

Mieux partager l'espace public : les règles évoluent !

L'objet des présentes fiches est, à partir des **textes officiels**, d'expliquer leur **contenu** et leur **raison d'être**, puis de donner les **premières indications de mise en œuvre possible**.

Elles sont à destination des services de l'État, des gestionnaires de voiries et des associations d'usagers.

Sécurisation juridique de la généralisation du 30 km/h pour tout ou partie de la voirie d'une commune

Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 22 juillet 2015, article 47

Art L. 2213-1-1. du Code général des collectivités territoriales

« Sans préjudice de l'article L. 2213-1, le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le Code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement. »

Le Code général des collectivités territoriales a été modifié par la loi de transition énergétique pour la croissance verte du 22 juillet 2015 afin de sécuriser juridiquement la généralisation de vitesses limites inférieures à 50 km/h à l'ensemble de la voirie d'une commune.

Les précédentes définitions des zones à circulation apaisées (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes) introduites ou modifiées notamment par le décret du 30 juillet 2008 les considéraient comme des zones particulières et donc dérogoires à la règle générale.

En effet, le principe de l'article L.2213-1 du Code général des collectivités territoriales est que le maire peut imposer des mesures plus restrictives mais seulement sur des espaces limités.

Ainsi, la généralisation aurait pu être attaquée comme constitutive d'un excès de pouvoir.

Plan d'actions pour les mobilités actives

Fiche n° 11 - Octobre 2015

Prenant en compte l'aspiration de plusieurs collectivités, cette modification du Code général des collectivités territoriales laisse la possibilité au maire d'abaisser les vitesses sur **tout** ou **partie** de sa voirie, laissant aux édiles la responsabilité d'établir la vitesse limite la mieux adaptée au contexte local. Notons que la grande majorité du linéaire de voirie d'une commune française classique est constituée de rues de desserte dont la fonction principale n'est pas d'assurer le transit et que les vitesses qui y sont pratiquées sont rythmées notamment par les pertes de priorité en carrefour.

Tous les travaux d'études et de recherche convergent pour montrer qu'en cas de choc l'humain non protégé (piéton ou cycliste) résiste beaucoup mieux à un choc à 30 km/h qu'à 50 km/h.

C'est pourquoi dans la résolution adoptée le 27 septembre 2011 par le parlement européen, il est « ...recommandé vivement aux autorités responsables de limiter à 30km/h la vitesse maximale dans les zones résidentielles et sur toutes les routes à voie unique des zones urbaines qui ne présentent pas de piste (ou bande) distincte pour les cyclistes, et ce afin de mieux protéger les usagers vulnérables... ».

Cette recommandation s'appuie sur les réalisations de plusieurs pays européens, dont les Pays-Bas où 90 % de la voirie urbaine est en zone 30 ou zone de rencontre. Les sections d'axes identifiés

comme pouvant être circulés à une vitesse de 50 km/h ou plus (ils font souvent partie des axes structurants) y bénéficient d'aménagements séparant les cyclistes des autres véhicules motorisés « le plus souvent bandes ou pistes » et d'un traitement des traversées piétonnes,

La réduction des limitations de vitesse en agglomération concourt à l'amélioration de la sécurité routière, qu'elle soit réelle ou ressentie. Ce faisant, elle permet de remédier à l'un des principaux obstacles au développement de la pratique du vélo et de la marche, modes de déplacement actifs, non polluants, économiques et bons pour la santé.

Comme le montrent les parts modales de la marche et du vélo dans des pays comme le Danemark ou les Pays-Bas, ces moyens de se déplacer représentent potentiellement une alternative crédible à la voiture pour de nombreuses agglomérations. Viser un triplement de la part modale du vélo, comme le proposent plusieurs grandes métropoles françaises, permettrait de contribuer à rationaliser la consommation d'énergie et de lutter contre la pollution de l'air et les nuisances sonores.

Par cette modification c'est un nouveau signal qui est donné aux collectivités en sécurisant juridiquement celles qui choisissent d'avancer vers le système sûr.

Le système sûr en sécurité routière

Sous cette dénomination internationale sont regroupés « vision zéro » pour la Suède et la Norvège, sécurité durable pour les Pays-Bas, système sûr pour l'Australie et la Nouvelle Zélande. Cette appellation reprend les principes largement partagés par les acteurs de la sécurité routière en France :

- l'erreur est humaine, il faut, dans la mesure du raisonnable, éviter que cette erreur se termine par des morts ou des blessés graves ;
- le corps humain par nature ne peut pas physiquement encaisser des chocs au-delà des 30 km/h sans conséquence en termes de santé ;
- toutes les parties prenantes du système sécurité routière (ce qui comprend les usagers, les gestionnaires de voirie, les constructeurs de véhicules, l'éducation, la santé, les forces de l'ordre, le judiciaire...) ont une responsabilité partagée pour prendre toutes les dispositions qui font qu'un accident de la route ne débouche pas sur un accident mortel ou avec blessé grave. La responsabilité n'est pas à prendre au sens de culpabilité. En effet, la culpabilité éventuelle concerne tous les acteurs qui sont considérés lors de l'enquête, et c'est en fin de compte à l'autorité judiciaire en charge du dossier d'en juger ;
- toutes les parties du système ont besoin d'être renforcées de telle sorte que si une action ne permet pas de prévenir un accident, les autres actions vont permettre d'éviter ou de limiter les conséquences pour toutes les personnes concernées.

À partir du rapport OCDE FIT zéro tué, des cibles ambitieuses vers un système sûr, 2009

Afin que les limitations de vitesses soient cohérentes et lisibles pour tous les usagers, il convient de réaliser un diagnostic pour déterminer les besoins en mesures d'accompagnement (éducation, contrôle, aménagement). Il sera le plus souvent nécessaire de planifier une éventuelle évolution des vitesses limites sur les voiries de l'agglomération pour la rendre opérationnelle dans le temps.

Des outils complémentaires sont en préparation du point de vue de la signalisation pour accompagner ces évolutions.

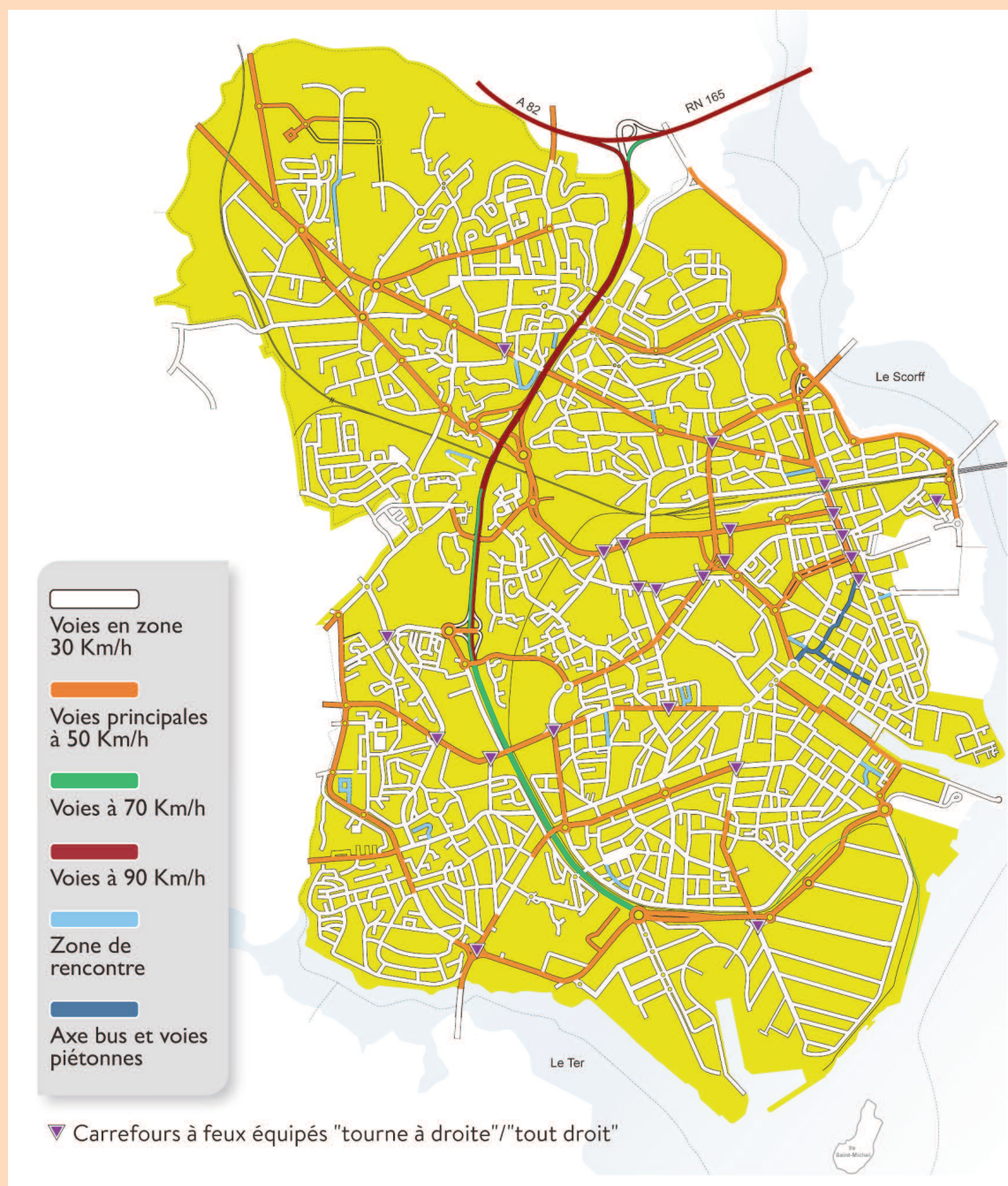
Lorient : la généralisation du 30 km/h... une réalité

Lorient a lancé une démarche de généralisation du 30 km/h dès les années 1990. À partir d'une vision globale de la hiérarchisation future de la voirie basée sur l'analyse technique et la concertation, la municipalité a fait preuve d'une grande pédagogie afin d'associer la population pour qu'elle s'approprie cette évolution.

N'hésitant pas à réaliser des tests, à tirer des enseignements, la mairie a commencé par des aménagements légers, les renforçant seulement lorsque des mesures montraient que l'objectif de modération de la vitesse n'était pas atteint. Elle a défini un vocabulaire en termes d'aménagement pour ses espaces publics donnant une homogénéité et une lisibilité d'ensemble.

L'existence d'une cartographie cible a permis de mobiliser les budgets d'entretien pour, étape par étape, remodeler les voiries. Un exemple riche d'enseignements.

Cette problématique d'abaissement des vitesses n'est pas réservée aux grandes agglomérations, déjà des communes comme Rouillon (2 400 habitants) ou Soullitré (700 habitants) ont franchi le pas.



Statut de la voirie de Lorient en 2015 - Source Ville de Lorient

Fiche n° 11 - Sécurisation juridique de la généralisation du 30 km/h pour tout ou partie de la voirie d'une commune

Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 22 juillet 2015, article 47

Pour en savoir plus...

- Fiche Savoir de base 32 : Pour une meilleure cohérence des limitations de vitesse avec leur environnement en milieu urbain, 2013
- Fiche ZCA 01 : La généralisation des zones 30
l'exemple de Lorient, la ville des « quartiers tranquilles »
- Fiche ZCA 02 : Aire piétonne, zone de rencontre zones 30, domaine d'emploi
- Fiche ZCA 04 : Modérer la vitesse des véhicules en ville, pourquoi ?
- Fiche ZCA 07 : Ploeren initie le « bourg des circulations apaisées » (en téléchargement)
- Fiche ZCA 08 : Un plan de déplacements doux pour planifier l'aménagement des zones de circulation apaisée, le cas de Sorède.
- Fiche ZCA 11 : Démarche d'extension des zones 30 - Metz, prenons le temps de vivre
- Guide CERTU : Carrefours urbains, 2010
- Guide CERTU : Le profil en travers, outils de partage des voiries urbaines, 2009
- Fiche 02 - Ville d'Europe et sécurité routière - Pays-Bas : Zoetermeer, mise en place de la sécurité durable, 2007

Fiche n° 11

Sécurisation juridique
de la généralisation
du 30 km/h pour tout
ou partie de la voirie
d'une commune

Loi relative à la transition
énergétique pour
la croissance verte du 22 juillet
2015, article 47

© 2015 - Cerema
La reproduction totale
ou partielle du document
doit être soumise à
l'accord préalable
du Cerema

Collection Références

ISSN : 2276-0164
2015 / 40

Contributeurs Benoit Hiron, Thomas Jouannot et Daniel Lemoine - Cerema Territoires et ville

Contacts Thomas Jouannot - Cerema Territoires et ville - VOI/SUD
Tél. : +33 (0)4 72 74 58 69 - thomas.jouannot@cerema.fr
Secrétariat - Cerema Territoires et ville - VOI
Tél. : +33 (0)4 72 74 59 61 - voi.DtecTV@cerema.fr

Ces fiches sont disponibles sur la Boutique en ligne du Cerema : catalogue.territoires-ville.cerema.fr

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoir-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures
Impacts sur la santé - Mobilité et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables