

TECHNICIEN TERRITORIAL

CONCOURS EXTERNE

SESSION 2014

Réponses à des questions techniques à partir d'un dossier portant sur la spécialité au titre de laquelle le candidat concourt.

Durée : 3 heures

Coefficient : 1

SPÉCIALITÉ : AMÉNAGEMENT URBAIN ET DÉVELOPPEMENT DURABLE
--

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- ♦ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni votre numéro de convocation, ni signature ou paraphe.
- ♦ Aucune référence (nom de collectivité, nom de personne, ...) **autre que celles figurant le cas échéant sur le sujet ou dans le dossier** ne doit apparaître dans votre copie.
- ♦ Seul l'usage d'un stylo à encre soit noire, soit bleue est autorisé (bille non effaçable, plume ou feutre). L'utilisation d'une autre couleur, pour écrire ou pour souligner, sera considérée comme un signe distinctif, de même que l'utilisation d'un surligneur.
- ♦ Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- ♦ Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.
- ♦ L'utilisation d'une calculatrice de fonctionnement autonome et sans imprimante est autorisée

**Ce sujet comprend 21 pages
Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend
le nombre de pages indiqué**

- ♦ Vous préciserez le numéro de la question et le cas échéant de la sous-question auxquelles vous répondrez.
- ♦ Des réponses rédigées sont attendues et peuvent être accompagnées si besoin de tableaux, graphiques, schémas ...

Question 1 : (5 points)

- 1) Quels sont les paramètres à prendre en compte dans l'éco conception d'un quartier ?
- 2) En charge de l'aménagement d'un éco quartier, quels types d'aménagement allez-vous privilégier ?

Question 2 : (4 points)

- 1) Quels sont les changements concernant les enquêtes publiques suite aux lois du Grenelle II ?
- 2) Quels modes de concertation pourriez-vous proposer aux élus désireux de consulter la population sur le projet d'aménagement d'un quartier sensible ?

Question 3 : (7 points)

- 1) Quels sont les objectifs du SCOT depuis la loi Grenelle II ?
- 2) Quel est le rôle du préfet dans la procédure d'élaboration du SCOT depuis la loi Grenelle II ?
- 3) Responsable de l'élaboration du SCOT dans une communauté d'agglomération, quelles sont les étapes obligatoires que vous devez respecter ? Quels autres documents devez-vous prendre en compte ? Quels partenaires devez-vous mobiliser ?

Question 4 : (4 points)

- 1) Quelles sont les étapes préalables à la mise en œuvre de zones de circulation apaisée sur une commune ?
- 2) Le maire souhaite mettre en valeur un centre ville historique et attirer les touristes dans ce centre ancien. Quels types d'aménagement allez-vous mettre en place ? Expliquez vos choix.

Liste des documents du dossier :

Document 1 : « Éco conception d'un quartier » – *Le Moniteur* – 18 mai 2012 – 4 pages

Document 2 : « La concertation, un impératif à manier avec précaution » - Etienne PÉRICHARD – *actu-environnement.com* – 24 septembre 2012 – 2 pages

- Document 3 :** « Le SCOT après la loi portant engagement national pour l'environnement (ENE) » – Philippe COUILLENS – *Fiches techniques pratiques n°143, Techni-cités* – novembre 2010 - 4 pages
- Document 4 :** « Zones de circulation apaisée » – fiche N°2 – *CERTU* – août 2009 – 8 pages

Documents reproduits avec l'autorisation du CFC

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet

9. Écoconception d'un quartier

Écoquartiers *versus* aménagement durable

À l'échelle urbaine une certaine confusion peut s'instaurer.

Un « écoquartier » n'est pas le gage d'un fonctionnement parfaitement conforme à un développement durable.

Une « *gated community* » (communauté fermée) conçue avec le plus grand soin du point de vue environnemental mais basée sur une seule catégorie sociale ne répond pas à des critères habituels de développement durable. L'écoconception peut donc s'appliquer à l'échelle d'un quartier mais elle sera d'autant plus efficace qu'elle s'inscrira dans une démarche collective d'aménagement durable fondée sur la mixité fonctionnelle et sociale (Fig. 9.1).

Dans ce contexte de nouveaux outils sont accessibles ou sont en cours de développement.



Figure 9.1. Mixité fonctionnelle et sociale
(Illustration : Ursula Bouteville).

Modèle de simulation

Pour mesurer les effets des différentes options d'aménagement, une ACV « Quartier » peut être développée (cela a été le cas, en particulier, au sein de l'école MINES ParisTech).

Ce type d'ACV comptabilise sur un cycle de vie les impacts générés par (Fig. 9.2) :

- les bâtiments neufs ou réhabilités avec la prise en compte des effets de masque induits par leur juxtaposition ;
- les infrastructures comprenant les différents réseaux contributifs et les effets d'une mobilité à l'intérieur du plan de masse.

En l'état actuel des connaissances, les effets de la mobilité sont encore abordés de manière conventionnelle à l'échelle du quartier.

Tout l'intérêt est de comparer, à programme identique, différentes variantes d'agencement du quartier.

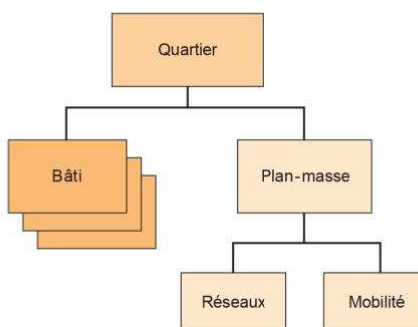


Figure 9.2. Impacts dans l'ACV « Quartier »
(Illustration : Ursula Bouteville).

Périmètre d'étude

Pour ces nouvelles échelles, le périmètre d'étude est délimité par deux types de frontières :

- Une frontière « physique » incluant tous les éléments bâtis du quartier : bâtiments, rues, jardins, parcs, réseaux...
- Une frontière « flux » prenant en compte les procédés amont et aval qui sont considérés dans le système : production d'énergie, d'eau, fabrication et transport des matériaux, traitement des déchets...

Le système et ses frontières peuvent donc être représentés selon la figure 9.3 (modèle issu des travaux de la chaire d'écoconception ParisTech).



ÉCOCONCEPTION ET CONSTRUCTION

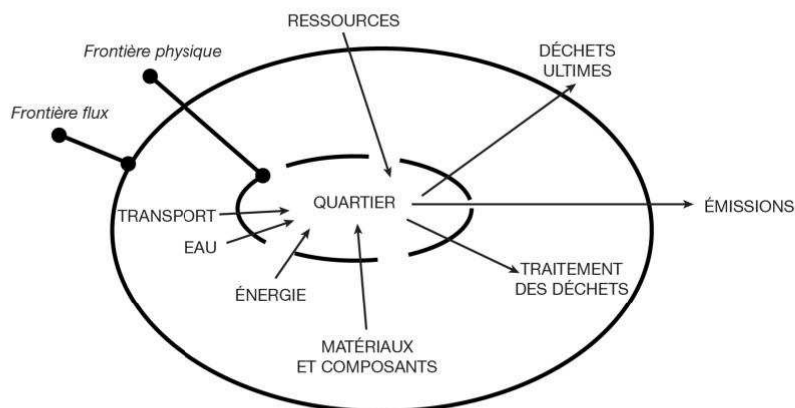


Figure 9.3. Nouvelles frontières pour l'étude (© Chaire d'écoconception ParisTech).

Poids de la mobilité

Quand on parle d'écoconception de la ville et des quartiers, il est primordial de prendre en compte à la fois l'urbanisme et le transport.

Sur le diagramme radar présenté à la figure 9.4, on observe de fortes disparités entre les profils environnementaux des maisons individuelles (les occupants circulent en voiture individuelle) et des logements collectifs desservis par les transports en commun.

Sur ce graphique, on note que les logements collectifs présentent des émissions de CO₂ 60 % inférieures à celles des maisons individuelles et des consommations d'énergie 35 % moindres par rapport à celles-ci.

Ce graphique démontre l'importance de la prise en compte de la mobilité dans les choix de conception.

Il montre également l'enjeu d'une conception intersectorielle (associant bâtiments et transports).

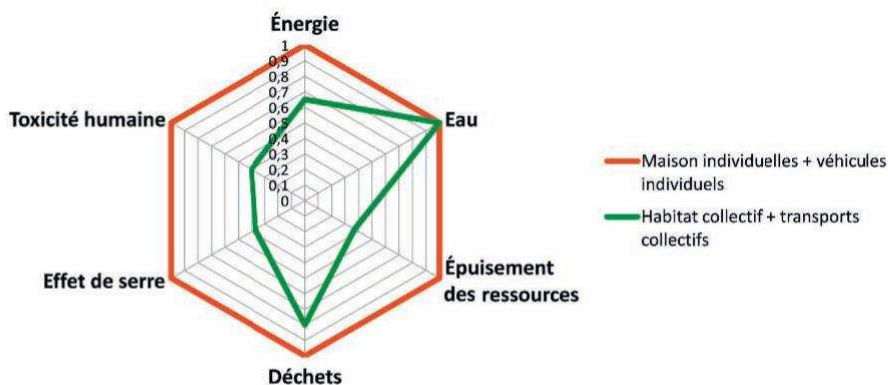


Figure 9.4. Impacts de la mobilité (© Chaire d'écoconception ParisTech).

Écoconception et formes urbaines

À technologie identique, les formes urbaines influencent la performance environnementale des villes et des quartiers. Les outils de simulation permettent de comparer plusieurs formes urbaines.

Dans l'étude ici présentée (Fig. 9.5), on compare les typologies des villes de Los Angeles, Pékin, Shanghai et la cité solaire de Fribourg (Allemagne) pour une même capacité d'accueil (Fig. 9.6).

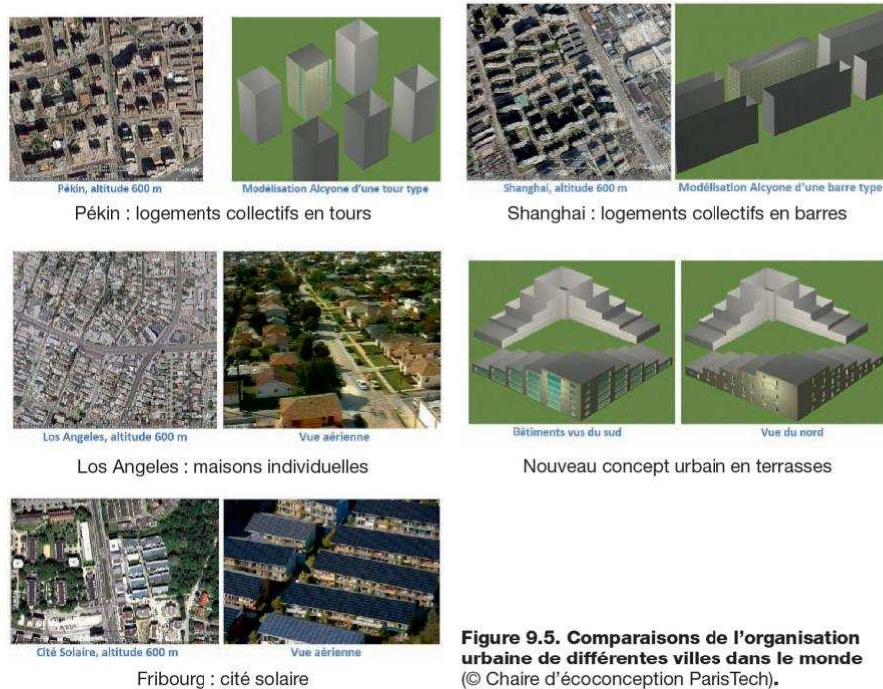


Figure 9.5. Comparaisons de l'organisation urbaine de différentes villes dans le monde
(© Chaire d'écoconception ParisTech).

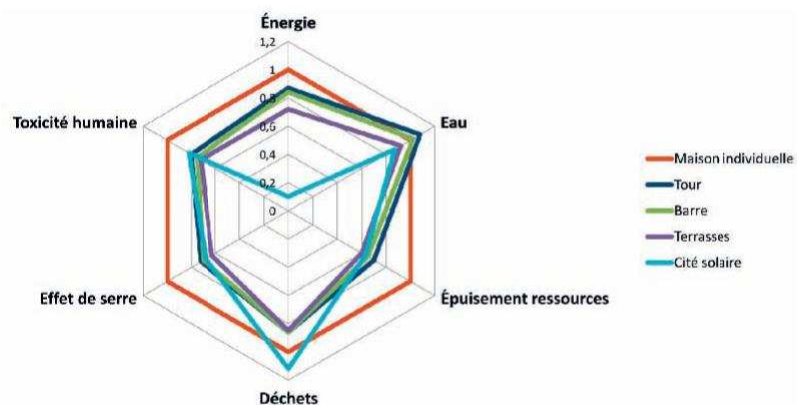


Figure 9.6. Écoprofiles urbains (© Chaire d'écoconception ParisTech).

On compare le projet de quartier de la Cité Descartes (Marne-La-Vallée) avec deux quartiers s'inspirant des meilleures pratiques du quartier Vauban à Fribourg en Allemagne (Fig. 9.7) : un quartier à énergie positive (QEP) et un quartier à basse énergie (QBE).

On constate que le projet est très proche de ces meilleures pratiques et peut être qualifié de performant d'un point de vue environnemental (Fig. 9.8).

Cela prouve que l'écoconception n'induit pas forcément les mêmes architectures : le projet de la Cité Descartes répond à des principes urbanistiques très différents de ceux retenus pour Fribourg.



Figure 9.7. Comparaison des plans de masse du quartier Vauban et de la Cité Descartes à Marne-La-Vallée (© Chaire d'écoconception ParisTech).

Comparatif global des 3 quartiers sur les 12 indicateurs

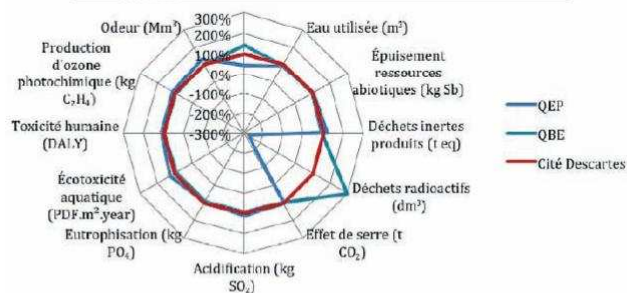


Figure 9.8. Diagramme radar comparant deux types de quartiers : un quartier à énergie positive (QEP) et un quartier à basse énergie (QBE) (© Chaire d'écoconception ParisTech).

La concertation, un impératif à manier avec précaution

Etienne Perichard, responsable des affaires réglementaires chez SETUR, nous propose un avis d'expert sur l'évolution de la concertation faisant suite à la réforme des enquêtes publiques.

24 septembre 2012 | Actu-Environnement.com

La Loi Grenelle II réforme entre autres les enquêtes publiques. Son décret d'application est entré en vigueur le 1^{er} juin dernier.

Les divers régimes d'enquête sont regroupés. Il est mis fin aux enquêtes hybrides, utilisées pour des expropriations portant sur des projets affectant l'environnement. Désormais les projets susceptibles d'affecter l'environnement font exclusivement l'objet d'une enquête publique dite "Bouchardeau" régie par le code de l'environnement. Et les enquêtes publiques régies par le code de l'expropriation ne concernent plus que les Déclarations d'Utilité Publique.

Par ailleurs, lorsqu'une opération donne lieu à plusieurs enquêtes publiques, le régime des enquêtes conjointes devrait avantageusement être remplacé par celui, nouveau, de l'enquête publique unique.

En outre la logique de nomenclature identifiant les cas de soumission à enquête publique est clarifiée en étant remplacée par une présentation par catégories générales. Ainsi tous les projets obligatoirement soumis à étude d'impact sont obligatoirement soumis à enquête publique... avec des exceptions.

Le commissaire enquêteur rencontre désormais le responsable du projet. Ce dernier peut apporter des réponses aux observations émises par le public.

Le contenu du dossier d'enquête publique lui-même se trouve complété par les pièces suivantes :

- le bilan du débat public ou de la concertation si ces formalités sont prévues ;
- la mention des décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et des autres autorisations éventuellement nécessaires ;
- la mention des textes régissant l'enquête et des coordonnées du responsable du projet ;
- et toujours l'avis de l'autorité environnementale (en général la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) depuis 2009.

Il faut par ailleurs prêter attention à quelques nouveautés réglementaires qui ont leur importance. Les négliger peut s'avérer fort regrettable malgré leur apparence de détail procédural. Les jours et heures de consultation doivent permettre, en fonction des horaires de travail habituels, à la majorité de la population de participer à l'enquête.

L'ensemble du dossier d'enquête doit pouvoir être transmis à toute personne en faisant la demande, à ses frais. Sous certaines conditions, le rapport d'enquête et les conclusions du commissaire enquêteur sont mis en ligne pendant un an sur le site internet de l'autorité qui organise l'enquête. Enfin, un arrêté du 24 avril dernier agrandit la taille minimale de l'affichage obligatoire des avis d'enquête publique.

Un mouvement général

Concertation : les textes fondateurs

La convention internationale d'Aarhus a été signée le 25 juin 1998 par 39 pays. Elle porte sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement. Dans l'Union européenne, plusieurs directives se sont succédées sur ces sujets depuis la n°85/337 du 27 juin 1985. En France, la Charte de l'environnement a été promulguée le 1er mars 2005. Son article 7 régit le principe d'information et de participation du public.

L'évolution de la concertation ne se limite pas à la mue des enquêtes publiques. Un nouveau type d'échanges a gagné le cœur du droit de l'urbanisme : la mise à disposition du public. Ainsi la modification simplifiée d'un document d'urbanisme, possibilité ouverte depuis 2009, et les études d'impact, doivent-elles être mises à la disposition du public. Cette formalité plus légère (absence de commissaire enquêteur) et rapide (15 jours) qu'une enquête publique n'est pas censée constituer une enquête publique de second rang dans la mesure où elle concerne soit des projets aux enjeux limités, soit des types de projets qui jusqu'alors n'étaient aucunement soumis au public. Celui-ci peut laisser ses observations, qui doivent être prises en considération. Dans tous les cas on peut donc s'attacher à souligner le progrès constitué par une amélioration de la concertation existante, et ce, dans un objectif de souplesse.

Par ailleurs la jurisprudence administrative a récemment imposé que dans toutes les concertations dont les modalités sont au choix des Collectivités, (Zone d'Aménagement Concerté, révisions simplifiées et "générales" de plan local d'urbanisme), la population se voie offrir la possibilité de s'exprimer hors de tout public. Aux réunions publiques doit donc désormais impérativement s'ajouter l'ouverture d'un registre d'observations.

On constate que le législateur mais également les juridictions contentieuses participent simultanément à la rénovation de la concertation en vue d'une meilleure prise en compte de la personne. Le Conseil Constitutionnel lui-même vient apporter sa pierre à cette humanisation des politiques publiques : il a récemment été amené à faire mieux respecter la propriété privée en interdisant qu'une autorité expropriante puisse prendre possession des lieux concernés avant qu'une procédure d'appel ne soit close.

Les difficultés de la concertation

Cependant il convient de ne pas regarder cette prétendue humanisation avec angélisme ou naïveté. En effet ce mouvement général prend acte, et fait simultanément le lit, d'une "com" exacerbée. Comme en tous domaines, le savoir-faire ne suffit plus sans le faire-savoir, ou pire, s'efface devant lui. Rien aujourd'hui ne peut se faire sans l'adhésion de la population, du moins sans que cette adhésion ne soit recueillie. A la différence de la démocratie "élective", la démocratie participative nécessite disponibilité et énergie pour tout citoyen souhaitant s'y investir, même ponctuellement. Dès lors une de ses limites est sa légitimité. Car la difficulté majeure réside en ce que la voix la plus haute qui émane du public n'est pas nécessairement, loin s'en faut, la voix majoritaire. Une concertation trop hâtivement anticipée se trouve vite récupérée par des groupes de pression. Qu'ils soient associatifs, corporatistes ou communautaires (par exemple riverains), ils défendent, certes parfois légitimement, des intérêts privés, dont la somme ne saura jamais être comparable à l'intérêt public. Or il s'avère toujours bien plus facile de mobiliser une population contre un projet plutôt qu'en sa faveur ! Enfin, la concertation croissante va de pair avec des coûts et une durée toujours accrus.

Inutile de lutter contre cette lame de fond des sociétés occidentales contemporaines, à une époque où la moindre information fait le tour du monde en quelques clics et quelques minutes. Bien au contraire, mieux vaut se former ou se préparer, pour que la concertation ne soit pas considérée comme un obstacle. Laissant la place à l'imagination de chaque Collectivité, propre à s'adapter à chaque contexte, elle peut en effet jouer le rôle d'un formidable levier, pour une action publique démultipliée.

Avis d'expert proposé par Etienne Perichard, responsable des affaires règlementaires chez SETUR, bureau d'études pour des Maîtrises d'Ouvrages publiques et privées, membre de la Chambre de l'Ingénierie et du Conseil de France (CICF).

ffiches pratiques techniques

DOCUMENT 3

Le SCOT après la loi portant engagement national pour l'environnement (ENE)

Promulguée le 12 juillet 2010, la loi portant engagement national pour l'environnement (Grenelle II) concrétise les engagements pris dans le cadre de la loi de programmation du 3 août 2009 pour la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (Grenelle I). Si certaines de ses dispositions sont déjà entrées en vigueur, environ 190 décrets d'application sont attendus. Divisé en sept titres (le titre I est consacré aux bâtiments et à l'urbanisme), le Grenelle II impacte les dispositions du Code de l'urbanisme, et plus particulièrement les schémas de cohérence territoriale (SCOT) et les plans locaux d'urbanisme (PLU).

La généralisation des SCOT sur l'ensemble du territoire national

Si la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) n'oblige pas les communes et leurs groupements à élaborer un SCOT, elle a néanmoins mis en place un mécanisme particulièrement incitatif destiné à favoriser leur émergence. Il ressort de l'article L.122-2 du Code de l'urbanisme modifié par la loi Urbanisme et habitat du 3 juillet 2003 que « *dans les communes qui sont situées à moins de quinze kilomètres de la périphérie d'une agglomération de plus de 50 000 habitants au sens du recensement général de la population, ou à moins de quinze kilomètres du rivage de la mer, et qui ne sont pas couvertes par un schéma de cohérence territoriale applicable, le plan local d'urbanisme ne peut être modifié ou révisé en vue d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser délimitée après le 1^{er} juillet 2002 ou une zone naturelle* ».

Destinée à entraver la libre gestion des sols par les communes visées ci-dessus, cette mesure n'a cependant pas eu l'effet escompté.

Aussi, la loi ENE (Engagement national pour l'environnement dite Grenelle 2) passe la surmultipliée en généralisant progressivement l'application du principe de l'urbanisation limitée :

- à partir du 1^{er} janvier 2013 et jusqu'au 31 décembre 2016, ce principe sera étendu aux communes situées à moins de quinze kilomètres de la périphérie d'une **agglomération de plus de 15 000 habitants** selon le recensement général de la population ;
- à partir du 1^{er} janvier 2017, il s'appliquera sur l'ensemble du territoire national.

L'encadrement normatif des SCOT

L'élaboration des SCOT s'inscrit dans un cadre normatif défini par le Code de l'urbanisme qui impose à l'établissement public du SCOT de respecter, d'une part, les principes généraux du droit de l'urbanisme et, d'autre part, le principe de hiérarchie des normes.

Les principes généraux du droit de l'urbanisme sont édictés aux articles L.110 et L.121-1 du Code de l'urbanisme.

L'article L.110 qui définit les objectifs devant guider l'action des collectivités publiques compétentes en matière d'urbanisme a été complété par les dispositions du Grenelle I. Celles-ci sont le reflet des préoccupations environnementales auxquelles nous sommes aujourd'hui confrontés : la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et de la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, l'amélioration des performances énergétiques constituent les nouveaux enjeux du XXI^e siècle.

Si le Code de l'urbanisme a été pendant très longtemps imperméable aux préoccupations environnementales (au nom du principe d'indépendance des législations), il est une évidence aujourd'hui acquise qu'**urbanisme et environnement ne peuvent plus s'ignorer**.

L'article L.121-1 du Code de l'urbanisme a également été reformulé afin de rendre sa rédaction plus claire et cohérente à l'égard de l'article L.110. Certains objectifs sont renforcés :

Auteur

Philippe Couillens
Juriste

ainsi, il n'est plus seulement question de maîtriser les besoins de déplacement et de la circulation automobile ; l'objectif expressément affiché consiste à diminuer les obligations de déplacements et à développer les transports collectifs.

Les articles L.110 et L.121-1 participent **au renforcement du contenu des SCOT** (mais aussi des PLU et des cartes communales) puisque ceux-ci doivent définir et mettre en œuvre les moyens nécessaires pour atteindre les objectifs définis par ces dispositions.

Il convient également de noter que **le principe de hiérarchie des normes** a été remanié par la loi ENE : constatant la complexité et la longueur pour élaborer les DTA, la loi ENE leur substitue des directives territoires d'aménagement et de développement durables (DTADD) qui perdent à cette occasion leur caractère d'opposabilité à l'égard des documents d'urbanisme en général et des SCOT en particulier.

Il en ressort dorénavant une modification dans le principe de hiérarchie des normes puisque « *les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur doivent être compatibles, s'il y a lieu, avec les dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral prévues aux articles L.145-1 à L.146-9, le schéma directeur de la région d'Ile-de-France, les schémas d'aménagement régional des régions d'outre-mer, le plan d'aménagement et de développement durable de Corse, les chartes des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux, les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux, ainsi qu'avec les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux* ». Les SCOT doivent en outre tenir compte des schémas régionaux de cohérence écologique et des plans climat-énergie territoriaux lorsqu'ils existent.

La notion de compatibilité ne doit pas être confondue avec **la notion de conformité** : si la première se définit comme l'absence de contradiction entre la norme inférieure et la norme supérieure, la seconde est plus stricte dans son application puisqu'elle n'admet aucune différence entre les documents confrontés : la conformité implique une stricte identité.

Le renforcement du contenu du SCOT

La structure du SCOT version loi ENE demeure identique à celle mise en place par la loi SRU :

- un rapport de présentation ;
- un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) ;

- un document d'orientations et d'objectifs (DOO) qui se substitue au document d'orientations générales.

• Le rapport de présentation

Il comporte un diagnostic qui, après avoir défini les prévisions économiques et démographiques, **doit identifier les besoins** en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services. Il doit y avoir adéquation entre les prévisions de croissance et la réponse aux satisfactions des populations à venir.

À cette dimension prospective s'ajoute une dimension rétrospective puisque le rapport de présentation comporte désormais une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du schéma. Cette analyse est étroitement liée au nouvel objectif que la loi ENE assigne au SCOT : **lutter contre l'étalement urbain**.

Enfin, le rapport de présentation est un document pédagogique : il doit justifier les prescriptions retenues par le document d'orientations et d'objectifs.

• Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD)

La loi ENE explicite un peu plus les objectifs du PADD qui ne sont plus seulement orientés vers les politiques publiques d'urbanisme comme l'énonçait la loi SRU : la protection et la mise en valeur des espaces naturels, agricoles, et forestiers et des paysages, la préservation des ressources naturelles, la lutte contre l'étalement urbain, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques enrichissent le contenu du PADD qui doit également définir des objectifs en matière de développement touristique et culturel, de développement des communications électroniques et d'implantation commerciale.

• Le document d'orientations et d'objectifs (DOO)

Le DOO permet la mise en œuvre du PADD. À ce titre, la loi ENE confère au DOO une dimension prescriptive beaucoup plus importante qu'au document d'orientations générales.

Le contenu du DOO est à contenu variable dans la mesure où il comporte des dispositions obligatoires et des dispositions facultatives.

• Le contenu obligatoire

Le DOO définit les objectifs et les principes de la politique de l'urbanisme et de l'aménagement. Il précise les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état

des continuités écologiques. Il est acquis que **les politiques d'urbanisme et les politiques de déplacements** ne peuvent plus s'ignorer. À ce titre, le DOO doit préciser les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

Il faut noter que lorsque deux autorités organisatrices de transports urbains sont membres du syndicat mixte ou de l'établissement public chargé d'élaborer le SCOT, ce dernier peut exercer la compétence prévue à l'article 30-1 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (à savoir organiser, en lieu et place de ses membres, des services publics réguliers ainsi que des services à la demande).

S'il revient au PADD de fixer **les objectifs de lutte contre l'étalement urbain**, le DOO a pour fonction d'arrêter des objectifs chiffrés de consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, ces objectifs pouvant être ventilés par secteur géographique. Cet objectif doit d'ailleurs être mis en perspective avec la loi du 27 juillet 2010 de modernisation de l'agriculture et de la pêche qui constate que chaque jour plus de 200 hectares d'espaces agricoles et naturels sont artificialisés.

En matière d'habitat, la loi ENE octroie un rôle majeur au DOO dans la définition d'une politique de l'habitat volontariste qui doit préciser **les objectifs d'offre de nouveaux logements** répartis le cas échéant entre les EPCI ou par commune, ainsi que les objectifs d'amélioration et de réhabilitation du parc public et privé.

S'agissant des commerces, le DOO précise les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux localisations préférentielles des commerces.

• *Le contenu facultatif*

Pour lutter contre le malthusianisme de certains PLU qui fixent des règles d'urbanisme ne permettant pas d'optimiser l'utilisation des sols, le DOO peut déterminer la valeur au-dessous de laquelle ne peut être fixée la densité maximale de construction résultant de l'application de l'ensemble des règles définies par le PLU, ou le document d'urbanisme en tenant lieu.

Concrètement, un SCOT peut imposer à un PLU de ne pas fixer, par exemple, un COS inférieur à 1. L'efficacité de disposition est néanmoins toute relative car au final, elle ne s'impose qu'au PLU, et pas au candidat à l'acte de construire qui pourra toujours proposer une densité moins importante que celle souhaitée par le SCOT.

Passé un délai de vingt-quatre mois, les règles du PLU qui seraient contraires aux normes minimales de hauteur, d'emprise au sol et d'occupation des sols fixées par le DOO cessent de s'appliquer, ce qui aura pour effet d'interdire à

l'autorité compétente de se fonder sur une règle contraire aux normes minimales fixées par le DOO pour refuser un permis de construire ou un permis d'aménager.

Il faut enfin noter que cette mesure ne peut concerner que certains secteurs délimités en tenant compte de la desserte par les transports collectifs, l'existence d'équipements collectifs et des protections environnementales ou agricoles.

La mesure précédente ne doit pas être confondue avec l'innovation majeure de la loi ENE permettant au DOO d'imposer une densité minimale de construction dans des secteurs situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés. C'est un véritable pouvoir de substitution que propose la loi afin d'obliger à construire plus là où la performance de certains transports en commun permet une diminution de l'usage de l'automobile.

Dans une logique d'optimisation des espaces urbanisés, le DOO peut, avant toute ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau, imposer :

- l'utilisation de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements (eau, assainissement, électricité) ;
- la réalisation d'une étude d'impact ;
- la réalisation d'une étude de densification des zones déjà urbanisées.

Il peut enfin exiger que l'ouverture à l'urbanisation soit subordonnée au respect de performances énergétiques et environnementales renforcées, mais aussi déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs.

Le renforcement du pouvoir du préfet

La loi SRU avait donné au préfet, lors de la délimitation du périmètre de SCOT, le pouvoir de vérifier que le périmètre proposé par les communes et leurs groupements permette la mise en cohérence des questions d'urbanisme, d'habitat, de développement économique, de déplacements et d'environnement.

Mais au-delà du rôle de garant de la cohérence du périmètre de SCOT, la loi ENE confère au représentant de l'État un **véritable pouvoir de substitution** dans la délimitation du périmètre du SCOT, lui permettant de demander aux établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de SCOT ou aux établissements publics porteurs d'une démarche de SCOT et aux communes non membres d'un tel établissement susceptibles d'être concernés :

- soit de déterminer un périmètre de SCOT ;
- soit de délibérer sur l'extension d'un périmètre existant.

Cette « prise en main » par l'État doit néanmoins être fondée sur le constat selon lequel l'absence de SCOT :

- nuit gravement à la cohérence des politiques publiques d'urbanisme, d'habitat, de développement économique, de développement rural, de transports et de déplacements et de protection des espaces naturels agricoles et forestiers, ou à la préservation et à la remise en bon état des continuités écologiques ou conduit à une consommation excessive de l'espace ;
- ou que le périmètre du SCOT proposé par les collectivités concernées ne permet pas la mise en cohérence des questions d'urbanisme, d'habitat, de développement économique, de déplacements et d'environnement.

Si, dans les six mois qui ont suivi la demande du préfet, les EPCI compétents et les communes n'ont pas proposé la délimitation d'un périmètre répondant aux objectifs définis plus haut ou l'extension du périmètre existant, le préfet arrête un projet de périmètre après avis de la commission départementale de la coopération intercommunale.

Le préfet voit également son rôle renforcé **postérieurement à l'approbation du SCOT**. Si le schéma devient en principe exécutoire dans les deux mois qui suivent son approbation, le préfet peut différer son caractère exécutoire tant que les modifications qu'il estime nécessaire d'apporter au SCOT n'ont pas été prises en compte par le maître d'ouvrage du SCOT.

Jusqu'à la loi ENE, l'incompatibilité du SCOT avec une directive territoriale d'aménagement, ou en l'absence de celle-ci avec les dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral, ou la remise en cause des principes généraux du droit de l'urbanisme fixés aux articles L.110 et L.121-1 pouvaient fonder une intervention préfectorale. La loi ENE étend les motifs pouvant justifier que soit différé le caractère exécutoire du SCOT : il en sera ainsi en cas de contrariété apportée à un projet d'intérêt général, de consommation excessive de l'espace, notamment en ne prévoyant pas la densification des secteurs desservis par les transports ou les équipements collectifs ou de prise en compte insuffisante des enjeux relatifs à la préservation ou à la remise en état des continuités écologiques.

Le suivi du SCOT

La loi ENE **ramène à six ans**, au lieu de dix dans la loi SRU, à compter de l'approbation ou de la révision du SCOT, le délai au terme duquel le syndicat mixte ou l'établissement public du SCOT doit délibérer sur le maintien ou la révision du SCOT après avoir analysé les résultats de l'application du SCOT en matière d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation d'espace et d'implantation commerciale.

Le régime juridique des schémas de secteur

La seule évolution apportée au contenu des schémas de secteur concerne **l'évaluation environnementale** que la loi rend désormais obligatoire.

La loi ENE précise également que l'enquête publique portant sur le schéma de secteur est organisée dans les seules communes comprises dans le périmètre du schéma de secteur.

Entrée en vigueur

Les dispositions de la loi ENE relatives au SCOT doivent entrer **en vigueur six mois après la publication de la loi**. Lorsqu'un SCOT est en cours d'élaboration ou de révision, les nouvelles dispositions ne lui seront applicables que si l'arrêt du projet de SCOT est postérieur à la date d'entrée en vigueur.

S'agissant du cas particulier des schémas directeurs, la loi SRU énonçait que leur transformation devait intervenir au plus tard dix ans après sa publication, sous peine de se voir appliquer le principe de l'urbanisation limitée fixée à l'article L.122-2 du Code de l'urbanisme. La loi ENE octroie néanmoins un délai supplémentaire pour passer du schéma directeur au SCOT et fixe **au 31 décembre 2012** la date limite pour approuver un SCOT à condition que le débat sur les orientations générales définies par le PADD soit intervenu au plus tard avant le 14 décembre 2010.

Ce document s'insère dans une série de fiches synthétiques sur les trois zones de circulation apaisée : aire piétonne, zone de rencontre, zone 30. Ces fiches ont vocation à répondre aux interrogations que soulève la mise en œuvre de ces outils réglementaires chez les aménageurs et les gestionnaires de voirie. La thématique «*maitrise d'ouvrage*» traite plus particulièrement de la planification, de la programmation et de la gestion de ces zones.

Aire piétonne

Zone de rencontre

Zone 30



Certu

MAITRISE D'OUVRAGE

Aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 : quels domaines d'emploi ?

L'introduction de la zone de rencontre dans le Code de la route (décret 2008-754 du 30 juillet 2008) élargit la palette des outils réglementaires à disposition des aménageurs et des gestionnaires de voirie pour organiser la cohabitation des usagers sur l'espace public. Cette évolution a par ailleurs conduit à préciser l'ensemble des règles et recommandations relatives aux zones de circulation apaisée déjà existantes que sont l'aire piétonne et la zone 30.

Ainsi, à chacun de ces trois statuts réglementaires correspond un domaine d'emploi spécifique, avec des règles d'aménagement et de fonctionnement qui leur sont propres. Cette fiche a vocation à donner aux aménageurs et aux gestionnaires de la voirie les repères nécessaires pour caractériser l'utilisation de ces trois zones, et ainsi opérer les choix réglementaires qui permettront d'assurer les conditions de sécurité et de convivialité indispensables à la cohabitation de tous les usagers.

Certu 2009 / 47



> Comment identifier les lieux susceptibles d'être aménagés en zones de circulation apaisée?

Rues commerçantes, places du marché, alentour des écoles, secteurs touristiques, centre-bourgs : certains lieux apparaissent naturellement comme des espaces publics où les piétons devraient être privilégiés. Ce sont généralement les premiers secteurs à être aménagés en zone 30, en zone de rencontre ou en aire piétonne sur le territoire communal.

Mais au-delà de cette première lecture, une réflexion globale s'avère rapidement nécessaire pour identifier les sites potentiels et coordonner les aménagements. Ainsi, de nombreuses villes, après avoir multiplié zones 30 et aires piétonnes, ont ressenti le besoin d'intégrer la question des zones de circulation apaisée à une démarche générale articulant politiques de déplacements et d'urbanisme.

Une approche à l'échelle du territoire

La question de l'organisation du réseau viaire renvoie naturellement à une stratégie d'aménagement à l'échelle du territoire : une étude urbaine portant sur les usages actuels et futurs de l'ensemble de la voirie communale apparaît comme un préalable nécessaire pour déterminer la catégorie réglementaire des routes et des rues.

C'est ainsi qu'à l'étranger, les villes de Graz (Autriche), Zurich (Suisse) ou La Haye (Pays-bas) ont depuis de nombreuses années étendu le concept de zone 30 à la très grande majorité de leurs rues. En France, de plus en plus de villes s'engagent dans cette voie ; Lorient a par exemple prévu d'aménager la quasi-totalité de ses quartiers en zone 30¹. L'expérience tend donc à prouver que dès lors que l'on commence à se poser la question de la circulation apaisée à l'échelle de la ville, une grande partie de la voirie urbaine – de l'ordre de 70 à 80 % d'un réseau – est susceptible d'être concernée.

Cette forte proportion n'est pas en soi surprenante : en milieu urbain, les voies dont la fonction principale est d'assurer l'écoulement du trafic motorisé – grandes artères, boulevards et autres voiries importantes – ne représentent généralement pas plus de 20 % du linéaire total du réseau. Toutes les autres voies ont vocation à privilégier les nombreuses activités liées à l'habitat : faire ses courses, aller à l'école, se rencontrer, discuter, prendre le bus, etc. Cette mixité des usages et des fonctions propres aux espaces publics urbains

les prédisposent à être aménagés en zones de circulation apaisée.

Questionnements et principes

Dans un premier temps, la question n'est pas tant de savoir quels sont les lieux susceptibles d'être aménagés en zones de circulation apaisée. Il s'agit plutôt de déterminer ceux qui ne le seront pas, c'est-à-dire les grands axes de types artères, pénétrantes, qui seront généralement gérés par une limitation à 50 km/h (voire sur certaines sections à 70 km/h). C'est par soustraction que l'on obtiendra une première partition schématique des secteurs aménageables en zones de circulation apaisée, où les activités urbaines et sociales devraient être privilégiées sur la fonction circulaire. (Figure 1)

Dans un second temps, une analyse plus fine doit permettre de déterminer les sections de voirie principales limitées à 50 km/h susceptibles d'être aménagées en zone de circulation apaisée : c'est souvent le cas lorsque la vie riveraine développée génère des échanges transversaux. Ceux-ci peuvent alors nécessiter de faciliter les traversées par une plus grande mixité des usages. Cela revient à atténuer l'effet de coupure créé par la voie en regroupant deux zones de circulation apaisée. (Figure 2)

La dernière étape consistera à affiner la répartition entre aire piétonne, zone de rencontre et zone 30 à l'intérieur de l'ensemble des zones de circulation apaisée, en adoptant la catégorisation réglementaire la plus adaptée aux fonctions et aux usages – existants et à venir – de l'espace public. (Figure 3)

3 étapes

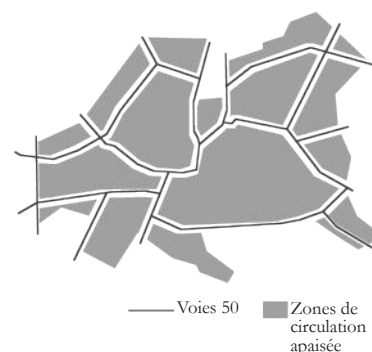


Figure 1
A l'exception des grands axes toutes les voies ont vocation à être aménagées en zones de circulation apaisée

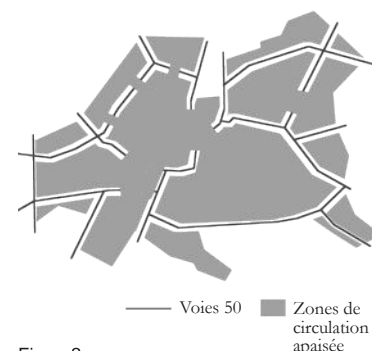


Figure 2
Dans certains cas, on peut intégrer une section de voie principale dans le périmètre d'une zone de circulation apaisée

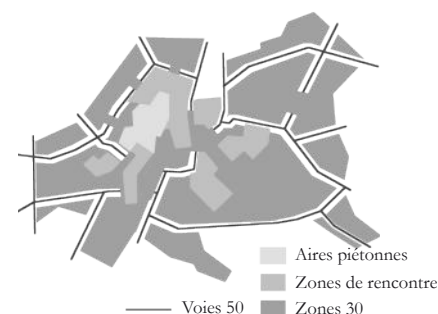


Figure 3
L'analyse plus fine des fonctions et des usages de l'espace public doit permettre de faire apparaître les secteurs destinés à être aménagés en zone 30, zone de rencontre ou aire piétonne.

¹ Voir la fiche « Zones de circulation apaisée » n°1 : Généralisation des zones 30 : l'exemple de Lorient, la ville des "quartiers tranquilles" - www.certu.fr

> Aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 : quelques repères

À l'heure de la ville accessible et multimodale, l'espace public doit accueillir un nombre croissant d'usagers, avec des attentes et des besoins spécifiques, parfois difficiles à concilier. Les limites de l'affectation spécialisée des espaces renvoient inévitablement à la question du partage de l'espace public : quels choix opérer pour assurer la mixité fonctionnelle et la cohabitation de tous les usagers dans de bonnes conditions de sécurité ? L'aire piétonne, la zone de rencontre et la zone 30 correspondent à des options sensiblement différentes, même si elles ont pour point commun essentiel de favoriser les déplacements en modes doux et les autres usages de la rue en réduisant la vitesse des véhicules. Les différences entre les trois zones découlent en fait du niveau de confort et de service accordé au piéton. C'est ce critère essentiel qui va permettre de distinguer l'utilisation de telle ou telle catégorie réglementaire.

L'aire piétonne

Définition :

L'aire piétonne est définie réglementairement comme « une section ou ensemble de sections de voies en agglomération affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente » (art. R. 110-21 du Code de la route). Les autres règles la concernant résultent de cette affectation :

- le piéton y est prioritaire sur tous

les autres usagers autorisés à y accéder à l'exception des tramways ;

- la présence des véhicules motorisés est exceptionnelle, mais possible sur autorisation et selon les règles de circulation définies par le maire. Toutefois cette autorisation ne peut concerner que des véhicules liés à la desserte de l'aire piétonne (riverains, transports public, véhicules de livraisons, transports de fonds, services à la personne...) ;

- les cyclistes sont autorisés à y circuler, sauf dispositions différentes prises par le maire ;

- tous les véhicules soumis au Code de la route qui sont amenés à y circuler doivent respecter l'allure du pas, y compris les cyclistes ;

- enfin, aucun véhicule motorisé n'est autorisé à y stationner ; l'arrêt reste cependant possible pour les véhicules ayant accès à l'aire piétonne.

Objectifs fondamentaux :

L'aire piétonne doit être envisagée comme un espace public intégralement dédié aux piétons dont ceux à mobilité réduite : il ne s'agit donc pas à proprement parler d'un partage de la voirie, mais bien d'une affectation justifiée par le souhait de privilégier des activités qui cohabitent difficilement avec les véhicules motorisés – déambulation, promenade, repos, jeux, etc. Elle vise donc avant tout à faciliter l'animation urbaine et les déplacements à pied.

Situations types :

L'aire piétonne permet donc de qualifier réglementairement les espaces complètement aménagés pour le piéton, où le trafic n'est autorisé qu'à titre exceptionnel et à la vitesse du pas.



Une aire piétonne permet de limiter la circulation des véhicules au strict nécessaire dans les rues de quartiers historiques où l'on souhaite faire prévaloir le tourisme et le commerce



En secteur résidentiel, l'aire piétonne peut correspondre à des cœurs d'îlots aménagés en placette, sans besoin en stationnement et accueillant des services de proximité

La zone de rencontre

Définition :

La zone de rencontre se définit sur le plan réglementaire comme une zone à priorité piétonne. Ouverte à tous les modes de circulation, les piétons peuvent s'y déplacer sur toute la largeur de la voirie en bénéficiant de la priorité sur l'ensemble des véhicules (à l'exception des tramways). Pour assurer cette cohabitation de tous les usagers, la vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. De plus, sauf situation exceptionnelle, toutes les chaussées y sont à double-sens pour les cyclistes. Le stationnement des véhicules n'y est autorisé que sur les emplacements matérialisés à cet effet.

Situations types :

La zone de rencontre peut s'appliquer à différentes situations, qui ne réclameront pas le même type ni la même échelle d'aménagement.

Objectifs fondamentaux :

La zone de rencontre correspond à des espaces publics 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. Ce mode de fonctionnement repose sur le respect du principe de prudence (art. R. 412-6 du Code de la route) : l'usager le plus protégé doit faire preuve d'une attention accrue à l'égard de l'usager plus vulnérable. À 20 km/h, les conflits se gèrent non pas par un rapport de force, mais par une relation de convivialité au bénéfice du piéton et des personnes à mobilité réduite.



CAUE 28

Dans les rues résidentielles, lorsque le quartier est peu perméable aux déplacements du reste de l'agglomération, la zone de rencontre permet d'aménager des espaces publics plus conviviaux.



Certu

La zone de rencontre dans les quartiers historiques permet de maintenir une desserte automobile et des possibilités de stationnement tout en privilégiant la déambulation du piéton.



Cete Est

La zone de rencontre permet d'organiser la cohabitation sur des espaces publics complexes : places générant des flux piétons multiples, traversées par des véhicules motorisés et des transports publics.



Cete Ouest

Les lieux de correspondance (centre d'échange, grand parvis de gare, etc.) génèrent une forte affluence piétonne et une complexité de cheminements qui les prédisposent à être gérés par une zone de rencontre.



Certu

Lorsqu'une aire piétonne doit être interrompue pour laisser passer le transit des véhicules motorisés, la zone de rencontre permet d'accorder clairement la priorité aux piétons.



Certu

La zone de rencontre est adaptée aux rues commerçantes où l'on cherche à concilier fréquentation piétonne et circulation des véhicules motorisés



Mobilité piétonne-Suisse

La zone de rencontre peut s'appliquer aux rues trop étroites pour disposer de trottoirs assez larges pour respecter les règles d'accessibilité.



Certu

À l'intérieur de zones 30, la zone de rencontre peut s'appliquer à des lieux de conflits entre piétons et autres usagers et où l'on souhaite accorder la priorité aux piétons

La zone 30

Définition :

La zone 30 correspond à des espaces publics où l'on cherche à améliorer le confort et la sécurité de l'ensemble des usagers, dont celle des piétons. Contrairement aux aires piétonnes et aux zones de rencontre, la réglementation relative aux piétons est la même que pour la voirie à 50 km/h. Les piétons n'ont pas de priorité particulière et sont tenus d'utiliser les trottoirs lorsqu'ils existent. Toutefois, la vitesse réduite des véhicules rend compatible la traversée des piétons dans de bonnes conditions de sécurité en tout point de la chaussée. En l'absence de passage piétons, les piétons peuvent traverser où ils le souhaitent tout en restant vigilants. Leurs chemins s'en trouvent donc facilités.

Objectifs fondamentaux :

Si l'objectif principal des zones 30 est de rendre les déplacements plus faciles, plus confortables et plus sûrs pour les piétons, c'est aussi un aménagement favorable aux cyclistes, dans la mesure où l'homogénéisation des vitesses pratiquées

– moins de 30 km/h pour tous les usagers – permet aux vélos et aux modes motorisés de cohabiter sur la chaussée, sans nécessairement recourir à des bandes ou des pistes cyclables. En outre, toutes les rues des zones 30 devront être mises à double sens pour les cyclistes d'ici juillet 2010, sauf dispositions différentes prises par le maire. La zone 30 correspond donc à des lieux où l'on souhaite favoriser les déplacements en modes doux, essentiels pour le développement de la vie locale, en modérant la vitesse des véhicules motorisés.

Situations types :

La création d'une zone 30 ne nécessite pas forcément des aménagements très lourds : la configuration la plus courante de la voirie – une chaussée pour l'ensemble des véhicules et des espaces latéraux pour les piétons – est tout à fait adaptée aux zones 30, moyennant des interventions modestes mais efficaces pour modérer la vitesse. Les lieux concernés sont donc potentiellement nombreux et le niveau d'aménagement variable en fonction des situations rencontrées.



Ville de Lorient

La plupart des voies de quartiers ont vocation à être affectées en zone 30, sans nécessité d'aménagements lourds.



Certu

Dans des secteurs centraux, générateurs de flux piétons et motorisés, la zone 30 permet des aménagements qualitatifs pour les modes doux sans contraindre notablement le trafic motorisé.



Certu

Dans les traversées d'agglomération, l'aménagement d'une zone 30 est une solution fréquemment retenue pour concilier trafic et vie riveraine.



Certu

La zone 30 est adaptée à la problématique des secteurs scolaires : elle permet de traiter les sorties, mais surtout les rues alentour où cheminent les écoliers et où les accidents sont les plus fréquents.

> Tout est affaire de choix!

Au-delà de ces situations récurrentes, choisir le statut réglementaire le plus adapté à un aménagement – existant ou en projet – nécessite une analyse plus fine du fonctionnement des lieux et des objectifs de leur éventuelle requalification. En effet, il ne faut pas perdre de vue que l'aspect réglementaire doit avant tout servir les intentions du projet, et bien sûr s'accorder avec la réalité du contexte urbain. L'enjeu consiste donc à déterminer, parmi les possibilités réglementaires, le régime qui correspondra le mieux au fonctionnement et aux priorités fixés par le gestionnaire et l'aménageur. Pour ce faire, il importe de connaître et de confronter :

- d'une part les objectifs, les contraintes et les exigences spécifiques au projet et aux lieux ;
- d'autre part les contraintes d'usage et les possibilités d'aménagements inhérentes à chacune des trois zones de circulation apaisée.

Possibilités et contraintes d'usages

Les aires piétonnes et les zones de rencontre se distinguent de la zone 30 par le régime de priorité accordé au piéton, mais aussi entre-elles par des règles d'usage plus ou moins contraignantes pour les autres usagers. Celles-ci sont notamment susceptibles de limiter l'accès, la vitesse ou le stationnement des véhicules. Ces spécificités sont à prendre en compte pour s'assurer de la compatibilité de la catégorisation réglementaire avec le mode de fonctionnement – existant ou à venir – des lieux.

Usagers	Aire piétonne	Zone de rencontre	Zone 30
Piétons et personnes à mobilité réduite	Les piétons sont prioritaires sur tous les véhicules sauf les tramways. Ils peuvent circuler sur toute la largeur de l'espace public. Il est cependant préférable de matérialiser des cheminements privilégiés pour faciliter l'accessibilité de ces espaces aux personnes à mobilité réduite.		Le piéton reste contraint au respect des règles générales du Code de la route, notamment en terme de traversées et d'usage des trottoirs. Toutefois, la vitesse réduite des véhicules permet la traversée des piétons dans de bonnes conditions de sécurité tout le long de la chaussée.
	L'aménagement des zones est soumis au respect des principaux textes législatifs et réglementaires concernant l'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux personnes handicapées.		
Cyclistes	Les cyclistes peuvent circuler dans les aires piétonnes, sauf dispositions contraires prises par le maire. Ils doivent cependant s'y déplacer au pas et céder la priorité au piéton.	Comme tous les autres véhicules, ils sont tenus de céder la priorité aux piétons. Les aménagements spécifiques, de type bande ou piste cyclable, ne sont pas conseillés.	Leurs relations avec les autres usagers sont régies par les règles de priorité classiques du Code de la route. Ils ne sont pas autorisés à circuler sur les trottoirs lorsque ceux-ci existent. Les cyclistes et les modes motorisés se partagent la chaussée sans nécessité d'aménagements spécifiques, de type bande ou piste cyclable. Ceux-ci ne sont pas recommandés, sauf conditions particulières (trafic cycliste intense, présence d'un itinéraire de scolaires, forte pente etc.)
		La règle générale est celle du double-sens cyclable, sauf dispositions différentes prises par le maire (pour les zones 30 existantes, la mise en conformité doit intervenir avant juillet 2010)	
Véhicules motorisés	Les véhicules autres que les vélos ne sont pas admis à circuler sauf ceux nécessaires à la desserte interne de la zone suivant les règles de circulation. Ils doivent alors rouler au pas. Tout stationnement est gênant donc verbalisable. Il reste possible d'organiser l'arrêt des véhicules autorisés.	Leur circulation est autorisée avec une vitesse limitée à 20 km/h, sans limitation de trafic. Ils sont tenus de céder la priorité aux piétons. Tout arrêt ou stationnement en dehors des emplacements aménagés est gênant donc verbalisable.	Leur circulation est autorisée avec une vitesse limitée à 30 km/h, sans limitation de trafic. Leurs relations avec les autres usagers, de même que leur stationnement, sont régies par les règles classiques du Code de la route.
Transports publics	Les transports publics sont admis à circuler. Ils sont soumis aux mêmes règles de priorité que les autres véhicules motorisés (à l'exception des tramways, qui sont prioritaires sur le piéton et dont la vitesse limite de circulation est définie dans le « Règlement de Sécurité et d'Exploitation » approuvé par le préfet)		

Logiques d'aménagement

À chaque espace urbain correspond des possibilités d'aménagement qui lui sont propres. Celles-ci dépendent notamment du cadre physique, des différents types d'usages et de fonctions accueillis, mais aussi des exigences qualitatives retenues. Pour cette raison, il n'existe pas de modèle ou de configuration type applicables à la multiplicité des cas d'aire piétonne, de zone de rencontre ou de zone 30.

Toutefois, un certain nombre de principes généraux peuvent être énoncés. Le premier d'entre eux est la nécessité de marquer clairement l'entrée et la sortie de ces zones, en créant un effet de « porte », par un aménagement spécifique ou en tirant parti d'une configuration existante. Au-delà, l'aire piétonne, la zone de rencontre et la zone 30 diffèrent par des logiques d'organisation qui leur sont propres, du fait de modes de fonctionnement spécifiques. Celles-ci vont notamment s'exprimer à travers les choix de partage de l'espace public, le traitement des limites internes, l'agencement du mobilier urbain et le choix des matériaux, etc.



L'agencement interne et les occupations temporaires de l'aire piétonne doivent être organisés pour ménager des cheminements piétons dégagés.

Le but principal de l'aire piétonne est de **favoriser la liberté de mouvements des usagers piétons** : le traitement global doit exprimer et faciliter cette appropriation. L'aire piétonne correspond à des espaces décloisonnés, traités de façade à façade et généralement sans chaussée distincte. L'aménagement est peu directif, pour permettre une multiplicité de comportements. La conception doit donc veiller à ne pas cloisonner l'espace inutilement, tout en tenant compte :

- des contraintes générées par l'accès et la circulation des véhicules autorisés, notamment pour l'aménagement des structures de chaussée et l'agencement interne ;
- des besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite : l'organisa-



tion générale doit ainsi favoriser la lisibilité de l'espace en suggérant certains cheminements (par des points de repères, des changements de matériaux, un alignement de plantations ou de mobilier, etc.)



Dans une rue aménagée en zone de rencontre, les espaces doivent être décloisonnés pour faciliter son appropriation par le piéton. Il est cependant recommandé de préserver un cheminement piétonnier séparé de la chaussée, par exemple par une rigole en pavés.

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 autre ambiance urbaine et d'équilibrer les usages**, sur les plans quantitatifs et qualitatifs.

Pour l'aménageur, les enjeux sont les suivants :

- d'une part, inciter les piétons à prendre possession de toute la rue, en s'appuyant sur la forme urbaine, la végétation, le mobilier urbain, le revêtement, etc., et en limitant les effets de parois - stationnement longitudinal, barrières, alignements de potelets, etc.

- d'autre part, maintenir des distinctions détectables et repérables entre les espaces, en particulier entre



l'espace circulaire par les véhicules et le reste de l'espace public – différences de niveau, revêtement – sans donner l'impression d'un couloir réservé aux voitures.

Certu

centre d'Études
sur les réseaux
les transports
l'urbanisme
et les constructions
publiques

9, rue Juliette
Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone :
04 72 74 58 00
télécopie :
04 72 74 59 00

www.certu.fr



© 2009 Certu
La reproduction
totale du document
est libre de droits.
En cas de
reproduction
partielle, l'accord
préalable du Certu
devra être demandé.

La zone 30 demeure un espace affectée de manière traditionnelle, avec une chaussée pour les usagers motorisés et les cyclistes et des trottoirs pour les piétons.

Son aménagement doit :

- **faciliter la circulation des piétons de part et d'autre de la chaussée.** Il se caractérise par une nette différenciation des espaces entre chaussée et trottoirs, que l'on cherchera à rendre aussi larges et confortables que possibles ;

- **faciliter les traversées** en tout point de la chaussée, en limitant le recours aux passages piétons.



L'aménagement d'une zone 30 peut permettre de restituer des voies de quartiers plus calmes et plus accueillantes pour le piéton.



Cete Nord-Picardie

Contacts :

- **Certu** - Samuel Martin
- **Cete Lyon** - Isabelle Basset ; Catia Rennesson
- **Cete Normandie-centre** - Valérie Billard ; Jacques Couty
- **Cete Méditerranée** - Jérôme Cassagnes
- **Cete Sud-Ouest** - Anne-Laure De Communes
- **Cete Nord-Picardie** - Catherine Deroo
- **LREP** - Jean-François Durand
- **Cete Ouest** - Maryse Hisler
- **Cete Est** - André Isler

Adresse électronique :
prenom.nom@developpement-durable.gouv.fr

Pour en savoir plus :

- Certu - Série de fiches "**Zones de circulation apaisée**" - www.certu.fr
- Certu - Fiches techniques "**Les zones de circulation particulières en milieu urbain - aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 : trois outils réglementaires pour un meilleur partage de la voirie**" - novembre 2008 - www.certu.fr
- Certu - **Les Zones 30, des exemples à partager** - 2006 (édition antérieure aux dernières évolutions réglementaires)

Pour aller plus loin :

- Certu - Fiche vélo n°6 "**Les double-sens cyclables**" - Avril 2008 - www.certu.fr
- Certu - **Généralisation des double-sens cyclables pour les voiries de type zone 30, le cas d'Illkirch-Graffenstaden** - rapport d'étude téléchargeable
- Brochure "**La démarche "code de la rue" en France, octobre 2008, premiers résultats**" - www.certu.fr
- Site métier "**Voirie pour tous**" - www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr