

Conséquences possible 1er décret code de la rue pour les collectivités

Benoit Hiron 15-04-2008

Code de la rue les changements probables à court terme (mi-2008) quelles conséquences pour les collectivités territoriales ?

La démarche code de la rue lancée par le Ministre des transports en avril 2006 pourrait aboutir à la parution d'un décret à la mi 2008.

Pour les collectivités, parmi les éléments de ce décret, il peut être souhaitable d'anticiper dès maintenant dans les exercices de programmation la généralisation des doubles sens cyclables dans les zones 30 existantes ou en projet (rue à double sens dont un sens est réservé aux cyclistes). La mise en conformité pourrait être à réaliser d'ici juillet 2010.

En effet, l'évolution prévoit que le principe général de rue à double sens pour les cyclistes soit la règle pour toutes les voiries des zones 30, sauf disposition contraire de l'autorité investie du pouvoir de police dûment justifiée.

Cette mesure est le résultat de travaux de suivi et d'évaluation réalisés dans les villes ayant déjà expérimenté la généralisation du double sens cyclable en voirie de type zone 30.

Indépendamment de la sortie effective du décret, elle constitue une recommandation d'actualité.

En conséquence, il est souhaitable de faire l'analyse de toutes les voiries à sens unique des zones 30 existantes ou en projet pour préparer soit : la création de double sens cyclable préparer les éléments qui justifieront dans l'arrêté de mise en conformité le maintien du sens unique pour tous les véhicules.

Pour la mise en oeuvre d'un double sens cyclable se référer à la fiche vélo sur les doubles sens cyclable téléchargeable sur le site www.certu.fr rubrique catalogue fiche vélo, ainsi qu'aux guides sur les aménagements cyclables.

Rappelons quelques éléments :

il est possible d'aménager des rues à double sens dont un sens est réservé aux cyclistes dans la réglementation depuis des années (article L411-1 du code de la route), il n'y a donc actuellement aucun obstacle réglementaire au double sens cyclable la voie réservée au cycliste en sens inverse de la circulation motorisée ne doit pas autant que possible être aménagée sur le trottoir car cela irait à l'encontre de l'esprit de la loi de 2005 sur l'accessibilité et l'insertion des personnes handicapées. L'attention de l'aménageur doit porter sur le traitement des carrefours la présence de stationnement est le résultat d'un choix et donc n'est pas en général une justification suffisante pour la non réalisation d'un double sens cyclable il est nécessaire de faire de l'information lors de la mise en place d'un double sens cyclable (cela peut passer par une inauguration festive !).

Cette information vise à permettre aux collectivités qui le souhaitent de devancer l'évolution réglementaire au cas où elle se confirmerait, et prendre de l'avance à l'occasion de l'élaboration de leurs plans d'actions et de leurs budgets.

ZONES 30 ET LOTISSEMENTS PAVILLONNAIRES

29-01-2008

Trop souvent, la voirie des lotissements pavillonnaires reste conçue en privilégiant l'usage de l'automobile :

- voies de circulation largement dimensionnées ;
- trottoirs étroits, ou occupés par le stationnement,
- espaces collectifs limités à une réponse formelle aux règlements d'urbanisme.

Cette conception renforce et légitime la propension des habitants de ces quartiers à effectuer la quasi totalité de leur déplacements en utilisant des véhicules motorisés. Elle réduit d'autant la capacité de déplacement de ceux qui n'en disposent pas.

Plus généralement, cette voirie mono-fonction nuit fortement à la vie locale, et renforce le fonctionnement en cités dortoirs de ces quartiers.

D'autres solutions existent, qui permettent de concilier une circulation automobile raisonnable avec les autres modes de déplacements, notamment le vélo, et de prendre en compte les aspirations des habitants à une meilleure qualité de vie locale.

L'outil réglementaire de la zone 30, accompagné d'aménagements laissant une place plus généreuse aux piétons, et de dispositifs de modération de la vitesse, constitue une réponse adaptée aux attentes actuelles des usagers.

L'article annexé présente plus précisément comment mettre en oeuvre cet outil pour la conception ou la requalification des voiries des lotissements.

Contact : Gilles Garnaudier (gilles.garnaudier@equipement.gouv.fr)

Shared space et Une Voirie pour Tous

18-01-2008

Développé dans le cadre d'un [projet Européen](#), le concept SHARED SPACE se présente comme une manière révolutionnaire de penser l'aménagement des voiries urbaines.

De quoi s'agit-il ?

Si de prime abord le projet européen se présente comme la promotion d'opérations innovantes accordant la priorité aux usages de la voirie plutôt qu'aux considérations réglementaires, le concept SHARED SPACE se fonde en fait sur l'idée que la responsabilisation des usagers dans un espace indifférencié permettant une totale mixité d'usage serait le meilleur gage de sécurité. Cette hypothèse, soutenue par Hans Monderman, ingénieur néerlandais du trafic routier, conduit à préconiser des réalisations de voirie excluant quasiment toute signalisation routière (la priorité à droite devient la règle), et toute affectation de l'espace (la mixité des usages étant généralisée à tout l'espace public).

De l'avis du promoteur du concept lui-même, ce type d'aménagement n'est pas généralisable et suppose un contexte où les fonctions urbaines sont prédominantes. Il suppose aussi que des voies aménagées plus classiquement permettent l'écoulement du trafic général de l'agglomération. De fait, les premières réalisations se prévalant de ce concept sont limitées dans l'espace, et ne vont que rarement jusqu'à l'application totale des principes affirmés. La réalité de ces réalisations est souvent loin de la « révolution » décrite par certains médias.

Les premières évaluations disponibles montrent des résultats assez contrastés :

- d'un point de vue accidentologie, l'apport de ce concept par rapport à des aménagements plus classiques (carrefours giratoires, dispositifs de modération de la vitesse) n'est pas évident ;
- du point de vue confort d'usage, là aussi les résultats varient suivant les opérations et les types d'usagers. Certains exemples sont mêmes vécus comme très inconfortables par certaines catégories d'usagers vulnérables (personnes âgées, malvoyants) ;
- en terme de fluidité de circulation, les limites sont très vite atteintes (conditionnées par la priorité à droite) et occasionnent des reports de trafic sur le reste du réseau. Ces aménagements posent notamment problème pour les transports en commun, qui ne bénéficient d'aucune priorité ;
- la délicate question du stationnement n'est généralement pas traitée, et se trouve de fait reportée hors des secteurs aménagés
- enfin, il est à craindre que passé un temps d'adaptation, les usagers les plus vulnérables subissent progressivement la pression des véhicules les plus imposants.

On lira à ce sujet l'article ci-joint qui détaille le contenu et l'évaluation de plusieurs aménagements réalisés dans l'esprit du concept SHARED SPACE.

« Shared space » et « Une voirie pour tous » : au delà des mots, des objectifs et des priorités différents

Les objectifs du programme UNE VOIRIE POUR TOUS sont d'abord l'accessibilité et le rééquilibrage des usages au profit des modes alternatifs au véhicule individuel motorisé. La suppression des panneaux ou la mixité ne sont pas des fins en soi mais des moyens, parmi d'autres, de parvenir, quand les conditions s'y prêtent, à la réalisation de ces objectifs. Par exemple, dans les zones 30, si la priorité à droite et la mixité d'usage des voies de circulation entre cyclistes et automobiles sont préconisées, il est néanmoins recommandé d'y aménager les carrefours complexes ou très fréquentés sous la forme de mini giratoires, et de conserver généralement des trottoirs réservés aux piétons, assurant ainsi leur confort et leur sécurité. Par ailleurs, UNE VOIRIE POUR TOUS prend clairement parti pour le développement de certains modes de déplacements, vélos et transports en communs, objectif que ne poursuit pas explicitement le programme « Shared space ». Enfin, UNE VOIRIE POUR TOUS veut aborder les voiries urbaines dans une vision globale au niveau de l'agglomération, et proposer des outils et méthodes adaptées à la diversité des situations, alors que SHARED SPACE propose des solutions très ponctuelles, sans toujours rechercher la cohérence d'ensemble.

Que faut-il en penser ?

Des préoccupations comme la limitation au strict indispensable des panneaux et marquages, la modération des vitesses par les ambiances créées et par des aménagements spécifiques plus que par la signalisation de police, ou la recherche de solutions alternatives raisonnables à la ségrégation spatiale des modes de déplacements, se retrouvent de fait dans les deux programmes SHARED SPACE et UNE VOIRIE POUR TOUS .

Cependant, il faut rester très prudent face à l'engouement dont bénéficie actuellement SHARED SPACE dans les médias, largement sollicités par les tenants du concept eux-mêmes dans un but

de promotion. Les commentaires que l'on peut y lire sont le plus souvent superficiels et manquent du recul nécessaire à l'évaluation objective. Les évaluations faites des expériences menées dans le cadre de « Shared space » méritent donc d'être soigneusement étudiées avant d'envisager d'appliquer le concept à une opération d'aménagement. Ces évaluations apportent un éclairage nuancé qui aidera les concepteurs dans leur recherche de propositions innovantes, et leur permettra d'éviter certaines solutions dogmatiques trop radicales.

Les concepts comme SHARED SPACE, aussi séduisants soient-ils, ne peuvent être érigés en principes opérationnels pour répondre à la complexité des conflits d'usages sur les voiries urbaines. Il faut toujours garder à l'esprit que l'aménagement des espaces publics et de la voirie est un exercice complexe, qui demande diagnostic concerté, définition d'objectifs clairs, et surtout adaptation aux réalités des attentes et des usages locaux.

Contact : Bernard Eneau (bernard.eneau@equipement.gouv.fr)

Le "shared space" ou route "nue", nouvelle mode ?

Benoît Hiron 10-12-2007

Un des derniers concepts à la mode en aménagement de voirie fait fureur auprès des médias français : "le shared space" de Hans Monderman parfois traduit en français par « route nue » dans des reportages sur les grandes chaînes de télévision dans les journaux de 20h (TF1, France 2...). Une « quasi révolution » serait en cours aux Pays Bas, en Grande Bretagne et en Allemagne sur l'aménagement des voiries urbaines.

Une grande part du shared space utilise des concepts et des expériences développés en Europe. Pour la France le programme phare d'expérimentation était « ville plus sûre, quartier sans accident » de 1985 à 1988. Cependant, il a eu des suites malheureusement très hétérogènes sur le territoire français.

L'Europe est en marche depuis de nombreuses années et de nombreux projets européens et échanges font qu'il y a eu des développements de concepts proches par delà les frontières notamment pour ce qui concerne la voirie.

De nombreuses propositions du shared space sont communes avec les recommandations du CERTU, notamment sur la signalisation que ce soit le marquage et les panneaux (le moins possible, quelque soit le lieu concerné).

Une exception très notable, le traitement de l'accessibilité mais ce n'est pas la seule. En effet, d'aucun verront même un recul dans les exemples concrets du shared space par rapport à l'esprit de la loi de 2005 sur la prise en compte des personnes handicapées, quelque soit le handicap et notamment les personnes aveugles et malvoyantes.

Autre divergence, la mixité vélo piéton voir deux roues motorisés sur la partie correspondant à un trottoir à niveau de la chaussée. Ceci ne répond pas aux recommandations du CERTU, même en enlevant les deux roues motorisés.

Nous tenons à remercier nos collègues Prof Jürgen Gerlach, Dirk Boenke, Jens Leven de l'université de Wuppertal en Allemagne et Rob Methorst du Centre pour le Transport et la Navigation (DVS) de Rotterdam aux Pays Bas pour nous avoir autorisé à traduire leur travail sur le shared space : intérêt et incohérence du shared space : rendre une philosophie d'aménagement populaire plus objective (téléchargement ci-joint).

Par ailleurs, il ne faut pas confondre la future zone de rencontre qui est proposée dans le cadre du code de la rue avec le concept de "shared space" même s'il reste un cousinage, car la future zone de rencontre française devra respecter l'accessibilité des personnes à mobilité réduites, notamment des personnes aveugles et malvoyantes.

En conclusion, on peut souligner quelques éléments communs au shared space et aux recommandations CERTU

- modération de la vitesse
- qualité de l'espace public y compris esthétique
- le moins de signalisation possible (moins de panneau moins de marquage)
- simplicité dans la gestion des conflits

Les partenaires du programme

18-10-2007

Le programme d'actions **UNE VOIRIE POUR TOUS** s'adresse en tout premier lieu à l'ensemble des services publics qui ont en charge l'aménagement des voiries urbaines (services des communes et de leurs groupements, services des départements ou de l'Etat).

Il s'adresse également aux organismes qui interviennent auprès des maîtres d'ouvrages en tant que conseil, et ont de ce fait un rôle important dans les programmes des projets locaux.

Ces acteurs ont été associés dès son origine au programme **UNE VOIRIE POUR TOUS**, et leurs associations professionnelles participent à son pilotage et à sa mise en oeuvre :

- Association des Ingénieurs territoriaux de France (**AITF**), et notamment son groupe de travail [Déplacements, Signalisation](#)
- Association des Techniciens Territoriaux de France ([ATTF](#))
- Association des Directeurs des Services Techniques des Départements (**ADSTD**)
- Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (**FNAU**), et notamment son club [Transports-Mobilité](#)
- Fédération Nationale des Conseils de l'Architecture, de l'Urbanisme, de l'Environnement ([FNCAUE](#))