

Aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 : vers un partage plus équitable de l'espace public

Les attentes en matière d'aménagement de la voirie urbaine évoluent : le Code de la route devait s'adapter pour mieux prendre en compte ces préoccupations. C'est chose faite depuis la parution le 30 juillet 2008 du décret n° 2008-754 qui fait apparaître un principe général de prudence et redéfinit l'aire piétonne et la zone 30, en même temps qu'il introduit en France le concept de « zone de rencontre ». Autant d'outils supplémentaires à disposition des collectivités pour faciliter l'appropriation de l'espace public urbain par les citoyens. ■■■

1 De la rue dans le Code de la route

2 Mode d'emploi des trois zones de circulation particulières

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





L'aménagement de la voirie renvoie nécessairement à la question du partage de l'espace public entre ses usagers. Piétons, personnes en situation de handicap, rollers, cyclistes, motards, automobi-

listes, camionneurs, conducteurs de bus, etc. : à l'heure de la ville accessible et multimodale, l'espace public doit les accueillir tous, tout en permettant aux autres activités et fonctions urbaines d'exister et de se développer. Cette multiplicité d'usagers, de pratiques et de fonctions ne va pas sans générer des difficultés, dans la programmation comme dans l'usage des espaces publics. Dès lors, il incombe aux aménageurs et gestionnaires de la voirie d'opérer les choix d'aménagement appropriés tout en assurant les conditions de sécurité et de convivialité indispensables à la cohabitation de tous les usagers.

Pour aider les collectivités dans cette tâche, le gouvernement, à l'instar d'autres pays européens comme la Belgique, a souhaité mener une réflexion large autour des règles du Code de la route en milieu urbain, en réunissant les acteurs institutionnels et associatifs ; la démarche « Code de la rue » a ainsi été lancée en 2006. Les évolutions apportées au Code de la route par le décret n° 2008-754 en sont les premiers résultats.



La rue n'est jamais uniquement vouée à la circulation : elle accueille d'innombrables usages, activités et fonctions, qui cohabitent plus ou moins aisément.

1 De la rue dans le Code de la route

Les propositions émanant des associations nationales représentatives d'élus, de professionnels et d'usagers ont été débattues puis instruites sous l'égide de la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) avec l'appui du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu). Ce fonctionnement participatif a débouché sur trois évolutions majeures du Code de la route :

- tout d'abord, un principe général de prudence à l'égard de l'utilisateur vulnérable fait son apparition ;
- le concept de zone de rencontre est créé et défini ; il s'accompagne d'une redéfinition réglementaire des zones de circulation particulières 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, sauf cas particulier.

Ces évolutions infléchissent sensiblement la primauté faite à la voiture dans les textes réglementaires et autorisent une meilleure prise en compte des usagers

vulnérables et des modes doux ; ce faisant, elles ouvrent de nouvelles perspectives en termes d'usage et d'aménagement de la voie publique.

Introduction du principe de prudence

Le droit pour tous à évoluer dans l'espace public s'accompagne aussi de devoirs : chaque usager doit veiller, par un comportement prudent et respectueux, à ne pas constituer une gêne ou un danger pour les autres usagers. Si cette responsabilité est partagée, la vulnérabilité de l'utilisateur, elle, est variable en fonction de son moyen de locomotion, de sa vitesse, de son poids, de ses capacités physiques, etc. Ainsi, en milieu urbain, les plus vulnérables sont les motards (34 % des décès) et les piétons (28 % des décès dont plus des deux tiers concernent des personnes de plus de 65 ans).

C'est pourquoi le Code de la route impose désormais aux conducteurs de « faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables » (article R. 412-6 du Code de la route). Ainsi, d'une manière générale, les usagers qui ont la protection physique la plus efficace doivent redoubler de vigilance en présence

d'usagers vulnérables – ou lorsque leur présence est prévisible : cela concerne l'automobiliste à l'égard du piéton, le chauffeur de poids lourd vis-à-vis de l'automobiliste, mais aussi le cycliste vis-à-vis du piéton.

L'apaisement des vitesses pour la cohabitation des usages

La vitesse des véhicules motorisés est un facteur déterminant dans les accidents et dans la gravité des chocs, tout particulièrement sur les piétons. C'est donc un critère essentiel à prendre en compte pour s'assurer de la compatibilité des usages sur l'espace public : le développement des activités autres que la circulation motorisée, et notamment déplacements en modes doux, n'est envisageable que si l'aménagement améliore les conditions de sécurité et de confort des plus vulnérables.

La vocation des aires piétonnes, zones de rencontre et zones 30 est d'établir, à des degrés divers, un équilibre entre fonction circulatoire et vie locale : elles ont donc pour point commun de combiner des dispositifs physiques pour réduire la vitesse de circulation et des aménagements en faveur d'autres usages de la rue, liés aux commerces, à l'habitat, aux écoles, aux loisirs, etc. La hiérarchie en trois niveaux correspond à une gradation

du confort d'usage offert au piéton : d'un point de vue réglementaire, elle s'établit en fonction du régime de priorité du piéton sur les autres véhicules, mais aussi des règles d'accès et de la vitesse limitée de ces véhicules. Ces règles d'usage particulières, qui permettent de distinguer les zones de circulation apaisée du reste du réseau de voirie, se traduisent par une programmation et des aménagements spécifiques.

Le double sens cyclable se développe

Le double sens cyclable n'est pas un aménagement nouveau : 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 pourquoi les pouvoirs publics ont voulu inciter au développement de cette mesure en la généralisant dans les zones 30 et zones de rencontre. Le décret prévoit ainsi qu'au 1^{er} juillet 2010, tous les sens uniques dans ces zones, à de rares exceptions près pour des raisons particulières de sécurité, 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 satisfaire à la réglementation.

2 Mode d'emploi des trois zones de circulation particulières

Zone de rencontre, la nouvelle venue

Déjà expérimentée en Suisse, en Belgique et en Allemagne – mais aussi préfigurée en France dans certaines villes comme Chambéry – la zone de rencontre correspond à des espaces publics où l'animation urbaine est développée et prépondérante. Les piétons cohabitent avec les véhicules à faible vitesse. Ce mode de fonctionnement responsabilise les usagers et permet de limiter les effets des conflits : ceux-ci doivent se gérer non pas par un rapport de force, mais par une relation de convivialité au bénéfice des plus vulnérables. C'est pourquoi le traitement de l'espace doit traduire le souci de placer le piéton au centre de l'attention, de lui donner la priorité et d'assurer au mieux son confort. Ensuite, l'aménagement doit s'adapter pour prendre en compte l'ouverture de la zone de rencontre à la circulation des véhicules, en insistant sur la nécessité d'une faible vitesse. En la matière, l'expérience montre qu'il n'existe pas de réponse universelle. La zone

La zone de rencontre

Nouvellement créée dans la réglementation, la zone de rencontre est ouverte à tous les modes de déplacement. Les piétons bénéficient de la priorité sur tous les véhicules à l'exception des tramways et peuvent se déplacer sur toute la largeur de la voirie.

Pour que cela soit possible, la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h.

De plus, sauf situation exceptionnelle, toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, même pour les voies à sens unique pour les véhicules motorisés. Le stationnement des véhicules n'est autorisé que sur les emplacements matérialisés à cet effet.





de rencontre peut en effet s'appliquer à différentes situations, qui ne réclameront évidemment pas le même type d'aménagement : un lieu de concentration de commerces ou d'équipements ; un quartier historique où l'on souhaite maintenir une desserte automobile tout en privilégiant la déambulation du piéton touriste ou local ; un lieu de correspondance de transports en commun qui génère une forte affluence piétonne ; un quartier résidentiel, etc.



La zone de rencontre permet de qualifier réglementairement différents types d'aménagements urbains qui ont en commun de favoriser la mixité des usages, tout en privilégiant la protection des plus vulnérables.

Un aménagement explicite

Le décret insiste cependant sur l'importance de la cohérence avec la limitation de vitesse applicable. En d'autres termes, l'aménagement doit être suffisamment explicite pour signifier aux usagers qu'ils pénètrent dans un espace au fonctionnement spécifique, et ainsi leur faire adopter la vitesse et le comportement appropriés. On s'assurera donc de la lisibilité des entrées et sorties de la zone – quitte à les renforcer par une variation du matériau de chaussée, un plateau, un rétrécissement de voie, etc. – et on veillera, à l'intérieur de celle-ci, à privilégier les aménagements favorables aux piétons et personnes à mobilité réduite – trottoirs bas et traversants, espaces de repos, etc. Au besoin, ceux-ci peuvent être complétés par les dispositifs usuels de modération de la vitesse en milieu urbain : coussins, plateaux, ralentisseurs, carrefours surélevés, chicanes, etc.

Dans tous les cas, seule une prise en compte fine de l'environnement et des comportements, dès la phase de programmation, permettra de déterminer le juste niveau d'aménagement.

L'aire piétonne précisée

Les changements apportés à l'aire piétonne par le décret concernent le stationnement et la signalisation. 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. En revanche, l'arrêt des véhicules reste possible. Il est alors souhaitable que celui-ci soit organisé dans le temps et dans l'espace, de manière à préserver des cheminements piétonniers praticables, repérables et détectables par les personnes à mobilité réduite. D'autre part, la signalisation est simplifiée : le panneau, montrant explicitement deux piétons – un adulte et une fillette – suffit à exprimer la priorité du piéton, l'interdiction de

La zone de rencontre au filtre de l'accessibilité

Tous les usagers ne sont pas au même niveau dans les zones de rencontre, au propre comme au figuré : conformément aux principes de la démarche Code de la rue, l'aménagement doit prioritairement prendre en compte les usagers les plus vulnérables, et bien sûr respecter la réglementation et les recommandations en vigueur en matière d'accessibilité. Ainsi, l'organisation globale de la zone de rencontre devra contribuer à laisser un cheminement continu, suffisamment large et dégagé de tout obstacle, pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite. Ce cheminement gagnera à s'inscrire dans un espace dédié aux piétons : on cherchera donc à le différencier de la partie utilisée par les véhicules par tout dispositif détectable par les personnes aveugles ou malvoyantes. Cela peut être réalisé en faisant varier la texture des revêtements, ou avec des dénivelés suffisamment marqués pour être détectés au pied et à la canne tout en respectant la capacité de franchissement par les fauteuils roulants.

D'une manière générale, il faudra donc veiller à ne pas créer « un effet dalle » où une personne aveugle perd les repères spatiaux que constituent les dénivelés. Le souci d'esthétisme ne devra pas non plus conduire à donner à ces mêmes personnes des informations contradictoires sur leur cheminement : les changements de matériau, les éléments fonctionnels et décoratifs au sol ou en saillie doivent faire l'objet d'une attention particulière.

stationnement et à prescrire la limitation de la vitesse à l'allure du pas pour tous les véhicules dépendant du Code de la route. Il peut être complété par un panneau indiquant la période d'application du statut d'aire piétonne, ou bien la règle de circulation propre.

L'aire piétonne

L'aire piétonne est un espace public affecté à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Le piéton y est prioritaire sur tous les autres usagers autorisés à y accéder à l'exception des tramways. La présence des véhicules motorisés est exceptionnelle, mais possible sur autorisation et selon les règles de circulation définies par le maire. Toutefois, cette autorisation ne peut porter que pour des véhicules liés à la desserte de l'aire piétonne.

Tous les véhicules soumis au Code de la route qui sont amenés à y circuler doivent respecter l'allure du pas, y compris les cyclistes. Enfin, aucun véhicule n'est autorisé à y stationner.



cules motorisés – déambulation, promenade, repos, jeux, etc. Le périmètre de l'aire piétonne peut être plus ou moins étendu, mais son aménagement a vocation à englober un espace public pris dans son ensemble – une rue de façade à façade, une place ou un ensemble de voiries – pour exprimer sans ambiguïté la primauté faite au piéton.

Ce qui change pour la zone 30

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 qu'à un aménagement spécifique des entrées et sorties). La législation prévoit donc que des aménagements complètent la signalisation, qui ne suffit parfois pas à la lisibilité et la crédibilité d'une zone réglementée.

D'une manière générale, les entrées et les sorties doivent être suffisamment repérables et explicites pour inciter l'automobiliste à ralentir. Il s'agit alors de prendre en compte l'environnement et les comportements des usagers pour déterminer le niveau d'aménagement approprié. De même, à l'intérieur de la zone, la limitation de vitesse gagnera en crédibilité si les aménagements s'appuient sur la configuration des lieux et les usages existants. 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'agit surtout de les articuler autour d'une stratégie globale d'aménagement favorisant l'expression de la vie locale, ce qui revient souvent à privilégier le confort du piéton et des cyclistes. Les dispositifs reposant uniquement sur la contrainte physique sont dans la mesure du possible à réserver aux voies encourageant la pratique de vitesse supérieure à 30 km/h.



Enfin, l'introduction de la zone de rencontre a conduit à préciser les recommandations relatives à l'aire piétonne. Elle apparaît plus clairement comme un espace public intégralement dédié au piéton : il ne s'agit donc pas à proprement parler d'un partage de la voirie, mais plutôt d'une affectation justifiée par les besoins d'expression de la vie locale. Elle vise avant tout à faciliter les déplacements à pied, puis l'usage du vélo à faible vitesse. L'aire piétonne est donc adaptée aux lieux où la densité piétonne est forte – hypercentre, lieux culturels, commerciaux, etc. – et où l'on souhaite privilégier des activités qui cohabitent difficilement avec les véhi-

ZONE



La zone 30

La zone 30 correspond à des espaces publics où l'on cherche à instaurer un équilibre des pratiques et des activités locales et la fonction circulatoire. L'homogénéisation des vitesses pratiquées – moins de 30 km/h pour tous les usagers – permet

aux cyclistes et aux modes motorisés de se partager la chaussée sans nécessité de ségrégation avec des voies dédiées. Sauf situation exceptionnelle, toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes. En l'absence de passage piétons, les piétons peuvent traverser où ils le souhaitent tout en restant vigilants.

S. BIATHIER, VILLE DE BOURG-EN-BRESSE





VILLE DE LORIENT

Un domaine d'emploi élargi pour les zones 30

L'introduction de la zone de rencontre offre, d'une certaine façon, un nouveau statut et une meilleure lisibilité à la zone 30. En effet, les zones de rencontre peuvent s'assimiler à des sous-ensembles plus fortement aménagés pour le piéton à l'intérieur des zones 30. Les aménagements y seront a priori plus importants et donc plus coûteux que pour ces dernières.

La zone 30 version 2008 apparaît de ce fait plus clairement comme une réglementation permettant la desserte tout en préservant la vie de quartier. Cet objectif ne nécessite pas forcément des aménagements très lourds : la configuration la plus courante de la voirie – une chaussée pour l'ensemble des véhicules et des espaces latéraux pour les piétons – est donc adaptée aux zones 30 moyennant des interventions modestes mais efficaces pour modérer la vitesse. Dans les villes et villages, l'usager pourra donc trouver des zones 30 englobant un quartier ou un ensemble de rues résidentielles ; de nombreuses agglomérations ont déjà affecté la quasi-totalité de leurs voies de desserte en zone 30, ce qui peut représenter plus de 70 % d'un réseau de voirie.

La plupart des voies de quartiers ont vocation à être affectées en zone 30, sans nécessité d'aménagements lourds.

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

... Ces évolutions ne sont évidemment pas sans conséquences pour les aménageurs comme pour les gestionnaires de la voirie. La mise en œuvre des double sens cyclables dans les zones 30 existantes comportant des rues à sens unique est ainsi à réaliser d'ici le 1^{er} juillet 2010. Mais la mise à jour ne concerne pas ces seuls cas : pour conserver leur statut, les aires piétonnes et les zones 30 existantes doivent être rendues conformes aux nouveaux textes. Le décret ne prévoyant pas de délai sur ce point, cette obligation est donc juridiquement d'ores et déjà effective.

S'assurer de la conformité des aménagements existants

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. Il s'agit donc d'en évaluer l'efficacité en terme de modération de la vitesse, par des observations in situ et des relevés de vitesse. Le cas échéant, l'autorité détentrice du pouvoir de police peut soit revenir sur le statut de la zone, soit chercher à compléter l'aménagement pour en améliorer le fonctionnement. Le recours à des aménagements

légers ou à des mesures provisoires pourra être mis à profit pour programmer la mise en conformité dans le temps et traiter davantage de zones.

Concernant les aires piétonnes, la mise en conformité va consister à faire disparaître le stationnement des véhicules motorisés là où il existait et à mettre à jour la signalisation (suppression des limitations de vitesse, des interdictions de stationnement, etc.).

L'affectation en zone de rencontre peut permettre de clarifier des situations parfois confuses : les zones semi-piétonnes, zone 30 à priorité piétonne, zone 20, zone 15, etc. que l'on trouve dans certaines villes correspondent en effet à des aménagements dont le fonctionnement s'apparente déjà à celui d'une zone de rencontre. Il en va de même de certaines zones 30, aménagées de manière particulièrement qualitative pour le piéton.

Enfin, la mise en conformité peut être l'occasion d'évaluer plus globalement les aménagements, à partir de données quantifiables et des appréciations portées par les habitants – sur l'accessibilité, la sécurité des déplacements, le report modal, l'activité commerciale, l'animation d'un quartier, etc.

Anticiper la mise en double sens cyclable

La généralisation des double sens cyclables dans les zones 30 et zones de rencontre 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 cyclables, conformément aux recommandations en vigueur. L'attention devra en particulier se porter sur les carrefours, qui constituent les points délicats de l'aménagement de la voie réservée aux cyclistes. Le cas échéant, cette analyse doit permettre de préparer les éléments qui justifieront dans l'arrêté de mise en conformité le maintien du sens unique pour tous les véhicules. Rappelons à cet effet que la présence de stationnement sur voirie est le résultat d'un choix et ne saurait donc en général justifier l'absence de mise à double sens cyclable.

Planifier plutôt qu'intervenir au coup par coup

Le Code de la route impose dorénavant de prendre deux arrêtés lors de la création d'une zone de rencontre ou d'une nouvelle zone 30, l'un portant sur le périmètre, l'autre sur le constat de cohérence et de mise en place de la signalisation.

Cette rédaction conduit donc à scinder la procédure en deux temps : ce faisant, elle insiste sur l'importance de la réflexion préalable à la réalisation. Si les zones de circulation particulières peuvent permettre de répondre à

des situations locales spécifiques, elles n'ont pas pour autant vocation à être créées au coup par coup. Au contraire, elles trouvent leur meilleure expression lorsqu'elles sont planifiées de manière coordonnées dans l'espace et le temps, par exemple sous la forme d'un plan local de modération de la vitesse ou de hiérarchisation du réseau. L'implantation et la délimitation du périmètre d'une aire piétonne, d'une zone de rencontre ou d'une zone 30 nécessitent en tout cas un minimum d'analyse des enjeux urbains à l'échelle de la commune : une programmation judicieuse articulera les politiques de stationnement, de modération de la vitesse, de développement des modes doux, à un projet de développement ou de requalification urbaine. En cela, les zones de circulation particulières sont des outils tout à fait intéressants pour mettre en cohérence l'aménagement de l'espace public avec les enjeux de mobilité et d'urbanisme. ■

Pour en savoir plus

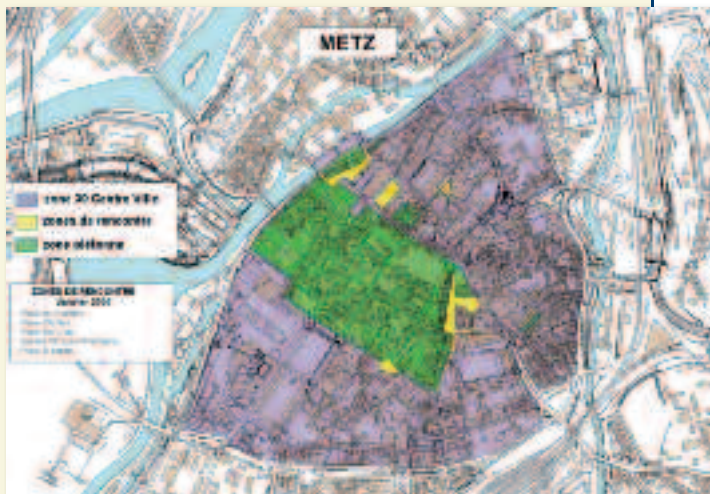
- « Les zones de circulation particulières en milieu urbain : aire piétonne, zone de rencontre, zone 30, trois outils réglementaires pour un meilleur partage de la voirie », 2008, 26 p. : fiches techniques d'accompagnement téléchargeables sur www.certu.fr
- « Zones 30 et zones de rencontre : la généralisation des double sens cyclables », article *Techni.Cités* n° 160, 8 décembre 2008.
- Fiche Ville et Vélo n° 6, « Les double sens cyclables », téléchargeable sur www.certu.fr
- Brochure *La démarche Code de la rue en France, premiers résultats*, 8 p., téléchargeable sur www.certu.fr

Janvier 2009 : la ville de Metz crée cinq premières zones de rencontre

Metz, après avoir développé les zones 30, a souhaité comme d'autres villes françaises étendre ce principe à une part plus importante de son réseau. Cette volonté a conduit les services techniques de la ville à réfléchir sur la mise en œuvre d'une nouvelle hiérarchie des voiries, articulant judicieusement aire piétonne, zones 30 et zones de rencontre.

La totalité des voies de circulation en contact avec l'hypercentre piétonnier a d'abord été inscrite dans un périmètre préfigurant une vaste zone 30. L'analyse plus fine des fonctions et des usages des espaces publics existants a ensuite fait apparaître plusieurs aménagements présentant des caractéristiques compatibles avec les principes de la zone de rencontre : situés aux portes de l'aire piétonne, ils accueillent des flux piétons importants ainsi qu'un trafic motorisé incontrournable du fait de la présence d'équipements générant du trafic (équipements publics, espaces d'échange de transports, zones de stationnement, centres commerciaux, établissements scolaires, etc.). L'idée retenue est donc de créer, sur les zones de contact existantes entre le plateau piétonnier et les voies maintenues à la circulation à 30 km/h, un ensemble de nouvelles zones de rencontre qui deviennent ainsi des espaces de transition à dominante d'usage piéton. Cinq d'entre elles sont d'ores et déjà instaurées : il s'agit surtout, sur des zones déjà confortables pour le piéton, d'ex-

périmenter le fonctionnement d'un espace partagé avec les automobilistes, en recourant éventuellement à des aménagements légers ou des mesures provisoires pour organiser le stationnement et la circulation des cyclistes en double sens.



Dans un plan de hiérarchisation de la voirie, les zones de rencontre trouvent naturellement leur place entre aire piétonne et zone 30.