

DOSSIER

TRANSFORMER UNE RUE EN ZONE DE CIRCU-LATION APAISEE CONSEILS, BONNES PRATIQUES ET MISE EN OEUVRE

tous 1 pied

QU'EST CE QU'UNE ZAC?

Une Zone de Circulation Apaisée (ZCA) représente un espace composé de plusieurs rues adaptées d'abord aux modes actifs, puis aux véhicules motorisés. Les itinéraires, la trajectoire et la vitesse des véhicules y est particulièrement contrainte, tandis que la marchabilité et la cyclabilité des voiries (leur capacité à accueillir piétons et cyclistes) est favorisée. En Belgique, deux types ZCA sont les plus courantes : la zone 30 et la zone de rencontre ou zone résidentielle.

Nul ne sert de se limiter à la pause d'un simple panneau du code de la route traduisant le passage dans une zone 30 ou une zone de rencontre car l'impact sur la modération de la vitesse des véhicules et le volume de circulation ne sera que très faible. Les rues situées dans ces zones doivent être aménagées en cohérence avec ces limitations. Certains principes de base sont donc à respecter.

QUELS PRINCIPES FAUT-IL RESPECTER?

La premier principe concerne la localisation de ces zones. En effet, toutes les voiries ne peuvent pas être mises en ZCA, il faut veiller à respecter leur hiérarchisation, leur fonction (de la voie locale à l'autoroute). En général, ce sont les voies de desserte locale qui peuvent faire l'objet de tels aménagements, dans certains quartiers résidentiels transformés en « quartiers tranquilles » ou encore dans les centres historiques de certaines villes (ex. Tournai) qui accueillent souvent de nombreux piétons et cyclistes. Néanmoins, sur certains axes plus importants, il peut être tout à fait pertinent de créer une ZCA et notamment une zone 30 à proximité d'une école ou autres lieux où des usagers vulnérables circulent (enfants, personnes âgées, PMR, etc.).

Deuxièmement, pour apaiser un quartier, il s'agit de contraindre la circulation des modes motorisés pour favoriser les modes actifs (piétons et cyclistes). Tout d'abord en mettant en impasse certains axes pour les automobilistes tout en maintenant les cheminements pour les modes actifs. L'impasse peut être valorisée avec une placette de quartier, des aménagements paysagers, une simple barrière, etc. Ensuite, en mettant en sens unique certaines rues. Les voies de circulation gagnées seront utilisées pour valoriser l'espace urbain. Enfin, en privilégiant une circulation en boucles, renvoyant l'automobiliste sur l'axe structurant duquel il est venu.

La généralisation de la priorité de droite (surtout sur des voies de desserte locale) est aussi conseillée pour ralentir naturellement le trafic et inviter les automobilistes à faire preuve de prudence.

AVANTAGES ET ARGUMENTS

Les avantages de la mise en ZCA sont nombreux :

- élargissement du champs visuel des usagers motorisés;
- diminution de la distance de freinage;
- diminution des risques de blessures graves;
- réduction de la pollution de l'air et sonore
 ;
- possibilité pour les usagers les plus vulnérables (PMR, personnes âgées, enfants, etc.) de mieux s'approprier la rue et de circuler de manière plus autonome;
- réduction du stress pour les automobilistes par une conduite plus courtoise;
- etc.

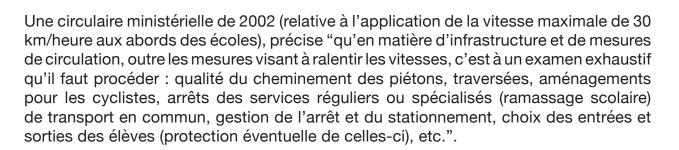


ASPÉCIFICITES DES ZONES 30

En Belgique, les création des zones 30 (une zone dans laquelle la vitesse est strictement limitée à 30 km/h) est possible depuis une loi de 1988 ayant pour but de rendre les quartiers résidentiels plus sûrs et plus conviviaux. Depuis 2004, la loi précise que "l'accès à la zone 30 doit être clairement reconnaissable par l'état des lieux, par un aménagement ou par les deux. Les voiries pouvant recevoir le statut de zone 30 sont des voiries où la fonction de séjour est prédominante, ou lorsque le gestionnaire de voirie décide de subordonner la fonction de circulation à celle de séjour".

La généralisation et l'obligation des zones 30 aux abords des écoles a quant à elle été effective en septembre 2005 "dans toutes les zones incluant un accès à une école, et ce sur l'ensemble du territoire belge, sauf cas exceptionnel justifié par l'état des lieux (vitesse autorisée sur la voirie supérieure ou égale à 70 km/h, nombre de bandes de circulation, etc.)" (source : Cemathèque n°19, 2006). Les principes d'aménagement restent les mêmes que pour les zones 30 classiques. Une circulaire ministérielle datant de 2002 précise que la zone "sera [...] limitée à la rue ou aux rues situées aux abords directs de l'école ou encore dans la zone critique comportant une concentration de trajets d'élèves", sous peine de perdre toute crédibilité. La réglementation permet aussi le choix entre des panneaux permanents ou à message variable. Dans le premier cas, la vitesse de 30 km/h dans la ou les rues située(s) dans la zone apparaît comme normale. La volonté est d'y favoriser la fonction de séjour par rapport à celle de circulation. Dans le second, la limitation à 30 km/h doit avoir sa place uniquement aux heures d'entrée et de sortie des écoles. Les aménagements viseront essentiellement à mettre en sécurité les écoliers/étudiants dans ce cas.

Dans une zone 30, contrairement à la zone de rencontre, la logique reste celle de la séparation des modes de déplacement sur la chaussée. La circulation et la traversée des usagers faibles doivent être facilitées et organisées (nombreuses possibilités de traverser la rue, passages pour piétons surélevés, trottoirs traversants aux entrées de zone, larges trottoirs qualitatifs, aménagements paysagers, signalétique, etc.). Tandis que la circulation des véhicules doit être contrainte par toute une série de dispositifs qui visent soit à "contrarier" la trajectoire des véhicules, soit à les obliger à passer en-dessous ou au-dessus d'une zone donnée (chicanes, sens alternés, dispositifs ralentisseurs, obstacles visuels). Le mieux reste de les combiner en fonction du contexte et de l'objectif recherché.



En Wallonie, certaines villes ont décidé de mettre en zone 30 une grande partie de leur centre-ville. C'est le cas par exemple de Marche-en-Famenne depuis 2002 et l'approbation de son PCM. Tournai a également mis en zone 30 une partie de son centre historique (l'autre est en zone de rencontre).

En France, la ville de Lyon a mis en place la première grande zone 30 de France en 2006 avec pas moins de 500 hectares!

de Graz (Autriche) qui a généralisé la zone 30 en 1992, avant même que la réglementation ne soit instaurée dans ce pays. "
Chacune des 1 600 rues de la ville fut examinée en fonction de différents critères (largeur, fonction, ...). En l'absence de mesures d'aménagement, la signalisation a joué un rôle important. Ainsi, à chaque entrée de la ville, des panneaux ont été placés indiquant que toutes les rues sont à 30 km/h excepté celles qui sont signalées à 50 km/h. En ville, des grands chiffres 30 ont été marqués au sol à chaque passage d'une rue prioritaire à une rue secondaire (source : Cémathèque n°19, 2006) ".

Mais le bon exemple le plus emblématique reste sans doute la ville

A Bruxelles, le plan régional de mobilité IRIS 2 prévoyait 75% des voiries (toutes les voiries locales) en zone 30 et le projet de plan régional Good Move prévoit le 30 km/h comme vitesse pour toute l'agglomération bruxelloise avec quelques exceptions à 50 km pour les axes structurants.

SPECIFICITE DE LA ZONE DE RENCONTRE

La zone résidentielle est apparue en 1978 en Belgique.
Ce concept est ensuite étendu en 2004 à des zones accueillant des activités communautaires (écoles, commerces, tourisme, etc.) dans l'objectif de faire cohabiter de manière pacifique et responsable les différents usagers de la route entre eux. Dans ces zones,

le stationnement est strictement limité aux emplacements marqués au sol. Le code de la route stipule que "les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique; les jeux y sont également autorisés" mais ils "ne peuvent entraver la circulation sans nécessité". La vitesse maximale autorisée y est de 20 km/h (Article 22 bis du code de la route). Le panneau F12a doit se trouver en entrée de zone, et le panneau F12b en sortie.

Sur ces voiries, les usagers se partagent la voirie dans le respect du principe de bienveillance de l'usager le plus fort sur le plus faible. Le piéton se retrouve ainsi au sommet de la hiérarchie des priorités. Cela permet de responsabiliser tous les usagers de la rue. Quelques petits conseils sont à considérer pour la bonne réalisation d'une telle zone :

 Briser la linéarité de la voirie pour contraindre les automobilistes et limiter la vitesse réelle des véhicules ;

> rendre agréable la voirie en lui conférant une dimension d'espace public à part entière sur lequel se déplacent librement les usagers les plus faibles et notamment les enfants

> > (bancs publics, aménagements paysagers, revêtement particulier, terrasses, travail sur l'éclairage, etc.).

- ne pas matérialiser un quelconque trottoir ou autre espace de circulation des piétons par une légère différence de niveau avec la rue (les aménagements doivent être de plain pied);
- signifier aux usagers motorisés qu'ils entrent dans une zone de rencontre (panneau du code de la route);
- signifier aux usagers faibles leur priorité et les utilisations possibles de cet espace public (ce qui n'est pratiquement jamais fait.



Si une telle zone révèle donc bien des avantages, il existe pourtant quelques points noirs dont certains pourraient être travaillés.

Premièrement, cela nécessite des aménagements conséquents et coûteux limitant les autorités dans leur mise en place. C'est certainement pour cela qu'elles sont trop peu nombreuses encore aujourd'hui en Wallonie.

Deuxièmement, un autre problème est la méconnaissance du grand public pour ces nouveaux aménagements. Dans la pratique, cela cause des incompréhensions dans la manière de circuler sur ces espaces publics et engendre des freins dans leur appropriation. Cela devrait être mieux expliqué aux candidats du permis de conduire et pris en considération lors des examens théoriques et pratiques du code de la route. Des

campagnes de communications "grand public" seraient aussi intéressantes. Il faudrait davantage signifier aux usagers faibles leur priorité et les utilisations possibles de cet espace public.

Troisièmement, l'information de début et de fin de zone représentée par les signaux F12a et F12b est souvent adressée aux automobilistes mais pas aux modes actifs alors même que ce sont ces derniers qui en profitent le plus. Dans le cas d'un sens unique (en double-sens cyclable), les piétons et cyclistes ne disposent pas d'informations sur les limites de la zone.

La ville de Tournai s'est dotée d'une zone de rencontre totalement aménagée dans son centre historique depuis plusieurs années. Située à l'intérieur de la zone 30 couvrant tout le centre-ville, elle permet aux piétons de circuler librement et aux terrasses de café de s'approprier la rue. Les sens de circulation ont aussi été revus pour limiter le trafic de transit.

Mais quelques problèmes surviennent aujourd'hui:

- certaines dalles en pierre commencent déjà à se casser, ce qui nécessite des rustines en macadam. Le contraste entre les deux types de revêtements étant peu esthétique;
- les piétons restent cantonnés sur les bords de la chaussée notamment à cause des "semblants" de trottoirs provoqués par une légère bordure ;
- les automobilistes ne respectent pas le marquage au sol pour se stationner, ce qui gêne les piétons dans leurs déplacements ;
- la vitesse de 20 km/h n'est globalement pas respectée.

A certains endroits, l'espace entre le mur ou l'équipement de voirie (ex : poubelle), et les voitures est très réduit.

Il faut donc bien réfléchir les choses en amont du projet car les usages sont parfois bien différents des réglementations théoriques. En Suisse, la ville de Bienne a transformé sa place en zone de rencontre en 2002, malgré le trafic journalier important. Les aménagements sont de plain-pied et aucun potelet ne délimite les espaces dédiés aux différents usagers. Pourtant, la cohabitation se déroule bien et la vitesse pratiquée ne dépasse pas les 24 km/h.

En France, il est désormais possible de créer des marquages d'animation depuis 2015. Dans le cas où des aménagements lourds ne sont pas réalisables (modification de l'aspect de la rue), ce marquage au sol permettra de faciliter la lisibilité de l'espace et signifier la légitimité de la présence de piétons sur la chaussée.

A quand cette possibilité en Belgique ?