

Voirie des lotissements pavillonnaires

La zone 30: une réponse adaptée aux besoins des habitants

Des espaces publics dédiés à la vie locale...

Les espaces publics (rues, places et placettes) des quartiers pavillonnaires constituent la trame sur laquelle s'organise le bâti. Ils assurent la desserte des logements, mais n'ont que très rarement pour vocation d'écouler de la circulation de passage vers d'autres quartiers. Ces espaces sont également le lieu où les gens peuvent se promener, se rencontrer, se reposer, où les enfants jeunes peuvent jouer, apprendre à faire du vélo...

Il importe donc de les concevoir et les aménager dans l'esprit d'un espace collectif à usages multiples plutôt que de les destiner quasi exclusivement à la circulation automobile.

Des espaces ouverts à tous

Comme partout en agglomération où la vie locale est prépondérante, ces espaces collectifs doivent être aménagés pour permettre et organiser tous les modes de déplacements en donnant leur place aux piétons de tous âges, aux personnes handicapées ou à mobilité réduite et aux vélos.

D'un point de vue réglementaire, ils doivent respecter la réglementation concernant l'accessibilité aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite :

- loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, décrets du 21 décembre 2006 et arrêté d'application du 15 janvier 2007 ;

et celle relative aux aménagements cyclables:

- l'article 20 de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996 - aujourd'hui codifié sous l'article L 228-2 du Code de l'Environnement – qui précise que « *à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquage au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation* ».

La bonne réponse... la zone 30

Ces considérations conduisent assez naturellement, à recommander fortement la réduction des vitesses de circulation dans les lotissements pavillonnaires par création de zones 30. La zone 30 permet en effet de faire cohabiter véhicules motorisés et vélos en toute sécurité sur le même espace, et constitue par nature une réponse à la réglementation sans qu'il soit nécessaire de créer des aménagements spécifiques du type bande ou piste cyclables.

L'espace sera généralement affecté de façon traditionnelle avec des voies de circulation pour les usagers motorisés et les cyclistes, et des trottoirs généreusement dimensionnés ou des espaces latéraux réservés aux piétons, le stationnement faisant l'objet de places délimitées en alternance le long des trottoirs et créant des effets de chicanes. Les voies en impasse ne desservant que quelques habitations pourront être aménagées de façon plus indifférenciée (sur le modèle des cours urbaines hollandaises), de manière à renforcer leur vocation d'espace public. Afin de permettre la cohabitation entre véhicules et piétons, la vitesse pourra alors y être réglementée de façon encore plus restrictive (20 km/h).

La circulation des piétons et des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) dans les zones 30 est ainsi plus facile, plus confortable et plus sûre grâce aux espaces qui leur sont réservés, mais aussi et surtout du fait des faibles vitesses pratiquées par les véhicules motorisés.

Des aménagements pour modérer les vitesses

L'article R 110-2 du Code de la route prévoit explicitement que toutes les entrées/sorties des zones 30 doivent faire l'objet d'un aménagement spécifique. Ces aménagements sont en effet essentiels pour marquer un effet de « porte » et signifier à l'usager un changement de lieu auquel il devra adapter son comportement.

Ces seuls aménagements sont insuffisants pour assurer le respect de vitesses modérées dès que la zone concernée atteint une certaine dimension. Il devient alors nécessaire de recourir à l'ensemble des dispositifs qui peuvent concourir à éviter que les usagers ne reprennent de la vitesse une fois le seuil de la zone franchie.

Ainsi, les chaussées seront dimensionnées au strict nécessaire. Rappelons qu'une largeur de 4m50 est suffisante pour le croisement de deux véhicules légers sur des voies peu circulées. On prendra alors soin de rendre les bordures de trottoirs adjacentes franchissables de façon à permettre le croisement (au pas) de deux véhicules encombrants lorsque exceptionnellement cette possibilité se présente.

On évitera les voies à sens unique et on préférera la priorité à droite comme mode de régulation des carrefours : la vigilance de tous les usagers est ainsi sollicitée, et oblige à la prudence. On pourra traiter ces carrefours en plateaux surélevés, afin d'appeler l'attention sur ces points de conflits et d'amener les usagers motorisés à ralentir. Les carrefours les plus conflictuels pourront être aménagés en giratoires de faibles dimensions avec îlot central partiellement ou totalement (on parle alors de « mini-giratoires ») franchissable à vitesse réduite par les véhicules encombrants.

On pourra recourir suivant les besoins identifiés à l'ensemble des dispositifs ponctuels de modération de la vitesse, le rétrécissement de chaussée (écluses), les coussins et plateaux surélevés, l'alternance du côté du stationnement (pour produire un effet de chicane) ... On sera toutefois vigilant sur le choix et l'emplacement de ces dispositifs, l'objectif premier devant rester de faciliter les déplacements et d'assurer la quiétude des usagers les plus vulnérables, et non de contraindre inutilement les automobilistes.

Enfin, on vérifiera que le plan de composition du lotissement n'induit pas des trajets trop longs pour les piétons et les vélos dans les déplacements quotidiens (vers les écoles, les commerces...). Pour réduire les distances à parcourir, on offrira si nécessaire à ces usagers des raccourcis interdits aux véhicules motorisés. De la même façon, si des voies sont à sens unique pour les automobiles (même si on doit autant que possible l'éviter) on autorisera le double sens pour les vélos, de façon, là encore à ne pas allonger les parcours.

Des aménagements pas significativement plus coûteux

Pour un nouveau lotissement, l'intégration dès la conception des dispositifs nécessaires à un aménagement en zone 30 n'engendre pas, à priori, de surcoûts significatifs par rapport à une conception classique de la voirie. La consommation d'espace n'est pas plus importante (voire même moins si on tient compte du fait que la zone 30 dispense de créer des pistes ou des bandes cyclables). La surface de voirie dédiée à la circulation automobile, et nécessitant donc des structures de chaussées importantes, peut être réduite, permettant ainsi certaines économies qui compenseront partiellement les coûts des aménagements spécifiques.

Le traitement de la voirie comme un espace public d'abord dédié à la vie locale peut même permettre de repenser l'aménagement des espaces collectifs de manière globale et d'éviter les réponses trop formelles aux exigences réglementaires par des « espaces verts » parfois inadaptés et peu utilisés.

Enfin la qualité de vie ainsi favorisée peut constituer un argument non négligeable pour la commercialisation des lots.

Une démarche applicable aux lotissements existants

Pour les lotissements existants desservis par des voies trop larges où les vitesses sont excessives et inadaptées à la vie locale, la mise en oeuvre d'une zone 30 est tout à fait envisageable en recourant à des aménagements simples, efficaces en termes de modérations des vitesses et de coûts modestes: pincements de chaussée aux entrées et sorties de zone 30, organisation en mode alterné du stationnement sur la chaussée créant des chicanes, installation de plateaux surélevés, ou de coussins dits « berlinois », rétablissement de la priorité à droite aux carrefours ou création de mini-giratoires...

Ce sera le moyen le plus simple de satisfaire aux exigences d'accessibilité aux personnes handicapées et de prise en compte des vélos, obligatoires lors de la réfection des voiries.

Ces aménagements seront alors conduits sur la base d'un diagnostic associant largement les habitants, qui sont bien sûr les mieux à même de décrire leurs besoins ou les dysfonctionnements constatés.