



Cerema

Direction technique Territoires et ville

PAMA axe 2 : partager l'espace public et développer les modes actifs

Propositions pour les collectivités

Benoît HIRON, CEREMA

16 octobre 2014

Éléments de contexte

Souhait partagé de développer les modes actifs, souligne le besoin d'outils utilisés chez nos voisins, mais illégaux chez nous

- Simplification pour les usagers**
- Rendre légal des pratiques existantes peu coûteuses, de mise en œuvre rapide**
- Décentraliser : donner davantage de liberté d'action (et de responsabilité) aux collectivités**

Être humble, les textes ne peuvent tout prévoir !

Mesure 6

**Améliorer le respect du
cheminement des piétons et des
voies réservées pour les cyclistes**

Respect des cheminements piétons et des voies cyclables

Constat: l'interdiction de l'arrêt et du stationnement sur aménagements cyclables et sur le trottoir est peu respectée.

Risque lié à la dépenalisation du stationnement 1/01/2016

Sous traitance du contrôle du non paiement du stationnement devient possible.

Exemple région Bruxelloise : les agents privés ne peuvent verbaliser le stationnement très gênants.

La probabilité et le coût agissent sur les comportements de stationnement.

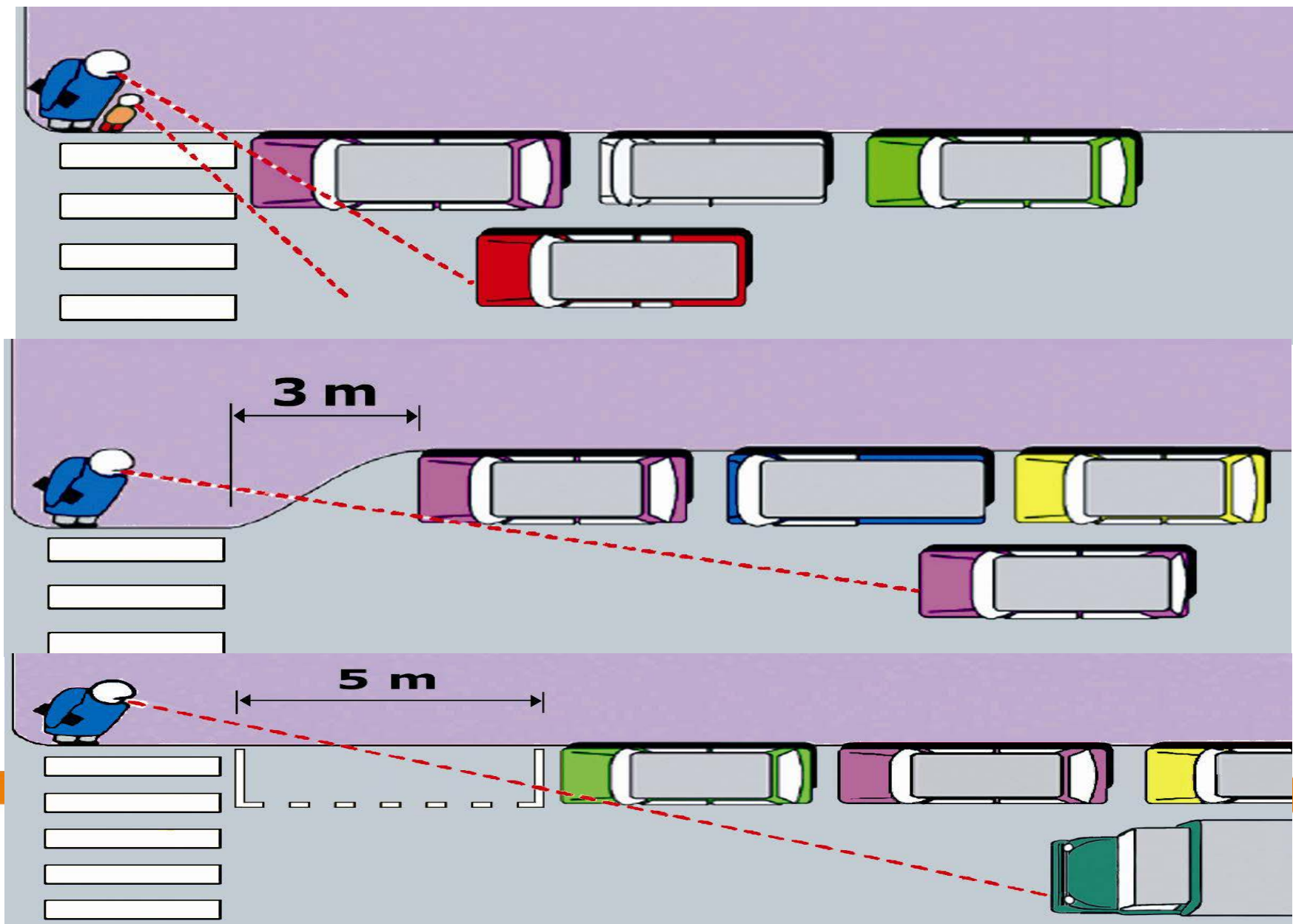
Respect des cheminements piétons et des voies cyclables

- **Deux leviers possibles:**
 - coût de la sanction,
 - fréquence de la sanction
- **Proposition d'augmenter la sanction : créer une contravention de 4ème classe pour le stationnement très gênant (130 euros au lieu des 35 euros actuel)**
- **Là où elle existe, la vidéoprotection peut déjà être utilisée pour augmenter la fréquence de la sanction (St Mandé)**

L'amont du passage piéton



L'amont du passage piéton



L'amont du passage piéton

Pour tenir compte de la pression actuelle pour le stationnement des véhicules motorisés, résorption pas à pas :

- **sanction pour stationnement hors emplacement matérialisé**
- **interdiction de matérialiser de tels emplacements lors des réfections de voiries ou aménagements neufs**

Mesure 7

Favoriser l'extension des zones de circulation apaisée

Donner une assise légale à la ville 30

- Un élément central : la cohérence entre limitations de vitesse, les usages et les aménagements pour toutes les voiries

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| Statut de la zone ou de la voie |  aire piétonne |  zone de rencontre |  zone 30 |  agglomération |  section 70 |
| Vitesse maximale | Au pas 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 |
| Equilibre vie locale fonction circulatoire |  Vie locale |  Vie locale |  Circulation |  Circulation |  Circulation |

Donner une assise légale à la ville 30

Modification du code pour préciser que le 50km/h n'est plus la référence en milieu urbain mais un choix parmi un bouquet de limitation de vitesse.

Modification de l'IISR pour accompagner la mise en œuvre

Conséquences :

Pas de changement pour ce que perçoit l'utilisateur (la dernière signalisation vue donne les règles de fonctionnement)

Pas de changement sur le terrain.

Ouverture de nouvelles possibilités de signalisation, message pédagogique et levée de l'insécurité juridique.

Homogénéiser la présence du double sens cyclable lorsque la vitesse est à moins de 30 km/h

En aire piétonne, rien n'est dit sur le double sens cyclable alors qu'il est la règle générale en zones 30 et zones de rencontres

Certains aménageurs utilisent des voies limitées à 30 km/h pour contourner le double sens cyclable.

Proposition de simplification:

Le cas général de la présence du double sens cyclable s'appliquera à toute les voiries limitées à moins de 30km/h

Ouvrir les possibilités de signalisation des zones de circulation apaisées

Sur le territoire, des pratiques sans assises légales se diffusent, pouvant créer des confusion.

Pour autant, elles répondent à des besoins d'identification des zones de circulation apaisées à des coûts modestes.

De plus, on sait que les usagers repèrent mieux les marquages que les panneaux qui souvent sont des obstacles au cheminement piéton.

Proposition d'ouvrir les textes réglementaires pour donner une assise légale aux pratiques constatées sur le territoire, reste optionnel.

Entrée de zone 30 (facultatif)



Guidage en zone 30+identité (facultatif)



Rappel limite de vitesse en Z30



Entrée zone de rencontre (facultatif)



Identification zone de rencontre (facultatif)



Mesure 8

**Améliorer la sécurité des cyclistes
(et des autres usagers) par un
meilleur positionnement sur la
chaussée**

Revoir la notion de circulation sur le bord droit de la chaussée

« En marche normale, tout conducteur doit maintenir son véhicule près du bord droit de la chaussée, autant que le lui permet l'état ou le profil de celle-ci. »

*Code de la route,
article 412-9*

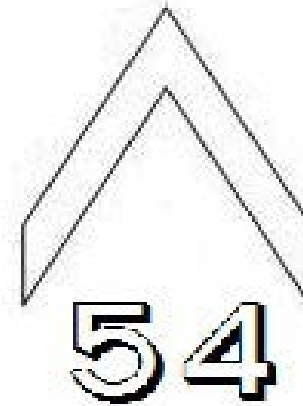
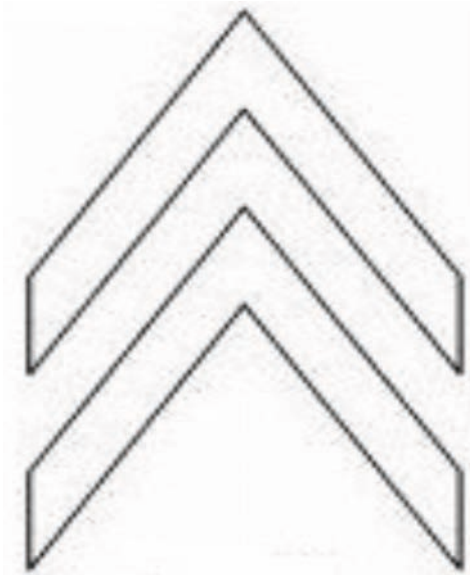
**En contradiction avec la
sécurité des cyclistes**



Approche pédagogique +

Spécifier dans le code de la route que le cycliste peut s'écarter des obstacles présents sur le bord droit de la chaussée (portières, poteau, mats, potelets...)

Donner une assise légale au marquage de trajectoires pour les cyclistes, ou de continuité d'itinéraire



Préciser le dépassement d'un cycliste en présence de ligne continue



Mesure 7

Elargir

**la boîte à outils réglementaire
pour les aménagements**

Quelques exemples

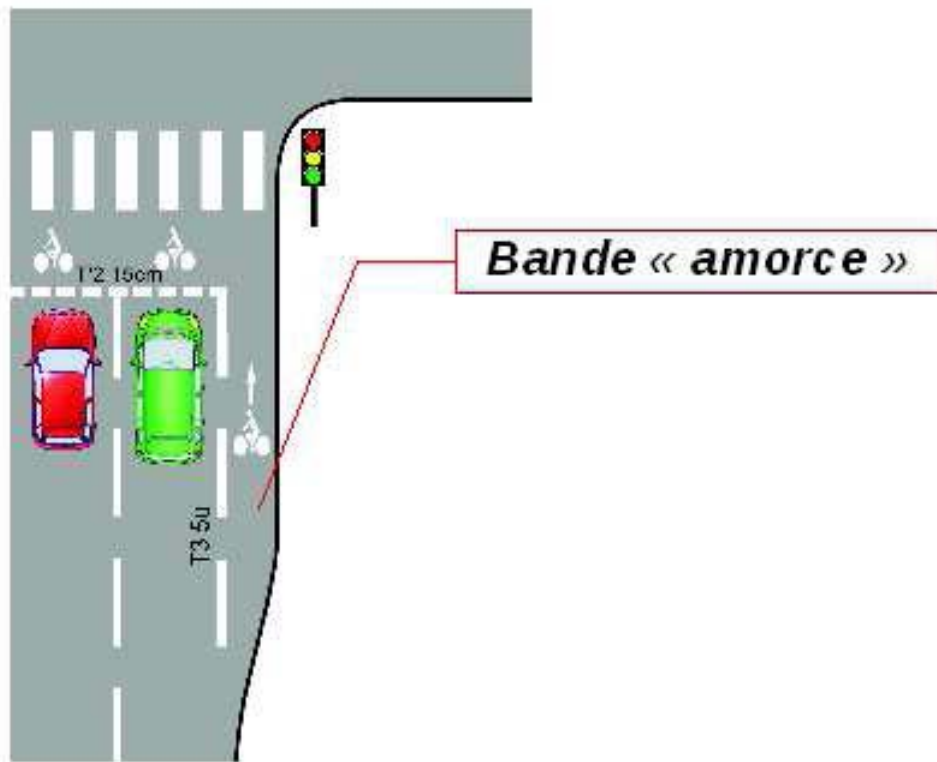
Élargir la boîte à outils réglementaire

Chaussée à voie centrale banalisée: ouvrir à l'urbain



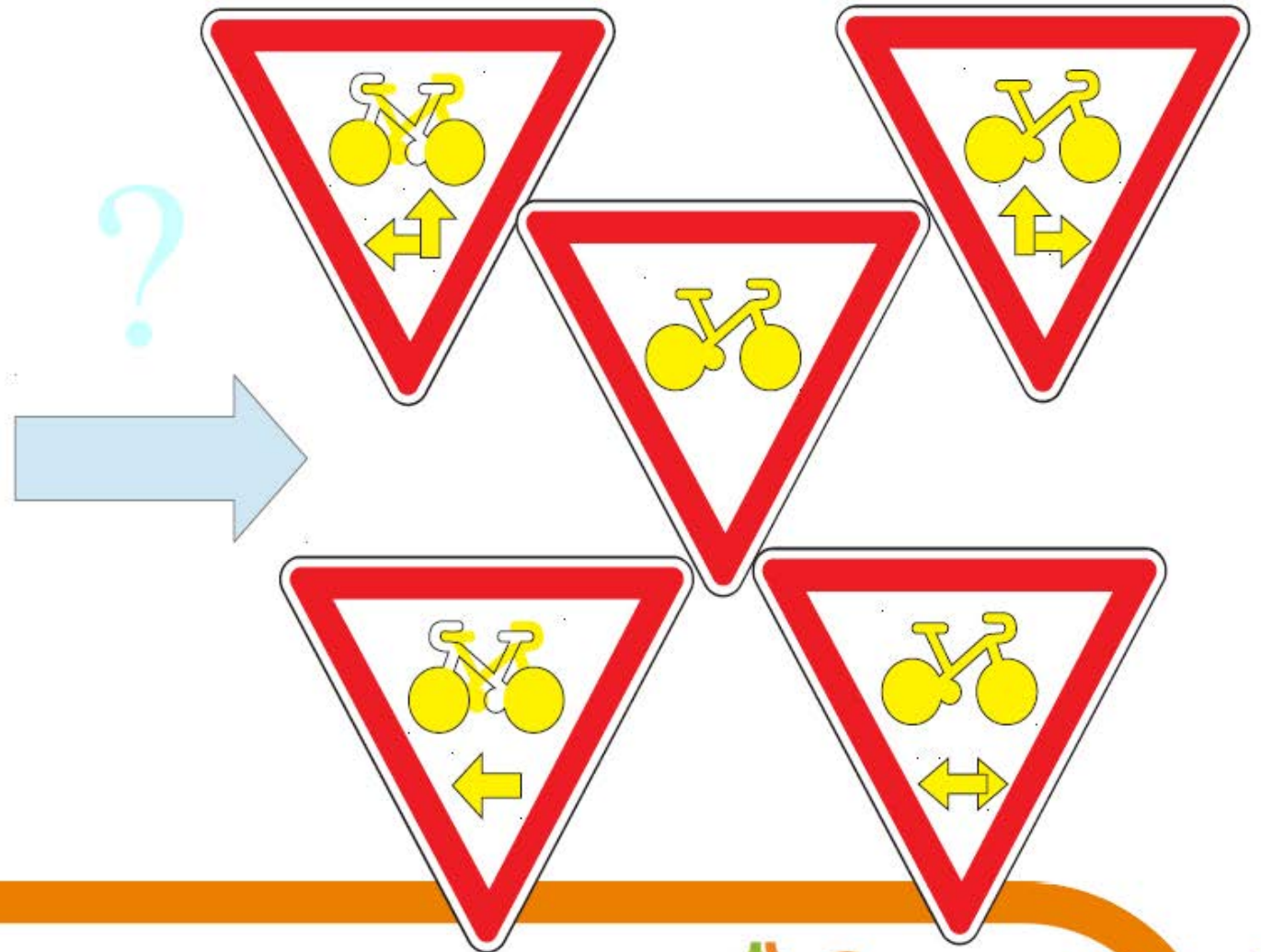
Élargir la boîte à outils réglementaire

Sas vélo sans amorce



Élargir la boîte à outils réglementaire

Cédez-le-passage cycliste au feux





Direction technique Territoires et ville

Merci

Benoit Hiron

Remerciements aux collègues du Cerema (notamment Thomas Jouannot, Daniel Lemoine), Pierre Toulouse et les collectivités pour éléments repris dans cette présentation