



Centre historique de Metz, dans la première « zone de rencontre » de France : les piétons y sont prioritaires et tous les véhicules limités à 20 km/h.

L'objectif

Le décret paru le 30 juillet 2008 met en place les nouvelles règles destinées à donner la priorité aux piétons et à favoriser leur sécurité.

La zone de rencontre, clé du nouveau « code de la rue »

Depuis cet été, la France dispose d'un « code de la rue ». A l'instar de ce qui s'est fait en Belgique en 2003, de nouvelles mesures sont venues modifier le Code de la route pour favoriser la sécurité des piétons et améliorer la cohabitation entre les différents usagers en ville. Le décret paru le 30 juillet 2008 (1), portant diverses dispositions de sécurité routière, est l'aboutissement d'un travail demandé par le ministère des Transports, en 2006, à un groupe d'experts. Qu'est-ce qui change pour les collectivités ?

« Zone de rencontre »

Elles doivent dès à présent mener un diagnostic des zones 30 existantes. En clair, instaurer une telle zone ne se limite pas à poser des

panneaux d'entrée et de sortie... « L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable », dit le décret : « Il s'agit de vérifier que les aménagements créés dans la zone sont vraiment de nature à faire ralentir les véhicules en dessous de 30 km/h », commente Benoît Hiron, chercheur au Certu (2). Le décret interdit aussi le stationnement des véhicules motorisés dans les aires piétonnes. Conséquence : les collectivités doivent supprimer les places de parking existantes et adapter leur signalisation.

Grande nouveauté créée par le décret : le concept de « zone de rencontre ». Il vient compléter la palette d'outils à la disposition des maires pour instaurer une cir-

culacion apaisée : aire piétonne et zone 30.

La mixité au bénéfice des piétons

La « zone de rencontre » est un peu une solution intermédiaire, déjà expérimentée en Suisse et en Belgique. Son objectif : encourager la mixité entre tous les usagers tout en privilégiant les piétons. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h ; les piétons y ont la priorité sur tout, sauf sur les véhicules guidés (tramway) ; ils peuvent circuler sur la chaussée autant qu'ils le souhaitent, contrairement à ce qui est permis dans les zones 30. En même temps, les autres usagers, y compris les automobilistes, sont autorisés. Les cyclistes peuvent y circuler dans les deux sens.

Paris, Chambéry et Saint-Malo se sont montrées intéressées. Cette dernière envisage de classer tout le centre historique, confiné dans les remparts, en une vaste zone de rencontre. A Strasbourg, une large concertation a été engagée pour définir, d'ici septembre, la localisation la plus pertinente de ces aménagements. C'est la ville de Metz qui a fait figure de pionnière en France : depuis le 19 janvier dernier, six places du centre historique sont des « zones de rencontre ».

Nathalie Da Cruz

(1) Décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 (JO du 1^{er} août 2008 p. 12314)

(2) Certu : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques. Le Certu a publié « La démarche « code de la rue » en France, premiers résultats » et « Zones de circulation particulières en milieu urbain » (www.certu.fr/catalogue).

3 étapes

Observer les usages

La collectivité doit observer les usages sur un secteur et s'interroger précisément sur la vocation qu'elle souhaite lui conférer: donner la priorité absolue aux piétons? Dans ce cas-là, l'aire piétonne est la plus adaptée. Veut-on rendre le stationnement possible? Il faudra alors opter pour la zone 30 ou la zone de rencontre. La zone de rencontre peut être une rue, englober une place ou un ensemble de voiries. L'aménagement doit donner l'impression que le véhicule circule sur un espace piéton et non l'inverse. «C'est un outil réservé aux espaces limités, qui coûte deux fois plus cher qu'une zone 30, selon une estimation réalisée à Genève», précise Benoît Hiron, chercheur au Certu. Dans toute zone de rencontre, il faut prévoir, par sécurité, un espace exclusivement dédié aux piétons et aux personnes à mobilité réduite, pour qu'elles puissent déambuler sans danger. Celui-ci doit se distinguer de l'espace partagé, par un ressaut, un contraste tactile, un revêtement coloré...

Agir sans tarder

Le décret du 30 juillet 2008 ne fixe pas de date pour la mise en cohérence des aménagements avec le type de zone choisi. Mais mieux vaut ne pas trop tarder. En cas de contentieux à la suite d'un accident, si aucun aménagement destiné à faire ralentir les véhicules n'est prévu, les collectivités pourraient être tenues pour responsables. Première initiative: effectuer des mesures de vitesse. Les voitures roulent en moyenne à 50 km/h dans une zone 30? Cela signifie clairement que les aménagements sont inadaptés et qu'il faut les revoir afin de se conformer au Code de la route. Si nécessaire, les communes devront mettre en place des ralentisseurs, des «coussins», des plateaux, des «oreilles», autant d'outils qui forcent les automobilistes à lever le pied. Il est conseillé de réaliser des aménagements provisoires, pour tenir compte des réalités locales, avant d'engager des travaux définitifs.

Revoir les règles de stationnement

Au ministère des Transports, le groupe d'experts du «code de la rue» poursuit ses travaux: il réfléchit à une éventuelle interdiction du stationnement à proximité des passages piétons et des carrefours (déjà en vigueur dans plusieurs pays européens). Le stationnement à proximité des carrefours non gérés par des feux tricolores génère un masque à la visibilité, source de danger pour les piétons qui s'apprentent à traverser. Sur les chaussées à double sens, le Certu recommande de laisser un espace de 5 mètres entre les places de stationnement et les passages piétons et les carrefours, qui doivent être neutralisés ou affectés au stationnement des vélos.

Ce que dit la loi

Les trois aménagements – aire piétonne, zone de rencontre et zone 30 – sont autorisés sur route départementale. Les aires piétonnes et zones de rencontre sont possibles seulement en agglomération, ce qui n'est pas le cas des zones 30, qui peuvent être aménagées dans tous les lieux, par exemple dans un lotissement en dehors de la ville.

La signalisation: l'arrêté du 7 novembre 2008 (JO du 9 décembre 2008 p. 18698) définit le contenu des panneaux d'entrée (B 52) et de sortie (B 53) des zones de rencontre.

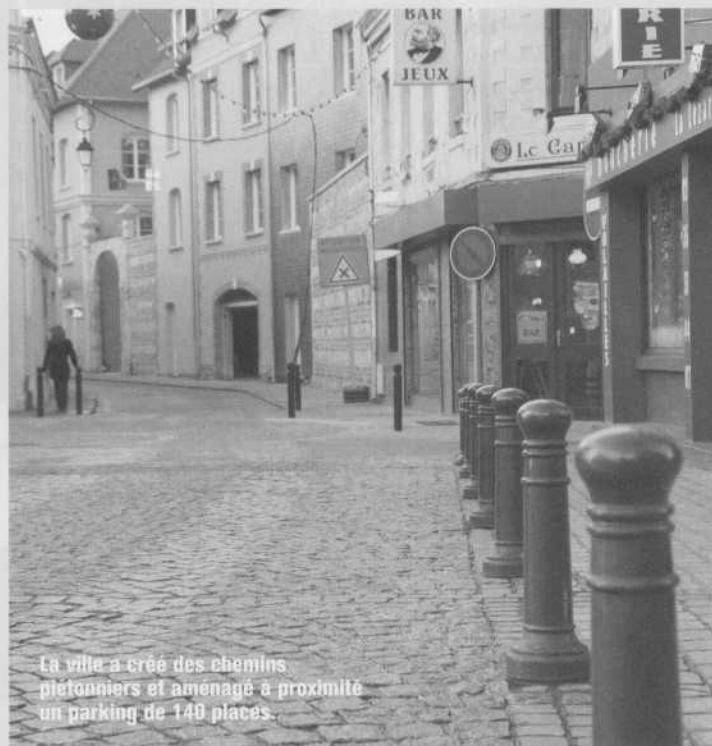
La spécificité des aires piétonnes est renforcée par le décret du 30 juillet 2008, qui donne la priorité formelle de circulation au piéton sur le cycliste. Le stationnement y est interdit. Seuls les véhicules autorisés peuvent y entrer; ils doivent, de même que les vélos, circuler au pas. A noter: les aires piétonnes peuvent être temporaires; les zones 30 et les zones de rencontre sont permanentes.

Les doubles sens cyclables: dans les zones 30 et les futures «zones de rencontre», toutes les chaussées devront être à double sens pour les cyclistes (sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police). Cette mesure est à mettre en œuvre avant le 1^{er} juillet 2010 dans les zones 30.

Sur le terrain

Harfleur (76)

UN ESPACE RECONQUIS



La ville a créé des chemins piétonniers et aménagé à proximité un parking de 140 places.

Harfleur est un passage obligé pour les nombreux véhicules qui veulent entrer au Havre. «Pendant longtemps, voitures et poids lourds ont emprunté le centre-ville, gênant le passage des piétons et des vélos», explique Jean-Gabriel Brault, premier adjoint en charge du service technique et de l'urbanisme. Aussi, pour contraindre les véhicules à emprunter des déviations aménagées, dès la fin des années quatre-vingt, à l'extérieur de la ville, Harfleur a créé, dans le centre historique, des plateaux piétonniers (exclusivement dédiés à la marche et aux vélos) et semi-piétonniers. Dans ces derniers, les voitures peuvent circuler, mais au pas: pas plus de 30 km/h, ou même 10 km/h dans certaines zones. Il a fallu vaincre bien des réticences dans cette commune

de 8600 habitants, et lutter contre le stationnement «sauvage» le long de ces plateaux, en implantant des bornes ou des jardinières. Un parking gratuit de 140 places a été aménagé près du centre. Autre problème: l'absence d'accès direct entre les trois principaux quartiers de la ville, les parcours étant interrompus par des axes routiers ou des voies ferrées. Trois chemins piétonniers ont été créés au départ du centre ancien. Le plus important, long de 400 mètres, rejoint les quartiers de Fleurville et de Beaulieu et le collège. Il passe par un parc, emprunte des tunnels situés sous une voie ferrée puis un trottoir protégé de la route par des barrières. D'autres cheminements sont à l'étude avec la communauté d'agglomération du Havre (Codah).
CONTACT. Mairie d'Harfleur: 02.35.13.30.00

En chiffres

• 8600 hab. • Budget 2008: 16 millions d'euros • 19 km de voirie pour les véhicules • 5 km de cheminements aménagés pour les piétons et les cyclistes • Objectif: créer 7 km supplémentaires