

La rue et son aménagement

L'aménagement des espaces publics et notamment de la voirie doit en garantir, l'accessibilité aux différents publics et services auxquels elle est destinée et doit permettre à chacun d'opter pour un mode de déplacement alternatif à la voiture.

Cet aménagement doit prendre en compte l'ensemble des usagers de l'espace public, offrir le trajet le plus court et facile aux plus fragiles et réduire les différentiels de vitesses, de nombre et de vulnérabilité entre les divers utilisateurs.

Extraits réglementaires relatifs à l'espace public.

Plusieurs textes de loi, dont certains récents, imposent une évolution en ce sens des nouveaux aménagements :

Le Code de l'environnement :

Son article L228-2 stipule notamment qu' *à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.*

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.

Deux jurisprudences (Valence et Lille) précisent l'interprétation juridique de "en fonction des contraintes de la circulation" : Des itinéraires cyclables **doivent** être aménagés, et ce n'est que le choix de la solution (bande cyclable, piste cyclable, couloir mixte bus+vélo, piste cyclable sur trottoir, contre-sens cyclable, aménagement d'une rue parallèle...) qui dépendra des contraintes de la circulation.

Le Code de la route :

Le décret du 30 juillet 2008 introduit le concept de « zone de rencontre » dans le Code de la route. Il vient compléter et modifier les deux outils proposés aux maires pour aménager des zones de circulation apaisée en agglomération qu'étaient « l'aire piétonne » et la « zone 30 ». Aucun de ces deux outils ne permettait une totale mixité entre tous les usagers sur une partie de la voirie urbaine : piétons, cyclistes, usagers motorisés, transports en commun.

On trouve désormais dans le code de la route les définitions suivantes pour trois zones bien précises :

La zone 30 : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km / h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

La zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km / h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

L'aire piétonne : section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation.

La Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées

L'article 45 de cette loi du 11 février 2005 stipule :

La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Incidence de ces textes sur les possibilités offertes dans les espaces publics des villages.

La zone de rencontre

Le code de la route précise que les voies de cette zone sont affectées à la circulation de tous les usagers et que les piétons y sont autorisés à circuler et sont prioritaires sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Ainsi le législateur considère que les vitesses des différents usagers y sont compatibles (piéton de 3 à 5 km/h et V.L à 20 km maxi). Aucune limitation minimale d'emprise n'est utile à cette zone, la moindre ruelle est compatible, sauf s'il y est impossible d'y circuler (<2 m) auquel cas elle peut être classée en aire piétonne. Les entrées et sorties de cette zone

doivent être annoncées par une signalisation et son aménagement doit être cohérent avec la limitation de vitesse. Il n'y est notamment pas réalisé de trottoirs car normalement les emprises ne devraient pas en permettre la réalisation et leurs présences supposent une séparation entre les piétons et les autres usages entraînant une incohérence avec la limitation de vitesse imposée.

La zone 30

Cette zone est affectée à la circulation de tous les usagers. Toutefois les piétons n'y sont pas prioritaires comme dans la zone de rencontre. Des trottoirs et des traversées piétonnes sont donc nécessaires. Les cycles circulent par contre avec les véhicules motorisés. La vitesse maxi de 30 km/h dans cette zone permet une compatibilité des usagers et notamment des vélos qui circulent de 10 à 15 km/h en ville.

Zone à 50 km/h

La vitesse autorisée des V.L rend la mixité entre véhicules motorisés et cycles plus difficile. Le différentiel de vitesses entre les cycles (10 à 15 km/h) et les véhicules à moteur est trop important. Des aménagements spécifiques y sont nécessaires. Les plus « étroits » sont les bandes cyclables de 1,50 m de part et d'autre de la chaussée.

L'application de ces règles a une conséquence sur les dimensions des espaces nécessaires à chaque usager de la rue.

En effet, les trottoirs nécessaires aux piétons doivent avoir une largeur minimale de 1,40 m pour permettre la mise en accessibilité des espaces publics. Cette valeur est vraiment une valeur minimale et l'aménagement doit tenir compte de l'existence sur ces trottoirs d'une grand nombre de dispositifs ou mobilier servant ou non au fonctionnement de l'espace public mais en limitant ce faisant la largeur; parmi ceux-ci, les lampadaires, signalisations de sécurité ou de direction, signalétique, bornes anti-stationnement ou gardes-corps, bornes à incendie, plantations, jardinières et poubelles en grand nombre.

La chaussée doit avoir, elle, une largeur minimale de 3 m pour un sens unique ou 5 m pour un double sens. Ces valeurs sont à augmenter en cas de courbes.

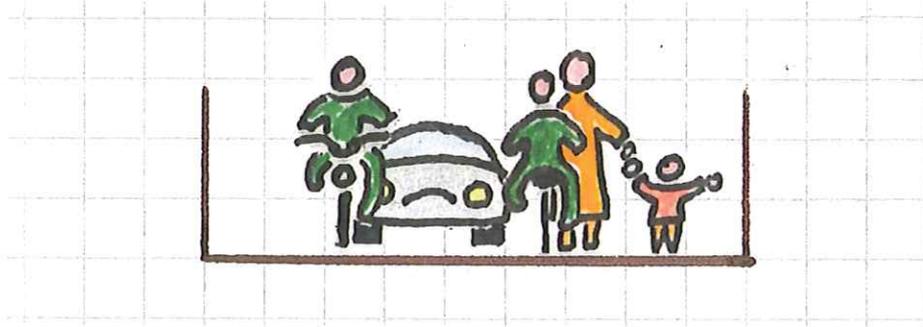
Il est de plus impossible de faire circuler des véhicules au ras des façades et des portes des maisons. Aucune valeur n'est exprimée dans les textes pour cette distance de sécurité, mais 50 cm paraissent être un minimum absolu.

Une bande de stationnement longitudinal doit avoir une largeur de 2 m.

Ainsi, en fonction des emprises existantes, il peut être proposé un ou plusieurs type d'aménagement avec son organisation fonctionnelle et la limitation de vitesse cohérente avec celui-ci.

Emprises inférieures à 5m.

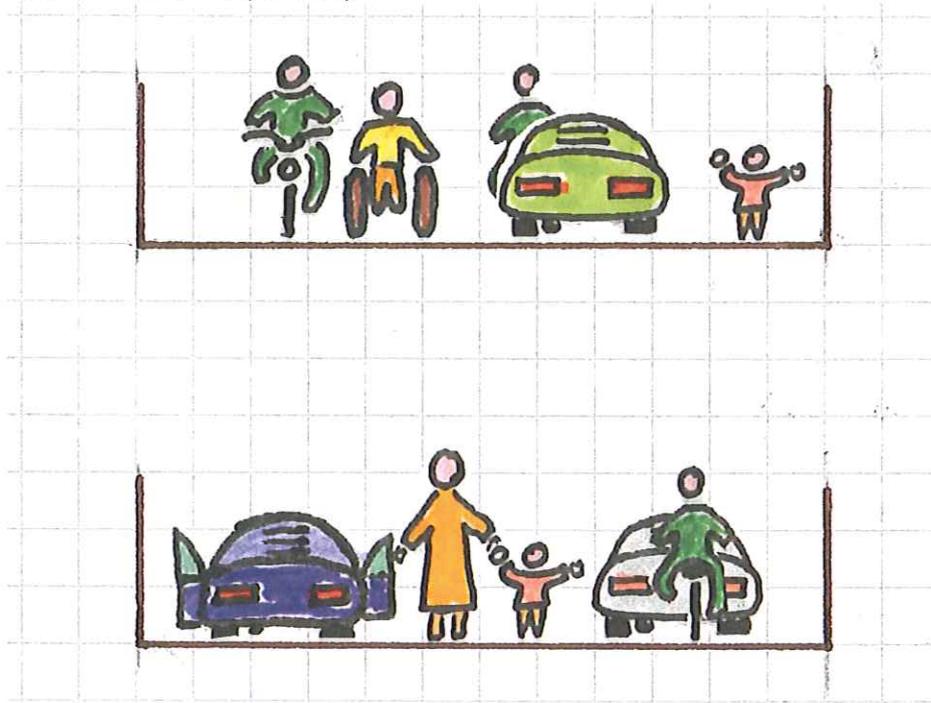
La réalisation d'un trottoir est impossible dans ces rues étroites car le respect des normes ne libérerait pas l'espace de chaussée nécessaire aux véhicules motorisés. Ces rues ne peuvent être aménagées qu'en aire piétonnes ou en zone de rencontre. L'espace y est partagé entre tous les usagers.



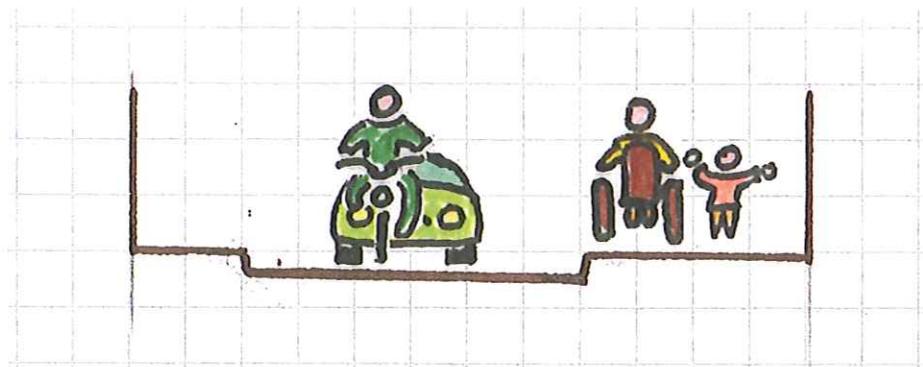
Emprises comprises entre 5 et 7m.

Ces rues peuvent être aménagées soit en zone de rencontre soit en zone 30. En zone de rencontre elles peuvent être à sens unique avec ou sans stationnement, ou à double sens. En zone 30 elles seront en sens unique sans stationnement.

- Zone de rencontre (20km/h) :



- Zone 30 :



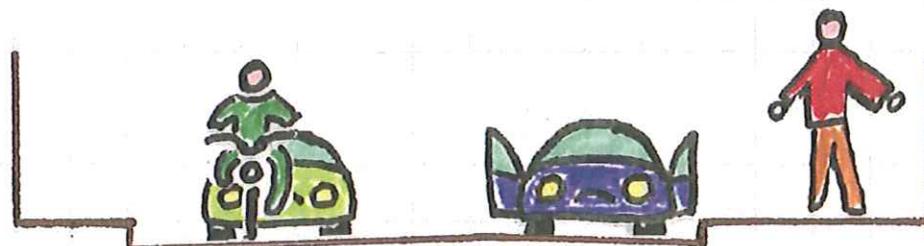
Emprises comprises entre 7 et 9m.

Ces rues peuvent être aménagées soit en zone de rencontre soit en zone 30. En zone de rencontre elles peuvent être à double sens avec stationnement. En zone 30 elles seront à double sens sans stationnement ou en sens unique avec ou sans stationnement.

- Zone de rencontre (20km/h) :



- Zone 30 :



Emprises comprises entre 9 et 10m.

Ces voies permettent les mêmes aménagement que celles de 7 à 9m, et ce de manière plus confortable. Mais, à partir de 9m leur emprise permet d'envisager, en zone 30, un aménagement avec double sens et stationnement.



Emprises supérieures à 10m.

Ces larges voies permettent enfin de réserver une partie de l'espace aux cycles en site propre : sur bandes cyclables à partir de 10m d'emprise et possibilité de véritables pistes cyclables à partir de 11m avec dispositifs séparateurs. Ces aménagement sont cohérents avec la limitation de vitesse de 50km/h.

