

Zones de circulation apaisées (ZCA) de Haute-Normandie Synthèse du recensement 2011-2012

Décembre 2012

Les zones de circulation apaisées (ZCA)

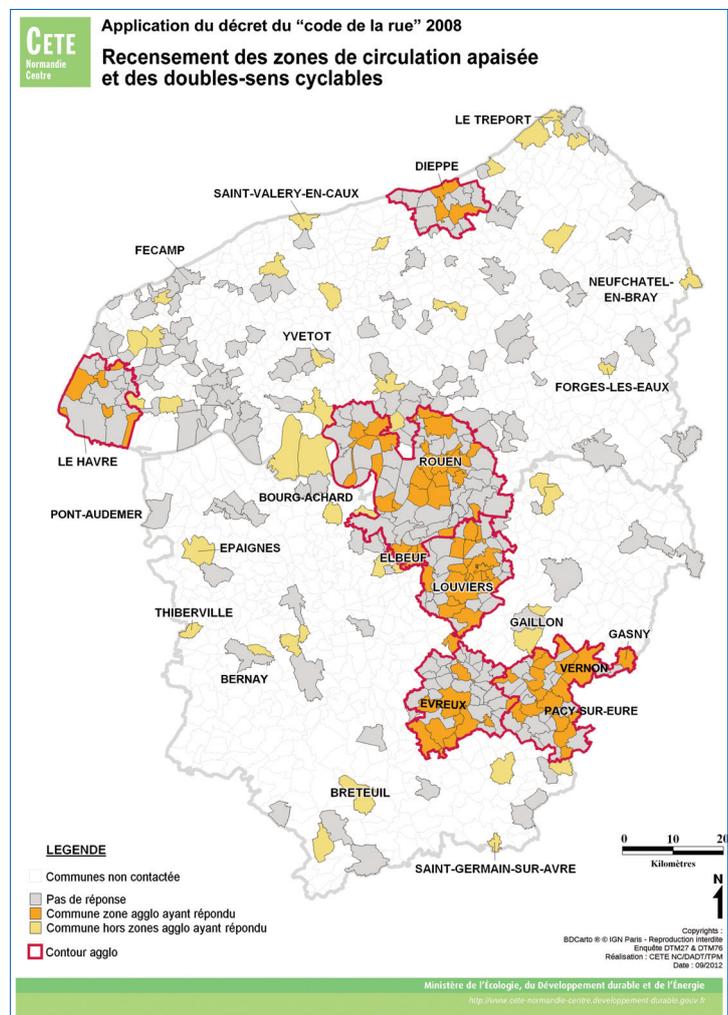
Les évolutions réglementaires récentes résultant de la démarche « code de la rue » engagée par l'État ont modifié sensiblement les règles de circulation portant une attention particulière aux modes doux. Le décret du 30 juillet 2008 a instauré la zone de rencontre, la nouvelle zone 30 et la mise en conformité des zones 30 existantes (les communes avaient jusqu'au 1^{er} juillet 2010 pour la mise en conformité de celles-ci). Il prévoit également le principe de la généralisation du double sens cyclable dans les zones de rencontre et les zones 30 (appelées zones de circulation apaisée).

Les services du ministère en charge des transports en Haute Normandie (DREAL HN, DDTM27, DDTM76) ont mené une étude dont l'objet était de vérifier dans un premier temps si les inquiétudes sur la lisibilité du message du code de la rue à destination des collectivités sont avérées ou non et, dans un second temps, de réaliser sur quelques communes intéressées, des propositions d'améliorations de leurs aménagements du double-sens cyclable, ainsi que la mise en conformité de leurs arrêtés.

Recensement des zones apaisées

Un recensement en deux temps a été lancé, avec d'abord toutes les communes des communautés d'agglomération en automne 2011, puis toutes les communes de plus de 1000 habitants au printemps 2012.

Après de nombreuses relances et bien que les communes soient tenues de répondre (article L 2121-26 du code général des collectivités territoriales), un nombre limité de réponses a été retourné.



Pour la Seine-Maritime (76)

216 communes ont été contactées dont 104 font partie d'une agglomération, la part des retours a été de :

1 réponse sur 3 pour les agglomérations et
1 sur quatre pour les autres collectivités.

Pour l'Eure (27)

165 communes ont été contactées dont 113 font partie d'une agglomération, la part des retours a été de :

1 sur 3 quel que soit le type de collectivité
(zone agglomérée et autres collectivités).



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE L'EURE



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA
SEINE-MARITIME



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement
HAUTE-NORMANDIE

Service Déplacements Transports Multimodaux et Infrastructures - Pôle Déplacements
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Haute-Normandie

Pour cette étude, il a été demandé aux collectivités locales de fournir aux services du Ministère en charge des transports de Haute Normandie les arrêtés correspondants à leur(s) zone(s) 30, zone(s) de rencontre et double(s)-sens cyclable(s). L'analyse des réponses fait

apparaître globalement **une confusion entre limitation de la vitesse à 30 km/h et zone 30 pour la moitié des réponses**. Un tiers des communes a indiqué une zone 30 alors que ce n'est qu'une limitation ponctuelle de la vitesse à 30 km/h, notamment au droit des écoles.

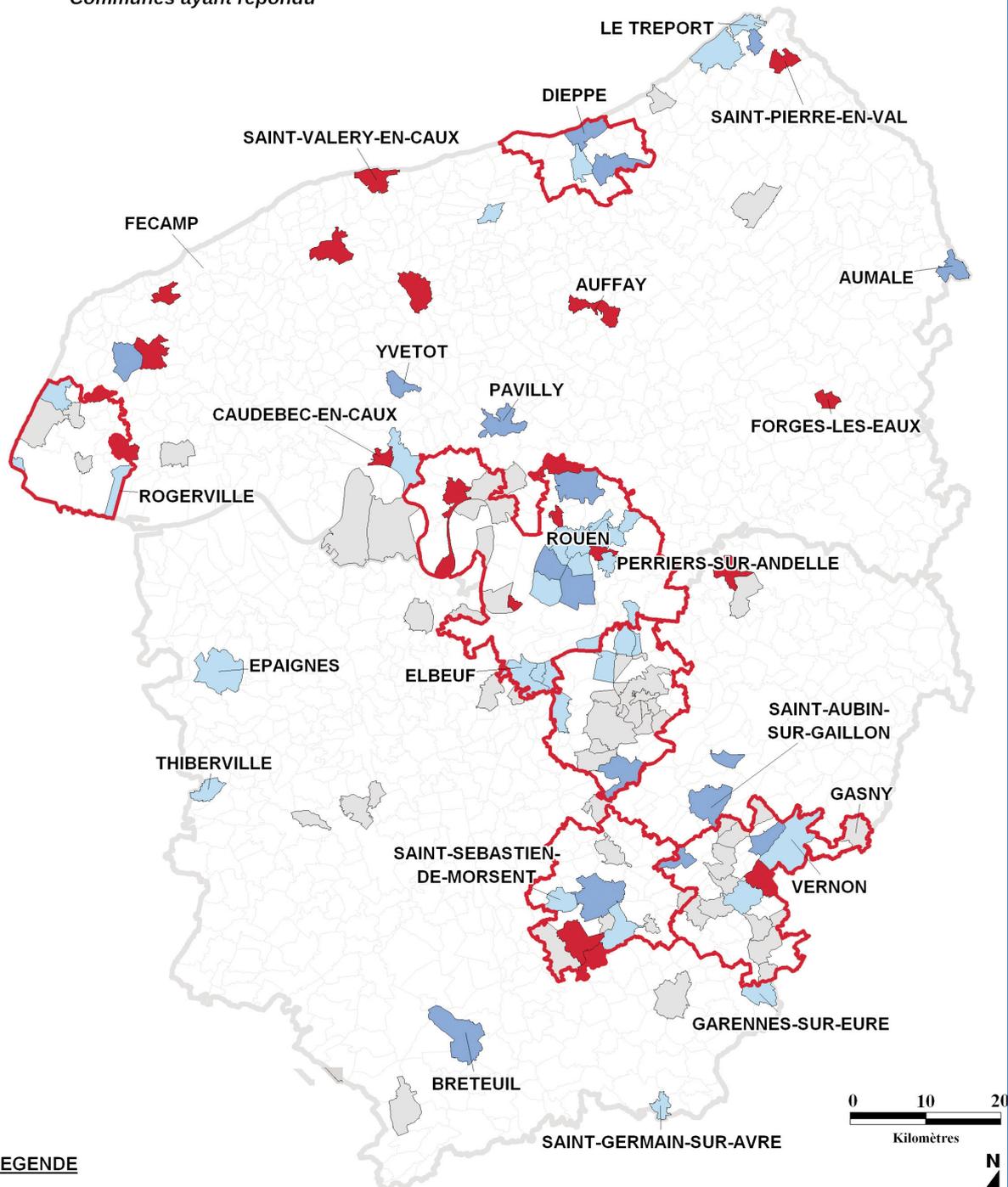


Application du décret du "code de la rue" 2008

Recensement des zones de circulation apaisée et des doubles-sens cyclables

Zone 30 et limitation à 30 km/h

Communes ayant répondu



LEGENDE

- Limitation à 30 km/h
- Limitation à 30 km/h + Zone 30
- Zone 30
- Ni limitation à 30 km/h + Ni Zone 30

Copyrights :
BDCarto © IGN Paris - Reproduction interdite
Enquête DTM27 & DTM76
Réalisation : CETE NC/DADT/TPM
Date : 09/2012

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

<http://www.cete-normandie-centre.developpement-durable.gouv.fr>

Les zones 30

Définition - Article R110-2 du code de la route



b30

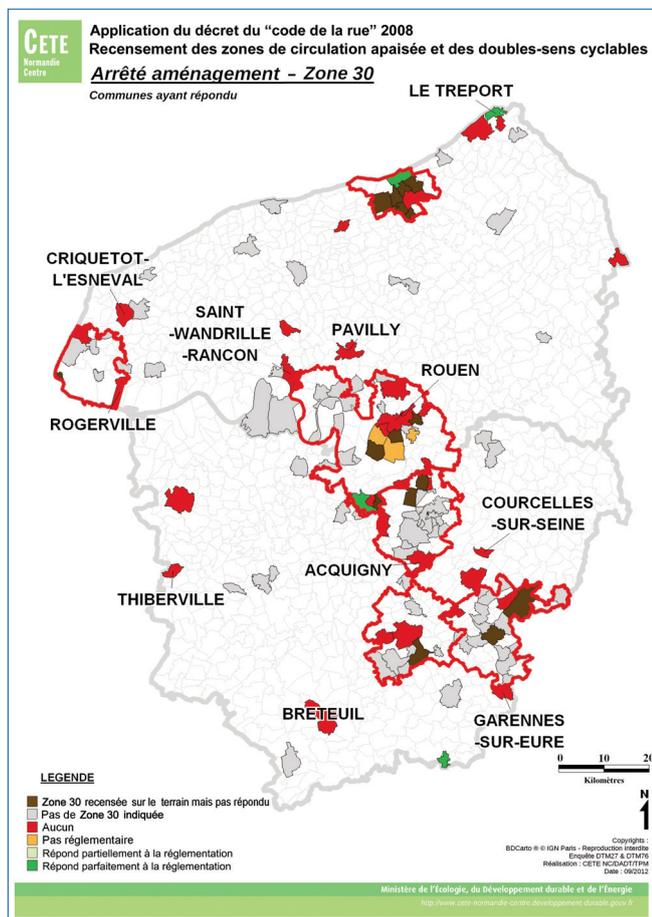
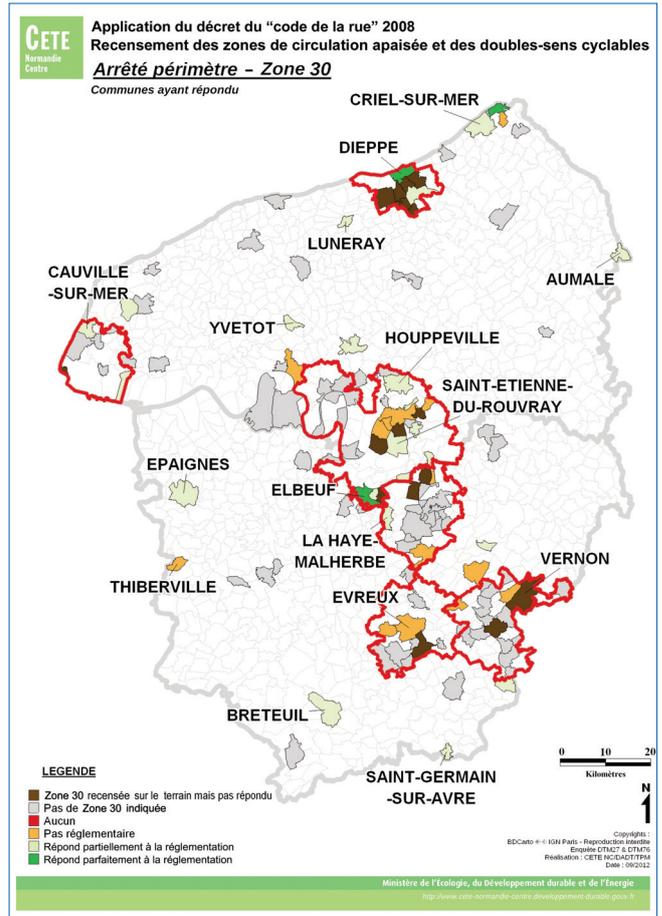


b51

« Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées

sont à double-sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable » (la signalisation ne suffit souvent pas pour la lisibilité et la crédibilité de la zone. C'est pourquoi il est prévu que des aménagements complètent la signalisation, ceci étant inclus dans la notion d'aménagement cohérent).

Le périmètre de la zone et la cohérence de l'aménagement doivent être officialisés par l'autorité détentrice du pouvoir de police à travers la prise d'arrêtés(s).



Recensement des zones 30

L'étude révèle que les communes établissent bien un arrêté de périmètre, mais que celui-ci ne répond pas, dans 2 cas sur 3, aux obligations réglementaires.

Par contre en ce qui concerne l'arrêté de cohérence d'aménagement, 80 % des collectivités locales sondées n'en ont pas pris et sur les 20 % restant, 8 % ne sont pas réglementaires.

Au final seulement, sur la Haute-Normandie, quatre communes sur celles ayant répondu ont bien intégré ces modifications.

La zone 30 reste mal connue des élus, des techniciens et des usagers.

C'est pourquoi on trouve encore, malheureusement, des panneaux indiquant : Zone 30 - *Priorité aux piétons*, ce qui est contraire à la réglementation.



Les zones de rencontre

Définition - Article R110-2 du code de la route



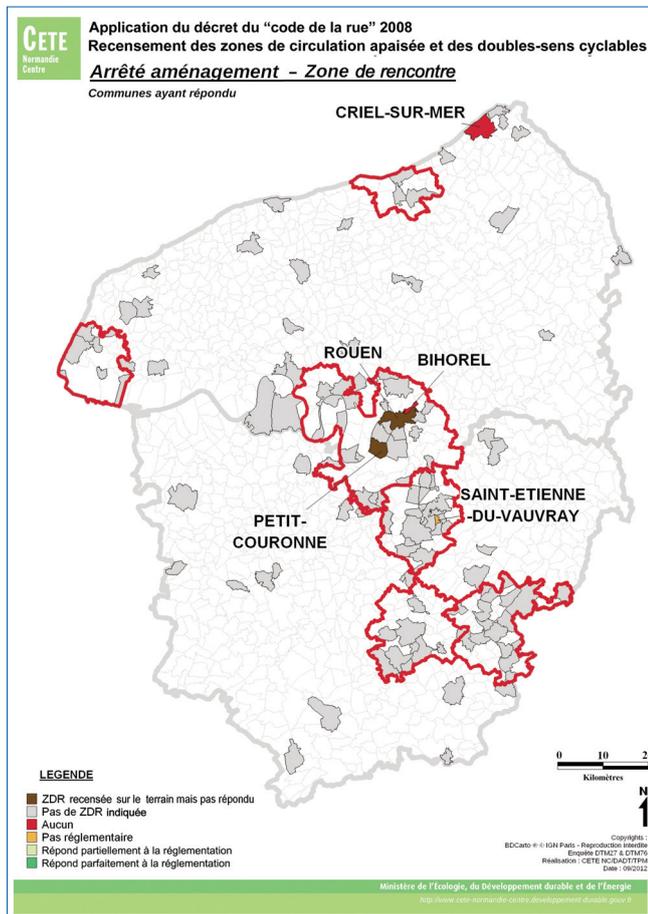
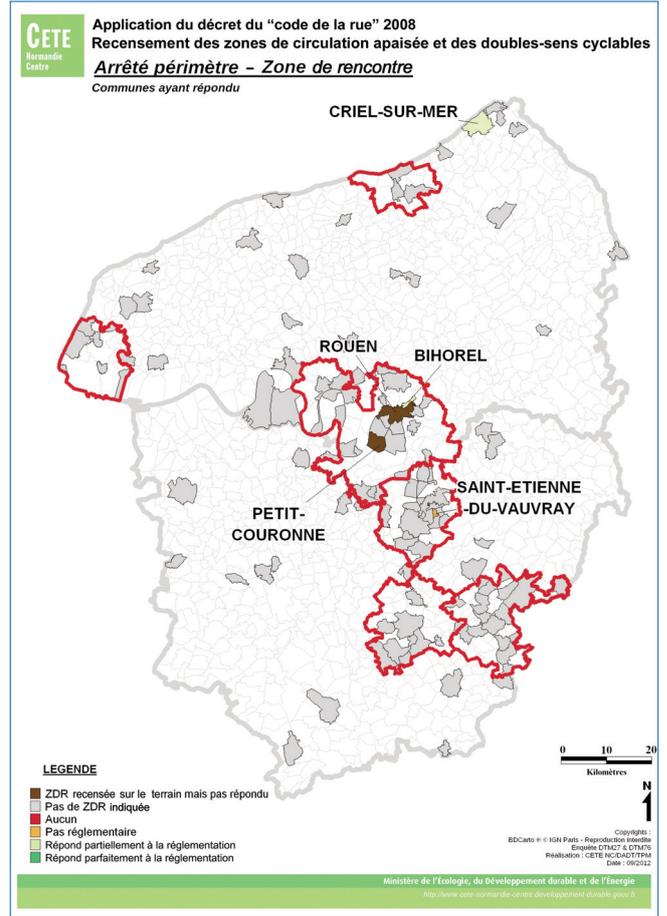
b52



b53

« Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »

la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »



Recensement des zones de rencontre

L'étude révèle que la zone de rencontre est un dispositif réglementaire peu usité par les communes : seules 2 communes du panel de réponse indiquent avoir mis en place une zone de rencontre.

L'examen des arrêtés d'aménagement amène de plus à constater que ceux-ci ne répondent pas aux obligations réglementaires.

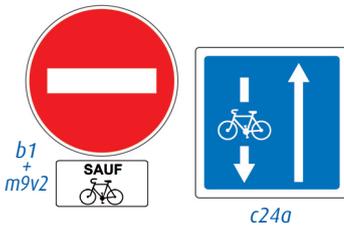


Zone de rencontre - Rouen (76)

Source : J.C. Porcau - CETE Normandie Centre

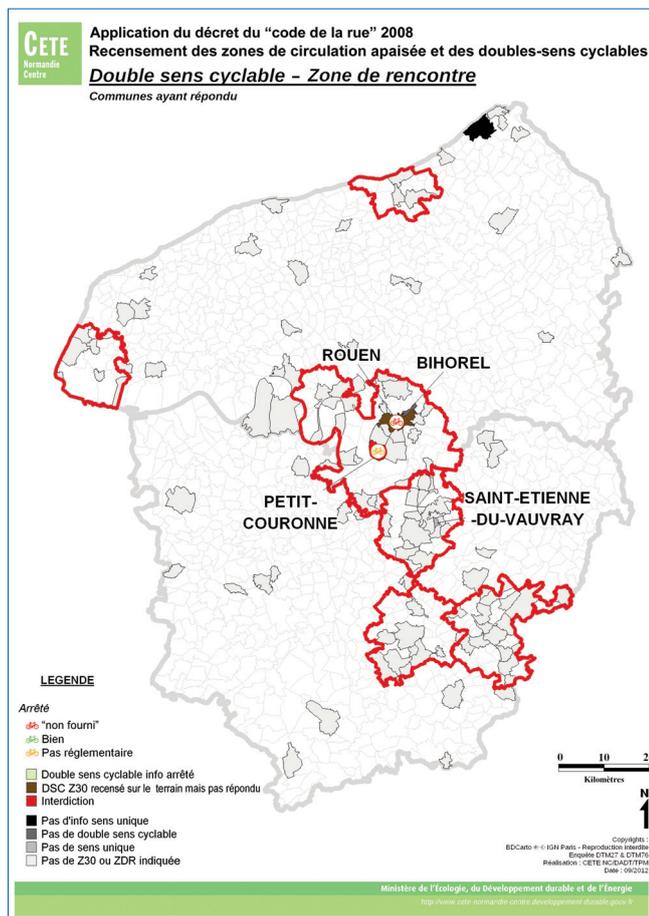
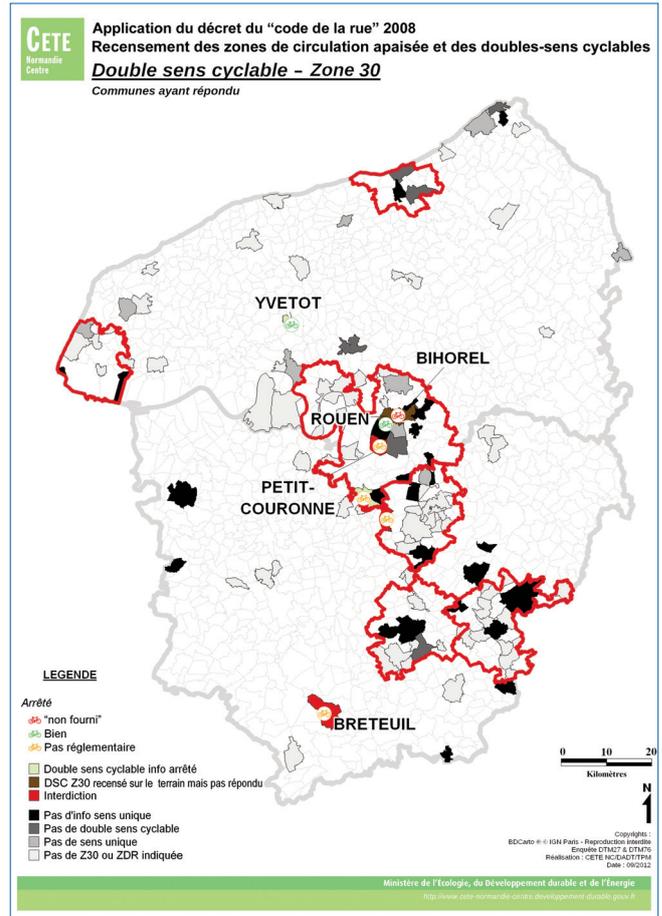
Le double-sens cyclable

Rappel : La possibilité réglementaire de réaliser des doubles-sens cyclables existe depuis de nombreuses années. Le code général des collectivités territoriales donne la possibilité au maire, « par arrêté motivé eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement, d'interdire, à certaines heures, l'accès de certaines voies de circulation ou de certaines portions de voies ou de réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules » (L 2213 du code général des collectivités territoriales).



Les doubles-sens cyclables entrent dans le champ de cet article. Mis en place depuis longtemps à Strasbourg (1983), ils offrent un recul suffisant pour qu'il soit possible d'apprécier leur efficacité et leur sécurité. Le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 institue le principe de la généralisation des doubles sens cyclables dans les zones 30, mais également dans les zones de rencontre. L'article R110-2 du code de la route ne traite que des doubles-sens cyclables en zone 30 et zone de rencontre ; il ne modifie en rien la possibilité préexistante d'en réaliser sur des voies où la vitesse est limitée à 50 km/h ou plus.

Par ailleurs l'arrêté municipal doit préciser si l'on est en zone 30 ou de rencontre, les règles de circulation applicables à compter de la mise en place de la signalisa-



tion, la liste des rues en sens unique pour les véhicules motorisés et citer les impossibilités techniques avérées sur les rues où le double-sens ne pourra s'appliquer.

Recensement des doubles-sens cyclables

Le double-sens cyclable est aussi méconnu que la zone de rencontre par l'ensemble des collectivités de la Haute-Normandie ou mal perçu par les quelques collectivités qui ont mis en place des zones de circulation apaisée avec la plupart du temps une interdiction non réglementaire.

Les règles à appliquer sont totalement ignorées ou inconnues pour la majorité des communes qui ont toutefois des sens uniques en zone de circulation apaisée et n'ont pas pris en compte la réglementation dans leurs arrêtés.

D'autres communes ont interdit le double-sens cyclable sans justification technique suffisante comme dans l'arrêté ci-après.

Exemple d'arrêté non réglementaire

VU le décret n°2008-754 du 30 Juillet 2008, portant diverses dispositions en matière de sécurité routière, notamment l'article R.110-2 du Code de la Route, relatives à la circulation des cyclistes en zone 30,

CONSIDÉRANT qu'il convient de prendre toutes les dispositions nécessaires afin d'assurer la sécurité des cyclistes et de toutes circulations en mode doux sur les rues en sens unique à l'intérieur des zones de rencontre et des zones 30.

ARRETE

Article 1^{er} La circulation des cyclistes et de toutes circulations en mode doux, sera autorisée et seulement autorisée dans le sens de la circulation automobile en général et ce, à l'intérieur des zones de rencontre et des zones 30 sur les voies en sens unique existantes sur le territoire de . . .

Article 2 La signalisation existante, type B1, sur les voies concernées, sera maintenue en place sans aucune modification.

Synthèse de l'étude

Dans le cadre des actions liées au Plan Régional Santé Environnement 2, la DREAL a souhaité voir comment les nouvelles réglementations, suite à la démarche « Voirie pour Tous et l'évolution du code de la rue », étaient appliquées par les communes.

Selon les dispositions de l'article L2121-26 du code général des collectivités territoriales, la fourniture, pour des études au cas par cas, des arrêtés de circulation aux services de l'État est obligatoire.

Force fut de constater que seule une collectivité sur trois a répondu au cours de cette enquête menée conjointement par la DREAL HN, les DDTM 27 - DDTM 76 et le CETE NC.

Rappels réglementaires

Différence limitation à 30 km/h et zone 30



La **limitation à 30 km/h** correspond à une réduction ponctuelle de la vitesse sur le réseau routier afin d'assurer la sécurité des usagers (par exemple devant la sortie d'un établissement scolaire). Elle est souvent mise en œuvre des aménagements très ponctuels comme des chicanes, des coussins berlinois ou autres...



La **zone 30** est un espace public, où l'on veut créer (s'il n'existe déjà) un équilibre entre les pratiques de la vie locale (commerciale, résidentielle...) avec la présence de piétons et la fonction circulaire des véhicules automobiles, dans le cadre du développement de la ville. Cet équilibre vise à aider au développement de la marche en sécurisant la traversée des piétons et l'usage du vélo en favorisant la cohabitation de ceux-ci avec les véhicules motorisés sur la chaussée.

L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse et les entrées doivent être marquées par des aménagements appropriés et homogènes sur l'ensemble de la commune afin de faciliter son repérage pour les usagers. La notion de « zone » prend tout son importance, car il est peu recommandé de réduire l'aménagement à un secteur de rue où la limitation de vitesse est plus appropriée.

Réglementation pour les arrêtés Zone 30 - Zone de rencontre

La mise en place de ces zones oblige le maire à officialiser le périmètre et la cohérence de l'aménagement.

L'étude a mis en évidence que cette double obligation est méconnue des communes, et la plupart établissent uniquement un arrêté de périmètre.

La solution préconisée par le CERTU (en accord avec la réglementation actuelle) est donc de ne prendre qu'un seul arrêté mais qui comprend des articles distincts, l'un décrivant le périmètre de la zone et l'autre la conformité des aménagements mis en place.

Réglementation pour les arrêtés des doubles-sens cyclables



Le législateur a prévu que les doubles-sens cyclables soient obligatoires dans les zones de circulation apaisée. Le pouvoir de police peut interdire la mise à double-sens cyclable de certaines rues à sens unique automobile, mais il doit citer l'impossibilité technique avérée.

Le guide pratique et méthodologique pour la mise à double-sens cyclable du CERTU fournit au décideur et à l'aménageur des éléments de réflexion, des recommandations techniques qui prennent en compte la spécificité des mises à double-sens cyclable. *Ces recommandations doivent être adaptées au contexte local, ainsi qu'aux réalités du terrain.* De manière générale, en zone de circulation apaisée, il est très rare que les contraintes empêchent la mise en place du double-sens cyclable.

Pour « une voirie pour tous »

Le regain d'intérêt actuel des usagers et des décideurs pour les déplacements en modes doux contribue à la préfiguration de la ville de demain. Le programme partenarial « **Une voirie pour tous** » est destiné à construire une culture commune de l'approche globale des usagers, avec une attention toute particulière pour les usagers vulnérables.

Des journées thématiques organisées tous les ans par le CETE NC, et des matinées ou des après midi débats organisés en partenariat avec le CETE NC et les DDT(M) ont pour vocations de partager et d'échanger avec les acteurs du territoire sur la réglementation, les bonnes pratiques et les expériences.

Pour plus d'information n'hésitez pas à visiter le site internet : <http://www.voiriepourtous.developpement-durable.gouv.fr> ou taper « voirie pour tous » sur un moteur de recherche internet.

Dans le cadre des plans locaux d'urbanisme (PLU) et plus particulièrement lors des réflexions sur le plan d'aménagement et de développement durable (PADD) et sur les OAP (orientation d'aménagement et de programmation), l'approche « *une voirie pour tous* » fait partie intégrante d'une ambition d'un aménagement durable pour une commune.

