

LE CODE DE LA RUE ET LA REALISATION DE ZONES DE RENCONTRES : « PREMIERS BILANS »

G. Blanchard

Cete de l'Ouest, Ministère de l'Ecologie, France

GILLES.BLANCHARD@DEVELOPPEMENT-DURABLE.GOUV.FR

M L'Houtellier, J Hervé

Cete de l'Ouest, Ministère de l'Ecologie, France

Michel.Lhoutellier@developpement-durable.gouv.fr

Jerome.Herve@developpement-durable.gouv.fr

RÉSUMÉ

La Délégation Inter ministérielle française à la Sécurité Routière (DSCR) a engagée en 2006 une réflexion sur le partage de la voirie intitulée « Code de la Rue ». Elle reprend ainsi les principes d'une démarche engagée en Belgique. Et dès 2008, un décret de modification du Code de la Route a été publié, créant notamment la « Zone de Rencontre ». Il s'agit d'un espace ouvert à tous les modes de transport (sauf disposition contraire) et à l'intérieur de laquelle le piéton est prioritaire sur tous les autres véhicules (sauf le tramway) et la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h.

Rapidement les premières Zones de Rencontre ont créés. La région Ouest disposait de nombreux exemples d'aménagement en Zone de Rencontre. Il était donc intéressant d'analyser ces premières réalisations. Ce travail a été mené sur 3 communes et suivant 4 axes :

- une rencontre avec la collectivité sur l'historique, les objectifs et les motivations du projet,
- une analyse technique de l'aménagement,
- une analyse du comportement des usagers
- une rencontre avec les usagers riverains, commerçants...

1. UNE REGLEMENTATION QUI S'ADAPTE AUX DIFFERENTS USAGERS DE LA VOIRIE

1.1 Le contexte général

Contribuer au développement durable des villes et villages est un enjeu majeur pour la France. Cette préoccupation s'est traduite réglementairement depuis 2007 par la promulgation des lois dites Grenelle Environnement 1 et 2. Et cette évolution nécessaire comprend de nombreuses orientations dont le développement des modes doux dans nos déplacements.

La sécurité des usagers les plus vulnérables est aussi une préoccupation permanente des acteurs de la sécurité routière qui, croisée avec les désirs de développement d'une vie locale plus agréable dans les villes et les villages, s'est traduite par exemple depuis de nombreuses années par le développement des Zones 30 ou des aires piétonnes.

Cependant, pour continuer à construire cette ville durable, d'autres besoins d'évolution du Code de la Route persistaient. Et, à l'instar de l'expérience belge du même nom, la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière du gouvernement a engagé en 2006 une démarche de concertation intitulée "Code de la Rue". L'objectif du travail engagé est d'analyser les évolutions réglementaires qui pourraient favoriser ce meilleur partage de la voirie et aussi d'en assurer une grande communication. Ce projet est mené en concertation avec des associations d'usagers et des professionnels de l'aménagement qui n'hésitent pas aussi à s'appuyer sur les expériences étrangères intéressantes. Et l'une des

premières concrétisations de ces échanges a été la création par un décret de juillet 2008 d'un nouvel outil réglementaire intitulé la "Zone de Rencontre".

1.2 La Zone de Rencontre

La Zone de Rencontre est définie réglementairement comme une zone à priorité piétonne. Ouverte à tous les modes de circulation, les piétons peuvent s'y déplacer sur toute la largeur de la voirie en bénéficiant de la priorité sur l'ensemble des véhicules (à l'exception des tramways).

Pour assurer cette cohabitation de tous les usagers, la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. De plus, sauf situation exceptionnelle, toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes (même en présence d'un sens unique pour les voitures). Le stationnement des véhicules n'y est autorisé que sur les emplacements matérialisés à cet effet.

La Zone de Rencontre a été imaginée pour correspondre à des espaces publics dans lesquels sont favorisés les activités urbaines et la mixité des usages sans pour autant s'affranchir du trafic motorisé. L'objectif est de permettre la cohabitation des piétons avec les véhicules à faible vitesse. Ce mode de fonctionnement repose sur le respect du principe de prudence (art. R. 412-6 du Code de la Route) : l'utilisateur le plus protégé doit faire preuve d'une attention accrue à l'égard de l'utilisateur plus vulnérable. Cette limitation des vitesses à 20 km/h permet une gestion différente des contacts entre usagers qui se gèrent non pas par un rapport de force, mais par une relation de respect et de convivialité au bénéfice du piéton et des personnes à mobilité réduite.

La Zone de Rencontre est ainsi la seule catégorie réglementaire de l'espace public qui autorise une mixité totale des usagers sur une partie de la voirie urbaine. L'objectif de l'aménagement associé sera donc de créer une ambiance urbaine cohérente avec cette priorité du piéton et d'équilibrer les usages, sur les plans quantitatifs et qualitatifs.



Les collectivités françaises se sont rapidement appropriées ce concept confirmant ainsi la réalité des besoins. Dès 2010, plus d'une centaine de Zones de Rencontres avaient déjà été créées. Elles recouvraient des situations très variées : centre ancien ou récent, rues résidentielles, carrefours, boulevard-promenades de bord de mer,...

			
La Rochelle	Metz	Ile de Groix	Avignon

1.3 Objectifs de l'étude

Nous sommes donc passés très rapidement d'un texte réglementaire (décret du 30 juillet 2008) à des réalisations concrètes d'aménagements. Il est donc apparu opportun de

découvrir et analyser ces premières réalisations dans l'objectif de participer à une première évaluation « in-situ » et capitalisation des réussites de ces premières créations de Zones de Rencontre susceptible de bénéficier aux futurs aménagements de ce type.

C'était là l'objectif d'une étude qui a nécessité de formaliser au préalable un cadre méthodologique d'analyse de ce type d'aménagement.

2. ÉLABORATION D'UNE METHODOLOGIE D'ANALYSE

2.1 Description

Pour réaliser ce travail d'analyse des Zones de Rencontre, l'équipe projet a fait le choix d'une approche en 4 axes :

- (A1) : une analyse des objectifs de la commune au travers d'un entretien avec la (ou les) personne(s) référente(s) du projet.
- (A2) : une analyse technique ou « aménagement vide » sur la base d'un référentiel construit notamment à partir des recommandations techniques du CERTU.
- (A3) : une analyse fonctionnement correspondant à la lecture de l'aménagement « vivant » et de l'observation des comportements constatés de chaque usagers
- (A4) : un « focus group » « Usagers » constitué d'un groupe d'utilisateurs variés interrogé sur leurs déplacements, la sécurité routière et leur vécu de la Zone de Rencontre.

Chacune de ces étapes a fait l'objet d'une formalisation complète (documents types et modes opératoires) permettant d'être reproduite par une autre équipe.

2.2 Rencontre avec les porteurs du projet (A1)

L'équipe projet a fait le choix d'une rencontre préliminaire avec le porteur du projet au sein de la collectivité. L'objectif de cette étape visait à identifier les éléments de contexte du projet, sa genèse et les premières appréciations de ses concepteurs, la collectivité restant libre de son format (entretien individuel ou en groupe).

Afin d'en assurer une exploitation complète, ces entretiens ont été enregistrés après accord préalable des participants (en sachant qu'aucune autre exploitation/réécoute ne serait réalisée à d'autres fins que cette étude).

Cet entretien a été réalisé en mode semi-directif sur la base d'un guide de questionnaire portant sur : le contexte-historique de la création de la Zone de Rencontre, la concertation mise en place, l'installation de la Zone de Rencontre, les premiers bilans internes et les perspectives de développement.

2.3 Analyse technique et fonctionnement (A2 et A3)

Cette phase a été réalisée indépendamment des services de chaque collectivité à l'aide d'une visite terrain guidée par une grille type.

Pour la phase A2 il s'agissait ensuite de parcourir l'aménagement en vérifiant une série de points techniques concernant l'accessibilité, les matériaux utilisés, la place des vélos, du stationnement,...

Pour la phase A3, il s'agissait d'observer le comportement général de chaque usager mais aussi de vérifier certains points spécifiques comme les traversées des piétons, le déplacement des vélos, l'attention des automobilistes,... avec parfois aussi une mise en situation des auditeurs pour tester ces comportements.

2.4 Rencontre avec les usagers (A4)

Le « focus group » (groupe de paroles d'usagers) a été intégré à cette démarche car il a semblé nécessaire de confronter de manière constructive le projet de la collectivité, l'analyse de spécialistes de la voirie et de la sécurité routière avec le vécu des usagers.

Ces groupes n'ont pas été construits dans le but d'être représentatif de tous les usagers (objectif par ailleurs impossible à atteindre compte tenu de l'extrême diversité de ceux-ci). Ils n'avaient pas non plus pour but de réaliser l'évaluation de l'aménagement. Ils ont été, dans cette étude, un outil de renforcement de la connaissance et du questionnement sur le fonctionnement de chaque aménagement.

Ces réunions ont également fait l'objet d'un guide de conduite de réunion formalisé. Il prévoyait un tour de table sur les pratiques de déplacement de chacun, un questionnement sur la sécurité routière de l'agglomération puis une discussion libre sur la Zone de Rencontre proprement dite. Le principe était de partir de questions globales pour tendre vers des questions plus précises.

La composition des groupes a été réalisée par chaque collectivité. C'est un souci d'efficacité qui a nous a fait retenir ce mode de désignation des participants. En effet, les communes connaissent mieux les habitants à la fois concernés par les aménagements et aussi susceptibles d'accepter de donner un peu de leur temps à une rencontre de ce type. La commande se limitait à l'indication de familles d'usagers potentiels : riverains, commerçants, services (La Poste, livreurs,...), associations,...

Le plan de réunion a ensuite guidé la conduite de chaque rencontre avec des adaptations nécessaires en fonction de l'évolution constatée des débats.

Afin d'en assurer une exploitation complète, ces entretiens ont été enregistrés après accord préalable des participants (en sachant qu'aucune autre exploitation et ré-écoute ne serait réalisée à d'autres fins que cette étude).

2.5 Organisation générale

Ce travail a été mené par une équipe de 3 auditeurs.

L'entretien A1 a été mené par un seul auditeur qui assurait ensuite le rôle du référent du site dans l'équipe projet. Les étapes suivantes ont ensuite été menées par un binôme comprenant systématiquement le référent associé à un auditeur « neuf » pour se prémunir d'une éventuelle influence des contacts précédents tout en assurant une cohérence globale par le référent.

Le référent restant aussi l'interlocuteur privilégié de la collectivité.

Les phases A2 et A3 ont été réalisés par le même binôme en une seule visite.

2.6 Bilan sur la méthode

La confrontation de la méthodologie définie avec son application a bien fonctionné et confirmé l'intérêt de ce travail préparatoire.

Les entretiens A1 se sont très bien déroulés et ont permis une bonne compréhension de la genèse de chacun de ces aménagements et du contexte local. Les collectivités ont montré une grande disponibilité pour participer à ce partage de connaissances.

Les visites de chaque site (A2 et A3) se sont bien passées et ont parfois été l'occasion d'échanges directs avec les usagers.

Le fonctionnement en binôme est effectivement pertinent. Il permet la confrontation permanente des points de vue, des analyses réalisées,...

Les réunions (A4) se sont très bien déroulées et ont enrichi l'ensemble de ce travail. Il convient de noter cependant une certaine tentation des participants à surtout exprimer des critiques plutôt qu'à souligner les points positifs. Cette tendance doit être prise en compte dans l'analyse de l'expression des usagers.

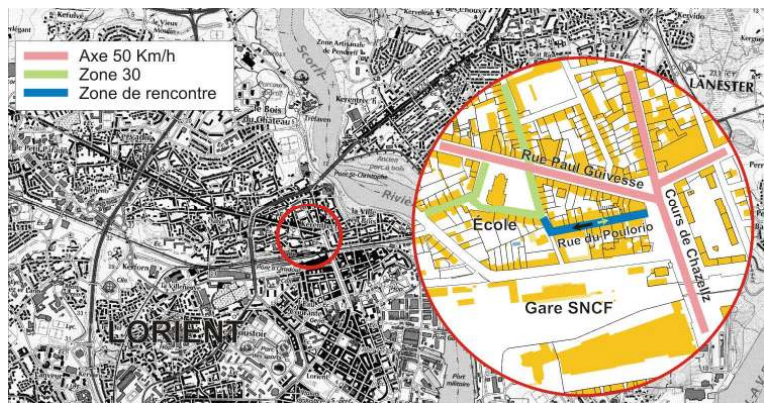
Toutefois, ces visites et rencontres auraient pu justifier un retour à la commune, pour lui faire bénéficier de ce regard « oeil neuf » sur ses aménagements. Ce point, qui n'était pas initialement prévu, est désormais intégré à la méthodologie.

3. DESCRIPTION DES SITES

Pour réaliser ce travail, 3 sites ont été retenus : Lorient, Rouillon et Dinan qui présentaient à la fois une diversité de contexte et de nature de Zones de Rencontre intéressante pour cette première étude.

3.1 Lorient

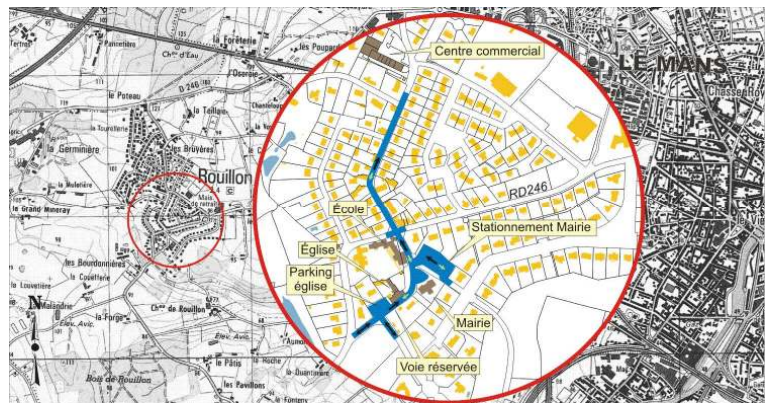
La ville de Lorient est une commune du département du Morbihan de 59 000 habitants souvent citée pour son développement des Zones 30. Elle est engagée depuis plusieurs années dans une démarche de modération générale des vitesses de ses voies avec un plan de hiérarchisation de son réseau de voirie validé en 2004 et l'aménagement de plus de 75 % de son réseau en Zone 30. Ce projet est actuellement quasiment réalisé et projet intègre aussi le développement de réseaux cyclables et de lignes de transport collectif performantes.



La Zone de Rencontre étudiée est située en secteur résidentiel. Elle se limite à une seule rue à sens unique pour les voitures et à double-sens pour les vélos.

3.2 Rouillon

La commune de Rouillon, avec près de 2 400 habitants, est située au nord ouest du Mans dans le département de la Sarthe. Elle fait partie de la communauté urbaine du Mans qui assure la gestion et l'entretien de l'ensemble de sa voirie communale. Elle a une structure de type rural, avec un



bourg composé essentiellement de maisons individuelles et de quelques équipements publics.

La Zone de Rencontre étudiée intègre le cœur du village (Mairie, Église, École) et sa liaison avec le pôle commerçant.

3.3 Dinan

La commune de Dinan, du département des Côtes-d'Armor, est une commune de 11 600 habitants.

Située dans une aire touristique importante (Le Mont Saint-Michel, Saint-Malo, Dinard, Saint-Lunaire, Saint-Briac/Mer, Plancoët, estuaire de la Rance,...), cette commune bénéficie d'une forte attractivité

touristique tout au long de l'année avec une importante pointe estivale. On y trouve en effet un remarquable cœur historique et riche d'un patrimoine de qualité : maisons médiévales à pans de bois, hôtels de la renaissance, demeures du XVIIIème siècle,...



La Zone de Rencontre étudiée couvre la quasi-totalité de ce centre historique.

4. CE QUE NOUS AVONS APPRIS

Tout d'abord ce choix "a priori" de 3 sites variés, s'est révélé dans l'étude effectivement très intéressant et enrichissant. Il a permis un véritable test de la méthodologie d'analyse.

Ces différents sites ont aussi montré, et c'est là peut-être le premier enseignement de ce travail, qu'il n'existe pas de cadre strict limitant l'implantation de ce type de zone et définissant l'aménagement idéal. Leur genèse se situant finalement au carrefour entre des usages plus ou moins existants, des ambitions politiques sur le devenir d'un espace, des attentes d'usagers et des caractéristiques urbaines qui facilitent ou non le fonctionnement en Zone de Rencontre.

4.1. Comportements et Acceptabilité

L'acceptabilité de ce type de zone et le comportement des usagers était un point d'analyse important pour les chargés de ce projet. En effet, lors des réunions ou journées d'information « Code de Rue » participant à la diffusion de ces nouveautés réglementaires, certains participants soulignent régulièrement leurs réserves sur ce nouvel objet. La vérification de l'appropriation de ces nouvelles règles était donc à vérifier.

Et lors des différentes visites réalisées, notamment à Dinan et Rouillon, nous avons effectivement constaté des comportements dans l'esprit de la Zone de Rencontre : piéton traversant librement avec priorité sur les voitures, véhicules ralentissant pour permettre le passage de piétons,...

Les différents usagers rencontrés, notamment lors des réunions (A4), le confirment : « *c'est celui qui va le plus lentement qui est prioritaire* », « *il y a des gens qui savent, ils marchent au milieu de la route* »(A4-Dinan) .

Mais ce changement reste pour certains usagers contestable « *La Zone de Rencontre crée une insécurité car elle donne l'idée aux enfants qu'ils peuvent vagabonder où ils le veulent.* » (A4-Rouillon). Cette nouvelle priorité du piéton est aussi perturbante car elle modifie l'approche classique de la relation piéton/voiture propre à la « *génération bagnole* » (A4-Dinan) pour laquelle la règle de déplacement en tant que piéton est de ne traverser qu'en l'absence de voiture !

Et pour corriger ces « réflexes » du piéton « dominé » par la voiture, la commune de Dinan a mis en place, en complément avec une forte communication, des actions pédagogiques sur le terrain. La Police Municipale a par exemple, passé plusieurs semaines à expliquer à tous les usagers les principes de la Zone de Rencontre : engageant les piétons à exercer leurs priorités, les automobilistes à s'arrêter pour les piétons et à ne stationner que sur les emplacements marqués.

Le panneau est également un sujet de débat entre ceux qui y trouvent : « *trop de messages à décrypter* » (A4-Lorient) et d'autres : « *pour moi c'est explicite* », « *un automobiliste se dit que s'il y a des piétons, il faut faire attention* » (A4-Dinan). C'est ce constat qui a amené la commune de Rouillon à rajouter un panneau indiquant « Attention – Zone Piétonne – Roulez au pas ».

Mais beaucoup d'usagers réclament encore plus de communication tant nationale que locale sur ce nouveau panneau : « *personne ne connaît ce panneau. Il est arrivé en même temps que le triangle et le gilet jaune, or on a fait du battage médiatique sur ça, mais rien sur la Zone de Rencontre* » (A4-Lorient).

Les démarches de concertation lors des phases amont du projet sont bien un moyen d'appropriation et de compréhension du fonctionnement de la Zone de Rencontre.

Par ailleurs, si ce changement de priorité a pu perturber, avec le temps les bénéfices sont également identifiés : « *ma voiture n'étant pas à côté, je ne vais pas systématiquement la prendre* » (A4-Dinan), « *il y a plus de gens qui viennent à pied qu'avant. Les nouveaux arrivant ne prennent quasiment pas la voiture. Ça, ils apprécient beaucoup.* », « *Il y a des files de cyclistes qui passent.* », « *Dès que le printemps arrive, le parc à vélos (8 places) est plein. Je l'ai vu longtemps vide. On parle de l'agrandir.* » (A4-Rouillon) « *C'est mieux qu'avant car maintenant c'est plat, le revêtement est plus confortable, c'est une rue plus agréable* » (A4-Lorient).

En conclusion, nous avons eu la confirmation que la nouveauté de cet objet et le renversement des règles de priorité est assez déstabilisant. Et ainsi ce type de Zone nécessite une phase d'appropriation qui peut être facilitée par des étapes de concertation avec la population, une communication large sur les règles. La mise en place d'une phase expérimentale comme à Dinan peut aussi être un bon outil d'acceptation du projet. Cependant la réalisation de ces actions n'occultera pas d'éventuelles erreurs de conception générant un projet « trop voiture » ne fonctionnant pas.

4.2. Conception

Vu la nouveauté de la règle, les aménageurs ne disposaient pas de modèle de référence pour créer une Zone de Rencontre. Sur les trois sites étudiés, deux correspondaient à un aménagement neuf, sauf à Dinan dont le centre historique n'a pas été spécifiquement aménagé pour passer en Zone de Rencontre. Il était donc intéressant d'analyser les choix réalisés et de les évaluer.

4.2.1 Revêtement

Le « message » donné par l'aménagement à l'automobiliste est important. Le site de Lorient qui a conservé une chaussée classique associée à un environnement de voitures en stationnement confirme que cela peut nuire au fonctionnement de la Zone de Rencontre si par ailleurs, rien d'autre ne vient souligner cette possible présence de piétons.

4.2.2 Stationnement

C'est aussi un point-clé. Cette étude nous a montré que sur une Zone de Rencontre, le stationnement doit nécessairement être identifié, mesuré et contrôlé.

- Identifié (marquage ou revêtement distinct) car sinon la voiture occupe largement tous les espaces disponibles, notamment ceux prévus aux piétons.
- Mesuré car d'une part, il est nécessaire d'assurer une accessibilité des cheminements piétons, de permettre leur traversée en tout point et enfin, d'autre part, c'est un effet indirect, mais trop de stationnement renvoie alors à l'automobiliste l'image d'une « rue voiture » en l'éloignant de la « rue piétonne ».
- Contrôlé car les points précédents n'ont de sens que si cette règle est ensuite appliquée à l'instar de la commune de Dinan qui, après une phase pédagogique, lutte avec constance contre le stationnement anarchique

4.2.3 Accessibilité

Une Zone doit règlementairement être accessible. Cependant cette nécessité n'est pas toujours une priorité de l'aménagement. On constate encore que le cheminement accessible suit parfois un chemin bien tortueux pour éviter par exemple du mobilier urbain ou du stationnement autorisé ou non. Il nous semble que si la Zone de Rencontre permet une plus grande souplesse des cheminements piétons (en autorisant l'utilisation de la partie de voirie sur laquelle circule les véhicules motorisés), cela ne doit pas être un moyen pour négliger cette nécessaire prise en compte.

4.2.4 Vélo

La règle générale est bien la mise en double sens globale de tous les sens uniques d'une Zone de Rencontre.

Excepté Dinan, cette règle a bien été appliquée mais l'on constate encore que des réserves continuent à s'exprimer sur ce principe.

Par ailleurs, un nombre insuffisant de stationnements vélo a été relevé sur chaque site.

4.2.5 Autres points

Différents points d'aménagement Zone de Rencontre nécessitent une grande vigilance du concepteur. Les faibles différences de niveaux sur le profil en travers, associés à des pentes fortes du profil en long peuvent être la source de problèmes liés à l'écoulement pluvial.

Les angles de rues peuvent devenir des zones de conflit. En l'absence de bordure, les voitures ont tendance à passer au plus court.

Les intersections avec des voies différentes sont un point de questionnement : faut-il privilégier le concept de la Zone de Rencontre ou celui de la voie principale ? Il nous semble préférable de privilégier la Zone de Rencontre en l'étendant de manière lisible sur la voie principale de part et d'autre de l'intersection.

Si la Zone de Rencontre se situe dans le paysage réglementaire entre la Zone 30 et l'aire piétonne, pour qu'elle soit réussie, notamment pour un aménagement neuf, il est préférable de se rapprocher le plus possible d'une cohérence d'aire piétonne.

Par ailleurs, il faut aussi se méfier d'un possible détournement de ce concept de paratage de la voirie normalement au bénéfice du piéton. En effet, si effectivement « *les piétons peuvent marcher sur la chaussée* », l'aménagement ne doit pas être conçu de manière à imposer aux piétons de circuler au milieu de la chaussée avec les voitures (alors qu'il existait un cheminement latéral accessible) pour permettre d'augmenter le stationnement voitures par une occupation plus large des trottoirs !

4.3. Sécurité

Si la sécurité des aménagements est bien sûr une priorité compte tenu de la jeunesse de ces projets et aussi de leur taille, l'évaluation de la sécurité de ces aménagements ne pourrait être que qualitative.

Cependant, la ville de Dinard, au vu des réclamations reçues, indique avoir quasiment constatée la disparition des réclamations (auparavant régulières) depuis la mise en place de la Zone de Rencontre.

Les visites sur chaque site montrent aussi des situations rassurantes du point de vue de la sécurité routière. Certes, quelques usagers évoquent une impression d'insécurité qui semble plus liée à l'inconfort ressenti dans cet aménagement « non classique » plutôt qu'à un réel problème d'insécurité.

Les concepteurs soulignent que la principale source d'insécurité potentielle vient du trafic de « shunt », c'est-à-dire d'usagers motorisés traversant la zone dans le cadre d'un raccourci au trajet « normal ».

Pour ces usagers, mais aussi plus globalement, l'intérêt d'outils modérateurs des vitesses (écluses, plateaux,...) est bien confirmé pour accompagner cette limitation des vitesses à 20 km/h maximum. Ces outils sont par exemple indispensables dans les lignes droites.

La Zone de Rencontre, par la mixité des usagers qu'elle favorise et la modération des vitesses induite, est bien un outil participant à construire une ville moins dangereuse pour les usagers les plus vulnérables. Et il semble que ce sont surtout les automobilistes qui évoquent ce sentiment d'insécurité pour critiquer un aménagement qui impose nécessairement une adaptation de son comportement de conducteur.

CONCLUSION

Cette étude a permis de mettre en place une méthodologie d'évaluation pertinente des Zones de Rencontre. L'application de cette méthode est à l'origine de différents enseignements possiblement utiles pour les futurs concepteurs ou rédacteurs de guide de recommandations techniques.

Par ailleurs, ce travail devait se poursuivre par une multiplication d'évaluation de ce type sur un panel plus large de Zones de Rencontre pour enrichir cette étude et continuer à améliorer ces aménagements.

RÉFÉRENCES

1. Décret 2008-754 du 30 juillet 2008
2. Templeton JF. (1994) The Focus Group
3. DSCR (2008) La démarche « Code de la Rue » en France – Publications CERTU
4. CERTU (2009) Aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 : quels domaines d'emploi – Publications CERTU