

Zones de circulation apaisée

Points-clés à prendre en compte pour leur aménagement

Auteur : Lucie Bruyere - CEREMA

Date :

Aménager les zones de rencontre



0. Le code de la rue

- Démarche participative lancée en 2006 par le ministre des transports.
- Elle a rassemblé des associations d'élus, de professionnels et d'usagers.
- Objectifs :
 - 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

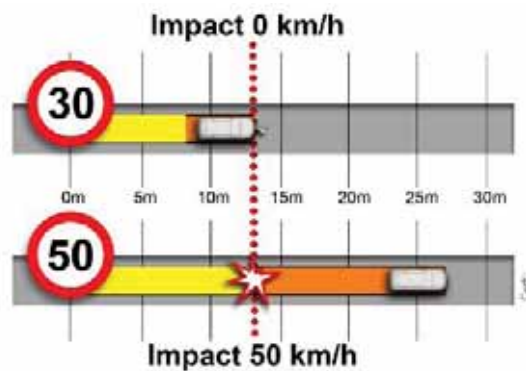
0. Le décret 2008-754

- Trois évolutions principales :

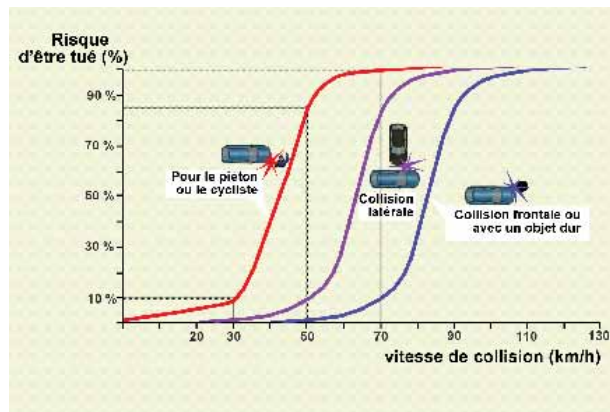
- Introduction d'un principe de prudence dans le Code de la Route, notamment à l'égard des usagers les plus vulnérables

- > *Préalable indispensable : modérer la vitesse*

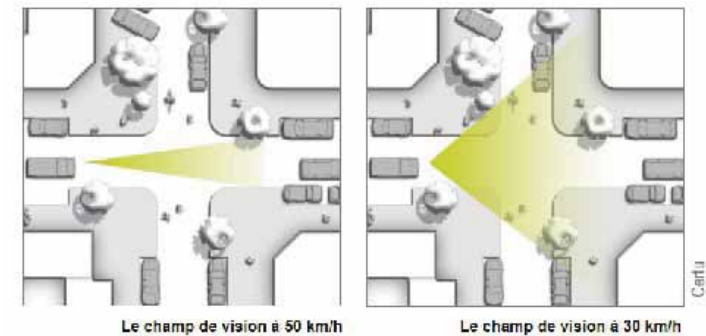
Pour réduire la distance d'arrêt



Pour réduire la gravité des chocs













Pour élargir le champ de vision



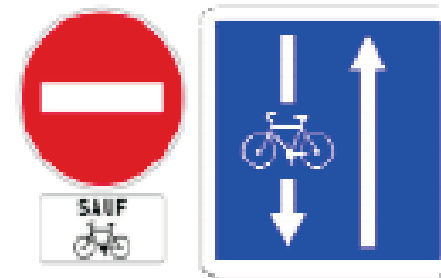
0. Le décret 2008-754

- Trois évolutions principales :
 - Création d'outils réglementaires d'aménagement pour un meilleur partage de la voirie : les zones de circulation particulières :
 - l'aire piétonne (redéfinition des règles existantes)
 - la zone de rencontre
 - la zone 30 (précision des règles existantes)

Statut de la zone ou de la voie					
	Aire piétonne	Zone de rencontre	Zone 30	Agglomération	Sortie 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulation					

0. Le décret 2008-754

- Trois évolutions principales :
 - Généralisation du double-sens cyclable dans les rues à sens unique pour les véhicules motorisés, dans les zones de rencontre et les zones 30



1. Une démarche globale

En milieu urbain,

la majorité du réseau

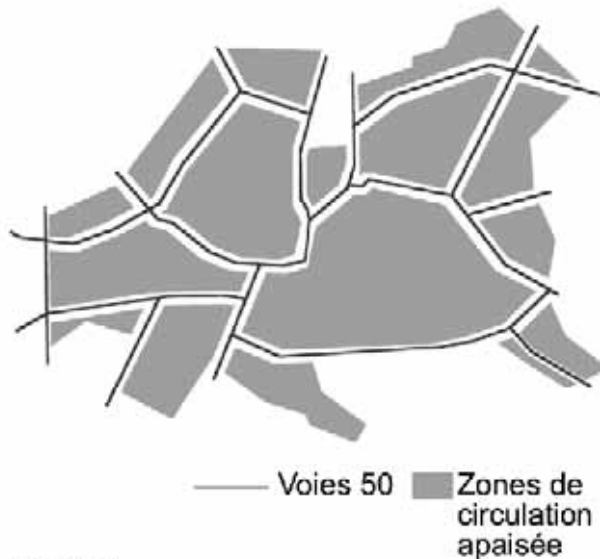
a vocation

*à privilégier les fonctions urbaines et
d'habitat*

par rapport à la circulation motorisée
et à

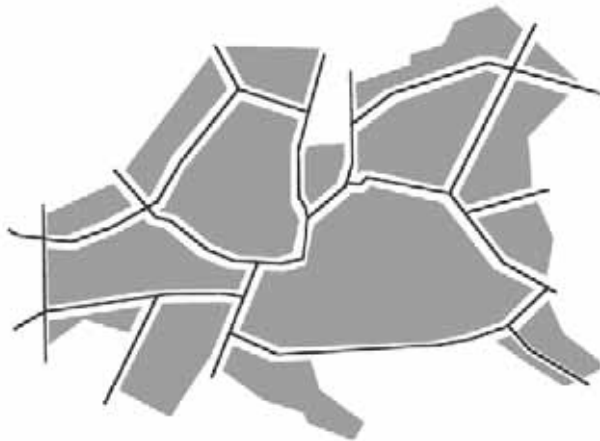
développer la mixité des usages en ville

1. Une démarche globale



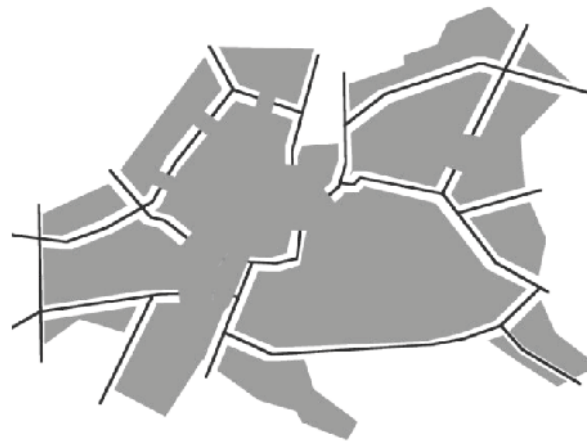
- Localiser les « grands axes » qui assurent l'écoulement du trafic motorisé, **< à 20 % du linéaire total du réseau de voirie**

1. Une démarche globale



— Voies 50 ■ Zones de circulation apaisée

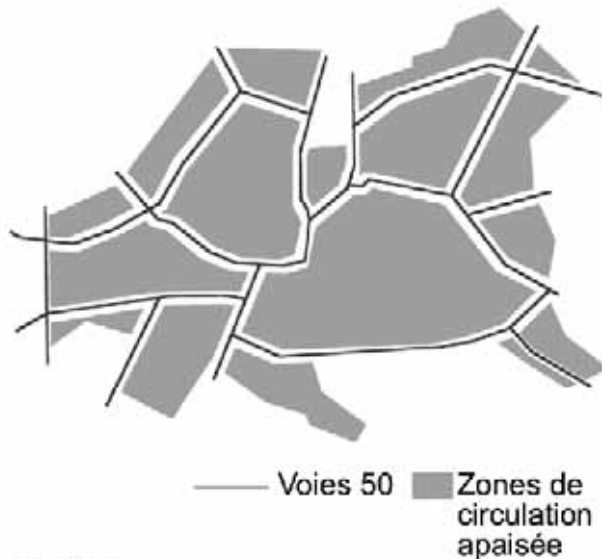
- Localiser les « grands axes » qui assurent l'écoulement du trafic motorisé, < à 20 % du linéaire total du réseau de voirie



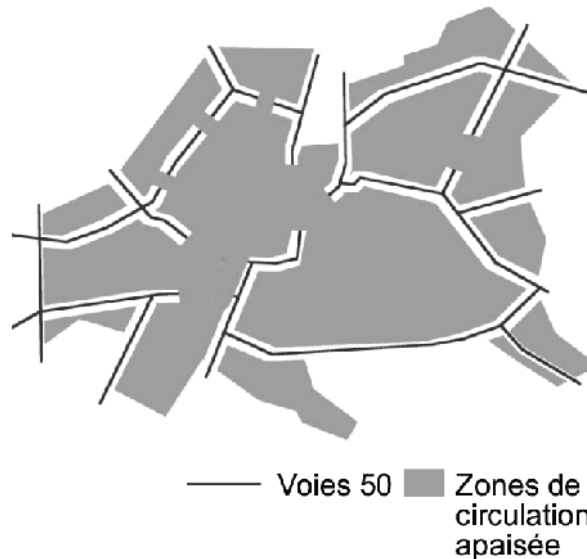
— Voies 50 ■ Zones de circulation apaisée

- Localiser les **lieux générant des échanges transversaux** au niveau des « grands axes »

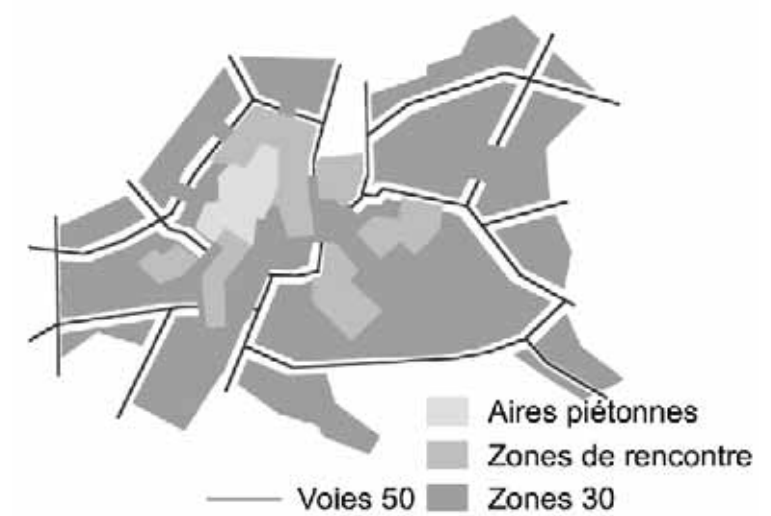
1. Une démarche globale



- Localiser les « grands axes » qui assurent l'écoulement du trafic motorisé, < à 20 % du linéaire total du réseau de voirie






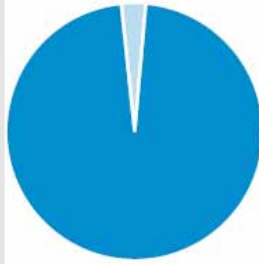

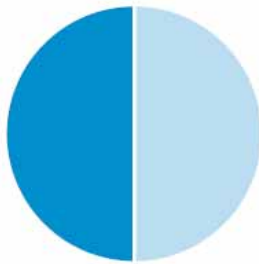
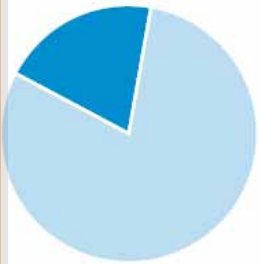
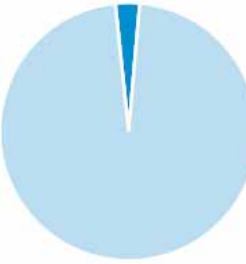


- Localiser les **lieux générant des échanges transversaux** au niveau des « grands axes »



- Affiner selon les fonctions et usages de l'espace public

1. Une démarche globale

Statut de la zone ou de la voie	 Aire piétonne	 Zone de rencontre	 Zone 30	 Agglomération	 Section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulation ■ Circulation ■ Vie locale					

3 outils pour 3 espaces

2. La zone de rencontre



- C'est un espace public où la vie locale est développée et prépondérante
- C'est une zone ouverte à la circulation de tous les usagers

2. La zone de rencontre



- Règles fondamentales :
 - Les piétons bénéficient de la priorité sur tous les véhicules (sauf transports publics guidés). Ils peuvent circuler sur toute la largeur de la voirie, sans y stationner.
 - La vitesse est limitée à 20 km/h.
 - Le stationnement est autorisé uniquement sur les emplacements aménagés.
 - Le double-sens cyclable est généralisé.
 - Les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente.

3. Logique d'aménagement

- La simple réglementation ne suffit pas

L'aménagement est nécessaire pour rendre crédible et effectif ce changement de statut :

il alerte sur la vitesse à respecter et sur le comportement à attendre des différents usagers

3. Logique d'aménagement



Espace des remparts, à Sion (Suisse) [photo Rue de l'Avenir]

3. Logique d'aménagement



Espace des remparts, à Sion (Suisse) [photo Rue de l'Avenir]

3. Logique d'aménagement



Espace des remparts, à Sion (Suisse) [photo Rue de l'Avenir]

3. Logique d'aménagement



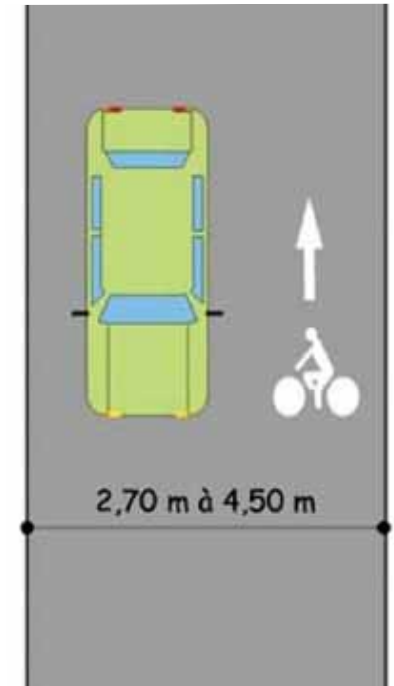
Annecy

3. Logique d'aménagement

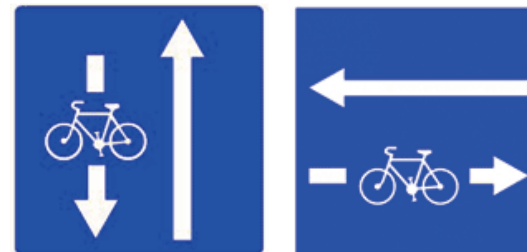
- Points clés :
 - Signalisation
 - Stationnement
 - Double-sens cyclable
 - Aménagement cohérent
 - » Entrées / sorties
 - » Ambiance
 - » Mobilier urbain

3. Logique d'aménagement

La signalisation



→ *Mettre en place
une signalisation minimale*



3. Logique d'aménagement

Traiter les entrées



Surélévation de chaussée

Mise à niveau

→ *Donner un signal
d'entrée de la zone*



3. Logique d'aménagement

Traiter les entrées



Changement couleur/matériau
Marquer une « porte »



3. Logique d'aménagement

Traiter les entrées



Plateau traversant, trottoir traversant

Écluse

3. Logique d'aménagement

Traiter les entrées



Bâti existant
Géométrie

3. Logique d'aménagement

Traiter les entrées



*Modérer la vitesse
en amont*

3. Logique d'aménagement

Changer l'image de la rue



Des choix d'aménagement variés (2 rues commerçantes)

3. Logique d'aménagement

Changer l'image de la rue



- *Conserver des espaces continus dédiés aux piétons*
- *Rendre perceptible la différence entre la bande de roulement partagée et l'espace dédié aux piétons*

3. Logique d'aménagement

Changer l'image de la rue



→ *Traiter l'aménagement pour que la perception soit celle d'un véhicule sur un espace piéton et non d'un piéton sur la chaussée*

3. Logique d'aménagement

Ambiance



3. Logique d'aménagement

Ambiance



→ *Préférer un matériau se distinguant du béton bitumineux noir classique pour signaler un espace différent*



3. Logique d'aménagement

Section courante

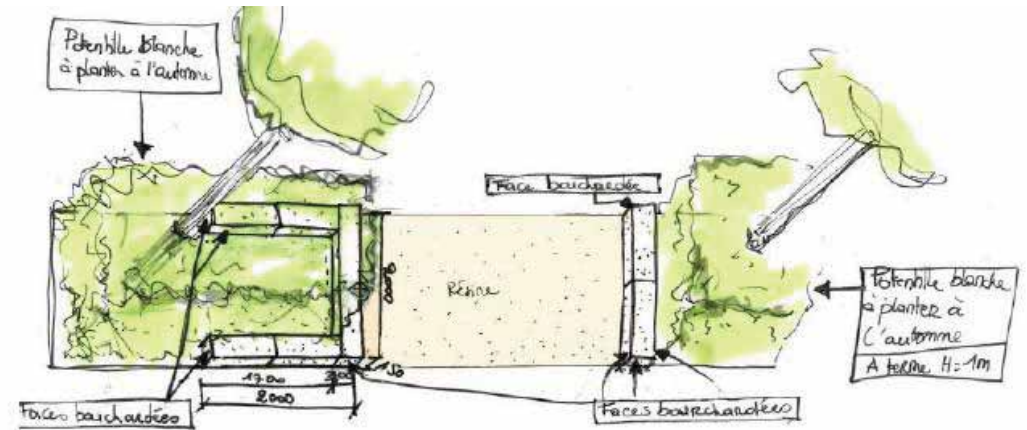


→ *Ne pas surdimensionner la bande de roulement partagée*



3. Logique d'aménagement

Section courante



→ *Briser la linéarité de la rue*

3. Logique d'aménagement

Gérer le stationnement



Comme effet de chicane
Marquer les places



3. Logique d'aménagement

Mobilier urbain - Stationnement



3. Logique d'aménagement

Mobilier urbain



3. Logique d'aménagement

Reprise de l'existant



Zones de circulation apaisée

- Points de vigilance :
 - Prise en compte de tous les handicaps
 - Besoin de communication



Direction technique Territoires et ville

Merci

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement - www.cerema.fr

Direction technique Territoires et ville - 2 rue Antoine Charial - 69426 LYON Cedex 03 - Tél. : +33 (0)4 72 74 58 00

Siège social : Cité des mobilités - 25 avenue François Mitterrand - 69674 BRON Cedex - Tél. : +33 (0)4 72 14 30 30