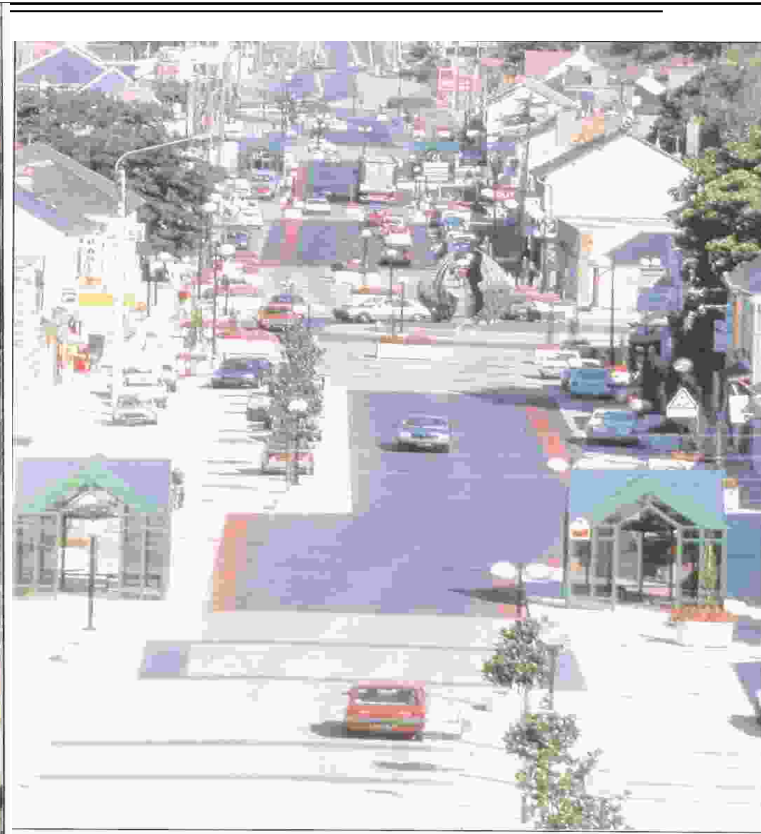
Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



Ministère de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

Années 1980 : Ville + sûre



Mutzig
Arnage

- Fin 60 km/h en urbain
- Décret 1990 sur la vitesse 130/110/90/70/50+et zone 30, (+ tard pluie 110/ 100/80/60/50, et pic pollution)

Benoît Hiron CERTU

Collaborer avec les limites de vitesse 25 mars 2009

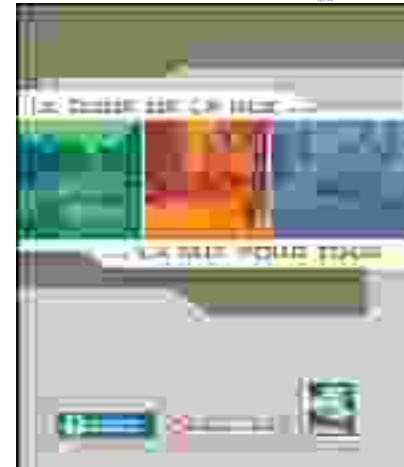
La démarche belge 2000-2004

1er « code de la rue »

- **Constat** : « code de la route 2 objectifs principaux:
 - Fluidifier le trafic
 - Définir le comportement des automobilistes

La place du piéton et du cycliste définie par rapport à l'automobile »

- **Souhait** : partage plus équilibré de l'espace public entre motorisés et non motorisés pour diminuer le nombre de morts et de blessés



La démarche France « code de la rue »

C'est une démarche **participative** lancée en 2006 par le Ministre des Transports. Elle rassemble des associations d'élus, de professionnels et d'usagers.

L'objectif est double :

- mieux faire connaître les règles du Code de la route pour le milieu urbain
- au besoin, faire évoluer le code et les réglementations pour tenir compte des évolutions de la société



La démarche nationale

« code de la rue »

Les engagements

- les chantiers prioritaires sont décidés en partenariat.
- L 'Etat met des moyens pour animer la démarche, financer les études nécessaires au débat, instruit les propositions lorsqu'il y a consensus
- les partenaires s'engagent à participer à la diffusion des évolutions qui auront abouti.

C'est une démarche qui s'inscrit dans le temps



Philosophie de la démarche code de la rue

Le principe de prudence

- Protéger d'abord les usagers les plus vulnérables pour terminer par ceux qui ont une protection physique efficace.
- Il s'agit d'un changement culturel souhaité, le conducteur expert qui maîtrise son véhicule en toute circonstance doit devenir soucieux du plus faible.
- Cette évolution passe aussi par une clarification des vitesses et des aménagements qui, adaptés à cette démarche, participent au ré-équilibrage en cours entre circulation et vie locale dans les villes et villages.

- Vers une meilleure lisibilité de l'espace public ?

Etat des lieux zones de circulation particulières en France en 2006

- Zone 30, aire piétonne
- Grande variation sur le territoire
- Zone 30 à priorité piétonne ! Aire piétonne ouverte à toute circulation 24h/24 !
- Cas d'absence de cohérence entre les aménagements et type de zone (notamment zone 30)



Bilan : Zone 30 ou aire piétonne?



Bilan : Zone 30 ou aire piétonne?

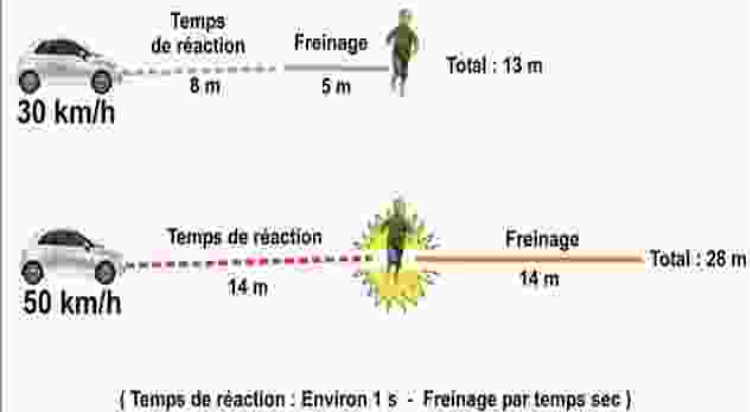


Besoins locaux pour une évolution réglementaire

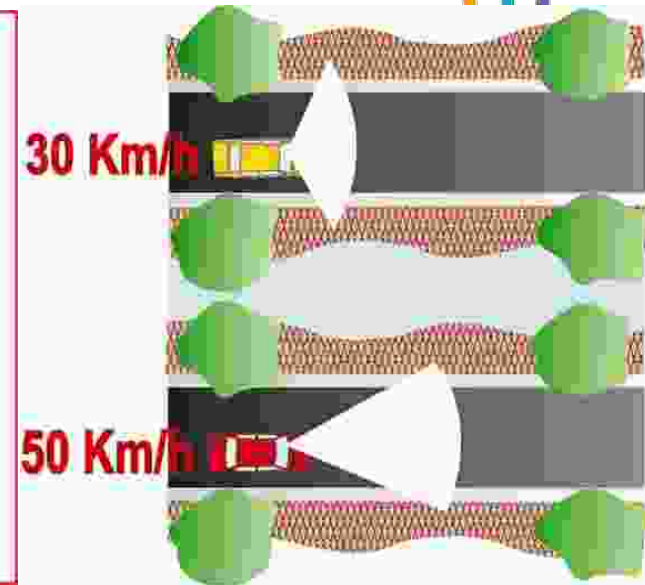
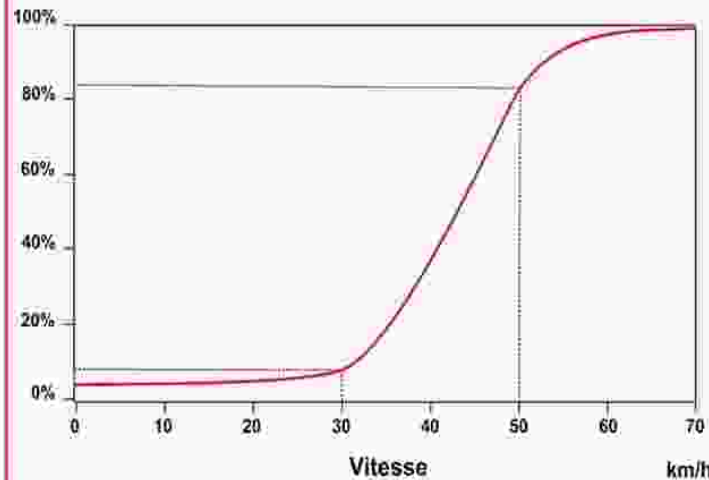


Des évidences de biomécanique et de physique, fruits de la recherche internationale

Distances d'arrêt



Probabilité pour un piéton d'être tué



1^{ers} résultats en France décret 2008-754

Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 agglomération	 section 70
Vitesse maximale	40 km/h pour tous les véhicules	limitée à 20 km/h	limitée à 30 km/h	limitée à 50 km/h	section (limitée à 70 km/h)
Équilibre vie locale fonction circulatorie	 Vie locale	 Vie locale	 Vie locale	 Vie locale	 Vie locale

Dans le respect de la loi 2005 sur l'intégration des personnes en situation de handicap

1^{ers} résultats en France décret 2008-754

Hierarchisation de la voirie Généralisation de la zone 30



Par une réflexion
globale sur le
territoire urbain

et une
programmation
de son application



Vers une meilleure lisibilité

C'est la physionomie de la voirie qui alerte le conducteur sur la vitesse à respecter et le comportement qu'il peut attendre de la part des autres usagers.

La présence ou non d'aménagements cyclables et le type d'aménagement cyclable est un élément fort de cette lisibilité.



La section 70 km/h

Recommandations

- section de transition, faible adhérence avec l'urbanisation (peu d'entrées riveraines, pas de commerce, pas de piétons en traversée)
- piste cyclables séparée et éloignée de la chaussée pour les véhicules motorisés
- carrefours éloignés, traités par feux ou giratoires
- boulevard urbain, pénétrante, large avenue
- contre allée possible

Exemples section 70



L'axe 50 km/h

Recommandations

- axe de distribution, interquartier
- bandes cyclables ou pistes contiguës à la chaussée pour les véhicules motorisés
- les piétons ne sont pas prioritaires en traversée hors passage piétons non gérés par feux, et phase piéton d'un feu.



Exemples axe 50



La nouvelle zone 30

Réglementation 1/2



- Vitesse maximum autorisée est de 30 km/h
- Règles de priorité identiques à celles des axes à 50 km/h
- L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable
- La règle générale est la circulation à double sens des cyclistes (double sens cyclables généralisés)

Reglementation 2/2 signalisation (en cours)



■ Panneau zonal

entrée B30



sortie B51

ou

nouvelle prescription



Nouvelles Recommandations



- *Conservation des trottoirs, si possible de hauteur réduite*
- *Bande de roulement de type classique dans le cas général (bitume foncé etc...)*
- *Éviter le stationnement sur voirie, ou l'utiliser pour constituer des chicanes.*



Exemples

ZONE

30



La zone de rencontre

Réglementation 1/3



- C'est une zone ouverte à tous les modes de transport sauf disposition locale
- Les piétons y bénéficient de la priorité sur tous les véhicules à l'exception des modes de transport guidés (tramway, ...)
- Les piétons peuvent circuler sur la chaussée, sans y stationner
- La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h.

Réglementation 2/3



- L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable
- La règle générale est la circulation à double sens des cyclistes (double sens cyclables généralisés)
- Le stationnement n'est autorisé que sur les emplacements aménagés à cet effet, **il faut donc l'organiser**



Réglementation 3/3

Signalisation (en cours)



- **Panneau zonal**

entrée B52



sortie B53 ou

nouvelle prescription



Recommandations 1/4



- *conserver des **espaces continus dédiés aux piétons** sur lesquels se trouveront les cheminements dégagés de tout obstacle prévus par la loi de 2005 sur l'accessibilité*
- *Pour les rues trop étroites, traiter l'aménagement pour que la perception soit celle d'un véhicule sur espace piéton et non d'un piéton sur une chaussée*



Recommandations 2/4



- *Pas d'aménagement cyclable en général, privilégier les pictogrammes pour les doubles sens cyclables plutôt qu'une voie cycliste dédiée donnant la fausse impression d'une priorité des cyclistes sur les piétons.*
- *Bande de roulement partagée en matériaux se distinguant du bitume noir classique pour signaler aux véhicules que cet espace est différent (lisibilité)*



Recommandations 3/4



- *Traversées suggérées si besoin (exceptionnel), pas de passage piéton, préférer des éléments de guidage plutôt que des passages piétons (faire des test in situ)*
- *Rendre perceptible la différence entre la bande de roulement partagée et l'espace dédié aux piétons (ressaut, contraste tactile, BEV) en tenant compte de la nécessité de traversée pour les personnes en fauteuil*



Recommandations 4/4



- ✓ Outils classique de modération de la vitesse si besoin
- ✓ Pas de feu de signalisation ;
- ✓ Privilégier priorité à droite, mini giratoire, giratoire compact, combinés avec des rampants pour éviter les reprises de vitesse
- ✓ Ne pas surdimensionner les largeurs de la bande de roulement partagée (combien de véhicules sont amenés réellement à se croiser ? Quel gabarit de véhicule ?),
- ✓ Signalisation (panneau, marquage) minimale
- ✓ Réaliser des aménagements provisoires afin d'adapter aux réalités locales avant aménagements définitifs
- ✓ Réalisation d'observations et au besoin de mesures de vitesse pour ajuster après mise en place

Exemple 1



Exemple 2



Lib
RÉ

L'aire piétonne

Réglementation 1/4



C'est une zone affectée au piéton,
Le piéton est prioritaire sur tous les
véhicules

Elle peut être temporaire ou permanente
Les vélos y sont admis, sans gêner le
piéton



L'aire piétonne

Réglementation 2/4

- Sur autorisation présence de véhicules liés à la desserte
- Stationnement gênant pour tous les véhicules
- Vitesse de tous les véhicules au pas,
- Nécessité de laisser un cheminement piéton continu dégagé de tout obstacle



L'aire piétonne

Réglementation 3/4

■ Panneau zonal



entrée B54
prescription



sortie B55 ou nouvelle



■ Changement pour les panonceaux



L'aire piétonne

Réglementation 4/4



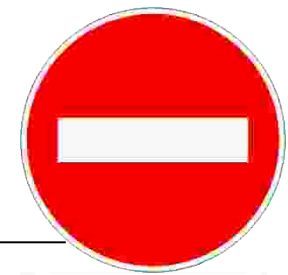
L'aire piétonne

Exemples



Le double sens cyclable

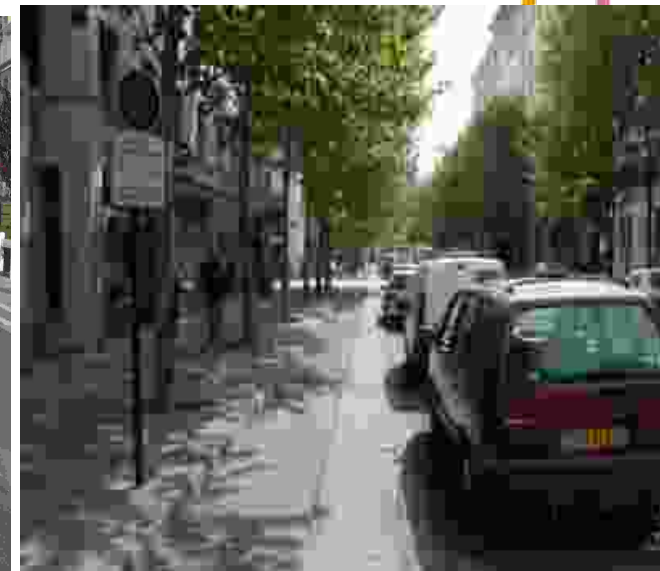
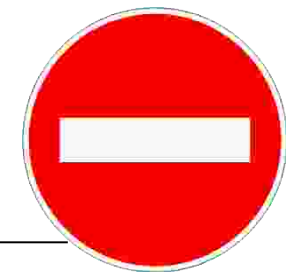
Les avantages



- Raccourcir les distances à parcourir
- Meilleure visibilité réciproque des protagonistes
- Mise en œuvre rapide et à moindre coût pour la collectivité
- Maillage du réseau cyclable
- Voire diminution des vitesses générales



Exemples



Voie verte **Réglementation**



- C'est une route interdite aux véhicules motorisés

- pas de priorité entre modes actifs (marche vélo roller), mais principe de prudence.

- Par exemple

Le long canal, rivière, ex voies de chemin de fer, traversée de parc, entre lotissements etc...

Exemples voie verte



Perspective : trame verte et bleue

Objectif : Maillage par un réseau continu de

- voies vertes
- aires piétonnes
- zones de rencontre faiblement circulées
- + lieux de pause piéton et stationnement Vélo

Permettre des déplacements avec les modes actifs agréables sécurisés.



Merci pour votre attention

Benoît Hiron

www.certu.fr

