



Valence Romans
DÉPLACEMENTS

AUTORITÉ ORGANISATRICE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ

D'AMÉNAGEMENTS DES ZONES DE CIRCULATION APAISÉE

ZONE

30



CHARTÉ

D'AMÉNAGEMENTS DES ZONES DE CIRCULATION APAISÉE



1

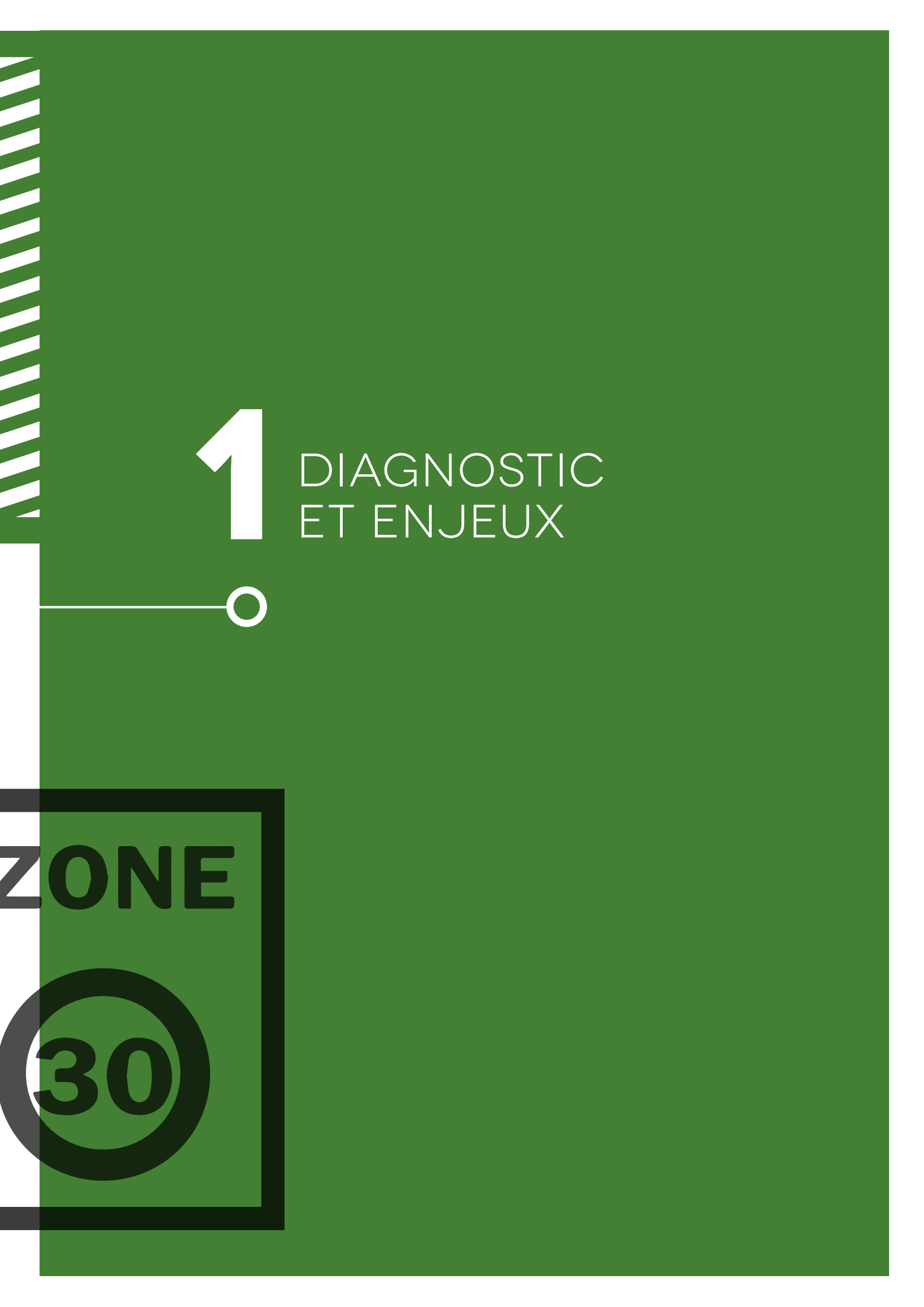
DIAGNOSTIC ET ENJEUX

1.	OBJECTIFS DE LA CHARTE D'AMÉNAGEMENTS DES ZONES DE CIRCULATION APAISÉE	
1.1.	Préambule	<u>5</u>
1.2.	Constat et intentions	<u>6</u>
2.	RAPPEL DES DEFINITIONS	
2.1.	La zone 30	<u>7</u>
2.2.	La zone de rencontre	
2.3.	L'aire piétonne	<u>7</u>
2.4.	Cas particulier de la voie a 30 km/h	<u>7</u>
3.	DIAGNOSTIC DES AMÉNAGEMENTS SUR LE TERRITOIRE	
3.1.	Des aménagements pas toujours adaptés	<u>9</u>
3.2.	Une nécessaire mise en conformité des aménagements	<u>13</u>

2

PRÉCONISATIONS

4.	POURQUOI METTRE EN PLACE UNE ZONE DE CIRCULATION APAISÉE ?	
4.1.	Les enjeux	<u>17</u>
4.2.	Les objectifs liés a ces aménagements	<u>18</u>
5.	MISE EN ŒUVRE D'UNE ZONE DE CIRCULATION APAISÉE	
5.1.	Les conditions générales de réussite	<u>18</u>
5.2.	Les réflexions en amont de la décision	<u>20</u>
5.3.	La zone 30	<u>22</u>
5.4.	La zone de rencontre	<u>25</u>
5.5.	L'aire piétonne	<u>28</u>
5.6.	Le cas particulier des voies a 30 km/h	<u>29</u>
5.7.	La signalisation applicable au double-sens cyclable	<u>31</u>
5.8.	Les arrêtés	<u>32</u>
6.	MESURES COMPLÉMENTAIRES A LA MISE EN ŒUVRE	
6.1.	L'état des lieux avant aménagement	<u>34</u>
6.2.	Le suivi et l'évaluation après mise en œuvre	<u>34</u>
6.3.	L'entretien	<u>35</u>
6.4.	Le controle et la surveillance	<u>35</u>
6.5.	La communication	<u>36</u>
6.6.	L'appui de Valence-Romans Déplacements	<u>36</u>
7.	ANNEXES	<u>38</u>
7.1.	Modèles d'arrêtés	<u>38</u>
7.2.	Tableau de saisie de l'état des lieux	<u>51</u>



1

DIAGNOSTIC
ET ENJEUX



ZONE

30

1. OBJECTIFS DE LA CHARTE D'AMÉNAGEMENTS DES ZONES DE CIRCULATION APAISÉE

1.1. PREAMBULE

Le Plan de Déplacements Urbains de Valence-Romans Déplacements, validé en février 2016, fixe dans son action 43 des objectifs de diversification et d'augmentation du nombre de zones de circulation apaisée (ZCA) sur le territoire afin de favoriser les déplacements alternatifs à la voiture (vélos et piétons), tout en assurant un traitement cohérent et lisible sur l'ensemble du territoire (aire piétonne, zone de rencontre, zone 30...)

- Harmoniser les pratiques communales en assurant un traitement cohérent sur l'ensemble du territoire (aire piétonne, zone de rencontre, zone 30...)
- Accompagner et guider les communes dans leurs aménagements
- Proposer aux communes des solutions pragmatiques, économiques réalisables à court terme
- Prendre en compte la nouvelle réglementation relative aux voies limitées à 30 km/h et moins.

La rue n'est jamais exclusivement dédiée à la circulation automobile. Elle autorise de nombreux usages, activités et fonctions, qui cohabitent plus ou moins aisément. Modérer la vitesse est l'un des outils majeurs pour résoudre les conflits d'usage et favoriser la mixité entre les modes de déplacements, tout en assurant les conditions de sécurité indispensables. La zone 30, la zone de rencontre et l'aire piétonne sont regroupées sous le vocable de :



et sont donc autant d'outils réglementaires pour organiser le partage de l'espace public.

1.2. CONSTAT ET INTENTIONS

A partir d'un constat des pratiques du territoire, la présente charte a pour ambition de :

- Proposer une harmonisation des aménagements afin d'apporter une meilleure lisibilité des intentions et donc une meilleure compréhension de la part des usagers.
- Favoriser le développement de ces aménagements dans les cœurs de ville pour améliorer le cadre de vie des usagers des espaces publics.
- Améliorer la sécurité des déplacements notamment pour les usagers de la route les plus vulnérables en réduisant le différentiel de vitesse entre les véhicules motorisés et les usagers à pied ou en vélo.
- développer autant que possible une approche pragmatique en visant une réalisation à coût maîtrisé.

2. RAPPEL DES DEFINITIONS

La démarche de Code de la Rue lancée par le Ministère des Transports en avril 2006 a abouti à la parution du [décret du 30 juillet 2008](#) qui modifiait la réglementation en vigueur en adoptant notamment :

Le principe de prudence à l'égard des usagers vulnérables,
L'introduction réglementaire du concept de zone de rencontre,
La généralisation du double sens cyclable dans les voies à sens unique des zones 30 et zones de rencontre (sauf cas particulier)

EVOLUTIONS RECENTES

Le [décret du 2 juillet 2015](#) généralise le double sens cyclable dans toutes voies lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h. Pour protéger les piétons, il interdit l'arrêt et le stationnement des véhicules motorisés à moins de cinq mètres en amont d'un passage piéton (en dehors des places aménagées).

Par ailleurs, afin de favoriser les cheminements piétons et les espaces dédiés aux cyclistes, un stationnement « très gênant » est institué ; il fera l'objet de sanctions aggravées (amende de 135 euros).

Le Maire ou son représentant peut généraliser les « zones 30 » à la quasi-totalité des voies de la collectivité. En effet, il peut fixer par arrêté motivé, en partie ou sur toute l'agglomération, une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le Code de la route. Cependant, même dans ce contexte, certaines voies structurantes pourront restées, si nécessaire, limitées à 50 km/h voire 70km/h. La notion de hiérarchie des voies est donc importante et devra être étudiée avant toutes prises de décisions.

2.1. LA ZONE 30

C'est une 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.

2.2. LA ZONE DE RENCONTRE

Il s'agit d'une section ou d'un 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 aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable».

La différence avec la zone 30 (hormis la vitesse) tient principalement dans l'aménagement nettement moins marqué des différents usages. Ainsi le piéton pouvant se déplacer sur la chaussée, le trottoir n'est pas une nécessité.

2.3. L'AIRE PIETONNE

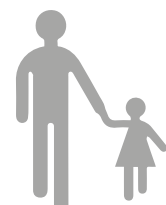
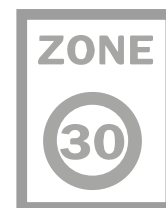
C'est une section ou un ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'[article R 431-9^{\(1\)}](#), seuls les véhicules 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 ».

2.4. CAS PARTICULIER DE LA VOIE A 30 KM/H

Cette mesure n'entre pas dans la catégorie des zones de circulation apaisée. Il ne faut d'ailleurs pas la confondre avec la zone 30.

Elle permet de traiter localement un problème de vitesse sur un tronçon de voirie.

Par contre, elle répond aux conditions réglementaires applicables à l'ensemble des voies dont la vitesse n'excède pas 30 km/h, à savoir le double sens cyclable généralisé.



⁽¹⁾ Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes dans les deux sens, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

3. DIAGNOSTIC DES AMENAGEMENTS SUR LE TERRITOIRE

Les zones de circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes) sont présentes de façon relativement limitée, avec (données extraites du diagnostic PDU) :
Une majorité de zones 30 globalement peu étendues
Quelques aires piétonnes et zones de rencontre

Par ailleurs, on constate une forte hétérogénéité des aménagements et de la signalétique au sein de ces zones. Ainsi, certaines opérations se limitent souvent à la réglementation de la vitesse sans aménagement spécifique. Cela conduit souvent à un manque de respect et de compréhension de la part des usagers, source éventuelle de conflits. Le manque de cohérence et d'uniformisation des démarches de développement des zones de circulation apaisée au sein même des communes et à l'échelle de Valence-Romans Déplacements fragilisent leur potentiel et leur acceptation de la part des usagers.



En mars 2015, un questionnaire transmis aux collectivités du périmètre de Valence-Romans Déplacements a permis de constituer un premier diagnostic du territoire.

Ce diagnostic a donné lieu notamment à un recensement des zones actuellement traitées et des projets à venir.

Les collectivités du territoire font preuve d'une réelle volonté d'avancer dans la démarche, mais manquent d'une vision claire de la réglementation. Un des objectifs de cette charte est donc d'apporter des éclaircissements sur la démarche et la réglementation en vigueur.

Si la plupart des communes ont implanté une signalisation de zone 30, dans les faits, cela ne se traduit pas toujours par la volonté de réaliser une zone de circulation apaisée au sens de la réglementation.

3.1. DES AMÉNAGEMENTS PAS TOUJOURS ADAPTÉS

Des zones de circulation apaisée souvent peu étendues



Ce tronçon de voie limité sur une longueur d'environ 100 mètres ne répond pas à l'esprit d'une zone 30. La zone 30 ne présente aucune justification en absence d'une vie locale prépondérante. Dans ce cas, c'est le passage piéton surélevé qui doit être signalé, accompagné d'une limitation à 30 km/h.



Une localisation pas toujours appropriée



Une zone 30 n'est pas adaptée hors zone agglomérée car il n'y a pas d'enjeu de cohabitation. La signalisation avancée (AB25) annonçant le carrefour giratoire détermine de fait une perte de priorité.

Confusion entre la définition des zones 30 et voies limitées à 30 km/h



Dans le cas présent, l'intention du gestionnaire semble la limitation de vitesse à 30 km/h en approche de plateau traversant.

Réglementairement, le panneau B51 annonce une entrée de zone 30 qui inclue de fait les voies du lotissement situé à droite. Il y a donc confusion avec l'arrêté de circulation.

Un aménagement en décalage avec le concept de zone de rencontre



La zone de rencontre doit correspondre à un espace à forte connotation piétonne. Elle ne peut pas se substituer à un besoin équivoque de sécurité lié à des manœuvres de véhicules.

Une configuration des lieux et un traitement à améliorer



Cette voie est un espace de circulation automobile, intensifié par une signalisation de caractère routier. Il n'y a aucun signe distinctif de partage multimodal sur ce lieu.

Réglementation et organisation du stationnement



Une aire piétonne doit être en conformité avec la réglementation, notamment du point de vue de l'interdiction du stationnement des véhicules - [article R.417-10 alinéa 6](#) du code de la route⁽²⁾.

Un traitement non approprié



Absence de panneau de sortie (B51)
Absence de transition visuelle

⁽²⁾ III.- Est également considéré comme gênant la circulation publique le stationnement d'un véhicule ;
.../... 6° Dans les aires piétonnes, à l'exception des cycles sur les emplacements aménagés à cet effet ;

3.2. UNE NÉCESSAIRE MISE EN CONFORMITÉ DES AMÉNAGEMENTS

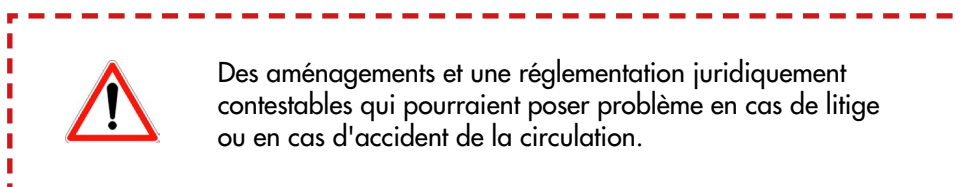
Une réglementation à actualiser

Lors du diagnostic il a pu être constaté que les arrêtés ne respectaient plus la réglementation en vigueur. Celle-ci ayant à plusieurs reprises évolué il y a maintenant nécessité de modifier les arrêtés et la signalisation en place pour se conformer aux nouveaux textes.

Il s'agira souvent :

- de refaire les arrêtés de circulation afin de rédiger les 2 arrêtés à présent nécessaires, à savoir : l'arrêté définissant la zone et l'arrêté déclarant sa mise en conformité ([Article R 411-3-1](#) du code de la route)
- de mettre en cohérence la signalisation avec la réglementation en vigueur.

Au risque sinon d'avoir :



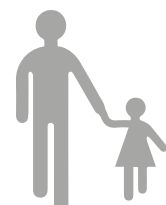
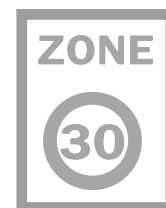
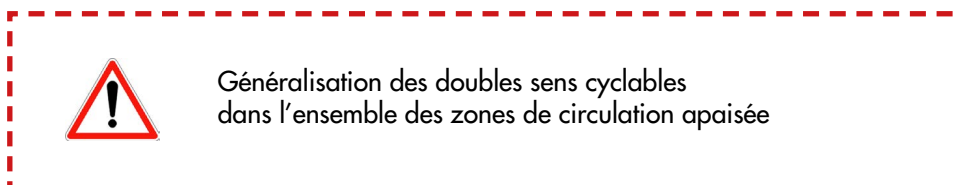
Une mise en conformité nécessaire des zones existantes

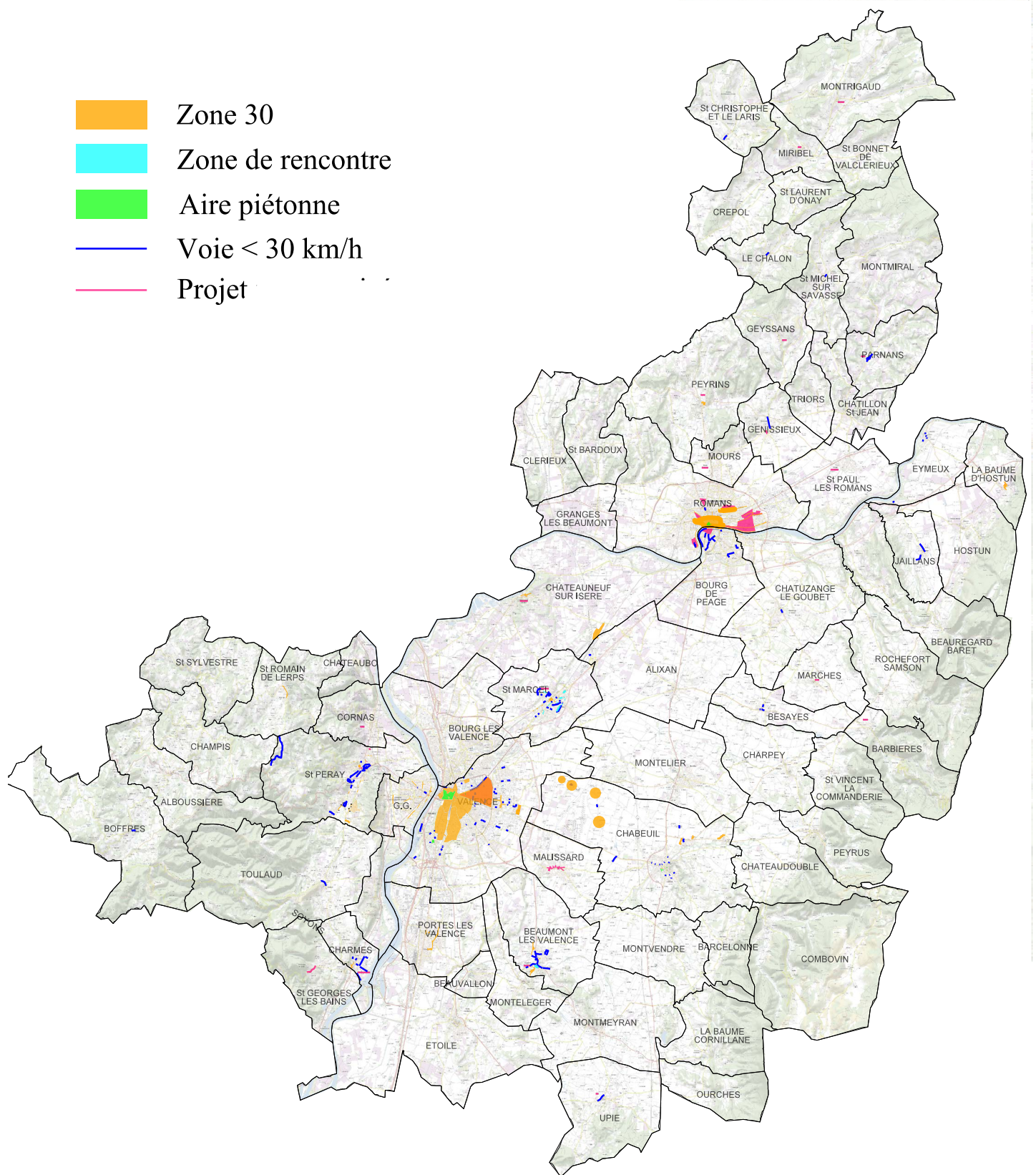
Le [décret n°2008-754](#) du 30 juillet 2008, introduisant notamment la zone de rencontre dans le Code de la route, a sensiblement modifié la réglementation relative aux aires piétonnes et aux zones 30. Ces évolutions ne sont évidemment pas sans conséquences pour les aménageurs comme pour les gestionnaires de la voirie.

La principale modification concerne la mise en œuvre des double-sens cyclables dans les différentes zones de circulation apaisée existantes comportant des rues à sens unique (cette mise en conformité était à réaliser avant le 1er juillet 2010).

Mais la mise en conformité ne se limite pas à ces seules situations : pour conserver leur statut, les aires piétonnes et les zones 30 existantes doivent être rendues conformes aux nouveaux textes.

A retenir :





Recensement des zones issues du questionnaire diagnostic





2

PRÉCONISATIONS



4. POURQUOI METTRE EN PLACE UNE ZONE DE CIRCULATION APAISÉE ?

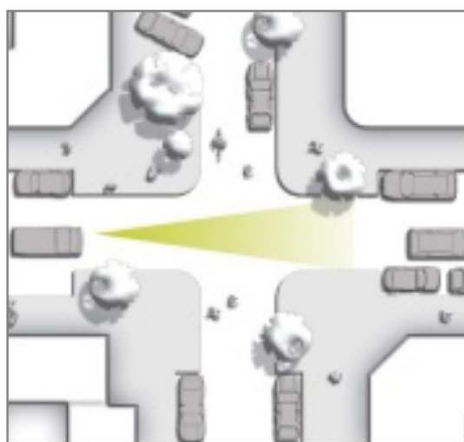
4.1. LES ENJEUX

Renforcer les droits des piétons et des cyclistes au dépend de la circulation automobile

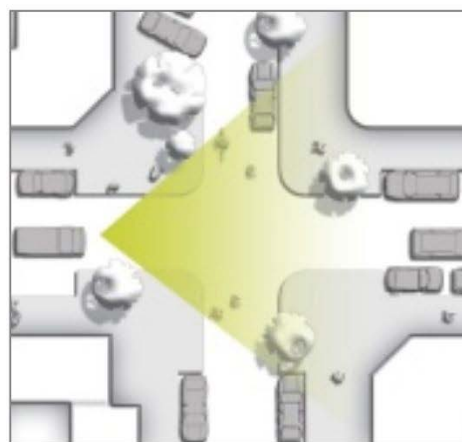
En abaissant la vitesse, en imposant la généralisation des double-sens cyclables, en donnant la priorité aux piétons, les zones de circulation apaisée affichent clairement la volonté de pacifier la rue, de rendre les déplacements à vélo plus directs plus efficaces et de sécuriser les déplacements des piétons.

Assurer la sécurité de tous les usagers

L'objectif est de construire une ville qui permette un usage plus équilibré de «l'espace-rue» entre tous les usagers, tout en assurant pleinement la sécurité des déplacements de chacun, une ville moins polluée, moins bruyante.



Le champ de vision à 50 km/h



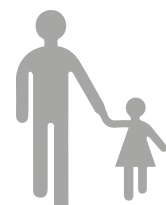
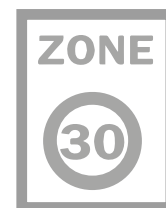
Le champ de vision à 30 km/h

Certu



La distance d'arrêt sur route sèche est divisée par 2 à 30 km/h, soit 13,3 m au lieu de 27,7 m à 50 km/h.

La mise en place d'une zone de circulation apaisée permet donc de disposer d'un espace public qui offre un équilibre entre vie locale et circulation tout en optimisant les conditions de déplacements des piétons et des vélos et en permettant une bonne cohabitation avec les automobilistes.



4.2. LES OBJECTIFS LIÉS A CES AMENAGEMENTS

- Sécuriser l'ensemble des déplacements, faire baisser le nombre et la gravité des accidents.
- Augmenter le nombre d'usagers actifs (piétons, cyclistes) grâce aux mesures mise en place pour faciliter / sécuriser leurs déplacements.
- Réduire le bruit et la pollution de l'air liés à la circulation générale.
- Réduire le trafic de transit.
- Assurer un «autocontrôle» de la vitesse 30 grâce à la généralisation du double sens cyclable dans les rues à sens unique.
- Apporter une meilleure visibilité de l'espace, avec la diminution du nombre de panneaux de signalisation.
- Rendre plus attractif le cœur de la cité.

5. MISE EN ŒUVRE D'UNE ZONE DE CIRCULATION APAISEE

5.1. LES CONDITIONS GENERALES DE REUSSITE

Une approche globale

La zone de circulation apaisée doit intégrer la vision d'une stratégie globale en matière de déplacements (circulation et stationnement). Ainsi un plan de circulation et la détermination d'une hiérarchie des voies sont des préalables fortement recommandés. Il sera également nécessaire de vérifier la cohérence des objectifs avec les outils de planification lorsqu'ils existent (PDU, PLU, PAVE ...).

Dans la pratique il s'agira de concevoir et de réaliser les aménagements d'une zone de circulation apaisée à l'échelle d'un quartier, ces aménagements pourront ensuite se déployer en tache d'huile sur l'ensemble d'un centre-ville au fur et à mesure de l'extension de la zone évitant ainsi aux automobilistes de se poser la question du statut des voies qu'ils empruntent.

La Zone de Circulation Apaisée devra cependant se limiter au périmètre aggloméré au sens du code de la route.

Les aménagements devront être pensés afin de ne pas aller à l'encontre des objectifs initiaux en termes de sécurité, (accidents dus à des dispositifs mal implantés ou mal conçus, à des doutes de priorités), de tranquillité (bruit généré par des aménagements).

Enfin, la réflexion et la mise en œuvre des aménagements auront tout intérêt à s'inscrire dans la perspective des réflexions actuelles autour de la ville 30, une réglementation qui doit voir le jour à moyen terme⁽³⁾.

La réduction du trafic de transit

Comme son nom l'indique, la Zone de Circulation Apaisée se doit, autant que possible, de faire la part entre le trafic local et le trafic de transit.

Ainsi ce dernier devra si possible contourner la ZCA pour emprunter des voies pouvant supporter une circulation plus dense et plus rapides. On voit donc l'intérêt d'élaborer en amont un nouveau plan de circulation associé à une hiérarchisation des voies.

Le trafic (de transit), déporté hors de la ZCA, devra être guidé par un jalonnement à penser et à mettre en place en parallèle à l'aménagement de la zone.

La concertation

La conception puis la mise en place de la Zone de Circulation Apaisée nécessiteront une bonne communication en amont avec l'ensemble des usagers afin de faire comprendre et de partager les objectifs recherchés. Il faut impérativement s'assurer d'une adhésion ou tout au moins d'une compréhension de la population locale.

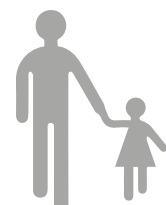
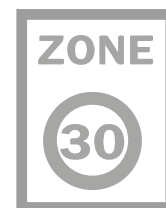
De plus, il sera nécessaire de se concerter avec les utilisateurs institutionnels que représentent les exploitants des lignes de transports, les services d'urgence, les services de collectes des ordures ménagères, etc...

Le suivi et l'ajustement de la démarche

Afin de prendre en compte les possibles ajustements des aménagements mis en œuvre, il sera indispensable de s'appuyer sur le diagnostic initial et sur les objectifs présentés aux utilisateurs pour compléter une évaluation postérieure à la mise en service de la ZCA (dans un délai de 6 à 8 mois).

Ainsi on collectera l'ensemble des remarques, courriers, réclamations faites par les usagers ou les services municipaux, mais aussi le recensement des contraventions qui auront pu être rédigées après la mise en service afin de dresser un bilan du fonctionnement de la zone.

Au vu de ce bilan, seront programmées les adaptations / corrections nécessaires.



⁽³⁾ La notion de ville 30 devrait supplanter la réglementation actuelle qui fixe la vitesse réglementaire en agglomération à 50 km/h maxi, pour généraliser la vitesse réglementaire en agglomération en 30 km/h. Dans ce cas, les aménagements contraignants prescrits aujourd'hui en appui des Zones 30 auront moins de raison d'être.

5.2. LES REFLEXIONS EN AMONT DE LA DECISION

Des principes à respecter

Une zone de circulation apaisée s'inscrit dans une logique d'ensemble.

Elle ne peut remplir sa fonction que si la configuration des lieux s'y prête, et cela même avant sa réalisation. Elle doit pouvoir être clairement délimitée et ne pas accueillir un important trafic de transit.



En parallèle, il peut cependant s'avérer nécessaire de prendre des mesures complémentaires d'aménagement afin de modérer la vitesse, afin d'inciter au respect de la réglementation.

La zone de circulation apaisée doit, dans son ensemble, être facilement perceptible afin de ne laisser aucun doute aux usagers (automobilistes, cycliste, piétons,...) sur la réglementation qu'ils ont à prendre en compte.

Dans les carrefours la priorité à droite devrait être un principe de base. Cette notion est déterminante au regard de la sécurité. La généralisation des priorités à droite permet de s'assurer de la vigilance des conducteurs motorisés et cyclistes à chaque intersection et donc d'abaisser la vitesse de déplacements. Cependant, cette mesure doit être comprise par l'ensemble des usagers et nécessite des mesures de communication

La signalisation horizontale (marquage au sol) ne doit pas présenter un caractère routier. Il est donc conseillé de la limiter au strict nécessaire réglementaire.

Le cycliste ne doit pas rouler sur les trottoirs ou sur les espaces dédiés aux piétons car

cela irait à l'encontre de la loi de 2005 sur l'accessibilité et l'insertion des personnes handicapées.





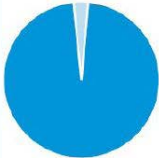

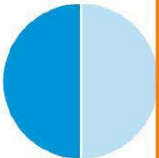


De même, les aménagements de zone de circulation apaisée rendent la plupart du temps inutile l'aménagement de bande cyclable (y compris pour la circulation des vélos à double-sens / contresens).

Les aménagements en zone de circulation apaisée doivent être pensés pour faciliter la traversée des piétons en tout point de la chaussée en limitant les recours aux passages piétons et en évitant les bordures hautes des trottoirs. Le piéton peut alors traverser en tout point de la chaussée et donc raccourcir ses itinéraires.

La détermination du type de zone

La réflexion à mener portera sur l'analyse des critères suivants :

- La prépondérance de la vie locale
- La volonté d'intégration des déplacements doux
- Les objectifs d'apaisement de la circulation
- Les conditions d'accès et de circulation des véhicules motorisés
- La nécessité et l'organisation du stationnement

Statut de la zone ou de la voie	 Aire piétonne	 Zone de rencontre	 Zone 30	 Agglomération Section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h 70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulation				
				



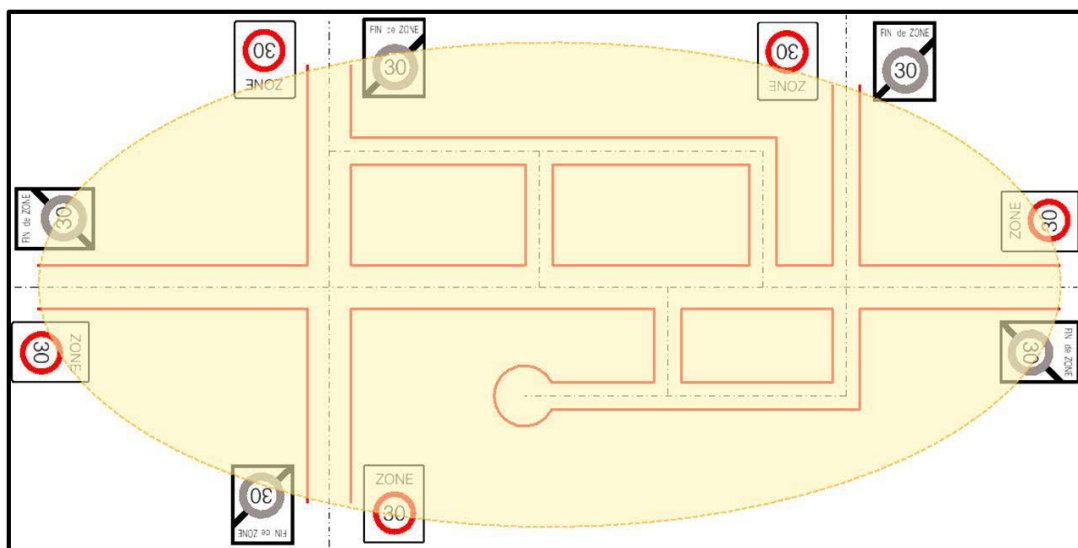
5.3. LA ZONE 30

Conditions de mise en œuvre

Il s'agit d'une zone où la vitesse est modérée (limitée à 30 km/h, avec la règle de priorité à droite), par le biais d'aménagements spécifiques ce qui permet de répondre aux besoins des cyclistes, pour assurer leur sécurité. Elle peut être intégrée dans un itinéraire cyclable dans la mesure où la vitesse des véhicules rend plus sûre la circulation des cyclistes, sans aménagement cyclable spécifique (mixité de la circulation).

Une zone 30 n'est pas en soi, un aménagement cyclable mais peut être une réponse à l'obligation de prendre en compte les circulations cyclables, lors de créations ou de rénovations de voies urbaines.

La circulation ne devrait pas excéder des volumes de l'ordre de 5000 à 8000 véhicules/jour selon la configuration. Au-delà, il convient de repenser globalement la dimension du réseau hiérarchique des voies.



Portée de la signalisation en zone 30

L'annonce d'une zone 30 est indiquée par le panneau B30 et la fin de la zone est signalée par le panneau B51.



Panneau B30
signalant l'entrée
dans la zone 30



Panneau B51
signalant la sortie
de la zone 30

Le cas échéant, des aménagements sont nécessaires pour crédibiliser la limitation à 30 km/h. Ils peuvent être classés en trois catégories:



- **contraintes pour limiter la vitesse** (dispositifs ralentisseurs du type surélévation de chaussée, chicane, rétrécissement, etc.)



- **aménagements qualitatifs** (mobilier urbain, éclairage, végétation, revêtements différenciés au sol)



- **aménagements fonctionnels** (organisation du stationnement, traitement des cheminements piétons, réaménagement de carrefours)



Préconisations de Valence-Romans Déplacements

Dans la perspective d'une réglementation qui généralisera la vitesse normale de circulation en ville à 30 km/h, et au regard des budgets communaux de plus en plus contraints, nous proposons de mettre en place des aménagements à moindre coût s'appuyant avant tout sur le bon sens, la concertation et le pragmatisme.

Pour cela il conviendra de traiter en priorité les points suivants :

- Profiter de l'opportunité de l'aménagement de la zone 30 pour réfléchir aux sens de circulation internes à la zone. En effet, la modification des sens de circulation est une façon efficace et peu chère de pacifier certaines voies urbaines. Principalement appliquée dans des zones résidentielles ou des quartiers de petite taille, il s'agit d'interdire le transit tout en maintenant les cheminements 'modes doux'.

- A l'aide des mesures de vitesse et de volume de trafic réalisées en amont de la décision de mise en zone 30, il conviendra de vérifier si la vitesse respectée par 85% des véhicules en circulation (V85) ne dépasse pas environ 35 km/h. Dans ce cas-là, fréquent en zone résidentielle ou en cœur de village, l'aménagement de la zone 30 pourra se limiter à une signalisation d'entrée de zone et complétée, dans le cas de sens uniques, par la signalisation réglementaire associée notamment à la généralisation du double sens vélo.

Au-delà de cette vitesse (V85 > 35 km/h), des mesures complémentaires de modération de vitesse s'imposent.

- Renforcer la signalisation verticale d'entrée de zone par un marquage au sol L'arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives et modifiant l'article 63-1 introduit la possibilité de compléter la signalisation verticale d'entrée de zone par un marquage au sol.



Exemple de marquage au sol d'entrée de zone :

Matériaux :

Résine thermoplastique ou à froid (adhérence, visibilité et durabilité)

Dimension :

4.00x2.00m (mini 3.00x1.50m)

Cout approximatif :

40 €/m² (valeur 2016)

Documents ou textes de référence

[Fiche Certu : La zone 30](#)

[Fiche CERTU - vélo n° 6 : Les double-sens cyclables](#)

[Article R110-2 du code de la route](#)

[Article R411-4 du code de la route](#)

5.4. LA ZONE DE RENCONTRE

Conditions de mise en œuvre

La zone de rencontre correspond à un espace public où l'on souhaite favoriser 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.

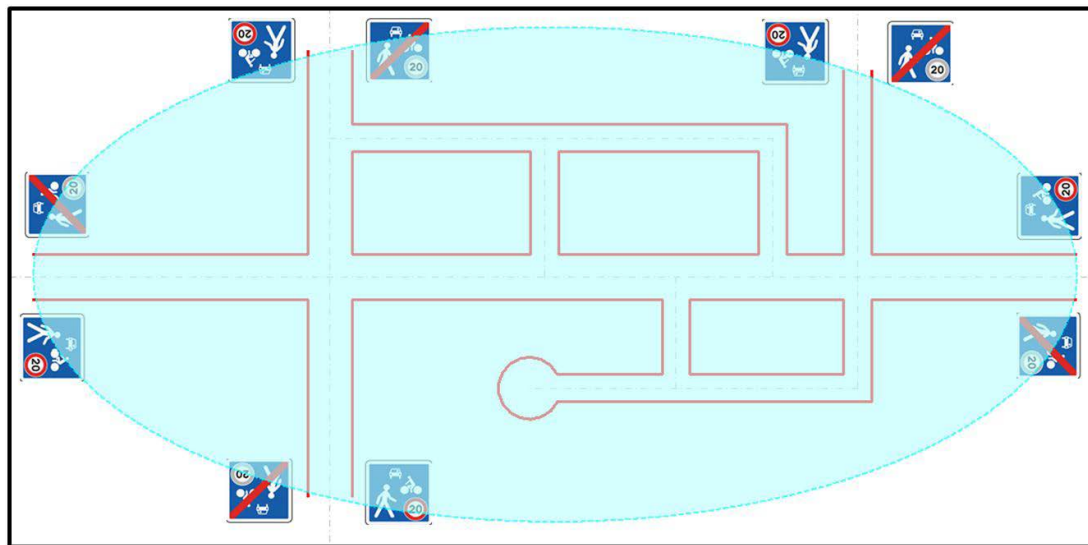


La zone de rencontre est la seule catégorie réglementaire qui autorise une mixité totale des usagers sur une partie de la voirie urbaine. L'objectif de son aménagement sera donc de créer une ambiance urbaine permettant à chacun des usagers de trouver sa place.

Ainsi, il est préconisé de ne pas attribuer formellement d'espace dédiée à la circulation, au stationnement ou aux piétons. En effet la vocation de ce type d'aménagement, où dans tous les cas le piéton est prioritaire sur les autres modes de déplacements, est d'instaurer un véritable partage de l'espace disponible.

La vitesse limitée à 20 km/h est un gage de sécurité autant que le fait de mixer sur un même espace les usages. Chacun a donc l'obligation d'être attentif à l'autre.





Portée de la signalisation en zone de rencontre

L'annonce d'une zone de rencontre est indiquée par le panneau B52 et la fin de la zone est signalée par le panneau B53.



Panneau B52
signalant l'entrée
dans la zone de
rencontre



Panneau B53
signalant la sortie
de la zone de
rencontre

Préconisations de Valence-Romans Déplacements

La vie locale doit être prépondérante voire intense (place animée, sortie d'école, quartier commerçant ou résidentiel)

La circulation ne devrait pas excéder de l'ordre de 2000 véhicules/jour selon la configuration.

D'une façon générale, une réflexion doit porter sur un plan de circulation limitant la circulation motorisée. C'est un élément de réussite de la zone de rencontre.

Dans ce cas de figure, la vitesse respectée par 85% des véhicules en circulation (V85) ne doit pas dépasser pas environ 25 km/h. Au-delà, il faut envisager une réflexion sur des mesures complémentaires.

Il est envisageable qu'une zone de rencontre s'inscrive à l'intérieur d'une zone 30. A défaut, le passage de 50 km/h à 20 km/h doit se traduire par un aménagement transitoire plus conséquent.

Comme en zone 30, il est fortement recommandé de ne pas réaliser d'aménagement cyclable dédié (bande cyclable) mais de privilégier plutôt l'implantation de pictogramme vélos au sol pour assurer la continuité des doubles sens cyclables, à raison de 1 tous les 30 mètres environ.

Ne pas réaliser de passage piéton car le piéton est prioritaire en tout lieu.

Documents ou textes de référence

[Décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008](#)

[Fiche CERTU : Zones de circulation particulières](#)

[Fiche CERTU - vélo n° 6 : Les double-sens cyclables](#)

[Article R110-2 du code de la route](#)

[Article R411-3 du code de la route](#)



5.5. L'AIRE PIETONNE

L'aire piétonne est un espace public dont l'usage est affecté spécifiquement aux piétons. Le piéton est donc prioritaire sur tous les autres usagers (dont les cyclistes) autorisés à circuler dans cette zone à l'exception des modes guidés de transports publics (tramway).

L'objectif est de faciliter les déplacements à pied ainsi que l'usage du vélo à faible vitesse. L'ouverture des aires piétonnes aux cyclistes a été confirmée par le décret du 30 juillet 2008 (sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police et nécessitant une signalisation complémentaire).

La vitesse est limitée à 6km/h pour l'ensemble des usagers véhicules motorisés ou cycles.

Une aire piétonne peut être effective de manière temporaire lorsqu'elle doit répondre à certains cas de figure, comme la prise en compte d'activités récurrentes (marchés), de nécessités de livraison, de forte attractivité touristique en été ...

Conditions de mise en œuvre

La vie locale est déterminante et la déambulation piétonne est un objectif prioritaire. Il y a une vraie volonté d'exclure la circulation et le stationnement automobile du secteur concerné.

A l'usage on s'aperçoit qu'il est nécessaire d'exercer un contrôle des accès à la zone (fermetures physiques et/ou maîtrisées)

Réglementairement les termes 'zone piétonne' et 'espace piétonnier' n'existent pas au code de la route on parle d'une aire piétonne.

Le stationnement est y interdit et considéré comme gênant ([Article R. 417-10](#))
Un panneau B54 placé à chaque entrée de l'aire, pouvant être complété par un marquage au sol.

L'annonce d'une aire piétonne est indiquée par le panneau B54 et la fin de l'aire est signalée par le panneau B55.

	
Panneau B54 signalant l'entrée dans l'aire piétonne	Panneau B55 signalant la sortie de la zone de rencontre

Préconisations de Valence-Romans Déplacements

Prendre en considération toutes les contraintes d'accessibilité pour les usagers réguliers et occasionnels.

Compenser la suppression des places de stationnement par une offre à proximité de la zone pour les résidents et par des espaces affectés à la livraison pour les besoins occasionnels de durée limitée.

Supprimer tout marquage routier pour conforter l'idée que l'automobiliste est toléré sur l'aire piétonne.

La perception du lieu doit clairement traduire la volonté d'un espace dédié aux piétons, par une transition forte d'entrée de zone et des aménagements spécifiques (Revêtement de sol, absence de trottoir et d'emplacement de stationnement, mobilier urbain)

Documents ou textes de référence

[Fiche CERTU : L'aire piétonne \(2011\)](#)

5.6. LE CAS PARTICULIER DES VOIES A 30 KM/H

Une distinction dans les usages et la mise en œuvre existe entre la réglementation des limitations ponctuelles à 30 km/h et les zones 30.

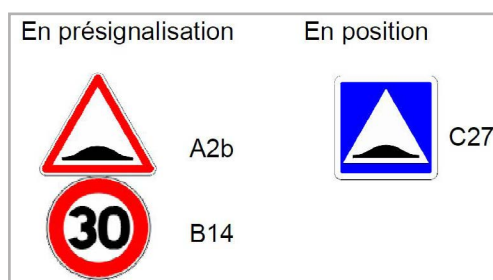
Cependant, le décret du 2 juillet 2015 qui généralise à présent le double sens cyclable s'applique également à toute section de voies en sens unique qui répond à cette limitation de vitesse (30 km/h ou moins).

La limitation à 30 km/h s'applique principalement dans 2 cas de figure :

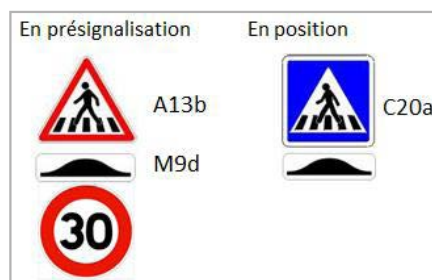
A) Associée à un ralentisseur

- Elle répond à une nécessité réglementaire d'annonce d'un dispositif ralentisseur qui ne doit ni constituer un obstacle dangereux pour l'usager, ni représenter une gêne excessive lorsque ce dernier respecte la vitesse autorisée.

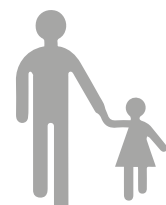
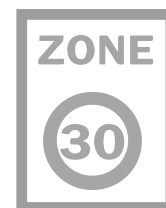
Dans le cas du ralentisseur de type dos d'âne, le panneau B14 complète la présignalisation située 50m en amont. La limitation s'applique alors dans un seul sens jusqu'à l'aménagement.



Signalisation verticale relative aux ralentisseurs de type dos d'âne, aux coussins et plateaux



Signalisation verticale relative aux ralentisseurs de type trapézoïdal



B) Associée à une section de voie

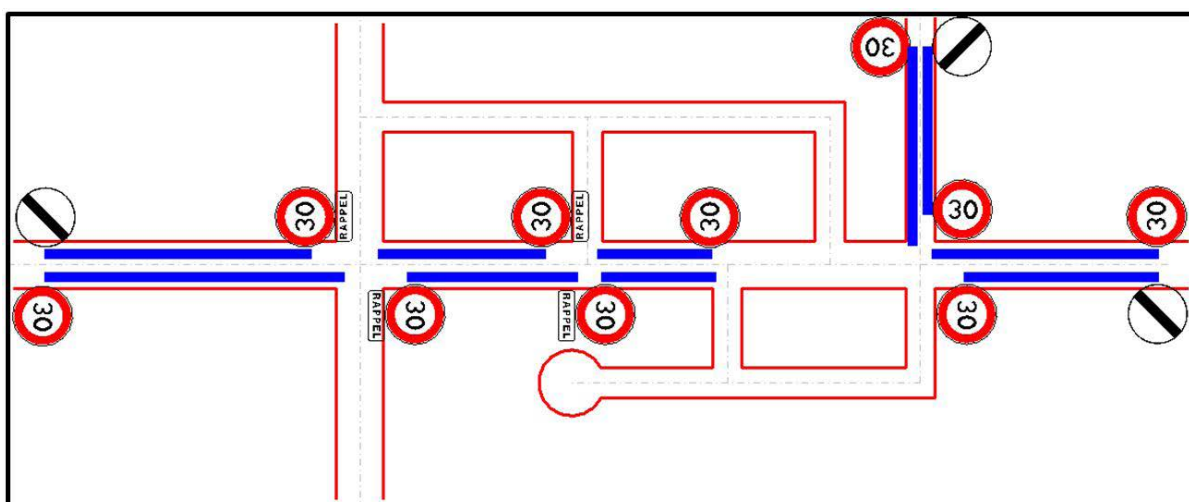
- Une limitation de vitesse à 30 km/h s'impose pour répondre à un objectif de modification du 'rapport de force' entre la voiture et les usagers dits vulnérables. Cette limitation peut s'étendre sur un ou plusieurs tronçons d'une même rue.

Conditions de mise en œuvre

Contrairement à la zone 30, la vitesse applicable après le panneau s'applique au tronçon de voie uniquement jusqu'à l'intersection suivante.

La signalisation doit donc être rappelée après chaque intersection pour être prise en compte par les usagers venant notamment de voies transversales.

Cette réglementation de vitesse est mise en œuvre avec un panneau 30 de type B14 et peut être interrompu par un panneau de type B31 ou B33.



Portée de la signalisation sur une voie limitée à 30 km/h

Préconisations de Valence-Romans Déplacements

En amont de l'instauration de cette réglementation, il pourra être bénéfique de pratiquer des relevés de vitesse afin de constater si les aménagements en place doivent être complétés par des dispositifs de ralentissement.

La localisation de ce type d'aménagement doit intégrer l'impact sur la vie quotidienne des habitants (impact visuel, nuisance sonore) afin d'en conserver les aspects positifs en termes de sécurité.

Références

[Le décret du 2 juillet 2015](#)

[Guide du Certu : Coussins et plateaux](#)

5.7. LA SIGNALISATION APPLICABLE AU DOUBLE-SENS CYCLABLE

Afin de permettre la généralisation des doubles sens cyclables, il conviendra d'intégrer les prescriptions ci-après dans l'ensemble des voiries du secteur concerné.

La signalisation verticale

Panneau obligatoire	Panneau facultatif	Panneau facultatif	Panneau facultatif
Sur la voie circulée en double sens cyclable (dans le sens interdit aux automobilistes)	Sur la voie circulée en double sens cyclable (dans le sens circulé par les automobilistes)	Sur les voies adjacentes en intersection au double sens cyclable	Sur les voies adjacentes en intersection au double sens cyclable si le panneau B1 est peu visible
Panneau B1 + M9v2	Panneau C24a	Panneau C24c	Panneau B2b + M9v2

La signalisation horizontale

En cas de sens interdit et afin de faciliter la circulation des vélos, la mise en place d'un double sens sera systématiquement privilégiée en zone apaisée (ou sur une voie limitée à 30 km/h).

En fonction de la largeur de la chaussée, du trafic, des contraintes liées au stationnement, une approche plus fine est proposée :

Nombre de véhicules / jour	Largeur de la chaussée			
	< 3 m	Entre 3 et 4 m	Entre 4 m et 5 m	Plus de 5 m
< à 1 000 véh/j	Cohabitation	Cohabitation	Cohabitation	Sans problème de vitesse : bande cyclable Avec problème de vitesse : piste cyclable
De 1 000 à 5 000 véh/j	Déconseillé	Cohabitation	Bande cyclable	Sans problème de vitesse : bande cyclable Avec problème de vitesse : piste cyclable
De 5 000 à 8 000 véh/j	Déconseillé	Déconseillé	Bande cyclable à partir de 4,8 m, Déconseillé en dessous de 4,8 m	Piste, avec réalisation d'une bordure infranchissable
Plus de 8 000 véh/j	Déconseillé	Déconseillé	Déconseillé	Piste, avec réalisation d'une bordure infranchissable



5.8. LES ARRETES

Zone 30 et zone de rencontre : 2 arrêtés à prendre

Les articles [R411-3](#) et [R411-4](#) du code de la route précisent :

Le périmètre des zones de rencontre ainsi que celui des zones 30 et leur aménagement sont fixés par arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée et s'il s'agit d'une section de route à grande circulation, après avis conforme du préfet. Les règles de circulation définies à l'article [R110-2](#) sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police constatant l'aménagement cohérent des zones et la mise en place de la signalisation correspondante.

Il y a donc dorénavant deux arrêtés à prendre lors de la création d'une zone de rencontre ou d'une zone 30. Le premier portant sur le périmètre de la zone envisagée, le second constate la cohérence de l'aménagement et rend les règles de circulation applicables.

1 L'arrêté de délimitation du périmètre décrit :

- > Le périmètre (il est préconisé d'établir la liste précise des rues)
- > La liste des doubles sens cyclables autorisés
- > La liste et la justification des doubles sens cyclables non autorisés

2 L'arrêté de Constat de cohérence décrit :

- > La liste des aménagements réalisés
- > La liste des équipements de signalisation verticale mise en place
- > La description du marquage au sol spécifique, le cas échéant

Les conditions de refus d'un contresens vélos :

- > Sur un axe de circulation structurant du quartier présentant un danger récurrent ou signalé.
- > Contresens débouchant sur un carrefour à feux dont la capacité ne permet pas d'ajouter un temps spécifique pour franchir le carrefour en sécurité
- > Contrainte majeure (absence de continuité, problème de sécurité avéré, géométrie incompatible)



La présence de stationnement dans les rues ne peut justifier, à elle seule, l'impossibilité d'aménager un double sens cyclable dans les rues à sens unique.

Aire piétonne : un arrêté à mettre à jour

Un seul arrêté doit être pris pour l'ensemble de l'aire piétonne.

Il décrit notamment :

- Le périmètre (il est préconisé d'établir la liste des rues)
- Les conditions d'accès à la zone

Limitation à 30 km/h

Un arrêté spécifique par rue doit être pris. Le cas échéant il peut intégrer les mesures réglementaires s'appliquant déjà sur un arrêté précédent.

Lorsque la voie à traiter est en sens unique, l'arrêté doit prendre en compte l'intégration du double sens cyclable.



Des modèles d'arrêtés valables pour les différentes zones de circulation apaisée ainsi qu'un tableau de recensement des voiries concernées sont mis à disposition dans les annexes de la charte



6. MESURES COMPLÉMENTAIRES A LA MISE EN ŒUVRE

La mise en œuvre d'une zone de circulation apaisée ne se limite bien sûr pas à la prise en compte d'un arrêté de circulation et à l'implantation de panneaux de signalisation, mais doit faire l'objet :

- D'un diagnostic initial confirmant l'intérêt de réaliser ce type de zone;
- D'une évaluation des effets de l'aménagement sur le comportement des usagers afin de confirmer son efficacité;
- D'une intégration de ce nouvel équipement en termes de gestion.

6.1. L'ÉTAT DES LIEUX AVANT AMÉNAGEMENT

L'intérêt de faire un premier diagnostic de la zone avant son aménagement et sa réglementation est de permettre de mesurer les effets induits sur les comportements des usagers ainsi que sur le ressenti des riverains.

Cet état des lieux peut par exemple prendre la forme d'un questionnaire à destination des usagers et des riverains abordant leur ressenti et leurs attentes.

Il est également souhaitable de faire une analyse de la circulation sur la zone et de mesurer les vitesses et les volumes de trafic. Cela permettra de faire un constat après mise en œuvre pour mesurer les gains et ajuster les aménagements si nécessaire.

Il peut être intéressant également de compléter cet état des lieux par un recueil de photographies fixant la vision avant les possibles aménagements.

6.2. LE SUIVI ET L'ÉVALUATION APRÈS LA MISE EN ŒUVRE

Dans les semaines qui suivent la mise en œuvre d'une zone de circulation il est nécessaire de faire une évaluation de son fonctionnement et de son appréhension par les usagers et les riverains.

Ce nouvel état des lieux permettra de cerner les difficultés ou les dysfonctionnements éventuels et, le cas échéant, de programmer les adaptations nécessaires.

Il s'agira principalement de mesurer la vitesse et le volume de trafic afin de vérifier la bonne cohérence avec les intentions initiales et cette phase pourra être complétée par un recueil d'information auprès des usagers et des riverains sous forme de questionnaire éventuellement.

6.3. L'ENTRETIEN

Comme pour tout aménagement de voirie, la mise en place d'une zone de circulation apaisée doit s'accompagner des opérations d'entretien nécessaires à sa pérennité. Il s'agira principalement de suivre l'évolution de l'usure du marquage au sol afin de s'assurer qu'il soit toujours bien visible des usagers.



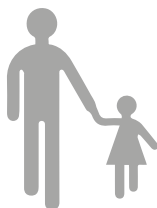
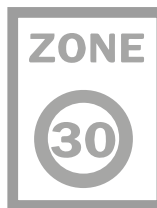
Selon le trafic routier et la qualité du marquage le renouvellement peut varier entre 2 et 5 ans.

6.4. LE CONTROLE ET LA SURVEILLANCE

Ils sont indispensables. Ils permettent de vérifier que l'aménagement qui a été réalisé réponde aux attentes souhaitées.

Ainsi dans un premier temps des contrôles de vitesses ayant pour objectifs la sensibilisation des usagers pourront être mis en place à l'aide des radars dits pédagogiques.

Si des comportements déviants persistent il sera alors nécessaire de faire pratiquer des contrôles radars par la police municipale ou par la gendarmerie.



6.5. LA COMMUNICATION

La communication sur le projet sera réalisée en amont de la mise en œuvre pour expliquer les objectifs recherchés et valoriser la démarche.

Mais il est important de rappeler de temps en temps ces objectifs lors d'une modification ou d'une extension de la zone.

Un travail de sensibilisation peut également être fait en direction des établissements scolaires et notamment des classes primaires. Les enfants sont la plupart du temps très réceptifs aux messages de sécurité et peuvent être un bon relais auprès des parents.

6.6. L'APPUI DE VALENCE – ROMANS DÉPLACEMENTS

Par la mise à disposition de cette charte, Valence-Romans Déplacements souhaite contribuer à la mise en œuvre et au développement de l'implantation des Zones de Circulation Apaisée sur le territoire.

Conscient des difficultés que pourraient rencontrer certaines communes dans la maîtrise de l'ensemble de la chaîne réglementaire et des aménagements nécessaires à la bonne réussite de ces types d'aménagements, Valence-Romans Déplacements pourra apporter son expertise aux collectivités qui en ressentiraient la nécessité.



7. ANNEXES

Les documents présentés ci-après ne représentent qu'un simple extrait de l'ensemble des fichiers fournis en version numérique dans le CD joint à cette charte.

7.1. MODELES D'ARRETES

REPUBLIQUE FRANÇAISE

DEPARTEMENT DE **LA DROME** / **L'ARDECHE**

 COMMUNE DE [REDACTED]

**ARRETE MUNICIPAL
 PERMANENT N° [REDACTED]**
 Du **jj mmm aaaa**, relatif à la délimitation du
 périmètre d'une zone 30

LE MAIRE DE [REDACTED],
Ou Le Président de l'EPCI,

VU le code générale des collectivités territoriales, notamment les articles L2213-1 à L2213-6;

VU le code de la route, et notamment les articles R110-2, R411-4, R41-25, R412-35, R415-11, R417-10;

VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes modifié, et l'instruction interministérielle de la signalisation routière approuvée par l'arrêté du 7 juin 1977;

VU la loi n° 2015-988 du 5 août 2015 ratifiant l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité notamment de la voirie pour les personnes handicapées ;

VU la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, notamment son article 45 ;

VU l'arrêté ministériel du 15 janvier 2007 relatif aux caractéristiques techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;

VU le décret 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics et le décret 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;

VU l'avis de [REDACTED], autorité gestionnaire de la voirie concernée, en date du **jj mmm aaaa** (si voirie communautaire ou RD);

VU l'avis conforme du Préfet de **la Drome** / **L'Ardèche** en date du **jj mmm aaaa** (pour les voies classées à grande circulation) ;

VU l'arrêté du Maire du **jj mmm aaaa**, portant délégation de signature à **...** (s'il y a délégation) ;

Considérant, que l'importance de la vie locale nécessite de rechercher un équilibre entre la circulation automobile et les modes de déplacement doux ;

ARRÊTE

ARTICLE 1- Abrogations d'arrêtés précédents : Les articles ou l'intégralité des arrêtés antérieurs au présent arrêté, réglementant la circulation sur les voies définies à l'article 2 du présent arrêté et prescrivant des règles contradictoires à celles énoncées dans le présent arrêté, sont considérés comme nuls et abrogés et notamment :

Préciser les arrêtés concernés.

ARTICLE 2- Création d'une Zone 30 : Une zone 30 telle que définie à l'article R110-2 du code de la route est créée :

Préciser la délimitation du périmètre de la zone ou bien les tronçons de voies concernés.

N°	NOM DE LA VOIE	de	à
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7	...		
...			

ARTICLE 3 - Aménagements : Les aménagements suivants seront notamment réalisés :

liste des principaux aménagements prévus

Ne pas chercher l'exhaustivité – Dans le cas contraire, un aménagement réalisé mais non prévu pourrait rendre caduc l'arrêté

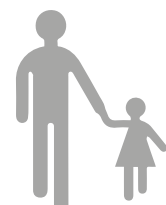
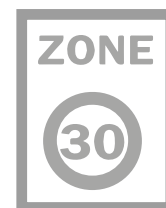
ARTICLE 4 - Doubles sens cyclable autorisés : À l'intérieur de la Zone désignée à l'article 2 du présent arrêté, les cycles sont autorisés à circuler dans les deux sens sur les voies ou tronçons de voies à sens unique pour la circulation générale, désignés ci-dessous :

Préciser les tronçons de voies concernés.

N°	NOM DE LA VOIE	de	à
1			
5			
...			

ARTICLE 5 - Double sens cyclable interdit : À l'intérieur de la Zone désignée à l'article 2 du présent arrêté, en raison de (argumentaire précis justifiant l'impossibilité de mettre en œuvre le double sens), les cycles ne sont pas autorisés à circuler à contre sens des voies ou tronçons de voies à sens unique désignés ci-dessous :

Préciser les tronçons de voies concernés.



N°	NOM DE LA VOIE	de	à
4			
...			

ARTICLE 6 - Constatation des Aménagements : Conformément à la réglementation en vigueur, la constatation de l'aménagement cohérent et de la mise en place de la signalisation fera l'objet d'un prochain arrêté.

ARTICLE 7 - Les dispositions définies par les articles précédents prendront effet après la signature de l'arrêté constatant la mise en place de la signalisation et l'aménagement cohérent de la zone

ARTICLE 8 - Le Maire de la commune de [REDACTED], le Directeur Général des Services du Département, le Colonel commandant le Groupement de Gendarmerie de la Drome / l'Ardèche, le Directeur Départemental de la Sécurité Publique de la Drome / l'Ardèche, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté dont une copie est envoyée au Préfet de la Drome / l'Ardèche (seulement si RGC)

Le présent acte pourra faire l'objet dans les deux mois à compter de sa publication :

- d'un recours gracieux auprès de Monsieur le Maire,
- d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Grenoble.

Fait à [REDACTED], le jj mmm aaaa

Le Maire ou l'élu ayant délégation,

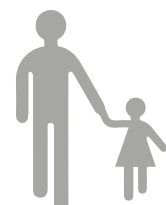
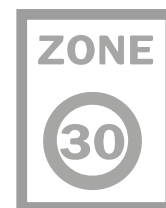
REPUBLIQUE FRANÇAISEDEPARTEMENT DE **LA DROME** / **L'ARDECHE**

COMMUNE DE [REDACTED]

ARRETE MUNICIPAL**PERMANENT N° [REDACTED]**Du **jj mmm aaaa**, relatif à la délimitation du périmètre d'une zone de rencontre**LE MAIRE DE [REDACTED]**,Ou **Le Président de l'EPCI,**

- VU le code générale des collectivités territoriales, notamment les articles L2213-1 à L2213-6;
- VU le code de la route, et notamment les articles R110-2, R411-3-1, R41-25, R412-35, R415-11, R417-10;
- VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes modifié, et l'instruction interministérielle de la signalisation routière approuvée par l'arrêté du 7 juin 1977;
- VU la loi n° 2015-988 du 5 août 2015 ratifiant l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité notamment de la voirie pour les personnes handicapées ;
- VU la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, notamment son article 45 ;
- VU l'arrêté ministériel du 15 janvier 2007 relatif aux caractéristiques techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;
- VU le décret 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics et le décret 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;
- VU l'avis de [REDACTED], autorité gestionnaire de la voirie concernée, en date du **jj mmm aaaa** (si voirie communautaire ou RD);
- VU l'avis conforme du Préfet de **la Drome** / **l'Ardèche** en date du **jj mmm aaaa** (pour les voies classées à grande circulation) ;
- VU l'arrêté du Maire du **jj mmm aaaa**, portant délégation de signature à **...** (s'il y a délégation) ;

Considérant, que l'importance de la vie locale nécessite de rendre les déplacements doux prépondérants par rapport à la circulation automobile;



ARRÊTE

ARTICLE 1- Abrogations d'arrêtés précédents : Les articles ou l'intégralité des arrêtés antérieurs au présent arrêté, réglementant la circulation sur les voies définies à l'article 2 du présent arrêté et prescrivant des règles contradictoires à celles énoncées dans le présent arrêté, sont considérés comme nuls et abrogés et notamment :

Préciser les arrêtés concernés.

ARTICLE 2- Création d'une Zone de rencontre: Une zone de rencontre telle que définie à l'article R110-2 du code de la route est créée :

Préciser la délimitation du périmètre de la zone ou bien les tronçons de voies concernés.

N°	NOM DE LA VOIE	de	à
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
...			

ARTICLE 3 - Aménagements : Les aménagements suivants seront notamment réalisés :

liste des principaux aménagements prévus

Ne pas chercher l'exhaustivité – Dans le cas contraire, un aménagement réalisé mais non prévu pourrait rendre caduc l'arrêté

ARTICLE 4 - Doubles sens cyclable autorisés : À l'intérieur de la Zone désignée à l'article 2 du présent arrêté, les cycles sont autorisés à circuler dans les deux sens sur les voies ou tronçons de voies à sens unique pour la circulation générale, désignés ci-dessous :

Préciser les tronçons de voies concernés.

N°	NOM DE LA VOIE	de	à
1			
5			
...			

ARTICLE 5 - Double sens cyclable interdit : À l'intérieur de la Zone désignée à l'article 2 du présent arrêté, en raison de (argumentaire précis justifiant l'impossibilité de mettre en œuvre le double sens), les cycles ne sont pas autorisés à circuler à contre sens des voies ou tronçons de voies à sens unique désignés ci-dessous :

Préciser les tronçons de voies concernés.

N°	NOM DE LA VOIE	de	à
4			
...			

ARTICLE 6 - Constatation des Aménagements : Conformément à la réglementation en vigueur, la constatation de l'aménagement cohérent et de la mise en place de la signalisation fera l'objet d'un prochain arrêté.

ARTICLE 7 - Les dispositions définies par les articles précédents prendront effet après la signature de l'arrêté constatant la mise en place de la signalisation et l'aménagement cohérent de la zone

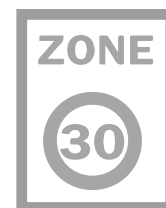
ARTICLE 8 - Le Maire de la commune de [REDACTED], le Directeur Général des Services du Département, le Colonel commandant le Groupement de Gendarmerie de la Drome / l'Ardèche, le Directeur Départemental de la Sécurité Publique de la Drome / l'Ardèche, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté [dont une copie est envoyée au Préfet de la Drome / l'Ardèche (seulement si RGC)]

Le présent acte pourra faire l'objet dans les deux mois à compter de sa publication :

- d'un recours gracieux auprès de Monsieur le Maire,
- d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Grenoble.

Fait à [REDACTED], le jj mmm aaaa

Le Maire ou l'élu ayant délégation,



REPUBLIQUE FRANÇAISEDEPARTEMENT DE **LA DROME** / **L'ARDECHE**

COMMUNE DE [REDACTED]

**ARRETE MUNICIPAL
PERMANENT N° [REDACTED]**Du **jj mmm aaaa**, relatif à la création d'une aire piétonne**LE MAIRE DE [REDACTED],**
Ou **Le Président de l'EPCI,**

- VU le code générale des collectivités territoriales, notamment les articles L2213-1 à L2213-6;
- VU le code de la route, et notamment les articles R110-2, R411-3 et R411-25;
- VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes modifié, et l'instruction interministérielle de la signalisation routière approuvée par l'arrêté du 7 juin 1977;
- VU la loi n° 2015-988 du 5 août 2015 ratifiant l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité notamment de la voirie pour les personnes handicapées ;
- VU la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, notamment son article 45 ;
- VU l'arrêté ministériel du 15 janvier 2007 relatif aux caractéristiques techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;
- VU le décret 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics et le décret 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;
- VU l'avis de [REDACTED], autorité gestionnaire de la voirie concernée, en date du **jj mmm aaaa** (si voirie communautaire ou RD);
- VU l'avis conforme du Préfet de **la Drome** / **L'Ardèche** en date du **jj mmm aaaa** (pour les voies classées à grande circulation) ;
- VU l'arrêté du Maire du **jj mmm aaaa**, portant délégation de signature à **...** (s'il y a délégation) ;

Considérant, que l'importance de la vie locale nécessite de restreindre la circulation automobile au bénéfice des déplacements piétonne et vélos ;

ARRÊTE

ARTICLE 1- Abrogations d'arrêtés précédents : Les articles ou l'intégralité des arrêtés antérieurs au présent arrêté, réglementant la circulation sur les voies définies à l'article 2 du présent arrêté et prescrivant des règles contradictoires à celles énoncées dans le présent arrêté, sont considérés comme nuls et abrogés et notamment :

Préciser les arrêtés concernés.

ARTICLE 2- Une aire piétonne telle que définie à l'article R110-2 du code de la route est créée.

Préciser la délimitation du périmètre de la zone ou bien les tronçons de voies concernés.

N°	NOM DE LA VOIE	de	à
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
...			

ARTICLE 3- L'aire piétonne est réservée en priorité à l'usage des piétons.

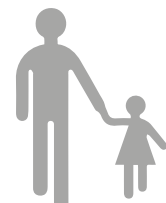
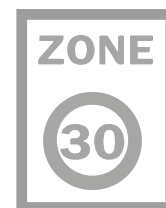
La circulation et a fortiori le stationnement y sont interdits sauf dispositions prévues aux articles suivants.

La vitesse maximale des véhicules est limitée à 6 km/h. Les conducteurs doivent laisser la priorité aux piétons et respecter les règles du code de la route.

ARTICLE 4- Par dérogation à l'Article 3, sont autorisés à circuler et à stationner dans les endroits matérialisés et/ou autorisés, les véhicules mentionnés ci-après, et aux conditions précisées dans le présent arrêté :

- A titre permanent, les véhicules affectés :
 - à une mission de Service Public,
 - détailler la liste.
 - ...
- A titre précaire et sur autorisation accordée pour une durée et des itinéraires déterminés par l'Autorité Municipale :
 - les véhicules et engins des entreprises de travaux publics, des artisans et des commerçants pour les besoins de leurs chantiers,
 - détailler la liste.
 - ...

ARTICLE 5- Les règles de circulation définies à l'article R110-2 du Code de la Route sont applicables à compter de la mise en place de la signalisation.



ARTICLE 6 - Les dispositions définies par les articles précédents prendront effet après la signature de l'arrêté constatant la mise en place de la signalisation et l'aménagement cohérent de la zone

ARTICLE 7 - Le Maire de la commune de [REDACTED], le Directeur Général des Services du Département, le Colonel commandant le Groupement de Gendarmerie de la Drome / l'Ardèche, le Directeur Départemental de la Sécurité Publique de la Drome / l'Ardèche, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté [dont une copie est envoyée au Préfet de la Drome / l'Ardèche (seulement si RGC)]

Le présent acte pourra faire l'objet dans les deux mois à compter de sa publication :

- d'un recours gracieux auprès de Monsieur le Maire,
- d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Grenoble.

Fait à [REDACTED], le jj mmm aaaa

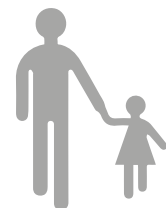
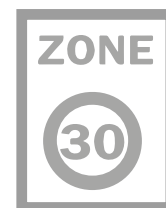
Le Maire ou l' élu ayant délégation,

REPUBLIQUE FRANÇAISEDEPARTEMENT DE **LA DROME** / **L'ARDECHE**

COMMUNE DE [REDACTED]

**ARRETE MUNICIPAL
PERMANENT N° [REDACTED]**Du **jj mmm aaaa**, constatant l'aménagement cohérent et la mise en place de la signalisation de la zone 30 de [REDACTED]**LE MAIRE DE [REDACTED],**Ou **Le Président de l'EPCI,**

- VU le code générale des collectivités territoriales, notamment les articles L2213-1 à L2213-6;
- VU le code de la route, et notamment les articles R110-2, R411-4, R41-25, R411-25, R412-35, R415-11, R417-10;
- VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes modifié, et l'instruction interministérielle de la signalisation routière approuvée par l'arrêté du 7 juin 1977;
- VU la loi n° 2015-988 du 5 août 2015 ratifiant l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité notamment de la voirie pour les personnes handicapées ;
- VU la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, notamment son article 45 ;
- VU l'arrêté ministériel du 15 janvier 2007 relatif aux caractéristiques techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;
- VU le décret 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics et le décret 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;
- VU l'avis de [REDACTED], autorité gestionnaire de la voirie concernée, en date du **jj mmm aaaa** (si voirie communautaire ou RD);
- VU l'avis conforme du Préfet de **la Drome** / **L'Ardèche** en date du **jj mmm aaaa** (pour les voies classées à grande circulation) ;
- VU l'arrêté du Maire du **jj mmm aaaa**, portant délégation de signature à **...** (s'il y a délégation) ;
- VU l'arrêté municipal n° [REDACTED] du [REDACTED] relatif à la délimitation du périmètre de la zone 30 de [REDACTED] en date du **jj mmm aaaa** (cf. premier arrêté pris relatif à la délimitation du périmètre de la zone) ;



Considérant, que l'importance de la vie locale nécessite de rechercher un équilibre entre la circulation automobile et les modes de déplacement doux ;

ARRÊTE

ARTICLE 1 - Dans le périmètre défini à l'article 1 de l'arrêté n° [REDACTED] sus-visé ont été mis en place les aménagements désignés ci-après :

Préciser la liste des aménagements et/ou joindre plan des travaux.

ARTICLE 2 - Dans ce même périmètre, la signalisation suivante a été mise en place :

Décrire la liste des équipements de signalisation y compris marquages au sol éventuels

ARTICLE 3 : Les règles de circulation définies à l'article R110-2 du Code de la Route sont applicables à compter de la mise en place de la signalisation.

ARTICLE 4 - Le Maire de la commune de [REDACTED], le Directeur Général des Services du Département, le Colonel commandant le Groupement de Gendarmerie de la Drome / l'Ardèche, le Directeur Départemental de la Sécurité Publique de la Drome / l'Ardèche, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté [dont une copie est envoyée au Préfet de la Drome / l'Ardèche (seulement si RGC)]

Le présent acte pourra faire l'objet dans les deux mois à compter de sa publication :

- d'un recours gracieux auprès de Monsieur le Maire,
- d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Grenoble.

Fait à [REDACTED], le jj mmm aaaa

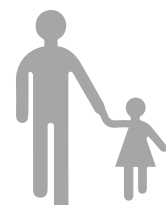
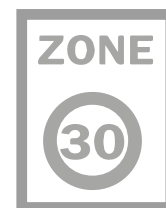
Le Maire ou l'élu ayant délégation,

REPUBLIQUE FRANÇAISEDEPARTEMENT DE **LA DROME** / **L'ARDECHE**

COMMUNE DE [REDACTED]

**ARRETE MUNICIPAL
PERMANENT N° [REDACTED]**Du **jj mmm aaaa**, constatant l'aménagement cohérent et la mise en place de la signalisation de la zone de rencontre de [REDACTED]**LE MAIRE DE [REDACTED],**Ou **Le Président de l'EPCI,**

- VU le code générale des collectivités territoriales, notamment les articles L2213-1 à L2213-6;
- VU le code de la route, et notamment les articles R110-2, R411-3-1, R41-25, R411-25, R412-35, R415-11, R417-10;
- VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes modifié, et l'instruction interministérielle de la signalisation routière approuvée par l'arrêté du 7 juin 1977;
- VU la loi n° 2015-988 du 5 août 2015 ratifiant l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité notamment de la voirie pour les personnes handicapées ;
- VU la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, notamment son article 45 ;
- VU l'arrêté ministériel du 15 janvier 2007 relatif aux caractéristiques techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;
- VU le décret 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics et le décret 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;
- VU l'avis de [REDACTED], autorité gestionnaire de la voirie concernée, en date du **jj mmm aaaa** (si voirie communautaire ou RD);
- VU l'avis conforme du Préfet de **la Drome** / **l'Ardèche** en date du **jj mmm aaaa** (pour les voies classées à grande circulation) ;
- VU l'arrêté du Maire du **jj mmm aaaa**, portant délégation de signature à **...** (s'il y a délégation) ;
- VU l'arrêté municipal n° [REDACTED] du [REDACTED] relatif à la délimitation du périmètre de la zone de rencontre de [REDACTED] en date du **jj mmm aaaa** (cf. premier arrêté pris relatif à la délimitation du périmètre de la zone) ;



Considérant, qu'il convient de constater la cohérence de l'aménagement et de la mise en place de la signalisation de la zone de rencontre de [REDACTED];

ARRÊTE

ARTICLE 1 - Dans le périmètre défini à l'article 1 de l'arrêté n° [REDACTED] sus-visé ont été mis en place les aménagements désignés ci-après :

Préciser la liste des aménagements et/ou joindre plan des travaux.

ARTICLE 2 - Dans ce même périmètre, la signalisation suivante a été mise en place :

Décrire la liste des équipements de signalisation y compris marquages au sol éventuels

ARTICLE 3 : Les règles de circulation définies à l'article R110-2 du Code de la Route sont applicables à compter de la mise en place de la signalisation.

ARTICLE 4 - Le Maire de la commune de [REDACTED], le Directeur Général des Services du Département, le Colonel commandant le Groupement de Gendarmerie de la Drome / l'Ardèche, le Directeur Départemental de la Sécurité Publique de la Drome / l'Ardèche, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté [dont une copie est envoyée au Préfet de la Drome / l'Ardèche (seulement si RGC)]

Le présent acte pourra faire l'objet dans les deux mois à compter de sa publication :

- d'un recours gracieux auprès de Monsieur le Maire,
- d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Grenoble.

Fait à [REDACTED], le jj mmm aaaa

Le Maire ou l'élu ayant délégation,

7.2. TABLEAU DE SAISIE DE L'ETAT DES LIEUX

M&J le, vendredi 25 novembre 16

Commune de - Liste des Voies traitées

N°	Voies Concernées	de	à	Statut	Zone 30 actuelle	Zone de rencontre actuelle	Aire piétonne actuelle	Limitation à 30 km/h	Zone 30 projetée	Zone de rencontre projetée	Aire piétonne projetée	Limitation à 30 km/h	Voie Double sens	Voie Sans Unique	Voies Contresens Autorisés	Voies Contresens Interdit	Remarques	Longueur de la voie	Trajet 230	Dont contresens autorisé		
																			Linéaire Total de Voies :	0		
																			Linéaire Total de Trajets :	0		



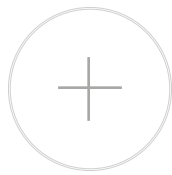
Handwriting practice area consisting of 20 horizontal dotted lines.



CHARTÉ

D'AMÉNAGEMENTS DES ZONES DE CIRCULATION APAISÉE





CHARTRE

D'AMÉNAGEMENTS DES ZONES DE CIRCULATION APAISÉE



Une création Design by FVE



Valence Romans
DÉPLACEMENTS

AUTORITÉ ORGANISATRICE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ