

Le Code de la Rue et la réalisation de Zones de Rencontre :

« Premiers bilans »

Étude du Cete de l'Ouest

Gilles Blanchard, Michel L'Houtellier, Jérôme Hervé





Le Cete de l'Ouest (Nantes)

- Le CETE de l'Ouest est un service du Ministère de l'Ecologie.
- Expertises / Recherches / Expérimentation et évaluation
- Intervient de manière privilégiée en Bretagne Pays de la Loire



- La démarche du Code de la Rue en France
- La Zone de Rencontre
- Méthode d'évaluation
- Ce que nous avons appris





La démarche du Code de la Rue

- *1990 : création des Zones 30 et des aires piétonnes*
- *Nouveaux besoins : modes doux et ville durable*
- *Nécessité de faire évoluer le Code de la Route*
- 2006 : Lancement de la démarche du «Code de la Rue »
- 2008 : Décret du 30 juillet 2008 : le principe de prudence, la zone de rencontre et le double sens cyclable
- 2011 : Décret du 12 novembre 2010 et la traversée des piétons



Les villes évoluent

- Succès des opérations de vélo en libre service (35 villes dont Paris avec 20 600 vélos)
- Des centre-villes en aires piétonne (Le Mans, Amiens, Nantes,...)
- La développement des Zone 30 (80 % du réseau de Lorient)
- Des villes à 30 km/h (Fontenay aux Roses, Aytré,...)





La « Zone de Rencontre » (encounter zone = pedestrian priority zone)

- Ouvert à tous les modes de déplacement
- **Priorité aux piétons**
- Vitesse limitée à 20 km/h
- Double sens cyclable
- Espaces de stationnement délimités
- Aménagements cohérents
- Accessibilité



Du décret à l'aménagement ...

Décrets, arrêtés, circulaires

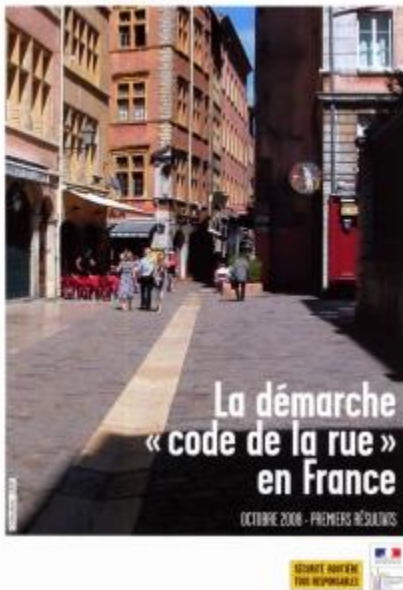
TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière

Le Premier ministre,
Sur le rapport du ministre de l'aménagement du territoire,
Vu le code de la route,
Vu la loi n° 2007-297 du 11 mars et 25 juin 2008 ;
Le Conseil d'Etat (secti

Décrète :



- Mise au point d'une méthode
- Choix des sites
- Réalisation



Méthodologie

- Entretien avec la commune
 - Une analyse technique aménagement « vide » sur la base d'une grille
 - Une analyse fonctionnement correspondant à la lecture de l'aménagement « vivant »
 - Un « focus group » Usagers
+ travail binôme
-
- 3 Sites retenus:





3 sites retenus

- Lorient (56),
- Rouillon (72),
- Dinan (22)

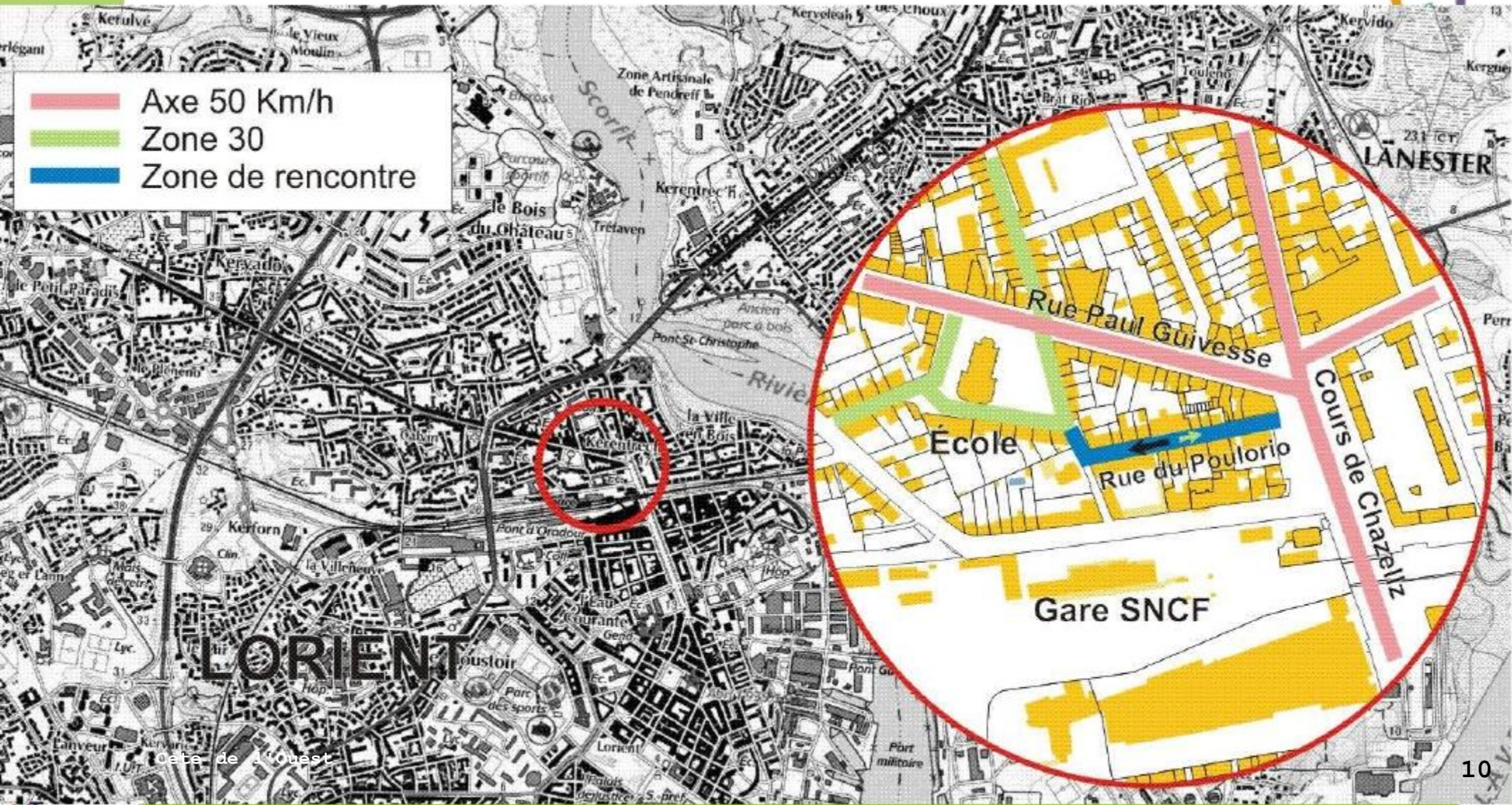




Lorient

60 000 habitants

- une rue résidentielle



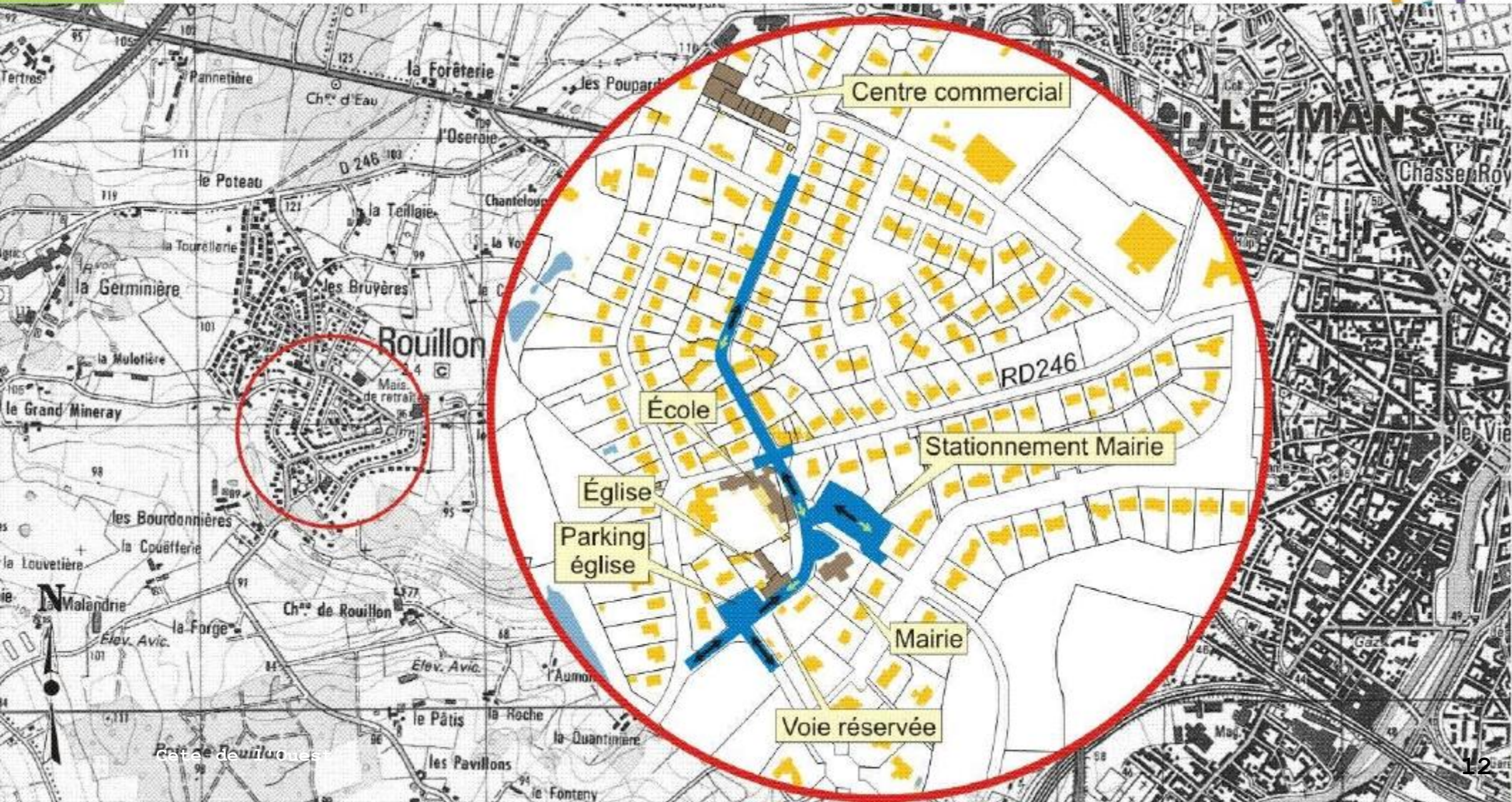




Rouillon

2 400 habitants

- 2 rues 2 places / lien entre centre « services » et centre « commercial »

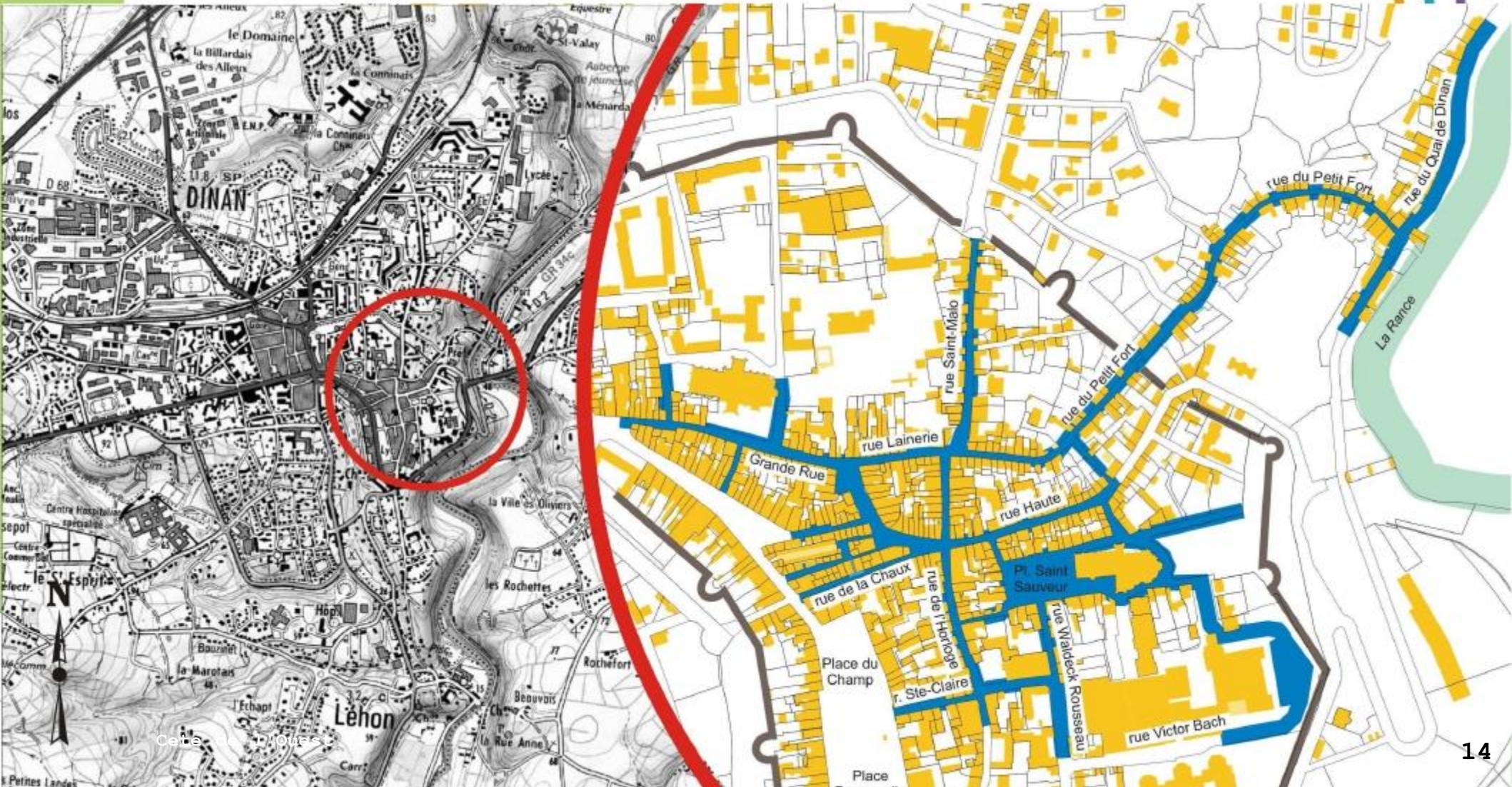






Dinan

11 600 habitants
- tout le centre historique





Cete de l'Ouest



Premiers résultats

- N'est pas réservé à un seul type de rue

(centre ancien, centre bourg, rue résidentielle)

- Impression de meilleur accueil par les élus que par les concepteurs (culture routière trop présente ?)





Premiers résultats

Acceptabilité/Comportements



- Reconnaissance des bienfaits
 - Perturbe l'approche classique de la relation piéton/voiture
 - Besoins d'explication sur le panneau et fonctionnement de l'espace
 - A faire respecter par des contrôles
- => Concertation et communication indispensables



Premiers résultats

Conception Réalisation

- Intéret de la planification et préparation
- Importance du message de l'aménagement
- Stationnement mesuré à maîtriser
- Ne pas détourner le concept
(mettre les voitures sur le trottoir et les piétons sur la chaussée !!!)
- Vigilance sur certains points
(angles de rue, gestion du pluvial,)
- Accessibilité
(impératif pour le neuf sinon tout ne peut pas être refait mais on peut agir)
- Vélos





Premiers résultats

Sécurité Routière

- Parfois de l'inconfort mais pas d'insécurité
- Des automobilistes qui évoquent cette impression pour critiquer le principe
- Attention aux possibilités de « shunt »
- Outils de modération des vitesses nécessaires
- Attention aux lignes droites, sens uniques, carrefours à Stop...





Gracias

Thank you



Merci

