

Ce document s'insère dans une série de fiches synthétiques sur les trois zones de circulation apaisée : aire piétonne, zone de rencontre, zone 30. Ces fiches ont vocation à répondre aux interrogations que soulève la mise en œuvre de ces outils réglementaires chez les aménageurs et les gestionnaires de la voirie. La thématique «Exemples» rend compte, à partir d'expériences locales, des actions pouvant être conduites dans ce domaine et de leurs effets sur le cadre de vie.



Cete Méditerranée

EXEMPLES

Un plan de déplacements doux pour planifier l'aménagement des zones de circulation apaisée

Zones 30 et zones de rencontre font partie de la palette d'outils réglementaires à disposition des collectivités pour promouvoir les modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière. La ville de Sorède (3 000 hab.), dans les Pyrénées-Orientales, l'a bien compris, en intégrant ces zones de circulation apaisée au sein d'un plan de déplacements doux. Véritable feuille de route, ce schéma directeur permet de planifier les investissements en coordonnant les aménagements de l'espace public favorables à la marche et au vélo. Fruit d'un diagnostic croisant formes urbaines, déplacements et stationnement, le plan de déplacements édicte ainsi les grands principes d'aménagements qui permettront de rendre la hiérarchie du réseau viaire plus lisible par tous les usagers, en particulier cyclistes et piétons. Les mesures jugées prioritaires ont déjà donné lieu à quelques réalisations, premier signe concret de l'engagement de la commune dans une politique de gestion pérenne de ses espaces publics.



> Des orientations claires en faveur des modes doux

Le plan de déplacements est la première action phare de l'Agenda 21 de Sorède. Dès le départ, la réflexion a été marquée par une forte volonté de faire participer des habitants. Une « commission de déplacement » réunissant élus, sorédiens, techniciens communaux et techniciens représentants d'institutions partenaires (État, Département, Pays Pyrénées-Méditerranée), a été constituée avant le démarrage de toute étude. Ce comité de pilotage a permis de définir les grandes orientations qui ont présidé à l'élaboration du plan de déplacements doux :

1. développer les zones de circulation apaisée ;
2. réaliser un véritable « réseau piéton » vers le centre ;
3. favoriser les déplacements à vélo : double-sens cyclables, stationnement vélo à proximité des pôles générateurs, desserte du collège de Saint André, intermodalité avec les transports en commun ;
4. développer les transports en commun ;
5. promouvoir toute forme de déplacements alternatifs à la voiture « solo » : mise en place de ramassages scolaires à pied et à vélo (pedibus et velobus), achat de vélos de service, journée des déplacements alternatifs, promotion du covoiturage...

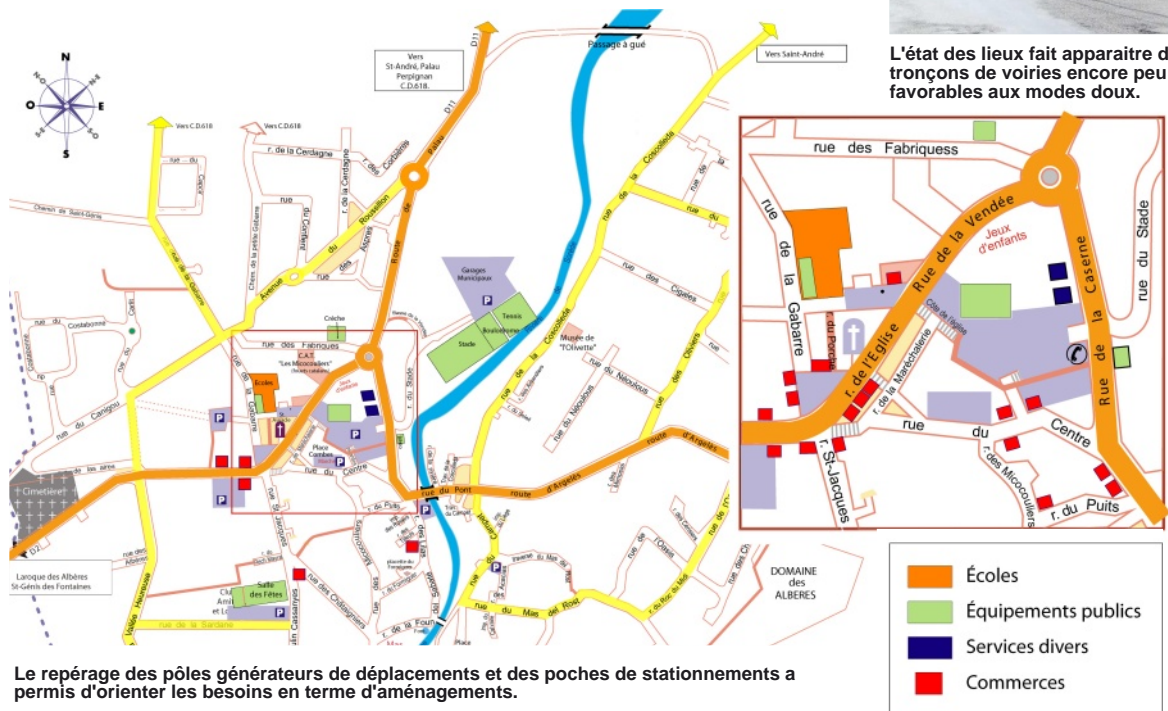


Cete Méditerranée



Cete Méditerranée

L'état des lieux fait apparaître des tronçons de voiries encore peu favorables aux modes doux.



Le repérage des pôles générateurs de déplacements et des poches de stationnements a permis d'orienter les besoins en terme d'aménagements.

Cete Méditerranée

Un diagnostic croisant formes urbaines, déplacements et stationnement

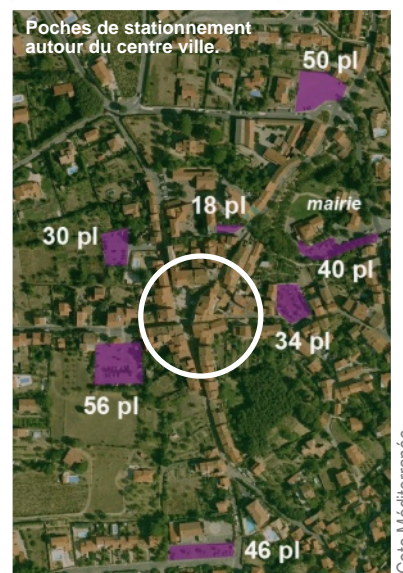
En préalable à toute prise de décision, un diagnostic a été mené, portant sur les formes urbaines, l'organisation et le fonctionnement des déplacements – motorisés ou non –, la hiérarchisation du réseau de voiries, l'organisation du stationnement...

Ce diagnostic a permis de mettre en évidence certains points positifs : l'absence de véritable trafic de transit traversant le village, la présence de quelques aménagements qualitatifs de modération de la vitesse (zone 30, place de la Répu-

blique), une offre de stationnement importante située en étoile autour du centre (350 places réparties sur 10 parkings), des cheminements dédiés aux piétons nombreux, bien que parfois peu mis en valeur.

Ce diagnostic a aussi permis de constater un aménagement de l'espace public peu propice aux modes de déplacements doux, un étalement résidentiel défavorable au déplacement à vélo ou à pied, un manque de maîtrise des pratiques de stationnement, ainsi qu'une grande hétérogénéité dans le traitement de l'espace public.

L'état des lieux a été complété par une enquête auprès des usagers réalisée par l'intermédiaire du bulletin municipal de la commune.

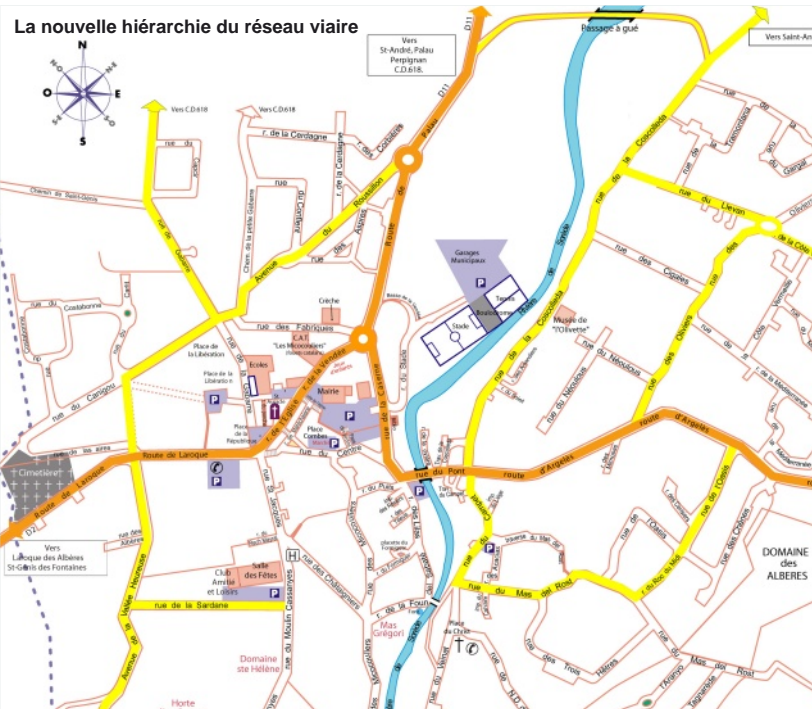


Cete Méditerranée



Cete Méditerranée

Les aménagements existants - parkings, zones 30, liaisons piétonnes - ont servi de points d'accroche pour le schéma de déplacements doux.



Cete Méditerranée

La hiérarchisation fonctionnelle du réseau de voirie

L'étape de la hiérarchisation du réseau de voirie est apparue indispensable avant de passer aux propositions de schéma de déplacements doux. La hiérarchisation du réseau permet de mettre en adéquation le traitement de la voie avec les fonctions qu'elle assure ou que l'on veut lui faire assurer. Il s'est agi avant tout de distinguer les voies artérielles et de distribution des voies de desserte, afin de dégager le réseau structurant de la commune. La proposition de hiérarchisation du réseau a ensuite été validée en conseil municipal avant la poursuite des études.

	voies artérielles
	voies de distribution
	voies de desserte

Voie artérielle : voie où la fonction circulatoire est prépondérante (recevant le trafic de transit)

Voie de distribution : voie de liaison inter-quartier et de distribution vers les quartiers

Voie de desserte : voie où la fonction locale est prépondérante

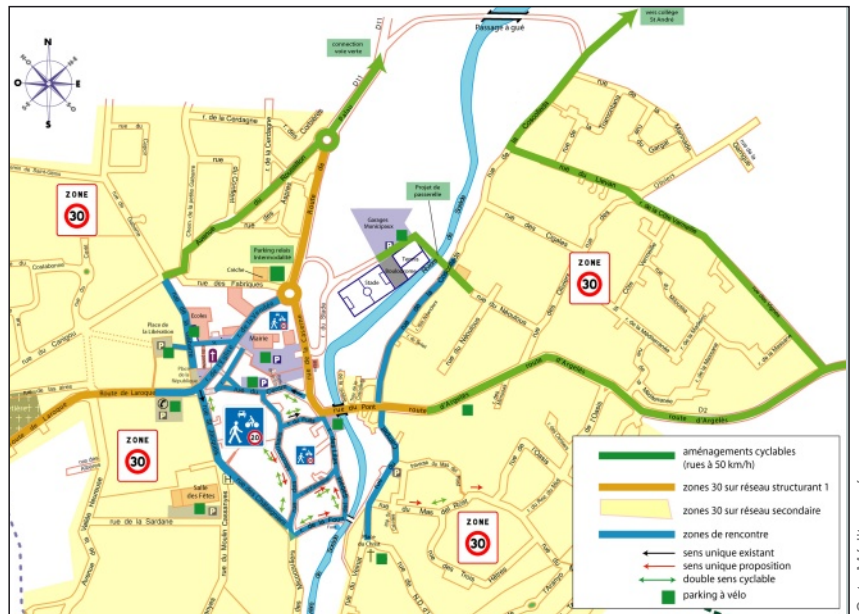


Cete Méditerranée

> Le schéma des déplacements doux

Le schéma proposé découle directement de la hiérarchisation du réseau de voirie validée par le comité de pilotage et le conseil municipal. Le principe de base est simple : les voies de niveau 1 et 2 (artérielles et de distribution) seront des voies où la limitation de la vitesse des véhicules restera à 50 km/h. Conformément aux recommandations en vigueur, des aménagements cyclables de type bande ou piste seront proposés sur ces voies. Ensuite, l'ensemble des voies de niveau 3 (voie de desserte) seront en ZONE 30 ou zone de rencontre. La diminution des vitesses des véhicules motorisés dans ces zones permet de faire cohabiter les vélos et les véhicules dans un même espace, sans qu'il soit nécessaire de réaliser des aménagements dédiés.

Quelques rues dérogent au principe de base et seront aménagées en zone 30 ou en zone de rencontre bien qu'étant de niveau 1 ou 2. Il s'agit de rues traversant le cœur du village pour lesquelles il paraissait



Cete Méditerranée

difficile, étant donnée leur configuration, de proposer des aménagements cyclables de type pistes ou bandes.

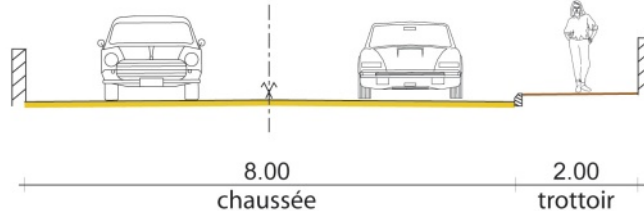
Le schéma directeur de déplacement doux est un « tableau de bord » des aménagements à long terme, conçu comme une trame pouvant évoluer dans le temps. La commune a décidé d'une série d'aménagements prioritaires, d'autres seront programmés dans les futurs plans pluriannuels d'aménagement.

> Les propositions d'action

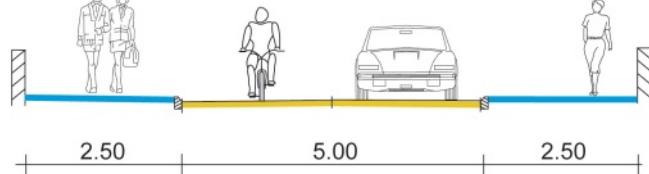
L'étape suivante a consisté à définir, pour chaque section homogène, un type d'aménagement en fonction des orientations du schéma validé à l'étape précédente.

Exemple : rue en zone 30

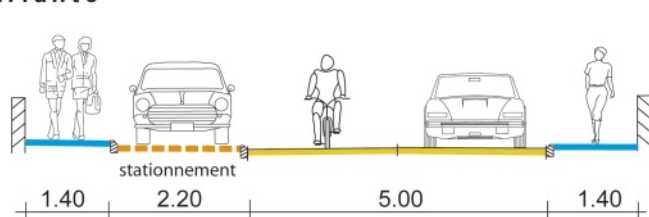
Profil actuel de la voie



Proposition



variante



État actuel de la voie



Dans cette voie de desserte, il est proposé de calibrer la chaussée à 5 m de large pour réaliser des trottoirs. Du stationnement peut aussi être matérialisé le long d'un côté de la voie, de préférence en alternance pour former des chicanes. D'autres dispositifs de modulation de la vitesse pourront éventuellement être réalisés (coussins, plateau...).

Cete Méditerranée



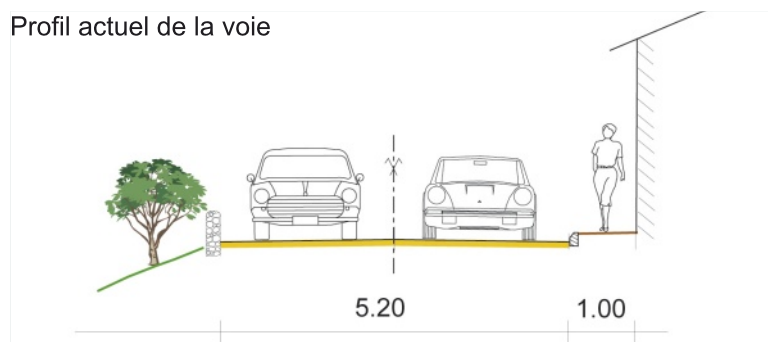
État actuel de la voie

Cete Méditerranée

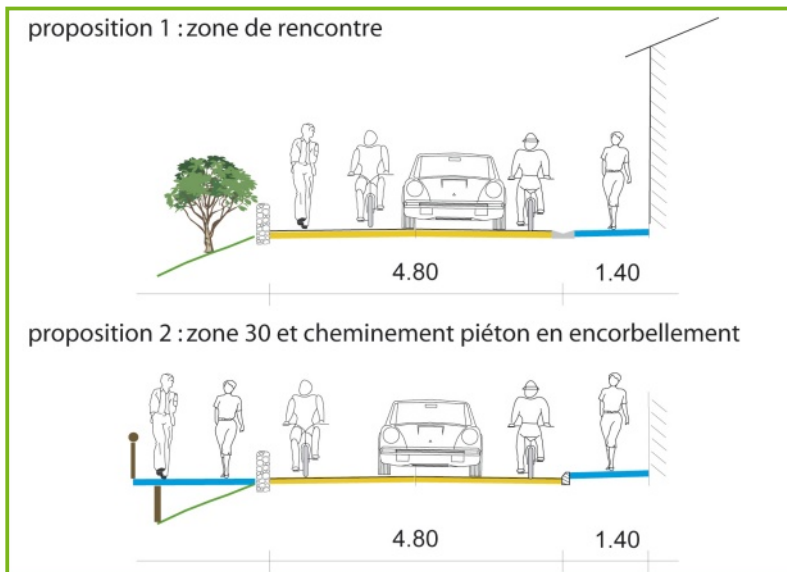
Pour cette rue étroite, il est proposé soit un aménagement de type zone de rencontre, soit un aménagement de type zone 30. La différence réside essentiellement dans la nécessité de réaliser un cheminement piéton en encorbellement pour la zone 30.

Exemple : rue en zone de rencontre

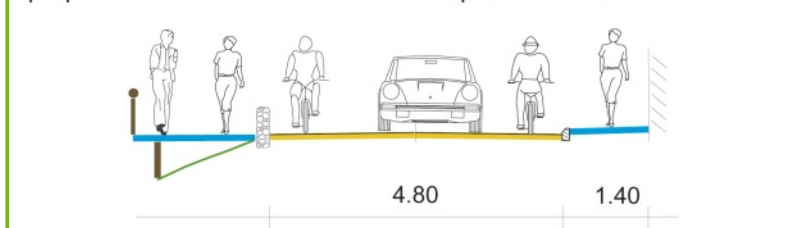
Profil actuel de la voie



proposition 1 : zone de rencontre



proposition 2 : zone 30 et cheminement piéton en encorbellement



Cete Méditerranée



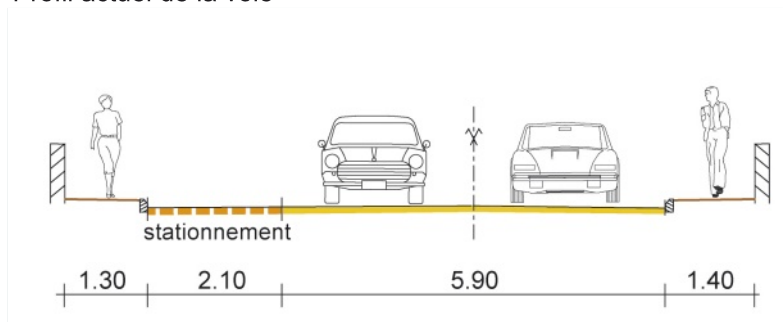
État actuel de la voie

Cete Méditerranée

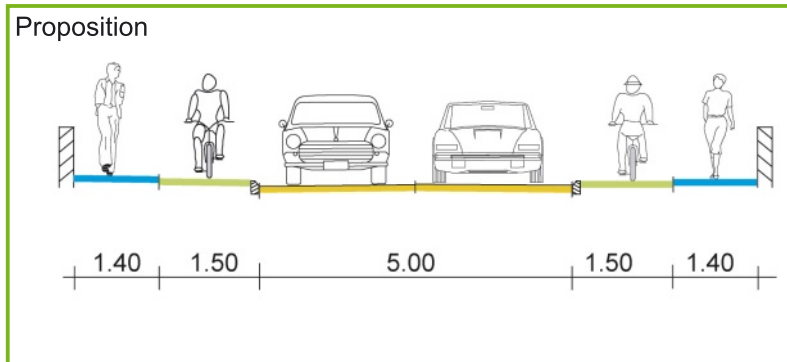
Dans cette rue à 50 km/h, il est proposé de réduire la largeur de la chaussée et de supprimer le stationnement pour aménager des pistes cyclables.

Exemple : voie 50 km/h

Profil actuel de la voie



Proposition



Cete Méditerranée

Certu

centre d'Études
sur les réseaux
les transports
l'urbanisme
et les constructions
publiques

9, rue Juliette
Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone :
04 72 74 58 00
télécopie :
04 72 74 59 00

www.certu.fr

> Les premières réalisations

Les premières réalisations ont eu lieu quelques mois après l'étude. Certaines rues du centre de Sorède fonctionnaient déjà suivant le principe d'une mixité des modes de déplacement sur tout ou partie de l'espace public. Adopter le statut de zone de rencontre dans ces rues est apparu nécessaire pour clarifier les règles de circulation et accorder pleinement la priorité au piéton. Les interventions ont alors essentiellement consisté à mettre en place la signalisation adéquate.



Cete Méditerranée

Le passage des rues du centre en zone de rencontre a été l'une des mesures identifiées comme prioritaires par la commune.



Cete Méditerranée

Les rues à sens unique de la zone de rencontre ont été mises en double-sens cyclable.



Cete Méditerranée



ZONE

30

© 2011 Certu
La reproduction
totale ou partielle du
document doit être
soumise à l'accord
préalable du Certu

6

Contacts :

- Certu - Samuel Martin
- Cete Lyon - Isabelle Basset ;
Catia Rennesson
- Cete Normandie-centre
Jacques Couty
- Cete Méditerranée
Jérôme Cassagnes
- Cete Sud-Ouest
Martine Louveau
- Cete Nord-Picardie
Catherine Deroo
- Cete Île-de-France
Jean-François Durand
- Cete Ouest
Michel l'Houtellier
- Cete Est - André Isler

Adresse électronique :

prenom.nom@developpement-
durable.gouv.fr

Pour en savoir plus :

- Ville de Sorède : www.mairie-sorede.fr
- M. Bernard Massines, adjoint au maire de Sorède

Pour aller plus loin :

- Certu - Série de fiches **Zones de circulation apaisée** - www.certu.fr
- Certu - Fiches techniques «**Les zones de circulation particulières en milieu urbain - aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 : trois outils réglementaires pour un meilleur partage de la voirie**» - Novembre 2008 - www.certu.fr
- Brochure **La démarche «code de la rue» en France, Octobre 2008, premiers résultats** - www.certu.fr
- Site métier **Voirie pour tous**
- www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr