

ANNEXE 6

Les nouvelles zones pour une circulation apaisée en agglomération

Synthèse

Le comité interministériel de la Sécurité routière (CISR) réuni le 13 février 2008 a décidé d'introduire dans le Code de la route le concept de « zone de rencontre ». Cette décision est l'aboutissement d'une réflexion globale menée par le comité de pilotage institué dans le cadre de la démarche « code de la rue » lancée en avril 2006.

Cette démarche vise à assurer un meilleur partage de l'espace public entre toutes les catégories d'usagers et à offrir une plus grande sécurité des déplacements urbains par le développement des modes de déplacements doux.

Malgré l'amélioration générale de la sécurité routière (près de 11 000 vies sauvées et 130 000 personnes blessées épargnées en cinq ans), on déplore encore 1 359 personnes décédées en milieu urbain et 67 780 personnes blessées en 2007.

Les piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes sont les principales victimes de ces accidents.

1. La cohabitation des usagers de la route en agglomération à ce jour

Les piétons et les cyclistes sont, en milieu urbain, fortement touchés par l'insécurité routière. En 2007, 27,8 % des personnes tuées en agglomération étaient des piétons et 4,4 % des cyclistes.

En termes d'usage de la voirie urbaine, **un déséquilibre existe entre les différentes catégories d'usagers** même si les pouvoirs publics encouragent la ré-appropriation progressive de l'espace public urbain par les modes de déplacement doux.

Jusqu'à aujourd'hui, le Code de la route ne proposait que deux outils réglementaires aux maires pour aménager des zones de circulation apaisée en agglomération : « l'aire piétonne » ou la « zone 30 » :

- Le caractère dédié de « l'aire piétonne » à une catégorie particulière d'usagers, les piétons, ne permet une mixité d'usage (piéton-véhicule) que pour un trafic automobile extrêmement limité.
- La mixité d'usage n'est que très « partielle » en « zone 30 » puisqu'une telle zone fonctionne sur le mode du partage physique de la voirie entre chaussée affectée aux véhicules et trottoirs affectés aux piétons.

Aucun de ces deux outils ne permet une totale mixité entre tous les usagers de la voirie urbaine : piétons, cyclistes, usagers motorisés, transport en commun...

C'est pourquoi la France, à l'instar de la Belgique, s'est engagée dans une démarche appelée « code de la rue ». Un comité de pilotage a été mis en place par le ministre des Transports le 18 avril 2006. Il rassemble des représentants d'associations d'usagers, de collectivités locales, les services concernés du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et le CERTU (centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques).

Ce comité a étudié les améliorations et compléments possibles de l'actuel Code de la route dans l'optique de parvenir à un partage plus équilibré et sécurisé de l'usage de l'espace public urbain entre toutes les catégories d'usagers.

2. Le concept de zone de rencontre introduit dans le Code de la route

Afin de créer des espaces ouverts de façon permanente à la circulation motorisée tout en étant à priorité piétonne, le comité de pilotage a souhaité introduire le concept de zone de rencontre dans la partie réglementaire du Code de la route. Ce concept existe déjà en Suisse et en Belgique.

L'objectif de cette zone est de rendre plus sûrs, plus attractifs, plus conviviaux certains espaces urbains en privilégiant la circulation des modes doux.

Dans une zone de rencontre, la priorité est donnée aux piétons qui n'ont pas l'obligation de circuler sur les trottoirs et la vitesse des véhicules motorisés est limitée à 20 km/h.

Il s'agit notamment d'assurer des déplacements en toute sécurité pour les usagers les plus vulnérables. Ainsi, lors d'une réunion avec les associations de handicapés le 6 juin dernier, la déléguée a indiqué que la DSCR souhaitait promouvoir pour les zones de rencontre des caractéristiques d'aménagement permettant aux personnes malvoyantes de garder tous leurs repères. Le CERTU prépare un guide technique d'aménagement, et des dispositions réglementaires (ne relevant pas du code de la route) seront étudiées afin de garantir l'application de ces principes sur le terrain.

La zone de rencontre pourra être envisagée dans les secteurs où les flux piétons sont importants, mais où il est impossible de s'affranchir totalement du trafic motorisé.

L'introduction du concept de « zone de rencontre » a nécessité la création ou la modification d'un certain nombre d'articles du Code de la route.

Un panneau de signalisation « zone de rencontre » sera prochainement ajouté à la réglementation.

3. La redéfinition des aires piétonnes et des zones 30

- **L'aire piétonne**

Il a été décidé de renforcer la spécificité piétonne de ces zones en donnant la **priorité formelle de circulation au piéton sur le cycliste**. Seuls les véhicules motorisés nécessaires pour assurer la desserte interne de cette zone sont autorisés à y circuler. Tout conducteur de véhicule motorisé non autorisé à circuler sur une aire piétonne sera passible d'une amende de quatrième classe d'un montant de 135 euros (amende minorée : 90 euros).

La spécificité de circulation de l'aire piétonne fait qu'elle n'a pas besoin d'être aménagée ; seules les entrées et les sorties de la zone sont signalées.

Il revient à l'autorité détentrice du pouvoir de police de déterminer le caractère temporaire ou permanent de l'aire piétonne.

- **La zone 30**

Une zone 30 délimite un périmètre urbain dans lequel non seulement la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h pour tous les véhicules, mais où les aménagements visant à réduire la vitesse sont tels qu'ils favorisent la cohabitation apaisée de tous les usagers.

Le décret précise que **cette zone est affectée à tous les usagers et vise à faciliter la traversée de la chaussée pour les piétons ainsi que la circulation des cyclistes**, pourra se faire en double sens (sauf disposition particulière).

Le périmètre de la zone 30 ainsi que son aménagement sont fixés par arrêté du maire ou par arrêté conjoint du maire et du président de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) après consultation de tous les gestionnaires concernés.

Pour les zones 30 existantes, la mesure n'entrera en vigueur que par un arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police, qui devra être publié au plus tard le 1^{er} juillet 2010 après mise en conformité de la signalisation (double sens cyclable) et des aménagements.

4. L'usage du vélo en ville facilité

Un trajet sur deux en voiture fait moins de 3 km en moyenne, et il ne faut que 15 minutes pour les parcourir en vélo (*source : ADEME*).

Cette nouvelle réglementation vise donc à **favoriser l'usage de la bicyclette**, les cyclistes étant autorisés à circuler dans les deux sens des chaussées à sens unique situées dans les zones de rencontre et zones 30, sauf dispositions différentes prises par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation.

La zone 30 est très appréciée par les cyclistes urbains car le différentiel de vitesse entre les véhicules motorisés et le vélo est moins important. La visibilité et le respect mutuel sont meilleurs.