Charte des Déplacements Actifs

Adressée aux candidat(e)s

Des élections municipales 2014

PAU, le 27 février 2014

Concerne : Charte des Déplacements Actifs 2014 de « Pau à Vélo »

Madame, Monsieur,

Dans la perspective de votre candidature aux élections municipales 2014 dans votre commune, notre association « Pau à Vélo » souhaite vous sensibiliser aux questions de déplacement. Par ce courrier, nous sollicitons votre lecture attentive de la Charte des Déplacements Actifs que nous avons rédigée à cette occasion. Convaincus que vous porterez aux 11 points de cette charte tout l'intérêt que nécessite cet aspect de notre société, nous attendons votre réponse par retour de courrier ou par courriel.

L'association « Pau à Vélo » milite depuis 2002 pour faire progresser l'utilisation au quotidien des modes de déplacements actifs (bicyclette, marche à pied, …). Ces modes doux constituent une alternative sérieuse et réelle au tout–voiture qui s'est malheureusement imposé depuis de trop nombreuses années dans notre agglomération.

Parmi les nombreux avantages dont les déplacements actifs bénéficient, mentionnons :

- Les bénéfices sur la santé (réduction significative des maladies cardiovasculaires, respiratoires, des cancers, de l'obésité, du mal–être, de l'absentéisme au travail, entre autres, cf. http://fubicy.org/IMG/pdf/VeloSante2006.pdf)
- Les bénéfices sur la sécurité (les statistiques prouvent que le déplacement à vélo est beaucoup plus sûr que ceux en voiture ou en 2–roues motorisé)
- Les bénéfices sur les finances (celles des utilisateurs qui, en se déplaçant à pied ou à vélo, ne dépensent rien pour leurs trajets, et celles des collectivités puisque les aménagements cyclables coûtent beaucoup moins cher que les aménagements « voiturables »)
- Les bénéfices sur l'efficacité (toujours à l'heure aux rendez–vous, jamais de temps perdu à chercher une place de parking)
- Les bénéfices sur l'animation des villes et notamment des centre–villes (facilité d'accès au cœur, hausse de fréquentation des commerces, convivialité retrouvée)

./..

Le vélo, plus qu'un sport, un moyen de transport

Association « Pau à Vélo »
La Pépinière, 6 Avenue Robert Schuman
F–64000 PAU – Tél. 05 59 32 26 65
E-mail pau@fubicy.org, Web http://fubicy.org/pau
Association membre de la FUB
(Fédération française des Usagers de la Bicyclette)

Dans cette philosophie, la valorisation en Zone Piétonne du Boulevard des Pyrénées (voir dossier joint) prendra tout son sens, et nous attendons votre positionnement à ce sujet, qui constitue un enjeu majeur de l'attractivité de Pau.

Les lois en vigueur (notamment les textes sur l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, et ceux sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) imposent aux aménageurs de respecter des règles bien précises lors de la création ou de la rénovation de la voirie. Nous avons pu constater maintes fois dans les communes de notre agglomération que ces règles ont trop souvent été contournées dans une illégalité jamais sanctionnée. Votre programme d'action pour la mandature à venir aura certainement à se positionner sur ce thème.

Persuadés que tous ces aspects (développés dans le dossier que vous trouverez en pièce jointe) seront au cœur de vos préoccupations de campagne pour le mandat municipal qui débutera en 2014, nous ne doutons pas que vous donnerez une suite favorable à ce courrier.

Nous vous demandons donc de bien vouloir nous retourner le questionnaire ci–joint, après l'avoir entièrement complété en cochant les points de notre Charte sur lesquels votre liste sera prête à s'engager. Vous pouvez bien sûr préciser vos réponses sous la forme de texte libre sur le même questionnaire ou sur un document à part.

D'avance, nous vous remercions de votre participation active à notre démarche. Dans l'attente de votre courrier ou courriel, nous sommes prêts à vous donner toutes les explications complémentaires dont vous pourriez avoir besoin pour vous positionner.

Veuillez enfin noter que nous organiserons deux réunions :

- mercredi 05 mars à 21h00 : réunion publique,
- mercredi 12 mars à 11h00 : conférence de presse

Ces deux réunions auront lieu au Centre Social de la Pépinière (4–8 Avenue Robert Schuman, 64000 PAU). Dans l'attente de vous y rencontrer, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos bien cycladines salutations.

Association « Pau à Vélo »
Pierre GRAND, Président

Association « Pau à Vélo »
La Pépinière, 6 Avenue Robert Schuman
F–64000 PAU – Tél. 05 59 32 26 65
E-mail pau@fubicy.org, Web http://fubicy.org/pau
Association membre de la FUB
(Fédération française des Usagers de la Bicyclette)

Charte des Déplacements Actifs 2014
Pour un Partage Equitable de la Voierie

DIALOGUER

1. Nommer un(e) délégué(e) vélo au sein de chaque municipalité, supervisant la création du Schéma Directeur puis sa mise en œuvre et servant d'interlocuteur auprès du public
2. Consulter « Pau à Vélo » sur tous les aménagements urbains
3. Inviter « Pau à Vélo » à participer aux Commissions circulations

AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

4. Toujours prendre en compte les Personnes à Mobilité Réduite et les piétons dans les nouveaux aménagements, et mettre aux normes l'existant (*Loi sur l'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics du 11 février 2005, entrée en vigueur le 1er juillet 2007*)
5. Lors de tous les travaux de voirie, réaliser les aménagements cyclables en cohérence avec le plan de circulation (*LAURE, Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie du 30 décembre 1996*)

METTRE EN COHÉRENCE LES AMÉNAGEMENTS

6. Créer un plan de circulation définissant une hiérarchisation de la voirie:
   - ☞ Axes de transit à 50 km/h : pistes cyclables et feux spécifiques vélos aux intersections protégées
   - ☞ Quartiers résidentiels à 30 km/h : diminuer le trafic de transit, supprimer les passages piétons, généraliser la priorité à droite, développer la cohésion et la valorisation du quartier
7. Mettre en place des aménagements spécifiques devant les établissements scolaires:
   - ☞ Création de zones piétonnes (ou zones de rencontre)
   - ☞ Suppression du stationnement devant chaque établissement
8. Systématiser les zones piétonnes ou zones de rencontre en cœur de ville
9. Réaliser la partie de la voie verte du gave devant traverser l'agglomération

LE CODE DE LA RUE

10. Généraliser les aménagements spécifiques du Code de la Rue :
    - ☞ « Tourne–à–Droite » aux feux
    - ☞ Doubles Sens Cyclables
    - ☞ Sas Vélos aux feux
    - ☞ Signalisation impasses débouchantes

INVESTIR DANS LES DÉPLACEMENTS ACTIFS

11. Consacrer 10% du budget voirie de la commune aux déplacements actifs :
    - ☞ Mise en accessibilité de la voirie aux Personnes à Mobilité Réduite et aux piétons
    - ☞ Développement et entretien des voies cyclables

Association « Pau à Vélo »
La Pépinière, 6 Avenue Robert Schuman
F-64000 PAU – Tél : 05 59 32 26 65
E-mail : pau@fubicy.org

Charte des Déplacements Actifs 2014
Pour un Partage Equitable de la Voierie

DIALOGUER

1. ☐ Nommer un(e) délégué(e) vélo au sein de chaque municipalité, supervisant la création du Schéma Directeur puis sa mise en œuvre et servant d'interlocuteur auprès du public

2. ☐ Consulter « Pau à Vélo » sur tous les aménagements urbains

3. ☐ Inviter « Pau à Vélo » à participer aux Commissions circulations

AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

4. ☐ Toujours prendre en compte les Personnes à Mobilité Réduite et les piétons dans les nouveaux aménagements, et mettre aux normes l'existant (*Loi sur l'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics du 11 février 2005, entrée en vigueur le 1er juillet 2007*)

5. ☐ Lors de tous les travaux de voirie, réaliser les aménagements cyclables en cohérence avec le plan de circulation (*LAURE, Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie du 30 décembre 1996*)

METTRE EN COHÉRENCE LES AMÉNAGEMENTS

6. ☐ Créer un plan de circulation définissant une hiérarchisation de la voirie:

- ☞ ☐ Axes de transit à 50 km/h : pistes cyclables et feux spécifiques vélos aux intersections protégées

- ☞ ☐ Quartiers résidentiels à 30 km/h : diminuer le trafic de transit, supprimer les passages piétons, généraliser la priorité à droite, développer la cohésion et la valorisation du quartier

7. ☐ Mettre en place des aménagements spécifiques devant les établissements scolaires:

- ☞ ☐ Création de zones piétonnes (ou zones de rencontre)
- ☞ ☐ Suppression du stationnement devant chaque établissement

8. ☐ Systématiser les zones piétonnes ou zones de rencontre en cœur de ville

9. ☐ Réaliser la partie de la voie verte du gave devant traverser l'agglomération

LE CODE DE LA RUE

10. ☐ Généraliser les aménagements spécifiques du Code de la Rue :

- ☞ ☐ « Tourne–à–Droite » aux feux
- ☞ ☐ Doubles Sens Cyclables
- ☞ ☐ Sas Vélos aux feux
- ☞ ☐ Signalisation impasses débouchantes

INVESTIR DANS LES DÉPLACEMENTS ACTIFS

11. ☐ Consacrer 10% du budget voirie de la commune aux déplacements actifs :

- ☞ ☐ Mise en accessibilité de la voirie aux Personnes à Mobilité Réduite et aux piétons
- ☞ ☐ Développement et entretien des voies cyclables

Association « Pau à Vélo »
La Pépinière, 6 Avenue Robert Schuman
F-64000 PAU – Tél : 05 59 32 26 65
E-mail : pau@fubicy.org

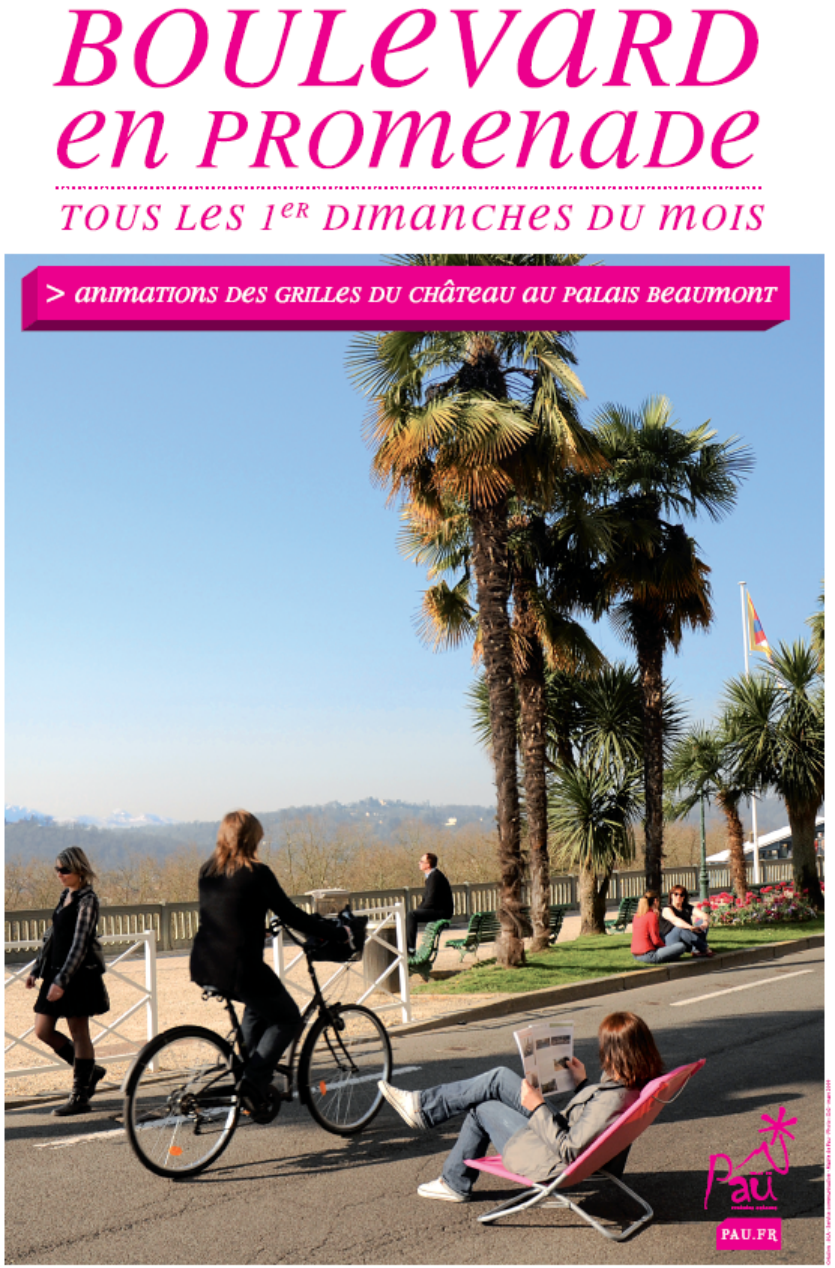
« Un boulevard en promenade » permanent; c’est possible!

Commençons par un petit retour en arrière!

A l’entrée dans le XXIème Siècle, un Boulevard piéton, Boulevard qui était depuis longtemps devenu un axe de transit pour les automobilistes, fut proposé pour la première fois au niveau associatif par un groupe de travail de la Sepanso Béarn. Ce groupe de travail proposait également la création d’un Centre piéton et d’une zone à circulation apaisée tout autour entre ce Boulevard et le Boulevard d’Alsace-Lorraine. Cette réflexion fut reprise à la création de « Pau à Vélo » en 2002 dans le but de valoriser les deux sites phares de Pau, pour les palois comme pour les personnes extérieures: le château et le Boulevard. La proposition ne fut pas définitivement formalisée.

Lors des Journées du patrimoine de septembre 2008, la nouvelle municipalité prit l'initiative de fermer à la circulation automobile la totalité du Boulevard des Pyrénées depuis le Palais Beaumont jusqu'aux grilles du Château.

Fort du succès de cette opération, l'association « Pau à Vélo » adressa un courrier à Madame la Maire lui suggérant de la renouveler une fois par mois. L’idée fut retenue et désormais, chaque premier dimanche du mois, grâce au "Boulevard en promenade", le Boulevard est réservé aux seuls piétons et cyclistes. Palois, touristes, peuvent alors profiter en toute quiétude du panorama de la chaîne et de l'ensemble architectural du Boulevard. Aux terrasses des cafés, les conversations ne sont plus interrompues par les accélérations intempestives des véhicules à moteur. Les enfants sur leur tricycle, leur trottinette ou en roller peuvent utiliser à loisir la chaussée sans inquiétude pour les parents. Bouquinistes, artistes… ont peu à peu envahi les trottoirs bientôt rejoints par des animations pour petits et grands.
L’attrait du Boulevard s’est accru au fil des « Dimanches sans voitures ». L'habitude a vite été prise de déambuler seul ou entre amis sur cet espace qui fait l'originalité de la ville depuis la fin du XIXème siècle. Se déplacer à pied ou en vélo est la meilleure façon d'apprécier et de redécouvrir ce joyau situé au coeur de Pau, joyau qui au début du XXème siècle valu à la ville d’être considérée comme la Porte des Pyrénées.



« Un boulevard en promenade » permanent; c’est possible!

Pour concourir au label Grand Site et ensuite à un classement par l'UNESCO, le Boulevard se doit d'être piétonnier. Dès maintenant, il suffirait de peu de choses et surtout de la volonté de redonner tout son prestige à la ville qui avant Nice avec sa Promenade des Anglais était le Rendez-vous de l’Europe avec son Boulevard des Pyrénées.

Le Boulevard est utilisé depuis de nombreuses années comme axe de transit Est-Ouest par des automobilistes qui ont perdu l’habitude d’utiliser les autres axes. Leur montrer qu’ils existent et mettre en place un « Boulevard en Promenade » 365 jours par an est réalisable dès maintenant. Dans quelques années, nos enfants et petits-enfants souriront en se demandant pour quelles raisons il a fallu attendre 2014 pour que le boulevard des Pyrénées redevienne un lieu apaisé, un lieu de rendez-vous pour prendre un café à la Terrasse d’un bar en admirant « la plus belle vue de Terre du monde».

« Un boulevard en promenade » permanent; c'est possible!

Réserver le boulevard des Pyrénées aux piétons est d'abord une affaire de sécurité.

Deux témoignages

« Il ne se passe pas un week-end sans que des parents attablés en terrasse, ne se lèvent précipitamment pour attraper in extremis leur enfant qui, passant entre les barrières , s'apprêtait à traverser le boulevard ouvert à la circulation.»
(Jean-Christophe Dervaux, manager du Café Russe)

« Chaque week-end, particulièrement la nuit, des automobilistes ou motards circulent à grande vitesse devant les terrasses bondées du boulevard. C'est un miracle qu'il n'y ait pas plus d'accidents.»
(Jean Borgomano, riverain du boulevard)

Photo Hélène Bouroullec

Un accident récent

En septembre 2012, une jeune fille de 26 ans a été renversée par un automobiliste qui pourtant ne roulait pas très vite. Cela n'a pas empêché la piétonne de rester plusieurs jours dans un état critique.

Traverser en toute sécurité le BdP: rêve ou réalité?

Des terrasses de café aux rambardes du boulevard, le piéton ne devrait pas se soucier de la circulation automobile. C'est au contraire un immense trottoir qui devrait s'offrir à lui!

« Un boulevard en promenade » permanent; c'est possible!

Réserver le boulevard des Pyrénées aux piétons;
qu'en pensent les palois?

A cette question posée par le quotidien « La République des Pyrénées », 2835 personnes ont répondu. A une large majorité, 62% des votants se déclarent favorable à un boulevard des Pyrénées réservé aux piétons.

(Édition du 25 septembre 2012)

Photo Jean Borgomano

« Un boulevard en promenade » permanent; c'est possible!

OK

Flâner en toute tranquillité le long du BdP: rêve ou réalité?

Du Palais Beaumont aux portes du Château, côté montagne et côté ville, on ne sait où donner de la tête! Il faut donc prendre son temps en marchant ou en pédalant et se laisser imprégner par la diversité du panorama et de l'architecture du boulevard. Rêver, remonter le temps ou s'échapper vers les cimes enneigées. Flâner en toute quiétude sans être importuné par le bruit, l'odeur et la présence des voitures circulant ou en stationnement.
Un dimanche par mois ou tous les jours de la semaine?

« Un boulevard en promenade » permanent; c'est possible!

Discuter en terrasses sur le BdP: rêve ou réalité?

Photo Hélène Bouroullec

« Le boulevard piéton, ce serait plus que parfait! Mais je doute de la volonté réelle des candidats de passer à l'acte compte tenu des problèmes de circulation en centre-ville. »
(Stéphane Métayer, Artisan Glacier, Bd des Pyrénées)

« Je suis personnellement favorable à la piétonisation du boulevard. En même temps, il est nécessaire de bien informer les automobilistes des possibilités de stationnement (gratuit et payant) à proximité du boulevard. »
(Patronne de l'Isle au Jasmin)

Animations et bouquinistes sur le BdP: rêve ou réalité?

« Bien que n'habitant pas à Pau, je m'y rend parfois pour des raisons professionnelles. J'apprécie particulièrement le boulevard des Pyrénées que j'emprunte régulièrement pour y faire du jogging. C'est un endroit idéal qui permet de profiter du panorama tout en pratiquant une activité sportive. Limiter son utilisation à la circulation douce serait une bonne chose bien que j'ignore son incidence sur la circulation en ville.»
(Laure Delottier habite Paris)

Photo Hélène Bouroullec

« Un boulevard en promenade » permanent; c’est possible!

Classement au Patrimoine de l’UNESCO

La vue depuis le boulevard des Pyrénées vers les coteaux a commencé à être préservée depuis 1944 par le classement de 17 sites des « Horizons palois ».
L’étape suivante est le classement du boulevard et de sa vue au patrimoine mondial de l’UNESCO.

D’autres villes voisines comme Albi avec son centre historique et Bordeaux avec le port de la lune donnant sur la Garonne, ont été classées au patrimoine mondial de l’UNESCO mais après avoir redonner vie à leur espace en rendant l’espace aux piétons.

« Un boulevard en promenade » permanent; c'est possible!

Quelques citations

« *Pau est la plus belle vue de terre du monde comme Naples est la plus belle vue de mer* » (Lamartine)

« *Ce qui forme la vraie séduction, ce qui n'a pas son égal dans l'Univers, ce qu'on ne se lasse jamais d'admirer, c'est le panorama incomparable de coteaux et de montagnes qui forment un spectacle merveilleux qu'on dirait arrangé exprès par une fée bienveillante pour le plaisir des habitants de ce pays enchanteur.* » (Michel de Chrouschoff, 1891).

http://www.monhelios.com/?fond=produit&id_produit=153&id_rubrique=11

« *l'un des plus splendides spectacles naturels que l'on puisse voir, bien propre à élever le cœur et l'esprit de ceux assez heureux pour en jouir, en se reposant des fatigues qu'impose à tous, de nos jours, la lutte pour la vie* », écrit Alphand, architecte du Boulevard des Pyrénées

http://fr.wikipedia.org/wiki/Jean-Charles_Alphand

Un lieu de rencontre pour toutes les générations!

Un itinéraire de balade en famille, entre amis

Le site incontournable pour les visiteurs français et étrangers.

Des animations et des activités multiples
Jogging, musique, lecture, promenade, peinture, danse, vélo, sculpture, roller

« Un boulevard en promenade » permanent; c’est possible!

AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

VILLE ACCESSIBLE A TOUS

TEXTES DE LOI

SOMMAIRE

1° Loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées - Page 3

2° Décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics - Page 4

3° Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics - Page 5

4° Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. Page 7

5° Code général des collectivités territoriales

Article L2143-3 Modifié par LOI n°2009-526 du 12 mai 2009 - art. 98 - **Page 11**

6° RAPPEL : LOI no 91-663 du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public - Page 12

Loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (1)

Article 45

I. - La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.
Dans un délai de dix ans à compter de la date de publication de la présente loi, les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite.
Les autorités compétentes pour l'organisation du transport public au sens de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ou le Syndicat des transports d'Ile-de-France prévu à l'article 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France et, en l'absence d'autorité organisatrice, l'Etat, ainsi que les exploitants des aérodromes mentionnés à l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts et les gestionnaires de gares maritimes dont la liste est fixée par arrêté en fonction de l'importance de leur trafic élaborent un schéma directeur d'accessibilité des services dont ils sont responsables, dans les trois ans à compter de la publication de la présente loi.
Ce schéma fixe la programmation de la mise en accessibilité des services de transport, dans le respect du délai défini au deuxième alinéa, et définit les modalités de l'accessibilité des différents types de transport.
En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité de réseaux existants, des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite doivent être mis à leur disposition. Ils sont organisés et financés par l'autorité organisatrice de transport normalement compétente dans un délai de trois ans. Le coût du transport de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant.
Les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés existants ne sont pas soumis au délai prévu au deuxième alinéa, à condition d'élaborer un schéma directeur dans les conditions prévues au troisième alinéa et de mettre en place, dans un délai de trois ans, des transports de substitution répondant aux conditions prévues à l'alinéa précédent.
Dans un délai de trois ans à compter de la publication de la présente loi, les autorités organisatrices de transports publics mettent en place une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite.
Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est établi dans chaque commune à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan de mise en accessibilité fait partie intégrante du plan de déplacements urbains quand il existe.
L'octroi des aides publiques favorisant le développement des systèmes de transport collectif est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité.
II. - Tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Des décrets préciseront, pour chaque catégorie de matériel, les modalités d'application de cette disposition.
III. - Le premier alinéa de l'article 28 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifié :
1° Après les mots : « afin de renforcer la cohésion sociale et urbaine », sont insérés les mots : « et d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite » ;
2° Il est complété par deux phrases ainsi rédigées :
« Il comporte également une annexe particulière traitant de l'accessibilité. Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en oeuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant. »
IV. - La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi modifiée :
1° Dans le dernier alinéa de l'article 1er, après le mot : « usager », sont insérés les mots : « , y compris les personnes à mobilité réduite ou souffrant d'un handicap, » ;
2° Le deuxième alinéa de l'article 2 est complété par les mots : « ainsi qu'en faveur de leurs accompagnateurs » ;
3° Dans le deuxième alinéa de l'article 21-3, après les mots : « associations d'usagers des transports collectifs », sont insérés les mots : « et notamment d'associations de personnes handicapées » ;
4° Dans le deuxième alinéa de l'article 22, après les mots : « d'usagers, », sont insérés les mots : « et notamment des représentants d'associations de personnes handicapées » ;
5° Dans le deuxième alinéa de l'article 27-2, après les mots : « associations d'usagers des transports collectifs », sont insérés les mots : « et notamment d'associations de personnes handicapées » ;
6° Dans le deuxième alinéa de l'article 30-2, après les mots : « associations d'usagers des transports collectifs, », sont insérés les mots : « et notamment d'associations de personnes handicapées » ;
7° Au premier alinéa de l'article 28-2, après les mots : « Les représentants des professions et des usagers des transports », sont insérés les mots : « ainsi que des associations représentant des personnes handicapées ou à mobilité réduite ».
V. - Au troisième alinéa de l'article L. 302-1 du code de la construction et de l'habitation, les mots : « et à favoriser la mixité sociale » sont remplacés par les mots : « , à favoriser la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées ».
VI. - Les modalités d'application du présent article sont définies par décret.

Article 46

Après l'article L. 2143-2 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 2143-3 ainsi rédigé :
« Art. L. 2143-3. - Dans les communes de 5 000 habitants et plus, il est créé une commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées composée notamment des représentants de la commune, d'associations d'usagers et d'associations représentant les personnes handicapées.
« Cette commission dresse le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Elle établit un rapport annuel présenté en conseil municipal et fait toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant.
« Le rapport présenté au conseil municipal est transmis au représentant de l'Etat dans le département, au président du conseil général, au conseil départemental consultatif des personnes handicapées, ainsi qu'à tous les responsables des bâtiments, installations et lieux de travail concernés par le rapport.
« Le maire préside la commission et arrête la liste de ses membres.
« Cette commission organise également un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées.
« Des communes peuvent créer une commission intercommunale. Celle-ci exerce pour l'ensemble des communes concernées les missions d'une commission communale. Cette commission intercommunale est présidée par l'un des maires des communes, qui arrêtent conjointement la liste de ses membres.
« Lorsque la compétence en matière de transports ou d'aménagement du territoire est exercée au sein d'un établissement public de coopération intercommunale, la commission pour l'accessibilité aux personnes handicapées doit être créée auprès de ce groupement. Elle est alors présidée par le président de l'établissement. La création d'une commission intercommunale est obligatoire pour les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de transports ou d'aménagement du territoire, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants ou plus. »

DECRET
Décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

NOR: EQUR0600943D
Version consolidée au 23 décembre 2006

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment son article L. 2143-3 ;

Vu le code de la voirie routière, notamment ses articles L. 131-2 et L. 141-7 ;

Vu la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public, notamment son article 2 ;

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 le décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 fixant les mesures destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations ouvertes au public existantes appartenant à certaines personnes publiques et à adapter les services de transport public pour faciliter les déplacements des personnes handicapées ;

Vu l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées en date du 15 février 2006 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Article 1 En savoir plus sur cet article...

A compter du 1er juillet 2007, l'aménagement, en agglomération, des espaces publics et de l'ensemble de la voirie ouverte à la circulation publique et, hors agglomération, des zones de stationnement, des emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun et des postes d'appel d'urgence est réalisé de manière à permettre l'accessibilité de ces voiries et espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible.

Ces dispositions sont applicables à l'occasion de la réalisation de voies nouvelles, d'aménagements ou de travaux ayant pour effet de modifier la structure des voies ou d'en changer l'assiette ou de travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection des voies, des cheminements existants ou des espaces publics, que ceux-ci soient ou non réalisés dans le cadre d'un projet de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Article 2 En savoir plus sur cet article...

I. - Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics prévu au I de l'article 45 de la loi du 11 février 2005 susvisée est établi par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale ayant compétence à cet effet, dans les trois ans suivant la date de publication du présent décret. Il précise les condi-

tions et délais de réalisation des équipements et aménagements prévus. Il tient compte des dispositions du plan de déplacements urbains et du plan local de déplacements, s'ils existent.

II. - Le plan fait l'objet d'une concertation avec l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Les associations représentatives de personnes handicapées ou à mobilité réduite ainsi que les associations représentatives des commerçants implantés sur le territoire communal sont, à leur demande, associées à son élaboration. La commune ou l'établissement public de coopération intercommunale peuvent décider d'associer l'architecte des Bâtiments de France à l'élaboration du plan.

III. - La commune porte sa décision d'élaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics à la connaissance du public par affichage en mairie pendant un mois. Lorsque le plan est élaboré à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale, cet affichage est réalisé au siège de l'établissement public et dans les mairies des communes membres de cet établissement.

La commune ou l'établissement public de coopération intercommunale informe de sa décision la commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées ou, en l'absence d'une telle commission, le président de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité ainsi que le président du conseil départemental consultatif des personnes handicapées.

IV. - Lorsque le projet de plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics comprend des dispositions qui s'appliquent à une voie dont le gestionnaire n'est pas l'autorité compétente pour élaborer le plan, celle-ci recueille, préalablement à l'adoption du plan, l'avis conforme de l'autorité gestionnaire de la voie. L'avis de l'autorité gestionnaire est réputé favorable à défaut de réponse de sa part dans un délai de quatre mois suivant sa saisine.

V. - Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est approuvé par délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale. Son application fait l'objet d'une évaluation dont la périodicité est fixée par le plan, qui prévoit également la périodicité et les modalités de sa révision.

DECRET

Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

NOR: EQUR0600944D

Le Premier ministre,
Sur le rapport du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,
Vu le code de la voirie routière, notamment ses articles L. 131-2 et L. 141-7 ;
Vu la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public, notamment son article 2 ;
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 le décret n° 95-260 du 8 mars 1995 relatif à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité, modifié par le décret n° 2004-160 du 17 février 2004, le décret n° 2006-765 du 7 juin 2006 et le décret n° 2006-1089 du 30 août 2006 ;
Vu le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;
Vu l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées en date du 15 février 2006 ;
Après avis du Conseil d'Etat (section des travaux publics),
Décrète :

Article 1 En savoir plus sur cet article...

I. - Les aménagements destinés à assurer aux personnes handicapées, quel que soit leur handicap, et aux personnes à mobilité réduite l'accessibilité des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique et des autres espaces publics doivent satisfaire aux caractéristiques techniques suivantes :

1° Cheminements

Le sol des cheminements créés ou aménagés n'est pas meuble, le revêtement n'est pas glissant et ne comporte pas d'obstacle. Le profil en long présente la pente la plus faible possible et comporte le minimum de ressauts. Lorsque ceux-ci ne peuvent être évités, ils comportent des bords arrondis ou chanfreinés. La pente transversale est la plus faible possible. Toute dénivellation importante peut être franchie par un plan incliné. Lorsque le cheminement courant se fait par un plan incliné, celui-ci respecte des caractéristiques minimales définies par arrêté.
Le profil en travers a une largeur suffisante et dégagée de tout obstacle pour permettre le cheminement des piétons en sécurité. Le mobilier urbain, en particulier les bornes et poteaux, y compris lorsqu'ils sont implantés en porte-à-faux, est aisément détectable par les personnes aveugles ou malvoyantes.
Des cheminements praticables, sans obstacle pour la roue, la canne ou le pied, sont aménagés pour permettre l'usage

et la traversée des espaces publics, y compris des voies ou espaces pavés.
Lorsque les trottoirs et zones piétonnes comportent des « bateaux », ceux-ci comportent des ressauts aux bords arrondis ou chanfreinés.
Les passages pour piétons sont clairement identifiés par rapport au reste de la voirie au moyen d'un contraste visuel et d'un repérage, tactile ou autre. Ils sont repérables par les personnes handicapées, notamment les personnes aveugles ou malvoyantes qu'elles soient ou non assistées par un animal. Des bandes d'éveil de vigilance sont implantées au droit des traversées pour piétons.
La signalétique et les autres systèmes d'information sont accessibles aux personnes handicapées.

2° Stationnement

Lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public, au moins 2 % de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement, arrondis à l'unité supérieure, sont accessibles et adaptés aux personnes circulant en fauteuil roulant.
Lorsque cet aménagement fait partie d'un projet global de stationnement, le nombre de places réservées est calculé sur la base de l'ensemble des emplacements prévus au projet. Au-delà de cinq cents places, le nombre de places aménagées est fixé par arrêté municipal sans pouvoir être inférieur à dix.
Les emplacements réservés sont librement accessibles. Leur agencement permet à toute personne de rejoindre le trottoir ou le cheminement pour piétons sans danger et sans rencontrer d'obstacle.
Les parcmètres et autres systèmes d'accès sont facilement accessibles et utilisables par les personnes handicapées physiques. Ils sont installés au plus près des emplacements réservés mentionnés au premier alinéa du présent 2°.

3° Feux de signalisation

Les feux de signalisation lumineuse équipant les passages pour piétons comportent un dispositif permettant aux personnes aveugles ou malvoyantes de connaître les périodes durant lesquelles il est possible de traverser les voies de circulation.

4° Postes d'appel d'urgence

Les postes d'appel d'urgence et leurs abords sont conçus pour être utilisés par les personnes handicapées, notamment celles qui circulent en fauteuil roulant et les personnes sourdes ou malentendantes.

5° Emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif

Toute création ou tout aménagement d'un emplacement d'arrêt de véhicules de transport collectif est conçu, conformément au schéma directeur d'accessibilité des services prévu au troisième alinéa du I de l'article 45 de la loi du 11 février 2005, pour faciliter l'accès des personnes handicapées à ces véhicules ainsi que leur embarquement.
L'aménagement des points d'arrêt permet l'arrêt des véhicules de transport collectif au plus près du quai ou du trottoir sur toute leur longueur. L'accès des piétons n'est pas entravé par l'implantation de mobilier urbain.
Dans le cas de systèmes de transport guidé par rail, la sécurité des personnes aveugles ou malvoyantes est assurée par l'implantation de bandes d'éveil de vigilance.
II. - Les dispositions du présent article ne sont mises en oeuvre que s'il n'existe pas d'impossibilité technique constatée par l'autorité gestionnaire de la voirie ou des espaces publics en cause, après avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité consultée dans des conditions fixées par arrêté.

Article 2 En savoir plus sur cet article...

Un arrêté du ministre chargé de l'équipement précise en tant que de besoin les caractéristiques des équipements et aménagements mentionnées au présent décret.

Article 3 En savoir plus sur cet article...

Le neuvième alinéa de l'article 2 du décret du 8 mars 1995 susvisé relatif à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité susvisé est remplacé par les dispositions suivantes : « Les dérogations aux dispositions relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite de la voirie et des espaces publics, conformément aux dispositions du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. »

Article 4 En savoir plus sur cet article...

Le décret n° 99-756 du 31 août 1999 relatif aux prescriptions techniques concernant l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique pris pour l'application de l'article 2 de la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 est abrogé.

Article 5 En savoir plus sur cet article...

Le présent décret entrera en vigueur le 1er juillet 2007.

Article 6 En savoir plus sur cet article...

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la Républiquefrançaise.

Fait à Paris, le 21 décembre 2006.

Dominique de Villepin

Par le Premier ministre :

Le ministre des transports, de l'équipement,

du tourisme et de la mer,

Dominique Perben

ARRETE

Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre **2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces pu-**blics.

NOR: EQUR0700133A

Version consolidée au 03 février 2007

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics pris pour l'application de l'article 46 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 ;

Vu le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics pris pour l'application de l'article 46 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 ;

Vu l'arrêté du 7 juin 1977 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes, portant approbation du livre Ier de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, première partie (Généralités) et quatrième partie (Signalisation de prescription) ;

Vu l'arrêté du 16 février 1988 modifié relatif à l'approbation de modifications de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, septième partie (Marques sur chaussées) ;

Vu l'arrêté du 21 juin 1991 modifié relatif à l'approbation de modifications de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, sixième partie (Feux de circulation permanents) ;

Vu l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées en date du 11 décembre 2006,

Article 1 En savoir plus sur cet article...

Les caractéristiques techniques destinées à faciliter l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite des équipements et aménagements relatifs à la voirie et aux espaces publics sont les suivantes :

1° Pentes

Lorsqu'une pente est nécessaire pour franchir une dénivellation, elle est inférieure à 5 %. Lorsqu'elle dépasse 4 %, un palier de repos est aménagé en haut et en bas de chaque plan incliné et tous les 10 mètres en cheminement continu. Un garde-corps permettant de prendre appui est obligatoire le long de toute rupture de niveau de plus de 0,40 mètre de hauteur.

En cas d'impossibilité technique, due notamment à la topographie et à la disposition des constructions existantes, une pente de cheminement supérieure à 5 % est tolérée. Cette pente peut aller jusqu'à 8 % sur une longueur inférieure ou égale à 2 mètres et jusqu'à 12 % sur une longueur inférieure ou égale à 0,50 mètre.

2° Paliers de repos

Les paliers de repos sont horizontaux et ménagent un espace rectangulaire de 1,20 mètre par 1,40 mètre, hors obstacle éventuel. Ils sont aménagés conformément aux prescriptions du 1° du présent article et à chaque bifurcation du cheminement.

3° Profil en travers

En cheminement courant, le dévers est inférieur ou égal à 2 %. La largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel. Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement.

4° Traversées pour piétons

Au droit de chaque traversée pour piétons, des " abaissés " de trottoir, ou " bateaux ", sont réalisés avec des ressauts respectant les prescriptions du 5° du présent article. La partie abaissée du bateau a une largeur minimale de 1,20 mètre et les pentes des plans inclinés sont conformes au 1° du présent article.

Si la largeur du trottoir le permet, un passage horizontal d'au moins 0,80 mètre est réservé au droit des traversées pour piétons entre la pente du plan incliné vers la chaussée et le cadre bâti ou tout autre obstacle.

Une bande d'éveil de vigilance conforme aux normes en vigueur est implantée pour avertir les personnes aveugles ou malvoyantes au droit des traversées matérialisées.

Les passages pour piétons sont dotés d'un marquage réglementaire conformément à l'arrêté du 16 février 1988 modifié susvisé, et notamment aux dispositions de l'article 113 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, septième partie (Marques sur chaussées). Ils comportent un contraste visuel, tel que précisé en annexe 1 du présent arrêté.

Un contraste tactile appliqué sur la chaussée ou le marquage, ou tout autre dispositif assurant la même efficacité, permet de se situer sur les passages pour piétons ou d'en détecter les limites.

Les matériaux utilisés et les éventuels dispositifs d'éclairage respectent les dispositions de l'annexe 2 du présent arrêté.

5° Ressauts

Les ressauts sur les cheminements et au droit des passages pour piétons sont à bords arrondis ou munis de chanfreins. La hauteur des ressauts est au maximum de 2 centimètres. Elle peut atteindre 4 centimètres lorsque les ressauts sont aménagés en chanfrein " à un pour trois ".

La distance minimale entre deux ressauts successifs est de 2,50 mètres. Les pentes comportant plusieurs ressauts successifs, dits " pas-d'âne ", sont interdites.

6° Equipements et mobiliers sur cheminement

a) Les trous ou fentes dans le sol résultant de la présence de grilles ou autres équipements ont un diamètre ou une largeur inférieurs à 2 centimètres.

b) Afin de faciliter leur détection par les personnes malvoyantes, les bornes et poteaux et autres mobiliers urbains situés sur les cheminements comportent une partie contrastée soit avec son support, soit avec son arrière-plan selon les modalités définies en annexe 1 du présent arrêté. La partie de couleur contrastée est constituée d'une bande d'au moins 10 centimètres de hauteur apposée sur le pourtour du support ou sur chacune de ses faces, sur une longueur au moins égale au tiers de sa largeur, et à une hauteur comprise entre 1,20 mètre et 1,40 mètre.

Ce contraste est réalisé dans la partie haute des bornes et poteaux d'une hauteur inférieure ou égale à 1,30 mètre. La hauteur de la partie contrastée peut alors être adaptée si elle permet d'atteindre un résultat équivalent.

Les dispositifs d'éclairage répondent aux prescriptions indiquées dans l'annexe 2 du présent arrêté.

c) La largeur et la hauteur des bornes et poteaux respectent l'abaque de détection d'obstacles représenté dans l'annexe 3 du présent arrêté.

Tout mobilier urbain sur poteaux ou sur pieds comporte un élément bas situé à l'aplomb des parties surélevées lorsque celles-ci ne ménagent pas un passage libre d'au moins 2,20 mètres de hauteur. Cet élément est installé au maximum à 0,40 mètre du sol.

d) S'ils ne peuvent être évités sur le cheminement, les obstacles répondent aux exigences suivantes :

- s'ils sont en porte-à-faux, ils laissent un passage libre d'au moins 2,20 mètres de hauteur ;

- s'ils sont en saillie latérale de plus de 15 centimètres et laissent un passage libre inférieur à 2,20 mètres de hauteur, ils sont rappelés par un élément bas installé au maximum à 0,40 mètre du sol ou par une surépaisseur au sol d'au moins 3 centimètres de hauteur.

e) Si un cheminement pour piétons comporte un dispositif de passage sélectif, ou " chicane ", sans alternative, ce dispositif permet le passage d'un fauteuil roulant d'un gabarit de 0,80 mètre par 1,30 mètre.

7° Escaliers, à l'exception des escaliers mécaniques

La largeur minimale d'un escalier est de 1,20 mètre s'il ne comporte aucun mur de chaque côté, de 1,30 mètre s'il comporte un mur d'un seul côté et de 1,40 mètre s'il est placé entre deux murs.

La hauteur maximale des marches est de 16 centimètres. La largeur minimale du giron des marches est de 28 centimètres. Le nez des première et dernière marches est visible, avec un contraste visuel tel que défini en annexe 2 du présent arrêté. Il présente une largeur de 5 centimètres au minimum.

Tout escalier de trois marches ou plus comporte une main courante de chaque côté ou une main courante intermédiaire permettant de prendre appui de part et d'autre. Au moins une double main courante intermédiaire est implantée lorsque l'escalier est d'une largeur supérieure à 4,20 mètres. Il y a au moins un passage d'une largeur minimale de 1,20 mètre entre mains courantes. Chaque main courante dépasse les première et dernière marches de chaque volée d'une largeur au moins égale au giron. La main courante est positionnée à une hauteur comprise entre 0,80 mètre et 1 mètre

mesurée à la verticale des nez de marches. Toutefois, lorsque la main courante fait fonction de garde-corps, celle-ci se situe à la hauteur minimale requise pour le garde-corps.

8° Stationnement réservé

Un emplacement réservé ne peut être d'une largeur inférieure à 3,30 mètres et présente une pente et un dévers transversal inférieurs à 2 %. S'il n'est pas de plain-pied avec le trottoir, un passage d'une largeur au moins égale à 0,80 mètre permet de rejoindre le trottoir en sécurité sans emprunter la chaussée au moyen d'un abaissé aménagé conformément aux prescriptions énoncées au 4° du présent article.

Par dérogation à la règle énoncée à l'alinéa précédent, en cas de stationnement longitudinal à gauche et de plain-pied avec le trottoir, la largeur de l'emplacement prévu pour le véhicule peut être réduite à 2 mètres, à condition de ménager une largeur de trottoir de 1,80 mètre comprenant une bande latérale matérialisée de 0,80 mètre au droit de cet emplacement.

Les emplacements réservés sont signalés conformément à l'arrêté du 7 juin 1977 et à l'arrêté du 16 février 1988 susvisés, et notamment aux dispositions de l'article 55 et de l'article 118 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, quatrième partie (Signalisation de prescription) et septième partie (Marques sur chaussées). Ils sont répartis de manière homogène sur la totalité de la voirie de la commune, selon un plan de zonage élaboré après avis de la commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées ou dans le cadre du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

En cas de stationnement payant, les instructions figurant sur les parcmètres ou les horodateurs sont lisibles en toute condition en position assise comme en position debout. Les commandes permettant d'actionner le dispositif de paiement sont situées entre 0,90 mètre et 1,30 mètre du sol.

9° Signalétique et systèmes d'information,

hors signalisation routière

Les informations visuelles apposées sur le mobilier urbain et destinées à l'indication des lieux ou à l'information du public peuvent être doublées par un signal sonore. Les informations visuelles sont facilement compréhensibles, lisibles en toutes conditions, y compris d'éclairage, visibles en position debout comme en position assise et contrastées par rapport au fond, tel que précisé en annexe 1 du présent arrêté. Les caractères ont une hauteur de 1,5 centimètre au minimum pour une lecture proche, de 15 centimètres pour une lecture à 4 mètres et de 20 centimètres pour une lecture à 6 mètres.

Lorsque le système d'information comporte des commandes, leur surface de contact tactile est située entre 0,90 mètre et 1,30 mètre du sol. Ces éléments sont identifiés par un pictogramme ou une inscription en relief. Le dispositif peut être atteint par une personne en fauteuil roulant, un espace d'au moins 0,90 mètre par 1,30 mètre en permettant l'usage sans danger. Lorsque des messages sonores doublent les messages visuels, ils sont délivrés par un matériel permettant à une personne présentant une déficience auditive de les comprendre.

Les escaliers et, chaque fois que cela est possible, les autres équipements susceptibles d'être signalés au moyen d'idéogrammes sont indiqués de cette manière.

10° Feux de circulation permanents

Les signaux pour les piétons associés aux feux de signalisation lumineuse sont complétés par des dispositifs sonores ou tactiles conformes à l'arrêté du 21 juin 1991 susvisé, et notamment aux dispositions de l'article 110.2 de l'instruction interministérielle de signalisation routière, sixième partie (Feux de circulation permanents), et aux normes en vigueur.

11° Postes d'appel d'urgence

Les postes d'appel d'urgence sont conformes aux normes en vigueur. Ils sont munis du matériel nécessaire pour délivrer un retour d'information pouvant être reçu et interprété par une personne handicapée.

12° Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif

L'emplacement d'arrêt, jusqu'à la bordure, est situé à une hauteur adaptée aux matériels roulants qui circulent sur la ligne de transport. Au moins un cheminement donnant accès à l'aire d'attente des voyageurs est totalement dégagé d'obstacle depuis le trottoir.

Une largeur minimale de passage de 0,90 mètre, libre de tout obstacle, est disponible entre le nez de bordure de l'emplacement d'arrêt et le retour d'un abri pour voyageur éventuel. Si le cheminement pour piétons n'est pas accessible du côté du cadre bâti, cette largeur est au minimum de 1,40 mètre.

Une aire de rotation de 1,50 mètre de diamètre permet la manoeuvre d'un fauteuil roulant qui utilise le dispositif d'aide à l'embarquement ou au débarquement du véhicule. En milieu urbain, sauf en cas d'impossibilité technique, les arrêts sont aménagés en alignement ou " en avancée ".

Les lignes de transport et leur destination sont indiquées à chaque emplacement d'arrêt desservi par celles-ci.

Le nom, la lettre ou le numéro identifiant éventuellement la ligne est indiqué en caractères de 12 centimètres de hauteur au minimum et de couleur contrastée par rapport au fond, tel que précisé en annexe 1 du présent arrêté. Le nom du point d'arrêt peut être lu perpendiculairement à l'axe de la chaussée. Il doit commencer par une lettre majuscule suivie de minuscules et comporter des caractères d'au moins 8 centimètres de hauteur contrastés par rapport au fond, tel que défini en annexe 1 du présent arrêté.

Dans le cas d'un emplacement d'arrêt de transport guidé surélevé à plus de 26 centimètres de hauteur par rapport à la chaussée, une bande d'éveil de vigilance conforme aux normes en vigueur est implantée sur toute la longueur de l'arrêt.

Article 2 En savoir plus sur cet article...

En cas d'impossibilité technique de satisfaire aux prescriptions imposées par le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 susvisé ou par le présent arrêté, l'autorité gestionnaire de la voie ou de l'espace public objet du projet de construction, d'aménagement ou de travaux tels que définis à l'article 1er du décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 susvisé sollicite l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité pour dérogation à une ou plusieurs règles d'accessibilité dans les conditions suivantes :

- la demande est adressée au préfet en qualité de président de ladite commission avant approbation du projet ;

- la demande est accompagnée d'un dossier établi en trois exemplaires comprenant tous les plans et documents permettant à la commission de se prononcer sur la pertinence de la dérogation ;

- lorsque la demande de dérogation est justifiée par des contraintes liées à la protection d'espaces protégés, l'avis de l'architecte des Bâtiments de France est joint au dossier.

A défaut de réponse de la commission dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle son président a reçu la demande, l'avis demandé est réputé favorable.

Si le dossier est incomplet, le président de la commission invite le demandeur, par lettre recommandée avec accusé de réception et dans le mois suivant la réception de la demande, à fournir les pièces complémentaires. Dans ce cas, le délai d'instruction de deux mois commence à courir à compter de la réception des pièces complétant le dossier.

Article 3 En savoir plus sur cet article...

L'arrêté du 31 août 1999 relatif aux prescriptions concernant l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique pris pour l'application de l'article 2 de la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 est abrogé.

Article 4 En savoir plus sur cet article...

Le présent arrêté sera publié au Journal officiel de la République française.

• Annexes

Article ANNEXE 1

CONTRASTES VISUELS

Pour faciliter la détection des aménagements, équipements et mobiliers par les personnes malvoyantes, un contraste visuel est établi soit entre l'objet et son support ou son arrière-plan, soit entre deux parties de l'objet.

Un contraste en luminance est mesuré entre les quantités de lumières réfléchies par l'objet et par son support direct ou son environnement immédiat, ou entre deux éléments de l'objet. Si cet objet est moins lumineux, la valeur de 70 % doit être recherchée lors de la mise en oeuvre en réalisant les mesures sur les revêtements neufs. Une solution technique permettant d'obtenir de manière durable un contraste de luminance de 40 % peut se substituer à cet objectif. Ces valeurs deviennent 2,3 et 0,6 respectivement dans le cas où l'objet est plus lumineux que son environnement.

Un contraste équivalent peut également être recherché d'une manière chromatique, au moyen d'une différence de couleur entre les deux surfaces.

Le choix des matériaux mis en oeuvre et des dispositifs d'éclairage éventuels tient compte de leur capacité à maintenir des niveaux de contraste suffisants, en luminance ou en couleur.

Article ANNEXE 2

VISIBILITÉ DES CHEMINEMENTS

L'installation de l'éclairage et les matériaux mis en oeuvre doivent permettre aux usagers de repérer les zones de cheminement et les zones de conflit.

Les éclairages placés en dessous de l'oeil et dont les sources peuvent être directement visibles, notamment les projecteurs encastrés dans le sol, doivent être conçus de manière à éviter qu'ils constituent des sources d'éblouissement.

Article ANNEXE 3

ABAQUE DE DÉTECTION D'OBSTACLE BAS

La largeur et la hauteur des bornes et poteaux respectent l'abaque de détection d'obstacles ci-dessous.

La hauteur du poteau est de 1,20 m au minimum pour un diamètre ou une largeur de 0,06 m.

La longueur et la largeur de la borne (ou massif bas) sont de 0,80 m au minimum pour une hauteur maximale de 0,40 m.

Au-dessous de 0,80 m de côté, la hauteur à respecter augmente à mesure que la largeur de la base diminue, selon les dimensions intermédiaires lues sur l'abaque.

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur général des routes,

P. Parisé

Code général des collectivités territoriales

- Partie législative
  - DEUXIÈME PARTIE : LA COMMUNE
    - LIVRE Ier : ORGANISATION DE LA COMMUNE
      - TITRE IV : INFORMATION ET PARTICIPATION DES HABITANTS
        - CHAPITRE III : Participation des habitants à la vie locale

Article L2143-3

Modifié par LOI n°2009-526 du 12 mai 2009 - art. 98

Dans les communes de 5 000 habitants et plus, il est créé une commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées composée notamment des représentants de la commune, d'associations d'usagers et d'associations représentant les personnes handicapées.

Cette commission dresse le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Elle établit un rapport annuel présenté en conseil municipal et fait toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant.

Le rapport présenté au conseil municipal est transmis au représentant de l'Etat dans le département, au président du conseil général, au conseil départemental consultatif des personnes handicapées, ainsi qu'à tous les responsables des bâtiments, installations et lieux de travail concernés par le rapport.

Le maire préside la commission et arrête la liste de ses membres.

Cette commission organise également un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées.

La création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées est obligatoire pour les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de transports ou d'aménagement de l'espace, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants et plus. Elle est alors présidée par le président de cet établissement. Elle exerce ses missions dans la limite des compétences transférées au groupement. Les communes membres de l'établissement peuvent également, au travers d'une convention passée avec ce groupement, confier à la commission intercommunale tout ou partie des missions d'une commission communale, même si elles ne s'inscrivent pas dans le cadre des compétences de l'établissement public de coopération intercommunale. Lorsqu'elles coexistent, les commissions communales et intercommunales veillent à la cohérence des constats qu'elles dressent, chacune dans leur domaine de compétences, concernant l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports.

Les établissements publics de coopération intercommunale de moins de 5 000 habitants peuvent créer une commission intercommunale pour l'accessibilité des personnes handicapées. Présidée par le président de cet établissement, elle exerce ses missions dans la limite des compétences transférées au groupement. Les communes membres de l'établissement peuvent également, au travers d'une convention passée avec ce groupement, confier à la commission intercommunale tout ou partie des missions d'une commission communale, même si elles ne s'inscrivent pas dans le cadre des compétences de l'établissement public de coopération intercommunale.

Les communes peuvent créer librement une commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées. Celle-ci exerce, pour l'ensemble des communes volontaires, les missions d'une commission communale, dans la limite des compétences transférées, le cas échéant, par l'une ou plusieurs d'entre elles à un établissement public de coopération intercommunale. Elle est alors présidée par l'un des maires des communes concernées, ces derniers arrêtant conjointement la liste de ses membres.

Cité par:

Code général des collectivités territoriales - art. L2572-16 (VD)

Nouveaux textes:

Code général des collectivités territoriales - art. L2144-3 (V)

Anciens textes:

Loi n°92-125 du 6 février 1992 - art. 15 (Ab)
CODE DES COMMUNES. - art. L318-2 (Ab)

JORF n°167 du 19 juillet 1991

LOI

LOI no 91-663 du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public (1)

NOR: EQUX9100052L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit:

C HAPITRE Ier

Accessibilité des bâtiments

Art. 1er. - L'article L.111-7 du code de la construction et de l'habitation est ainsi rédigé:

<<Art. L.111-7. - Les dispositions architecturales et les aménagements des locaux d'habitation, des lieux de travail et des établissements et installations recevant du public, notamment les locaux scolaires,

universitaires et de formation, doivent être tels que ces locaux et installations soient accessibles aux personnes handicapées. Les modalités d'application des dispositions du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.>>

Art. 2. - La voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique doit être aménagée pour permettre l'accessibilité des personnes handicapées selon des prescriptions techniques fixées par décret conformément aux articles L.131-2 et L.141-7 du code de la voirie routière.

Art. 3. - Le chapitre unique du titre préliminaire du livre III du code de la construction et de l'habitation est complété par un article L.301-6 ainsi rédigé:

<<Art. L.301-6. - L'octroi des aides de l'Etat en faveur de l'habitat est subordonné au respect des règles d'accessibilité fixées en application de l'article L.111-7.>>

Art. 4. - I. - L'article L. 421-3 du code de l'urbanisme est ainsi modifié: A. - Il est inséré, après le deuxième alinéa, un alinéa ainsi rédigé:

<<Pour les établissements recevant du public, le permis de construire ne peut être délivré que si les constructions ou les travaux projetés sont conformes aux dispositions de l'article L. 111-7 du code de la construction et de l'habitation.>> B. - En conséquence, dans le dernier alinéa, les mots: <<des alinéas 3 et 4>> sont remplacés par les mots: <<des quatrième et cinquième alinéas>> et les mots <<prévue à l'alinéa 3>> par les mots <<prévue au quatrième alinéa>>.

C. - Dans le premier alinéa, les mots: <<les règles générales de construction prévues à l'article 111-3>> sont remplacés par les mots: <<les règles générales de construction prises en application du chapitre Ier du titre Ier du livre Ier du code de la construction et de l'habitation.>> II. - L'article L. 111-8 du code de la construction et de l'habitation est ainsi rédigé:

<<Art. L. 111-8. - Conformément au troisième alinéa de l'article L. 421-3 du code de l'urbanisme, le permis de construire ne peut être délivré, pour

les établissements recevant du public, que si les constructions ou les travaux projetés sont conformes aux dispositions de l'article L. 111-7.>>

Art. 5. - I. - Après l'article L. 111-8 du code de la construction et de l'habitation, sont insérés les articles L. 111-8-1 à L. 111-8-4 ainsi rédigés:

<<Art. L. 111-8-1. - Les travaux qui conduisent à la création, l'aménagement ou la modification d'un établissement recevant du public ne peuvent être exécutés qu'après autorisation délivrée par l'autorité administrative qui vérifie leur conformité avec les dispositions de l'article L. 111-7.

<<Un décret en Conseil d'Etat définit les modalités d'application du présent article.

<<Art. L. 111-8-2. - Ainsi qu'il est dit à l'article L. 421-1 du code de l'urbanisme, le permis de construire tient lieu de l'autorisation exigée au titre de la réglementation relative à l'accessibilité des établissements recevant du public et sa délivrance est précédée de l'accord de l'autorité compétente pour délivrer ladite autorisation.

<<Art. L. 111-8-3. - L'ouverture d'un établissement recevant du public est subordonnée à une autorisation délivrée par l'autorité administrative après contrôle du respect des dispositions de l'article L. 111-7.

<<Un décret en Conseil d'Etat définit les modalités d'application du présent article.

<<Art. L. 111-8-4. - Un décret en Conseil d'Etat détermine, en tant que de besoin, les adaptations nécessaires à la mise en oeuvre de la présente section dans les départements d'outre-mer.>> II. - L'article L. 421-1 du code de l'urbanisme est complété, in fine, par un alinéa ainsi rédigé:

<<Le permis de construire tient lieu de l'autorisation exigée au titre de la réglementation relative à l'accessibilité des établissements recevant du public et sa délivrance est précédée de l'accord de l'autorité compétente pour délivrer ladite autorisation, en application de l'article L. 111-8-1 du code de la construction et de l'habitation.>>

Art. 6. - L'article L. 125-2 du code de la construction et de l'habitation est complété par deux alinéas ainsi rédigés:

<<Les modifications apportées doivent préserver l'accessibilité de la cabine à une personne circulant en fauteuil roulant.

<<Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles, en cas de difficultés techniques graves pour le maintien de l'accessibilité aux handicapés, l'autorité administrative peut accorder une dérogation aux exigences soit de la sécurité, soit de l'accessibilité, ou accorder un délai supplémentaire pour y satisfaire.>>.

C HAPITRE II

Action en justice des associations

Art. 7. - L'article 2-8 du code de procédure pénale est complété par un alinéa ainsi rédigé:

<<Toute association régulièrement déclarée depuis au moins cinq ans à la date des faits ayant, en vertu de ses statuts, vocation à défendre ou à assister les personnes handicapées peut également exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les infractions à l'article L. 111-7 du code de la construction et de l'habitation, prévues et réprimées par l'article L. 152-4 du même code.>>

Art. 8. - Le premier alinéa de l'article L. 152-4 du code de la construction et de l'habitation est complété par une phrase ainsi rédigée:

<<Le tribunal peut en outre ordonner, aux frais du condamné, la publication intégrale ou par extraits de sa décision et, éventuellement, la diffusion d'un message, dont il fixe les termes, informant le public des motifs et du contenu de sa décision, dans un ou plusieurs journaux qu'il désigne.>>

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 13 juillet 1991.

FRANCOIS MITTERRAND

Par le Président de la République:

Le Premier ministre,

EDITH CRESSON

Le ministre d'Etat, ministre de l'économie,

des finances et du budget,

PIERRE BEREGOVOY

Le garde des sceaux, ministre de la justice,

HENRI NALLET

Le ministre des affaires sociales et de l'intégration,

JEAN-LOUIS BIANCO

Le ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle,

MARTINE AUBRY

Le ministre de l'équipement, du logement,

des transports et de l'espace,

PAUL QUILES

Le ministre des départements et territoires d'outre-mer,

LOUIS LE PENSEC

Le ministre délégué au budget,

MICHEL CHARASSE

Le secrétaire d'Etat aux handicapés et accidentés de la vie,

MICHEL GILLIBERT

Le secrétaire d'Etat au logement,

MARCEL DEBARGE

(1) Travaux préparatoires: loi no 91-663.

Sénat:

Projet de loi no 289 (1990-1991);

Rapport de M. Robert Laucournet, au nom de la commission des affaires économiques, no 329 (1990-1991);

Discussion et adoption le 23 mai 1991.

Assemblée nationale:

Projet de loi, adopté par le Sénat, no 2063;

Rapport de M. Charles Metzinger, au nom de la commission des affaires culturelles, no 2122;

Discussion et adoption le 25 juin 1991.

Sénat:

Projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale en première lecture, no 417 (1990-1991);

Rapport de M. Robert Laucournet, au nom de la commission des affaires économiques, no 418 (1990-1991);

Discussion et adoption le 28 juin 1991.

LA LOI LAURE

Le 24 janvier 2014

JORF n°0001 du 1 janvier 1997

LOI

LOI n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (1)

NOR: ENVX9500163L

Art. 1er. - L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en oeuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.

Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les pollutions atmosphériques, à préserver la qualité de l'air et, à ces fins, à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie.

Art. 2. - Constitue une pollution atmosphérique au sens de la présente loi l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, dans l'atmosphère et les espaces clos, de substances ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, à influer sur les changements climatiques, à détériorer les biens matériels, à provoquer des nuisances olfactives excessives.

TITRE Ier
SURVEILLANCE, INFORMATION, OBJECTIFS DE QUALITE DE L'AIR, SEUILS D'ALERTE ET VALEURS LIMITES

Art. 3. - L'Etat assure, avec le concours des collectivités territoriales dans le respect de leur libre administration et des principes de la décentralisation, la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement. Il confie à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie la coordination technique de la surveillance de la qualité de l'air. Des objectifs de qualité de l'air, des seuils d'alerte et des valeurs limites sont fixés, après avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France, en conformité avec ceux définis par l'Union européenne ou, à défaut, par l'Organisation mondiale de la santé. Ces objectifs, seuils d'alerte et valeurs limites sont régulièrementréévalués pour prendre en compte les résultats des études médicales et épidémiologiques.

Au sens de la présente loi, on entend par :

- objectifs de qualité, un niveau de concentration de substances polluantes dans

l'atmopshère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement, à atteindre dans une période donnée ;

- seuils d'alerte, un niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine ou de dégradation de l'environnement à partir duquel des mesures d'urgence doivent être prises ;

- valeurs limites, un niveau maximal de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement.

Les substances dont le rejet dans l'atmosphère peut contribuer à une dégradation de la qualité de l'air au regard des objectifs mentionnés au premier alinéa sont surveillées, notamment par l'observation de l'évolution des paramètres propres à révéler l'existence d'une telle dégradation. Les paramètres de santé publique susceptibles d'être affectés par l'évolution de la qualité de l'air sont également surveillés.

Un dispositif de surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement sera mis en place au plus tard : pour le 1er janvier 1997 dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, pour le 1er janvier 1998 dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et pour le 1er janvier 2000 pour l'ensemble du territoire national. Les modalités de surveillance sont adaptées aux besoins de chaque zone intéressée.

Un décret fixe les objectifs de qualité de l'air, les seuils d'alerte et les valeurs limites ainsi que la liste des substances mentionnées au sixième alinéa. La liste et la carte des communes incluses dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants ainsi que dans les agglomérations comprises entre 100 000 et 250 000 habitants sont annexées à ce décret.

Dans chaque région, et dans la collectivité territoriale de Corse, l'Etat confie la mise en oeuvre de cette surveillance à un ou des organismes agréés. Ceux-ci associent, de façon équilibrée, des représentants de l'Etat et de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, des collectivités territoriales, des représentants des diverses activités contribuant à l'émission des substances surveillées, des associations agréées de protection de l'environnement, des associations agréées de consommateurs et, le cas échéant, faisant partie du même collège que les associations, des personnalités qualifiées. Les modalités d'application du présent alinéa sont définies par un décret en Conseil d'Etat.

Les matériels de mesure de la qualité de l'air et de mesure des rejets de substances dans l'atmosphère, ainsi que les laboratoires qui effectuent des analyses et contrôles d'émissions polluantes, sont soumis à agrément de l'autorité administrative. Celle-ci détermine les méthodes de mesure et les critères d'emplacement des matériels utilisés.

Les agréments délivrés en application du présent article peuvent être retirés lorsque les organismes et laboratoires ainsi que les matériels de mesure ne satisfont plus aux conditions qui ont conduit à les délivrer.

Art. 4. - Le droit à l'information sur la qualité de l'air et ses effets sur la santé et l'environnement est reconnu à chacun sur l'ensemble du territoire. L'Etat est le garant de l'exercice de ce droit, de la fiabilité de l'information et de sa diffusion. Ce droit s'exerce selon les modalités définies au présent article.

Sans préjudice des dispositions de la loi no 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal, les résultats d'études épidémiologiques liées à la pollution atmosphérique, les résultats d'études sur l'environnement liées à la pollution atmosphérique ainsi que les informations et prévisions relatives à la surveillance de la qualité de l'air, aux émissions dans l'atmosphère et aux consommations d'énergie font l'objet d'une publication périodique qui peut être confiée, pour leur zone de compétence, aux organismes agréés mentionnés à l'article 3.

L'Etat publie chaque année un inventaire des émissions des substances polluantes et un inventaire des consommations d'énergie. Il publie également un rapport sur la qualité de l'air, son évolution possible et ses effets sur la santé et l'environnement. L'inventaire des émissions des substances polluantes et le rapport sur la qualité de l'air, son évolution possible et ses effets sur la santé et l'environnement sont soumis à l'avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France.

Lorsque les objectifs de qualité de l'air ne sont pas atteints ou lorsque les seuils d'alerte et valeurs limites mentionnés à l'article 3 sont dépassés ou risquent de l'être, le public en est immédiatement informé par l'autorité administrative compétente. Cette information porte également sur les valeurs mesurées, les conseils aux populations concernées et les dispositions réglementaires arrêtées. L'autorité administrative compétente peut déléguer la mise en oeuvre de cette information aux organismes agréés prévus à l'article 3.

TITRE II
PLANS REGIONAUX
POUR LA QUALITE DE L'AIR

Art. 5. - Le préfet de région, et en Corse le préfet de Corse, élabore un plan régional pour la qualité de l'air qui fixe des orientations permettant, pour atteindre les objectifs de qualité de l'air mentionnés à l'article 3, de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique ou d'en atténuer les effets. Ce plan fixe également des objectifs de qualité de l'air spécifiques à certaines zones lorsque les nécessités de leur protection le justifient.

A ces fins, le plan régional pour la qualité de l'air s'appuie sur un inventaire des émissions et une évaluation de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé publique et sur l'environnement.

Art. 6. - Le comité régional de l'environnement, les conseils départementaux d'hygiène et les représentants des organismes agréés prévus à l'article 3 sont associés à l'élaboration du plan régional pour la qualité de l'air.

Le projet de plan est mis à la disposition du public pour consultation. Il est transmis pour avis aux conseils municipaux des communes où il existe un plan de déplacements urbains ou un plan de protection de l'atmosphère, ainsi qu'aux autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains et aux conseils généraux. Après modifications éventuelles afin de tenir compte des observations du public et des avis des collectivités

consultées, il est arrêté par le préfet après avis du conseil régional ou, en Corse, de l'assemblée de Corse.

Au terme d'une période de cinq ans, le plan fait l'objet d'une évaluation et est révisé, le cas échéant, si les objectifs de qualité de l'air n'ont pas été atteints.

Le plan est alors modifié en fonction des éléments objectifs du bilan quinquennal et de l'actualisation des données scientifiques et sanitaires.

En région d'Ile-de-France, le maire de Paris est associé à l'élaboration et à la révision du plan.

Art. 7. - Les modalités d'application du présent titre sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

TITRE III
PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE

Art. 8. - I. - Dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ainsi que dans les zones où, dans des conditions précisées par décret en Conseil d'Etat, les valeurs limites mentionnées à l'article 3 sont dépassées ou risquent de l'être, le préfet élabore un plan de protection de l'atmosphère, compatible avec les orientations du plan régional de la qualité de l'air s'il existe.

II. - Le projet de plan est, après avis du comité régional de l'environnement et des conseils départementaux d'hygiène concernés, soumis,

pour avis, aux conseils municipaux et, lorsqu'ils existent, aux organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale intéressés. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de six mois après transmission du projet de plan est réputé favorable. Il est ensuite soumis à enquête publique dans les conditions prévues par la loi no 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

III. - Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan est arrêté par le préfet.

IV. - Pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants, les plans de protection de l'atmosphère prévus par le présent titre sont arrêtés dans un délai de dix-huit mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente loi. Pour les zones dans lesquelles est constaté un dépassement des valeurs limites, ils sont arrêtés dans un délai de dix-huit mois à compter de la date à laquelle ce dépassement a été constaté.

V. - Les plans font l'objet d'une évaluation au terme d'une période de cinq ans et, le cas échéant, sont révisés.

Art. 9. - Le plan de protection de l'atmosphère a pour objet, dans un délai qu'il fixe, de ramener à l'intérieur de la zone la concentration en polluants dans l'atmopshère à un niveau inférieur aux valeurs limites visées à l'article 3, et de définir les modalités de la procédure d'alerte définie à l'article 12.

Lorsque des circonstances particulières locales liées à la protection des intérêts définis aux articles 1er et 2 le justifient, le plan de protection de l'atmosphère peut renforcer les objectifs de qualité de l'air mentionnés à l'article 3 et préciser les orientations permettant de les atteindre. Il peut, également, renforcer les mesures techniques mentionnées aux articles 21 et 22.

Le décret mentionné à l'article 11 précise les mesures qui peuvent être mises en oeuvre pour atteindre les objectifs fixés par le plan de protection de l'atmosphère, notamment en ce qui concerne les règles de fonctionnement et d'exploitation de certaines catégories d'installations, l'usage des carburants ou combustibles, les conditions d'utilisation des véhicules ou autres objets mobiliers, l'augmentation de la fréquence des contrôles des émissions des installations, des véhicules ou autres objets mobiliers, et l'élargissement de la gamme des substances contrôlées.

Art. 10. - Pour atteindre les objectifs définis par le plan de protection de l'atmosphère, les autorités compétentes en matière de police arrêtent les mesures préventives, d'application temporaire ou permanente, destinées à réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique.

Elles sont prises sur le fondement de la loi no 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement lorsque l'établissement à l'origine de la pollution relève de cette loi. Dans les autres cas, les autorités mentionnées à l'alinéa précédent peuvent prononcer la restriction ou la suspension des activités polluantes et prescrire des limitations à la circulation des véhicules.

Art. 11. - Les modalités d'application du présent titre sont fixées par décret en Conseil d'Etat pris après avis du Conseil supérieur des installations classées et du Conseil supérieur d'hygiène publique de France.

TITRE IV
MESURES D'URGENCE

Art. 12. - Lorsque les seuils d'alerte sont atteints ou risquent de l'être, le préfet en informe immédiatement le public selon les modalités prévues à l'article 4 et prend des mesures propres à limiter l'ampleur et les effets de la pointe de pollution sur la population. Ces mesures, prises en application du plan de protection de l'atmosphère lorsqu'il existe et après information des maires intéressés, comportent un dispositif de restriction ou de suspension des activités concourant aux pointes de pollution, y compris, le cas échéant, de la circulation des véhicules, et de réduction des émissions des sources fixes et mobiles.

Art. 13. - En cas de mesure de restriction ou de suspension de la circulation des véhicules décidée par le préfet dans le cadre d'une procédure d'alerte, l'accès aux réseaux de transport public en commun de voyageurs est assuré gratuitement.

TITRE V
PLANS DE DEPLACEMENTS URBAINS

Art. 14. - L'article 28 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est remplacé par trois articles ainsi rédigés :

<< Art. 28. - Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Il doit être compatible avec les orientations des schémas directeurs et des schémas de secteur, des directives territoriales d'aménagement définies par le code de l'urbanisme, ainsi qu'avec le plan régional pour la qualité de l'air s'il existe. Il couvre l'ensemble du territoire compris à l'intérieur du périmètre. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en oeuvre. Il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient.

<< Dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi no 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, l'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire,

dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants définies au huitième alinéa de l'article 3 de la loi no 96-1236 du 30 décembre 1996 précitée ou recoupant celles-ci.

<< Art. 28-1. - Les orientations du plan de déplacements urbains portent sur :

<< 1o La diminution du trafic automobile ;

<< 2o Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

<< 3o L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en oeuvre d'actions d'information sur la circulation ;

<< 4o L'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie et souterrain, notamment la classification des voies selon les catégories d'usagers admis à y faire stationner leur véhicule, et les conditions de sa tarification, selon les différentes catégories de véhicules et d'utilisateurs, en privilégiant les véhicules peu polluants ;

<< 5o Le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ;

<< 6o L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage.

<< Art. 28-2. - Le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains sur le territoire qu'il

couvre. Les services de l'Etat sont associés à son élaboration. Les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan.

<< Le projet de plan est arrêté par délibération de l'autorité organisatrice puis, sous un délai de trois mois, soumis pour avis aux conseils municipaux, généraux et régionaux intéressés ainsi qu'aux préfets. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan est réputé favorable. Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis à enquête publique dans les conditions prévues par la loi no 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement. << Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan est approuvé par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice des transports.

<< Le plan est mis en oeuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan.

<< Si, dans un délai de trois ans à compter de la publication de la loi no 96-1236 du 30 décembre 1996 précitée, le plan n'est pas approuvé, le préfet procède à son élaboration selon les modalités prévues au présent article.

Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, le plan est approuvé par le préfet après délibération de l'autorité organisatrice des transports. La délibération est réputée prise si elle n'intervient pas dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan.

<< Au terme d'une période de cinq ans, le plan fait l'objet d'une évaluation et est révisé le cas échéant.

<< Art. 28-3. - Dans la région d'Ile-de-France, le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'Etat. Ses prescriptions doivent être compatibles avec les orientations du schéma directeur de la région d'Ile-de-France prévu par l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme.

<< Le syndicat des transports parisiens, le conseil régional d'Ile-de-France et le Conseil de Paris sont associés à son élaboration et délibèrent sur le projet de plan. Le préfet de police et les préfets des départements concernés sont également associés à son élaboration. Les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan.

<< Le projet de plan est soumis pour avis aux conseils municipaux et généraux concernés. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de six mois après transmission du projet est réputé favorable. Le projet est ensuite soumis à enquête publique dans les conditions prévues par la loi no 83-630 du 12 juillet 1983 précitée. Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan est arrêté par l'autorité administrative. Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan.

<< Au terme d'une période de cinq ans, le plan fait l'objet d'une évaluation et est révisé le cas échéant. >>

Art. 15. - L'article 46 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est complété par un alinéa ainsi rédigé :

<< Toutefois, les dispositions des articles 28 et 28-1 de la présente loi sont applicables en région Ile-de-France. >>

TITRE VI
URBANISME ET ENVIRONNEMENT

Art. 16. - L'article 14 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi modifié :

I. - Au premier alinéa, après les mots : << impératifs de sécurité >>, sont insérés les mots : << et de protection de l'environnement >>, et après les mots << des coûts sociaux >>, sont insérés les mots << dont ceux des atteintes à l'environnement >>.

II. - Le troisième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :

<< Ces schémas directeurs comprennent une analyse globale des effets sur l'environnement et sur la santé. >>

Art. 17. - I. - Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :

1o A l'article L. 110, après les mots : << zones urbaines et rurales >>,

sont insérés les mots : << et de rationaliser la demande de déplacements >> ; 2o A l'article L. 121-10, après les mots : << utilisation de l'espace >>,

sont insérés les mots : << de maîtriser les besoins de déplacements >>, et après les mots << risques technologiques >>, sont insérés les mots << ainsi que les pollutions et nuisances de toute nature >> ;

3o Au premier alinéa de l'article L. 122-1, après le mot << préservation >>, la fin de la première phrase est ainsi rédigée : << de la qualité de l'air,

des milieux, sites et paysages naturels ou urbains >> et, dans la deuxième phrase, après les mots : << Ils prennent en considération >>, sont insérés les mots : << l'impact des pollutions et nuisances de toute nature induites par ces orientations ainsi que >> ;

4o Au 1o de l'article L. 123-1, après les mots : << denrées de qualité supérieure >>, sont insérés les mots : << les orientations des plans de déplacements urbains s'ils existent, >> ;

5o La deuxième phrase du premier alinéa de l'article L. 311-4 est complétée par les mots : << et les orientations du plan de déplacements urbains lorsqu'il existe >> ;

6o Le quatrième alinéa de l'article L. 421-3 est complété par les mots : << ou de la réalisation des travaux nécessaires à la desserte des constructions par des transports collectifs urbains >>.

II. - Les dispositions du présent article ne s'appliquent aux documents d'urbanisme existants que lors de leur mise en révision engagée à l'initiative de la collectivité locale ou de l'établissement public de coopération intercommunale concerné.

Art. 18. - Dans la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 200-1 du code rural, après les mots : << besoins de développement >>, sont insérés les mots : << et la santé >>.

Art. 19. - Au septième alinéa de l'article 2 de la loi no 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature, après le mot : << engendrerait >>, sont insérés les mots : << l'étude de ses effets sur la santé >>, et après les mots : << dommageables pour l'environnement >>, sont ajoutés les mots : << et la santé ; en outre, pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter >>.

Les dispositions du présent article s'appliquent aux demandes qui doivent être accompagnées d'une étude d'impact et qui sont déposées à compter du premier jour du septième mois suivant la publication de la présente loi.

Art. 20. - A compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.

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

TITRE VII
MESURES TECHNIQUES NATIONALES DE PREVENTION DE LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE ET D'UTILISATION RATIONNELLE DE L'ENERGIE

Art. 21. - I. - En vue de réduire la consommation d'énergie et de limiter les sources d'émission de substances polluantes nocives pour la santé humaine et l'environnement, des décrets en Conseil d'Etat définissent :

- les spécifications techniques et les normes de rendement applicables à la fabrication, à la mise sur le marché, au stockage, à l'utilisation, à l'entretien et à l'élimination des biens mobiliers autres que les véhicules visés à l'article 24 ;

- les spécifications techniques applicables à la construction,

l'utilisation, l'entretien et la démolition des biens immobiliers ;

- les conditions de contrôle des opérations mentionnées aux deux alinéas précédents.

II. - Les décrets mentionnés au I peuvent aussi :

1o Imposer aux constructeurs et utilisateurs de contrôler les consommations d'énergie et les émissions de substances polluantes de leurs biens, à leur diligence et à leurs frais ;

2o Prescrire les conditions de limitation de la publicité ou des campagnes d'information commerciale relatives à l'énergie ou à des biens consommateurs d'énergie lorsqu'elles sont de nature à favoriser la consommation d'énergie dans les cas autres que ceux prévus à l'article 1er de la loi no 74-908 du 29 octobre 1974 relative aux économies d'énergie.

III. - Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles le fioul domestique, le gazole, l'essence et les supercarburants devront comporter un taux minimal d'oxygène avant le 1er janvier 2000.

IV. - Un décret fixe les conditions dans lequelles les spécifications des carburants mentionnées au III devront être redéfinies avant la même date.

V. - Pour répondre aux objectifs de la présente loi, un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles certaines constructions nouvelles devront comporter une quantité minimale de matériaux en bois avant le 1er janvier 2000.

Art. 22. - Les décrets prévus à l'article 21 fixent les conditions dans lesquelles les autorités administratives compétentes sont habilitées à :

1o Délivrer et retirer l'agrément des experts ou organismes chargés des contrôles prévus au 1o du II de l'article 21 ;

2o Prescrire l'obligation d'afficher la consommation énergétique de certains biens sur le lieu de leur vente ou de leur location et préciser les méthodes de mesure ;

3o Prescrire l'obligation de fournir une estimation normalisée du montant annuel des frais de consommation d'énergie des logements ou locaux à usage tertiaire proposés à la vente ou à la location et préciser les règles d'élaboration de cette estimation ;

4o Prescrire l'obligation d'équiper les immeubles d'habitation ou à usage tertiaire dont le permis de construire a été déposé plus de six mois après la date de publication de la présente loi, de dispositifs permettant le choix et le remplacement, à tout moment de la vie du bâtiment, de tout type d'énergie ;

5o Prescrire les conditions dans lesquelles seront limitées, à compter du 31 décembre 1998, les émissions de composés organiques volatils liées au ravitaillement des véhicules dans les stations-service d'un débit supérieur à 3 000 mètres cubes par an.

Art. 23. - La loi no 80-531 du 15 juillet 1980 relative aux économies d'énergie et à l'utilisation de la chaleur est ainsi modifiée :

I. - Dans le premier alinéa de l'article 5, après les mots : << réseaux de distribution de chaleur >>, sont insérés les mots : << et de froid >>.

II. - Dans le premier alinéa du même article, après les mots : << une utilisation rationnelle des ressources énergétiques >>, sont insérés les mots : << et de prévenir, réduire ou supprimer les pollutions atmosphériques de proximité >>.

III. - Le premier alinéa du même article est complété par une phrase ainsi rédigée :

<< Ne peuvent bénéficier d'un classement que les réseaux alimentés majoritairement par de la chaleur produite à partir d'énergies renouvelables, d'énergies de récupération ou par cogénération, ainsi que les réseaux de froid. >> IV. - La première phrase du deuxième alinéa du même article est ainsi rédigée :

<< Ce classement est prononcé par le préfet après enquête publique pour une durée déterminée qui ne peut excéder trente ans. >> V. - Le troisième alinéa du même article est ainsi rédigé :

<< L'arrêté de classement précise la zone de desserte et détermine les modalités d'application des articles 6 et 7. >> VI. - Dans le quatrième alinéa du même article, les mots : << l'administration >> sont remplacés par les mots : << le préfet >>.

VII. - Le quatrième alinéa de l'article 7 est ainsi rédigé :

<< - utilisent des sources d'énergies renouvelables ou de la chaleur de récupération ; >>.

VIII. - La dernière phrase du dernier alinéa du même article est supprimée. IX. - Les articles 8 et 9 sont abrogés.

X. - A la fin du premier alinéa de l'article 10, les mots : << aux articles 7 et 8 >> sont remplacés par les mots : << à l'article 7 >>.

XI. - Dans la dernière phrase de l'article 11, après les mots : << en vertu de l'article 1er >>, sont insérés les mots : << les formes et >>.

Art. 24. - I. - Le titre III du livre II du code de la route est ainsi rédigé : << Règles concernant les véhicules eux-mêmes et leurs équipements >>.

II. - Il est inséré, avant l'article L. 8 du code de la route, un article L. 8-A ainsi rédigé :

<< Art. L. 8-A. - Les véhicules doivent être construits, commercialisés,

exploités, utilisés, entretenus et, le cas échéant, réparés de façon à assurer la sécurité de tous les usagers de la route et à minimiser la consommation d'énergie, la création de déchets non valorisables, les émissions de substances polluantes, notamment de dioxyde de carbone, visées à l'article 2 de la loi no 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ainsi que les autres nuisances susceptibles de compromettre la santé publique.

<< La consommation énergétique des véhicules et leurs méthodes de mesure doivent être affichées sur le lieu de leur vente ou de leur location.

<< Les véhicules automobiles font l'objet d'une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique. Les véhicules ainsi identifiés peuvent notamment bénéficier de conditions de circulation et de stationnement privilégiées.

<< Des décrets en Conseil d'Etat déterminent les conditions d'application du présent article. >> III. - Il est inséré, après l'article L. 8-A du code de la route, un article L. 8-B et un

article L. 8-C ainsi rédigés :

<< Art. L. 8-B. - Dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi no 96-1236 du 30 décembre 1996 précitée, sous réserve des contraintes liées aux nécessités du service, l'Etat, les établissements publics, les exploitants publics, les entreprises nationales, pour leurs activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement une flotte de plus de vingt véhicules, acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement de leur parc automobile, dans la proportion minimale de 20 p. 100, des véhicules fonctionnant à l'énergie électrique, au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel. Cette mesure s'applique à l'ensemble des véhicules desdits parcs automobiles à l'exception de ceux dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes.

<< Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du présent article.

<< Art. L. 8-C. - Dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi no 96-1236 du 30 décembre 1996 précitée, sous réserve des contraintes liées aux nécessités du service, l'Etat, les établissements publics, les exploitants publics, les entreprises nationales, pour leurs activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement une flotte de plus de vingt véhicules à usage de transport public en commun de voyageurs, utilisent des véhicules fonctionnant à l'aide de carburants dont le taux minimum d'oxygène a été relevé. Cette mesure s'applique dans les périmètres de transports urbains des agglomérations de plus de 100 000 habitants définies au huitième alinéa de l'article 3 de la loi no 96-1236 du 30 décembre 1996 précitée.

<< Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du présent article. >>
IV. - L'article 25 de la loi no 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est complété par un alinéa ainsi rédigé :

<< l) L'installation ou la modification d'un réseau de distribution d'électricité public destiné à alimenter en courant électrique les emplacements de stationnement des véhicules, notamment pour permettre la charge des accumulateurs de véhicules électriques. >>

TITRE VIII
DISPOSITIONS FINANCIERES ET FISCALES

Art. 25. - La fiscalité des énergies fossiles et celle des énergies renouvelables tient compte de l'incidence de leur utilisation sur la compétitivité de l'économie, la santé publique, l'environnement et la sécurité d'approvisionnement et vise, au regard de ces objectifs, un traitement équilibré entre les différents types de combustibles ou de carburants.

Le financement de la surveillance de la qualité de l'air, qui tient compte du produit de la fiscalité des énergies fossiles, est assuré dans les conditions prévues par les lois de finances.

L'évolution passée de la fiscalité des énergies fossiles fait l'objet d'un rapport portant sur une période au moins égale à cinq ans établi à partir des principes définis au premier alinéa et comportant une projection sur ses orientations futures. Ce rapport, qui est soumis par le Gouvernement au Parlement lors de l'examen de la loi de finances pour l'année 1998, est mis à jour tous les deux ans.

Art. 26. - Après le deuxième alinéa de l'article 265 sexies du code des douanes, sont insérés trois alinéas ainsi rédigés :

<< A compter du 1er janvier 1997, la taxe intérieure de consommation sur le gaz naturel véhicules et la taxe intérieure sur les produits pétroliers pour le gaz de pétrole liquéfié carburant sont remboursées aux exploitants de réseaux de transport public en commun de voyageurs, dans la limite de 12 000 litres par véhicule et par an.

<< A compter du 1er janvier 1997, la limite visée au premier alinéa est fixée à 6 500 litres pour le gaz naturel véhicules et la taxe intérieure sur les produits pétroliers pour le gaz de pétrole liquéfié carburant.

<< Les modalités d'application de ces mesures sont fixées par décret. >>

Art. 27. - A compter du 1er janvier 1997, les exploitants de réseaux de transport public en commun de voyageurs faisant équiper leurs véhicules de transport en commun, mis en circulation entre le 1er janvier 1991 et le 1er juillet 1996, de systèmes permettant de réduire les émissions polluantes bénéficient d'un remboursement du coût de cet équipement à hauteur de la moitié de son prix d'acquisition et dans la limite de 8 000 F par véhicule de transport en commun. Les systèmes ouvrant droit à remboursement doivent être agréés par arrêté conjoint du ministre chargé du budget, du ministre chargé des transports et du ministre de l'environnement.

Art. 28. - I. - Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 1010 A ainsi rédigé :

<< Art. 1010 A. - Les véhicules fonctionnant exclusivement ou non au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié sont exonérés de la taxe prévue à l'article 1010.

<< Par dérogation aux dispositions de l'alinéa précédent, les véhicules qui fonctionnent alternativement au moyen de supercarburants et de gaz de pétrole liquéfié sont exonérés du quart du montant de la taxe prévue à l'article 1010. >> II. - Ces dispositions sont applicables à compter de la période d'imposition s'ouvrant le 1er octobre 1995.

Art. 29. - I. - L'article 39-AC du code général des impôts est ainsi modifié :

A. - La dernière phrase du premier alinéa est ainsi rédigée :

<< Cette disposition s'applique également aux véhicules qui fonctionnent exclusivement au gaz naturel véhicules ou au gaz de pétrole liquéfié. >> B. - Le troisième alinéa est abrogé.

II. - A. - Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 39-AD ainsi rédigé :

<< Art. 39-AD. - Les accumulateurs nécessaires au fonctionnement des véhicules fonctionnant exclusivement au moyen de l'énergie électrique et les équipements spécifiques permettant l'utilisation de l'électricité, du gaz naturel ou du gaz de pétrole

liquéfié pour la propulsion des véhicules qui fonctionnent également au moyen d'autres sources d'énergie, peuvent faire l'objet d'un amortissement exceptionnel sur douze mois à compter de la date de mise en service de ces équipements. >> B. - Ces dispositions sont applicables aux accumulateurs et aux équipements acquis ou fabriqués entre le 1er janvier 1996 et le 31 décembre 1999.

III. - A. - Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 39-AE ainsi rédigé :

<< Art. 39-AE. - Les matériels spécifiquement destinés au stockage, à la compression et à la distribution de gaz naturel véhicules ou de gaz de pétrole liquéfié et aux installations de charge des véhicules électriques mentionnés au premier alinéa de l'article 39-AC peuvent faire l'objet d'un amortissement exceptionnel sur douze mois à compter de leur mise en service. >> B. - Ces dispositions sont applicables aux matériels acquis entre le 1er janvier 1996 et le 31 décembre 1999.

IV. - Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 39-AF ainsi rédigé :

<< Art. 39-AF. - Pour bénéficier de l'amortissement exceptionnel mentionné aux articles 39-AC, 39-AD et 39-AE, les véhicules, accumulateurs, équipements ou matériels qui sont donnés en location doivent tre acquis entre le 1er janvier 1996 et le 31 décembre 1999 par des sociétés ou organismes soumis à l'impôt sur les sociétés, de droit ou sur option. >>

Art. 30. - Il est inséré, après la première phrase du premier alinéa de l'article 39-AC du code général des impôts, une phrase ainsi rédigée :

<< En outre, les cyclomoteurs acquis à l'état neuf à compter du 1er janvier 1997 qui fonctionnent exclusivement au moyen de l'énergie électrique peuvent faire l'objet d'un amortissement exceptionnel sur douze mois à compter de la date de leur première mise en circulation. >>

TITRE IX
CONTROLES ET SANCTIONS

Art. 31. - Les mesures de contrôle et les sanctions sont prises sur le fondement de la loi no 76-663 du 19 juillet 1976 précitée lorsque l'installation à l'origine de la pollution relève de cette loi.

Art. 32. - Outre les officiers et agents de police judiciaire agissant dans le cadre des dispositions du code de procédure pénale, sont habilités à procéder aux contrôles prévus au présent titre et à rechercher et constater les infractions aux dispositions de la présente loi et à celles prises pour son application :

1o Les agents mentionnés à l'article 13 de la loi no 76-663 du 19 juillet 1976 précitée ;

2o Les fonctionnaires et agents, commissionnés à cet effet et assermentés dans les conditions prévues par décret en Conseil d'Etat, appartenant aux services de l'Etat chargés de l'environnement, de l'industrie, de l'équipement, des transports, de la mer, de l'agriculture, de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, et de la santé ;

3o Les agent des douanes ;

4o Les ingénieurs et techniciens du Laboratoire central et les inspecteurs de salubrité de la préfecture de police.

Art. 33. - Les fonctionnaires et agents désignés à l'article 32 ont accès aux locaux, installations et lieux clos y attenants, à l'exclusion des domiciles et des parties des locaux servant de domicile. Ces agents ne peuvent accéder à ces locaux ou installations qu'entre 8 heures et 20 heures ou à tout moment dès lors qu'ils sont ouverts au public ou qu'une activité ou opération qu'ils ont pour mission de contrôler y est en cours.

Ces agents peuvent demander la communication de toute pièce ou document utile, en prendre copie, et recueillir sur convocation ou sur place les renseignements et justifications nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Le procureur de la République est préalablement informé des opérations envisagées, en vue de la recherche des infractions. Il peut s'opposer à ces opérations.

Art. 34. - Dans le cadre des opérations prévues à l'article 33, les agents désignés à l'article 32 peuvent :

- prélever des échantillons ou effectuer des mesures en vue d'analyses ou d'essais ;

- consigner pendant le temps nécessaire à l'exercice des contrôles les biens susceptibles d'être non conformes aux dispositions de la présente loi ou à celles prises pour son application.

Il ne peut être procédé à cette consignation que sur autorisation du président du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les lieux de détention des biens litigieux ou du magistrat délégué à cet effet.

Ce magistrat est saisi sur requête par les agents mentionnés au présent article. Il statue dans les vingt-quatre heures.

Le président du tribunal de grande instance vérifie que la demande de consignation qui lui est soumise est fondée : cette demande comporte tous les éléments d'information de nature à justifier cette mesure.

La mesure de consignation ne peut excéder quinze jours. En cas de difficultés particulières liées à l'examen des biens en cause, le président du tribunal de grande instance peut renouveler la mesure pour une même durée par une ordonnance motivée.

Les biens consignés sont laissés à la charge de leur détenteur.

Le président du tribunal de grande instance peut ordonner la mainlevée de la mesure de consignation à tout moment. Cette mainlevée est de droit dans tous les cas où les agents habilités ont constaté la conformité ou la mise en conformité des biens consignés.

Art. 35. - Les infractions aux dispositions de la présente loi et aux textes pris pour son application sont constatées par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du

contraire. Les procès-verbaux sont adressés, sous peine de nullité, dans les cinq jours qui suivent leur clôture, au procureur de la République. Une copie en est remise dans le même délai à l'intéressé.

Art. 36. - La procédure de l'amende forfaitaire est applicable aux contraventions aux dispositions prises en application de la présente loi.

Art. 37. - Les mesures prévues aux articles L. 25 à L. 26 du code de la route sont applicables aux véhicules en infraction aux dispositions de la présente loi ou aux textes pris pour son application.

Art. 38. - Lorsque l'un des fonctionnaires ou agents désignés à l'article 32 constate l'inobservation des dispositions prévues par la loi ou des textes et décisions pris pour son application, le préfet met en demeure l'intéressé de satisfaire à ces obligations dans un délai déterminé, et l'invite à présenter ses observations dans le même délai.

Si, à l'expiration de ce délai, il n'a pas obtempéré à cette injonction, le préfet peut :

a) Prescrire la consignation entre les mains d'un comptable public d'une somme répondant des travaux ou opérations de mise en conformité ; cette somme est restituée au fur et à mesure de leur exécution. Pour le recouvrement de cette somme, l'Etat bénéficie d'un privilège de même rang que celui prévu à l'article 1920 du code général des impôts ;

b) Faire procéder d'office, aux frais de l'intéressé, à l'exécution des travaux ou opérations de mise en conformité ;

c) Ordonner la suspension de l'activité, l'immobilisation ou l'arrêt du fonctionnement du matériel ou de l'engin en cause jusqu'à l'exécution des travaux ou opérations de mise en conformité.

Les sommes consignées en application des dispositions du a peuvent être utilisées pour régler les dépenses entraînées par l'exécution d'office des mesures prévues aux b et c du présent article.

Les décisions prises en application des alinées précédents sont soumises à un contentieux de pleine juridiction.

Lorsque l'état exécutoire pris en application d'une mesure de consignation ordonnée par le préfet fait l'objet d'une opposition devant le juge administratif, le président du tribunal administratif ou le magistrat qu'il délègue, statuant en référé, peut, nonobstant cette opposition, à la demande du représentant de l'Etat ou de toute personne intéressée, décider que le recours ne sera pas suspensif, dès lors qu'aucun des moyens avancés ne lui paraît sérieux. Le président du tribunal statue dans les quinze jours de sa saisine.

Pendant la durée de la suspension de l'activité, l'exploitant d'une entreprise industrielle, commerciale, agricole ou de services est tenu d'assurer à son personnel le paiement des salaires, indemnités et rémunérations de toute nature auxquels celui-ci avait droit jusqu'alors.

Art. 39. - Quiconque met obstacle à l'exercice des fonctions confiées par la présente loi aux agents mentionnés à l'article 32 est puni de six mois d'emprisonnement et de 50 000 F d'amende.

Lorsqu'une entreprise industrielle, commerciale, agricole ou de services émet des substances polluantes constitutives d'une pollution atmosphérique,

telle que définie à l'article 2 en violation d'une mise en demeure prononcée en application de l'article 38, l'exploitant est puni de six mois d'emprisonnement et de 50 000 F d'amende.

L'exploitant encourt également les peines complémentaires mentionnées aux 10o et 11o de l'article 131-6 du code pénal ainsi que la peine d'affichage de la décision prononcée ou la diffusion de celle-ci soit par la presse écrite, soit par tout moyen de communication audiovisuelle conformément à l'article 131-35 du même code.

Art. 40. - Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal des infractions aux dispositions de la présente loi et à celles prises pour son application.

Les peines encourues par les personnes morales sont :

1o L'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal ;

2o Les peines mentionnées aux 2o, 3o, 4o, 5o, 6o, 8o et 9o de l'article 131-39 du même code.

L'interdiction mentionnée au 2o de l'article 131-39 du même code porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise.

Art. 41. - Lorsqu'une personne physique ou morale est déclarée coupable de l'infraction prévue au deuxième alinéa de l'article 39, le tribunal peut, en application des articles 132-66 à 132-70 du code pénal, enjoindre à cette personne de procéder à l'exécution des travaux ou opérations de mise en conformité prescrits par le préfet en application de l'article 38.

TITRE X
DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 42. - I. - L'article L. 200-1 du code rural est ainsi modifié :

- au premier alinéa, après le mot << paysages >>, sont insérés les mots << la qualité de l'air >> ;

- au sixième alinéa, les mots : << chaque citoyen >> sont remplacés par le mot : << chacun >>.

II. - Au premier alinéa de l'article 10 de la loi no 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, les mots : << peut-être >> sont remplacés par le mot : << est >>.

Le deuxième alinéa du même article est ainsi rédigé :

<< Présidé par le président du conseil régional ou par son représentant, ce comité est composé pour moitié de conseillers régionaux, pour un quart de représentants des associations agréées de protection de l'environnement désignés par le préfet de région et pour un quart de personnalités qualifiées désignées par le président du conseil régional. >> III. - Au premier alinéa de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales, après les mots : << aux nécessités de la circulation >>, sont ajoutés les mots : << et de la protection de l'environnement >>.

IV. - Au premier alinéa de l'article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales, après les mots : << soit la tranquillité publique, >> sont insérés les mots : << soit la qualité de l'air, >>.

Art. 43. - L'article 10 de la loi no 95-101 du 2 février 1995 précitée est complété par un alinéa ainsi rédigé :

<< En outre, le comité étudie les différents aspects de la pollution atmosphérique et de ses effets sur l'environnement et la santé, avec le concours des organismes agréés chargés de la surveillance de la qualité de l'air prévus à l'article 3 de la loi no 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. >>

Art. 44. - I. - Les dispositions de la loi no 61-842 du 2 août 1961 relative à la lutte contre les pollutions atmosphériques et les odeurs cessent d'être applicables à l'exception de celles concernant les pollutions dues à des substances radioactives et les conditions de création, de fonctionnement et de surveillance des installations nucléaires de base,

lesquelles ne sont pas soumises aux dispositions de la présente loi.

Toutefois, les textes réglementaires pris en application de la loi no 61-842 du 2 août 1961 précitée demeurent applicables jusqu'à la parution des décrets d'application de la présente loi qui s'y substituent.

II. - Dans le premier alinéa de l'article 8 de la loi no 61-842 du 2 août 1961 précitée, la référence << 7 >>, est remplacée par la référence << 7-1 >>.

III. - La loi no 48-400 du 10 mars 1948 sur l'utilisation de l'énergie est abrogée.

IV. - Sous réserve des dispositions du I du présent article, la référence à la présente loi est substituée aux références à la loi no 61-842 du 2 août 1961 et à la loi no 48-400 du 10 mars 1948 dans tous les textes contenant de telles références.

V. - Les dispositions de la présente loi ne sont applicables aux véhicules et aux matériels spéciaux de l'armée, de la marine nationale et de l'aviation militaire que dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec leurs caractéristiques techniques de fabrication et d'emploi.

Art. 45. - Au premier alinéa de l'article 7 de la loi no 76-663 du 19 juillet 1976 précitée, après les mots : << prescriptions techniques >>, la fin de la première phrase est ainsi rédigée : << applicables aux installations soumises aux dispositions du présent titre. >>

Art. 46. - L'article L. 2243-3 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1o Dans la première phrase du premier alinéa, les mots : << deux ans >> sont remplacés par les mots : << six mois >> ;

2o Dans le deuxième alinéa et la seconde phrase du dernier alinéa, les mots : << de deux ans >> sont supprimés.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 30 décembre 1996.

Jacques Chirac
Par le Président de la République :
Le Premier ministre,

Alain Juppé

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
Jacques Toubon
Le ministre de la défense,

Charles Millon

Le ministre de l'équipement, du logement,
des transports et du tourisme,
Bernard Pons
Le ministre du travail et des affaires sociales,

Jacques Barrot

Le ministre de l'intérieur,
Jean-Louis Debré
Le ministre de l'économie et des finances,

Jean Arthuis

Le ministre de l'environnement,
Corinne Lepage
Le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications,

Franck Borotra

Le ministre de l'agriculture, de la pêche
et de l'alimentation,
Philippe Vasseur
Le ministre de la fonction publique,

de la réforme de l'Etat et de la décentralisation,

Dominique Perben

Le ministre délégué au logement,
Pierre-André Périssol

Le ministre délégué au budget,

porte-parole du Gouvernement,

Alain Lamassoure

Le ministre délégué aux finances
et au commerce extérieur,
Yves Galland
Le secrétaire d'Etat aux transports,

Anne-Marie Idrac

Le secrétaire d'Etat à la santé
et à la sécurité sociale,
Hervé Gaymard

(1) Loi no 96-1236.

- Directive communautaire :

Directive communautaire 96/62/CE du Conseil du 27 septembre 1996 concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant.

- Travaux préparatoires :

Sénat :

Projet de loi no 304 (1995-1996) ;

Rapport de M. Philippe François, au nom de la commission des affaires économiques, no 366 (1995-1996) ;

Avis de M. Philippe Adnot, au nom de la commission des finances, no 337 (1995-1996) ;

Discussion les 23 et 24 mai 1996 et adoption le 24 mai 1996.

Assemblée nationale :

Projet de loi, adopté par le Sénat, no 2817 ;

Rapport de M. Jacques Vernier, au nom de la commission de la production, no 2835 ;

Avis de M. Jean-François Mattei, au nom de la commission des affaires culturelles, no 2849 ;

Discussion les 12, 13 et 14 juin 1996 et adoption le 14 juin 1996.

Sénat :

Projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale en première lecture, no 435 (1995-1996) ;

Rapport de M. Philippe François, au nom de la commission des affaires économiques, no 32 (1996-1997) ;

Avis de M. Philippe Adnot, au nom de la commission des finances, no 36 (1996-1997) ;

Discussion et adoption le 24 octobre 1996.

Assemblée nationale :

Projet de loi, adopté avec modifications par le Sénat en deuxième lecture,

no 3069 ;

Rapport de M. Jacques Vernier, au nom de la commission de la production, no 3122 ;

Discussion les 20, 21 et 22 novembre 1996 et adoption le 22 novembre 1996.

Rapport de M. Jacques Vernier, au nom de la commission mixte paritaire, no 3189 ;

Discussion et adoption le 18 décembre 1996.

Sénat :

Projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, no 102 (1996-1997) ;

Rapport de M. Philippe François, au nom de la commission mixte paritaire, no 116 (1996-1997) ;

Discussion et adoption le 19 décembre 1996.

METTRE EN COHÉRENCE LES AMÉNAGEMENTS

LA ZONE 30

DEFINITION

Article R.110-2[1]

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

La zone 30 est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulatoire en abaissant la vitesse maximale autorisée pour les véhicules. Ceci doit aider au développement de l'usage de la marche en facilitant les traversées pour les piétons et l'usage du vélo en favorisant la cohabitation des vélos avec les véhicules motorisés sur la chaussée.

La configuration la plus courante de la voirie - une chaussée pour l'ensemble des véhicules et des espaces latéraux (trottoirs) pour les piétons - est donc adaptée aux zones 30.

Bien évidemment toute la réglementation s'applique, que ce soit par exemple la législation pour les personnes à mobilité réduite, la signalisation, etc.

LES LIEUX CONCERNES

Art 411-4

Le périmètre 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 R. 110-2 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.

La « zone 30 » est un ensemble de voiries à vitesse inférieure à 30 km/h. Elle peut être plus ou moins étendue.

Lors de leur introduction en 1990, il était recommandé qu'elles soient d'une longueur minimale de 200m et de 2 km au maximum. Cette longueur maximale a rapidement été supprimée et ne correspond plus à la réalité du terrain aujourd'hui. Conformément aux recommandations en vigueur, il est important de franchir un pas avec l'extension du concept des zones 30 à toutes les voiries de desserte et à des tronçons situés sur des axes de circulation. La notion de 200 m minimum reste d'actualité mais devrait relever de l'exception car d'une taille trop modeste. A l'échelle de l'agglomération, il importe donc de réaliser une hiérarchisation de la voirie distinguant les zones 30 des axes qui resteront limités à 50 km/h. A terme, plus de 70% de la voirie en agglomération devrait devenir de la zone 30. La création réglementaire des zones de rencontre devrait faciliter cette hiérarchisation en offrant la possibilité de créer des sous-ensembles plus fortement aménagés à priorité piéton à l'intérieur des zones 30.

Dans les zones de conflit important avec une vie locale et des traversées piétonnes, des axes de transit et des axes inter-quartiers peuvent être aménagés en zone 30 sur de courtes distances.

Plan théorique d'un réseau de voirie hiérarchisé

[1] Du code de la route, les articles mentionnés par la suite s'y réfèrent

A l'intérieur d'une même zone 30, plusieurs types d'espaces publics peuvent être rencontrés parmi lesquels par exemple :
- des rues résidentielles, ou de lotissement ;
- des rues de commerce de proximité ;
- rue de distribution du quartier ;
- un tronçon d'un axe de transit avec présence forte de traversée piétonne.

La description de ces quatre situations n'est pas exhaustive.

Rue résidentielle-Photo CETE Normandie Centre

Rue commerce de proximité
Photo Ville de Bourg-en-Bresse-Serge Buathier

Rue de distribution du quartier-Photo CERTU

Section d'axe de transit-Photo CETE Normandie Centre

LE CHOIX DE LA VITESSE LIMITE

Article R.110-2

« Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30km/h »

La vitesse est limitée à 30 km/h pour tout type de véhicules, c'est-à-dire, les vélos, les cyclomoteurs, les motos, les automobiles, les véhicules de livraisons, les bus. Le parti pris d'avoir fait figurer cette prescription de limitation de vitesse sur le panneau rappelle cette exigence.

Un véhicule qui roule à 30 km/h nécessite une distance de 13 m environ pour s'arrêter en cas d'urgence (1 seconde de réaction + décélération du véhicule) au lieu de 28 m à 50 km/h. Cette vitesse réduite permet à l'automobiliste d'avoir un champ visuel fonctionnel plus large, d'établir un contact visuel avec les autres usagers et d'augmenter ainsi les chances d'éviter un piéton. En cas d'accident avec piéton, la probabilité de tuer un piéton passe de 100% à 70 km/h, à 50 à 80% à 50 km/h et à environ 10% à 30 km/h.

C'est en raison de cette faible vitesse des véhicules qu'une cohabitation dans de bonnes conditions de sécurité est possible entre les véhicules motorisés et les vélos sur la même chaussée. Elle permet également aux piétons de traverser la voie en tout point, dés lors qu'ils se situent à plus de 50 mètres du passage piéton le plus proche.

LES USAGERS

Article R.110-2

…« zone 30 » section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers »…

Comme pour les voiries à 50 km/h, aucun mode de transport n'est exclu, sauf dispositions contraires.

La signalisation montre clairement l'importance du message de modération de la vitesse pour tous les véhicules.

Les piétons

Les piétons dans le code de la route forment une catégorie qui comprend les personnes qui se déplacent à pied ainsi que les rollers et trottinettes et les utilisateurs de fauteuils roulants.

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 ils ne sont pas autorisés à circuler sur toute la largeur de la chaussée. La règle est donc la priorité au piéton régulièrement engagé.

Toutefois, la vitesse réduite des véhicules rend compatible la traversée des piétons dans de bonnes conditions de sécurité tout le long de la rue. Les aménagements doivent donc tendre à faciliter la traversée des piétons en tout point de la chaussée, en limitant le recours aux passages piétons et en évitant les bordures hautes lorsque c'est possible.

Les personnes à mobilité réduite

Les personnes à mobilité réduite regroupent non seulement les personnes en fauteuil roulant, celles ayant des handicaps sensoriels (aveugle, malvoyant, sourd, malentendant…) ou intellectuels (problème cognitif, etc.), mais aussi les personnes transportant des bagages lourds, les personnes âgées, les femmes enceintes, les adultes avec une poussette ou un caddie, etc.

Loi n°2005-102 du 11 février 2005, décrets n°2006-1657 et n°2006-1658 du 21 décembre 2006,
Arrêté du 15 janvier 2007, alinéa n°3 –profil en travers :

« … La largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel…»

La loi, ses décrets et son arrêté concernent en milieu urbain les voies de circulation ouvertes à la circulation et tous les espaces publics, y compris les voies de la zone 30.

Les cyclistes

Les cyclistes et les modes motorisés se partagent la chaussée sans nécessité de ségrégation avec des voies dédiées. Ceci suppose une homogénéisation des vitesses pratiquées : c'est à dire moins de 30 km/h pour tous les usagers.

Pour cette raison, en zone 30, il y a peu d'aménagements cyclables puisque la mixité répond aux besoins des cyclistes. Toutefois, la présence d'un double sens cyclable dans une rue à sens unique, d'une chicane ou d'une écluse dotée d'un bypass constituent intrinsèquement des aménagements cyclables. En aucun cas, ces aménagements cyclables ne doivent être réalisés sur le trottoir ou dans l'espace continu dédié aux piétons. Cela irait à l'encontre de l'esprit de la loi n°2005-102 du 11/02/2005 relative au handicap.
Il ne faut pas toutefois tomber dans l'excès qui consisterait à déclarer en zone 30 des sections de voiries afin d'éviter de réaliser des aménagements cyclables prévus par l'application de la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (article 20 codifié à l'article L 228-2 du code de l'environnement)

Article R.110-2

…« Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police »…

La généralisation du double sens cyclable vise à accompagner le développement de l'usage des vélos. Les cyclistes font rarement les détours engendrés par la présence de voirie à sens unique, soit parce que l'itinéraire imposé est plus long, soit parce qu'il est ressenti comme plus dangereux. Ils préfèrent alors souvent circuler illégalement sur les trottoirs. Il s'agit donc de prévenir ces comportements non par la répression mais par une signalisation et, là où c'est nécessaire par un aménagement adapté. Les organismes gestionnaires de la voirie devront donc étudier l'ensemble des voiries en zone 30 pour, soit dans le cas général créer des doubles sens cyclables, soit pour justifier dans un arrêté à prendre obligatoirement l'impossibilité de réaliser ce double sens cyclable.

Dans le cas où cette possibilité de double sens n'est pas offerte, l'autorité investie du pouvoir de police devra justifier son choix par des contraintes propres à la voirie et à son usage (nature du trafic dont une forte présence de poids lourds, etc.). Rappelons à cet effet, que la présence de stationnement sur voirie est le résultat d'un choix et non une contrainte ex nihilo, le choix d'offrir ou de maintenir du stationnement ne saurait dans le cas général justifier l'absence de mise à double sens cyclables des rues à sens unique.
Il importe d'examiner au cas par cas les carrefours qui constituent les points délicats de l'aménagement de la voie réservée aux cyclistes.
La signalisation à mettre en place reste identique à la situation actuelle (voir réglementation en vigueur).
On veillera à la continuité de ces doubles sens cyclables aux limites des zones 30.

Les véhicules motorisés hors transport public

Les véhicules motorisés hors transport public comprennent donc les cyclomoteurs, les motos, les automobiles, les véhicules motorisés de livraison, etc.

En dehors de la restriction de vitesse et des double sens cyclables généralisés, il n'y a aucune autre règle relative au mode de fonctionnement qui soit spécifique à la zone 30. Les règles sont les mêmes que pour les axes à 50 km/h.

Les transports publics

Les transports publics ont toute leur place dans les zones 30.

Les transports publics à guidage permanent ne peuvent pas faire de manœuvre d'évitement. C'est pourquoi, ils ne sont pas soumis au code de la route hors prescription absolue. Leur vitesse de circulation est définie dans le « Règlement d'Exploitation et de Sécurité » approuvé par le préfet. Ils doivent pratiquer une vitesse adaptée au contexte. Leur conduite est assurée par des professionnels qui ont connaissance des conditions d'exploitation et des contraintes au niveau de la sécurité.

Les véhicules d'urgence

Il n'y a pas de règle spécifique aux zones 30. Elles sont traitées comme toutes les autres voiries, les règles régissant les véhicules d'urgence primant sur les autres règles.

LA SIGNALISATION ET LES AMENAGEMENTS

Les zones 30 visant un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la circulation, les aménagements doivent être pensés en ce sens, en favorisant les traversées piétonnes par un aménagement adapté et judicieusement positionné, en réduisant la vitesse à moins de 30 km/h y compris par de la contrainte physique lorsque cela est nécessaire (se référer aux guides techniques en vigueur).

Afin de ne pas exclure de ces lieux les usagers malvoyants ou non voyants, il est nécessaire d'avancer et d'expérimenter des solutions techniques, pour répondre à la loi n°2005-102 du 11/02/2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, et même pour aller au-delà. Il peut être fait appel aux nouvelles technologies de communication ou à la sonorisation pour faciliter le repérage de ces personnes. L'aménagement doit aussi concourir à la lisibilité de la zone.

En entrée et sortie

La signalisation en entrée et sortie

Article R.110-2

… «Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation »…

En entrée

Panneau B30
Entrée d'une zone 30

La figuration d'une limitation de vitesse pour tous les véhicules est l'élément essentiel du panneau.

Ce panneau fait partie de la famille des « panneaux de prescription » et de la sous-famille « panneaux de prescription zonale ». Le chiffre de la vitesse plafond autorisée est entouré d'un cercle rouge qui symbolise les panneaux d'interdiction ou d'obligation.
C'est un panneau zonal, c'est-à-dire que ses prescriptions s'appliquent à l'ensemble de la zone signalée (axe sur lequel il est implanté et ensemble des voies sécantes) jusqu'à ce que l'usager franchisse un panneau modifiant cette prescription (B54, B52, EB20), même si l'usager change de plusieurs fois de direction.
En comparaison, le panneau de limitation de vitesse de type B14 ne s'applique que sur l'axe sur lequel il est implanté jusqu'à un panneau modifiant cette prescription (B31, B33, B14, B52, EB20). La limitation de vitesse ne s'applique donc pas aux rues sécantes. De plus, il est nécessaire de le répéter à chaque intersection pour les usagers venant des voies sécantes.

B14

B31

B33

En sortie

La fin de la zone 30 peut être annoncée par un des panneaux suivants :

Panneau B51
Sortie d'une zone 30

B54
Entrée d'une aire piétonne

B52
Entrée d'une
zone de rencontre

EB20

Sortie d'agglomération

Les aménagements en entrée et sortie

Article R110-2

… « l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »

La signalisation ne suffit souvent pas pour la lisibilité et la crédibilité d'une zone réglementée. C'est pourquoi il est prévu que des aménagements complètent la signalisation : ceci est inclus dans la notion d'aménagement cohérent.

Photo CETE NORD PICARDIE

Les entrées doivent être marquées par des aménagements appropriés cohérents qui incitent à ralentir et qui soient repérables en complément de la signalisation réglementaire. Toutefois, dans certains quartiers historiques ou autres, la configuration et l'ambiance des lieux peuvent permettre d'éviter la réalisation d'aménagements.

On gagnera dans une même commune à conserver une homogénéité d'aménagement aux entrées des zones 30 afin de faciliter le repérage pour les usagers.

A l'intérieur de la zone 30

Article R110-2

… « l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »

La signalisation à l'intérieur de la zone 30

L'objectif est de mettre le moins de signalisation possible, en se limitant aux plaques de rues et quelques indications succinctes. Le marquage axial tout comme le marquage de rive par des lignes continues ou discontinues de peinture blanche est à éviter.

Il faudra toutefois signaler les rues avec double sens cyclable.

Pour ce qui concerne les passages piétons, il faudra trouver un compromis entre leur présence qui est nécessaire pour permettre aux personnes malvoyantes ou aux personnes aveugles accompagnées de chien de traverser, et la règle des 50m limitant les traversées piétonnes de part et d'autre d'un passage piéton, ce qui est contraire à l'esprit des zones 30.

Pour les piétons moins sûrs d'eux (enfants, personnes à mobilité réduite), on pourra aménager des traversées suggérées par des contrastes de matériaux sur la chaussée, en ayant recours à des abaissés de trottoir et des bandes d'éveil et de vigilance normalisées.

L'aménagement à l'intérieur de la zone 30

La cohérence des aménagements souligne que la vitesse de 30 km/h doit être crédible pour être mieux respectée. Ceci signifie deux choses :

- soit naturellement, la voirie existante (ambiance, largeur, courbe, carrefours rapprochés traités pour modérer la vitesse …) conduit à ce respect de 30 km/h, auquel cas il n'est pas forcément nécessaire de réaliser des aménagements complémentaires ;
- soit la voie encourage la pratique de vitesse supérieure à 30 km/h (voie large, rectiligne, avec une perspective profonde, …), il est alors recommandé d'utiliser les outils d'aménagement modérateurs de vitesse type coussins, plateaux, ralentisseurs, rétrécissement de chaussée, etc. ainsi que la priorité à droite et les mini giratoires (se référer aux recommandations en vigueur, cf. bibliographie).

La priorité à droite, règle de base de gestion des priorités entre véhicules, est préconisée. Dans certains cas, la priorité à l'anneau du mini-giratoire ou du giratoire compact est intéressante car elle participe à la modération de la vitesse et traite à égalité les véhicules. Toutefois pour éviter des reprises de vitesse, on aura intérêt à souligner l'entrée et la sortie des lieux de conflits que sont les carrefours par le recours à des outils de modération de la vitesse (coussins, rampants…).

Cette modération de la vitesse doit aussi concourir à ce que la zone 30 ne soit pas utilisée comme un itinéraire permettant d'éviter les difficultés éventuelles présentes sur les axes principaux à 50 km/h.

LE STATIONNEMENT

Les règles de stationnement sont les mêmes que dans les zones limitées à 50 km/h, c'est-à-dire interdiction de stationner pour les véhicules sur les trottoirs en l'absence de places de stationnement aménagées. Le quota de places de stationnement réservé aux personnes à mobilité réduite est appliqué conformément à la réglementation en vigueur comme pour toute voirie, c'est à dire 2%. En cas de création d'une seule place dans la zone 30, elle devra être réservée aux personnes à mobilité réduite, du fait de la loi n°2005-102 du 11/02/2005 relative au handicap.

Deux options s'ouvrent à l'aménageur du point de vue de la sécurité :
- supprimer l'ensemble du stationnement sur la voirie, lorsqu'il y a de nombreuses traversées piétonnes. Les travaux sur l'accidentologie montrent que ceci permet d'éviter l'effet masque à la visibilité lorsque le piéton surgit entre deux véhicules pour traverser. Dans le scénario d'accident le plus courant, c'est un enfant qui est la victime ;
- laisser du stationnement sur la voirie pour contraindre les trajectoires des voitures (création de chicanes) et créer de l'inconfort afin de ralentir les véhicules.

Il est clair que la première option est préférable du point de vue de la sécurité routière ; toutefois elle se heurte à la pression locale en faveur du stationnement sur voirie. Il faudra donc trouver des compromis, le minimum étant d'empêcher le stationnement de véhicules motorisés à l'abord des carrefours pour dégager la visibilité, ainsi qu'en amont des lieux de traversée privilégiés par les piétons.

Du point de vue de l'aménagement, on prévoira du stationnement adapté pour les vélos. Il est également important de prendre en compte la problématique stationnement des cyclomoteurs et des motos si la demande existe, pour éviter le stationnement anarchique qui se fait souvent au détriment de l'espace des piétons.

Mise en conformité pour la zone 30

Décret 2008-754 du 30 juillet 2008

Les dispositions du 16ème alinéa de l'article R. 110-2 du code de la route, relatives à la circulation des cyclistes sur les chaussées à double sens des zones 30, sont rendues appliquables, en ce qui concerne les zones 30 existantes, par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation qui devra intervenir au plus tard le 1er juillet 2010.

La mise en conformité des zones 30 existantes pour ce qui concerne les double sens cyclables est prévue d'ici le 10 juillet 2010. Cette mise en conformité ne devra pas se limiter au double sens cyclable. En effet, après avoir réalisé les éventuelles modifications nécessaires en terme d'aménagement et de signalisation, il faudra prendre deux arrêtés pour chaque zone, constatant la conformité de la zone avec la nouvelle réglementation quel que soit le statut retenu.

Article R. 411-4 pour la zone 30 (respectivement 411-3 pour la zone de rencontre)

Le périmètre 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 R. 110-2 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.

Evolution

Il est souhaitable de voir comment évolue la zone 30 au fil du temps, de vérifier s'il y a toujours cohérence entre les aménagements et les usages. Il faut éventuellement se tenir prêt par exemple à reconsidérer le statut de zone 30 s'il se révèle inadapté, ou encore à renforcer les aménagements de modération de la vitesse…

Remarque :

Suite à l'évolution réglementaire, on ne devrait plus trouver de panneau indiquant des « zones 30 à priorité piétonne » ou « zone 30 priorité piéton », ce qui est contraire à la réglementation.

En savoir plus

- Les doubles sens cyclables, fiche technique téléchargeable sur www.CERTU.fr
- Généralisation des doubles sens cyclables pour les voiries de type zone 30, le cas de Illkirch-Graffenstaden, rapport d'études téléchargeable sur www.CERTU.fr
- zone 30 des exemples à partager, www.certu.fr, antérieur à l'évolution réglementaire

LA «ZONE DE RENCONTRE»

En agglomération, les «zones de rencontre» cherchent à faire cohabiter de manière apaisée dans un même espace les piétons et les véhicules, mais également à permettre le développement de la vie locale. Elles existent depuis plusieurs années en Suisse et en Belgique. Le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses mesures de sécurité routière introduit les «zones de rencontre» dans le droit français.

>Qu'est-ce qu'une zone de rencontre ?

«Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.» (article R 110-2 du code de la route)

L'essentiel à retenir sur la «zone de rencontre» :

- les piétons peuvent circuler sur la chaussée et ont la priorité sur les véhicules, à l'exception du tramway
- tous les véhicules peuvent y circuler (voiture, vélo, bus...), mais ceux motorisés ne peuvent excéder une vitesse de 20 km/h
- le stationnement et l'arrêt des véhicules motorisés ne sont possibles que sur les espaces aménagés à cet effet
- le double sens cyclable est instauré dans les voies à sens unique (sauf dispositions contraires)

>Où peut-on créer une «zone de rencontre» ?

C'est une voirie urbaine qui peut être constituée d'une rue, englober une place ou un ensemble de voiries. Elle peut être plus ou moins étendue. A titre d'exemple, on peut citer un ensemble de rues dans un centre-ville historique, un lieu de correspondance de transports en commun avec une affluence de piétons, une rue de lotissement...

Pour faciliter les déplacements des personnes en situation de handicap, et notamment des personnes aveugles ou malvoyantes, des aménagements doivent être réalisés.

>Le double sens cyclable dans les rues à sens unique :

Pour faciliter dans les « zones de rencontre » les déplacements à vélo, les gestionnaires de voie doivent désormais aménager des doubles sens cyclables avec une signalisation adaptée pour chaque tronçon de rue. Si nécessaire, une matérialisation du double sens peut être envisagée. L'autorité de police peut toutefois décider de ne pas instaurer ce double sens cyclable dans les rues à sens unique lorsque des contraintes propres à la voirie et à son usage le justifient.

>La vitesse des véhicules motorisés est un facteur déterminant dans les accidents et dans la gravité des chocs, tout particulièrement sur les piétons. Réduire la vitesse à 20 km/h maximum dans les «zones de rencontre» est un moyen d'accroître la sécurité des usagers vulnérables (piétons, cyclistes...) en agglomération.

>Création d'une «zone de rencontre» : deux arrêtés à prendre par l'autorité de police

Pour créer une «zone de rencontre», deux arrêtés doivent être pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police (article R 411-3-1 du code de la route). Le premier arrêté fixe la délimitation de la zone, tandis que le second constate les aménagements cohérents par rapport à la limitation de vitesse (20 km/h) et les équipements de signalisation mis en place.
Les autorités gestionnaires doivent avoir été consultées avant la prise des arrêtés, ainsi que le préfet pour avis conforme s'il s'agit d'une route à grande circulation.

Une fiche technique à destination des gestionnaires sur les caractéristiques et les aménagements de la «zone de rencontre» est mise en ligne sur le site du CERTU. Elle concerne notamment les aménagements destinés aux personnes à mobilité réduite.

Pour plus d'informations : www.certu.fr/catalogue

Tous les articles du code de la route relatifs aux zones de rencontre :
R110-2 - R411-3-1 - R412-35 - R415-11 - R417-10

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

DSCR (Novembre 2008)

LE CODE DE LA RUE

Cédez-le-passage cycliste au feu rouge

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

La réglementation de la signalisation routière donne désormais aux collectivités locales, lorsqu'elles le jugent possible, les outils pour autoriser les cyclistes à réaliser un cédez-le-passage à la place d'un arrêt au feu rouge avant de s'engager dans une direction indiquée.

Cette décision relève du pouvoir de police du maire.

Cette fiche a pour objectif d'expliquer ce dispositif et de donner des éléments sur son domaine d'emploi.

Pourquoi une telle mesure ?

L'autorisation de franchissement du feu rouge par les cyclistes pour effectuer une manœuvre de tourne-à-droite ou de poursuivre en mouvement direct répond à l'objectif de faciliter la circulation de ces usagers en leur évitant des arrêts pénalisants (perte de temps, redémarrage pénible), tout en satisfaisant pleinement aux exigences de sécurité de la circulation pour tous les utilisateurs de la voirie.

Le vélo présente des caractéristiques particulières qui rendent possible cette nouvelle mesure.

La position avancée du cycliste en carrefour permise par le faible gabarit du vélo et sa vitesse d'approche modérée lui offrent une visibilité souvent bien meilleure que celle dont disposent les automobilistes.

En outre, ses faibles dimensions lui permettent une meilleure réinsertion dans le trafic une fois le feu franchi.

Cette disposition évaluée positivement à Strasbourg, Bordeaux et Nantes, existe déjà aux Pays-Bas depuis plusieurs décennies, dans un cadre réglementé.

Évaluation / Expérimentation

Les expérimentations par feux menées par les villes de Strasbourg et Bordeaux, dans le cadre d'une autorisation de la DSCR, et l'évaluation du dispositif par panonceau à Nantes ont permis de mettre en lumière les résultats suivants :

- *Absence d'accident lié à l'autorisation accordée au cycliste de tourner à droite au feu rouge ;*
- *Aucune incidence négative sur le respect du feu pour les autres mouvements ou aux autres carrefours ;*
- *Des pratiques cyclistes jusque-là erratiques mieux canalisées ;*
- *Des cyclistes qui restent sur la chaussée et qui ne coupent plus par le trottoir pour éviter le feu.*

Certu 2012 / 89

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Éditions du Certu
Collection Références

La nouvelle signalisation est composée de panonceaux (petits panneaux placés sous un feu) ou de feux jaunes clignotants qui représentent une silhouette de vélo et indiquent par une flèche la direction autorisée.

Les panonceaux

L'utilisation de panonceaux permet de traiter la majorité des cas.

Les panonceaux de type *M12* ont un côté nominal compris entre 150 et 300 mm.

Panonceau M12a

Panonceau M12b

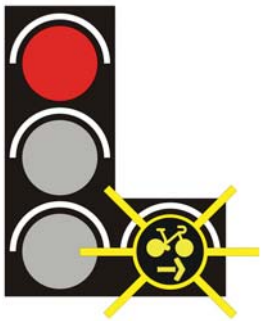
Source : CETE de l'Est

Exceptionnellement, lorsque la lisibilité n'est pas jugée suffisante et exclusivement en l'absence de panneaux de type *AB*, ce côté nominal peut être porté à 500 mm.

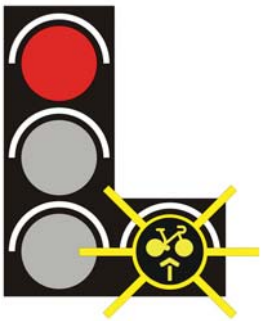
Il est à noter que l'utilisation de panonceaux de taille 500 mm est susceptible de poser des problèmes de compatibilité avec la règle d'accessibilité (élément en saillie dépassant de plus de 15 cm).

Pour améliorer le contraste avec son support, le panonceau peut être représenté sur un subjectile carré à fond noir [1].

Les feux



R19d



R19td

Le cédez-le-passage par feu qui peut être utilisé dans les mêmes conditions que le panonceau est principalement destiné aux carrefours dans lesquels une phase de feu n'est pas compatible avec l'autorisation de franchissement du rouge par les cyclistes.

Ces signaux lumineux, qui ont la même fonction que le panonceau *M12* évoqué précédemment, ne doivent être associés qu'à un signal tricolore *R11v* ou *R13bv* lorsque la circulation des cyclistes est autorisée sur la voie réservée aux bus ; ils ne peuvent pas être associés aux signaux *R15* et *R16*.

Ils sont implantés sur le même support que le signal tricolore. Ils sont soit accolés à la même hauteur que le feu vert du signal associé (configuration préférable), soit situés juste en dessous.

(1) *Les termes « fond noir » seront prochainement remplacés par « fond foncé » pour permettre une meilleure incorporation esthétique du panonceau sur son support.*

Le contexte réglementaire

Le décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010, portant diverses mesures de sécurité routière, a notamment pour objet de ***« faciliter la mise en place par les collectivités locales du « tourne-à-droite» aux feux tricolores pour les cyclistes »****.*

Dans son article 18, il modifie l'article 415-15 du Code de la Route :

> *« Aux intersections, l'autorité investie du pouvoir de police, peut décider de :*
>
> *1) Mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation, une signalisation distincte destinée à une ou plusieurs catégories de véhicules ou indiquant une ou plusieurs directions ou remplissant ces deux fonctions de manière concomitante ; […] »*

Les panonceaux et feux sont, quant à eux, entrés dans la réglementation par arrêté du 12 janvier 2012 modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes et l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière, paru au journal officiel du 27 janvier 2012.

La possibilité offerte de signifier par panonceau et non par feu cette autorisation de franchissement est de nature à faciliter la mise en œuvre de la mesure et en diminue notamment le coût (par rapport à une signalisation par feux).

La prise d'un arrêté est nécessaire pour chaque carrefour, dans la mesure où il ne s'agit pas d'une règle générale de circulation inscrite dans le code de la route.

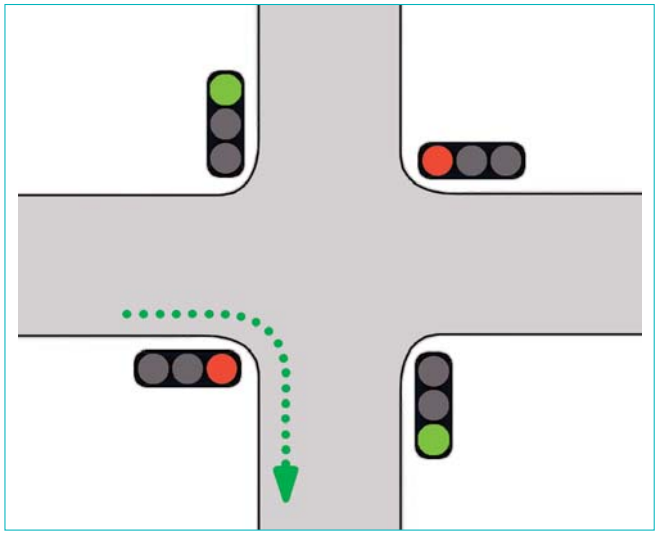
Il devra être pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police (article L 411-1 du CR) et devra :

- *expliciter la mesure prise ;*
- *référencer sa légitimité (viser et considérer) ;*
- *localiser précisément le lieu concerné ;*
- *préciser les usagers et mouvements concernés ;*
- *préciser la signalisation mise en place ;*
- *préciser la date d'entrée en vigueur ;*
- *être publié et transmis ;*
- *etc.*

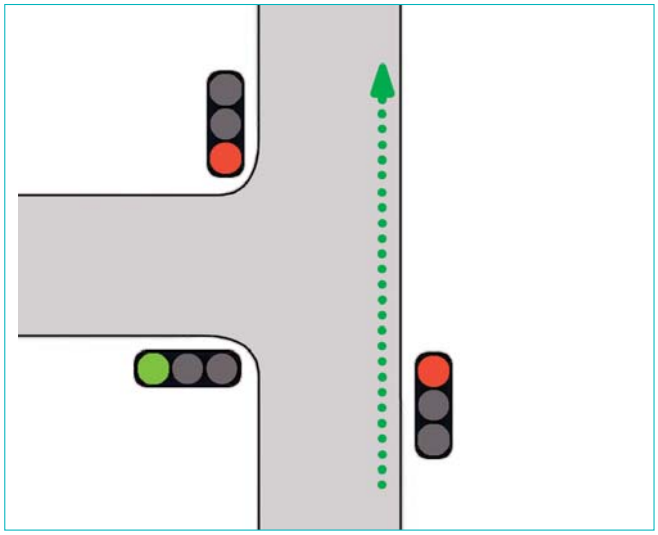
Mouvements autorisés pour le cycliste

Ces feux et panonceaux autorisent les cyclistes soit à tourner à droite sur la voie la plus à droite, soit à poursuivre tout droit à un feu rouge lorsqu'il n'y a pas de voie à droite.

Les nouveaux signaux ne peuvent être implantés, sur décision du maire, qu'aux carrefours à feux.



Source : Certu



Source : Certu

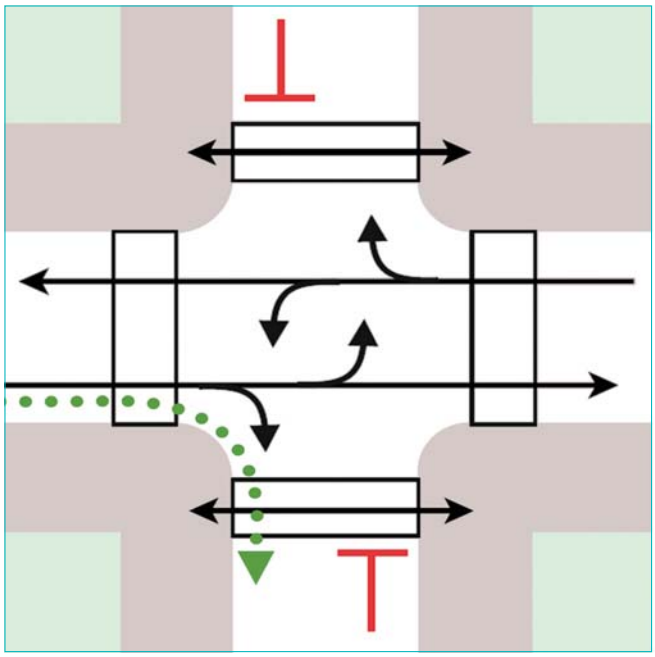
Le cycliste qui tourne-à-droite ou effectue un « tout droit » doit **céder le passage** aux **piétons** qui traversent la chaussée sur laquelle il circule ainsi qu'**aux automobilistes de la voie rencontrée** qui ont respectivement la figurine ou le feu au vert.

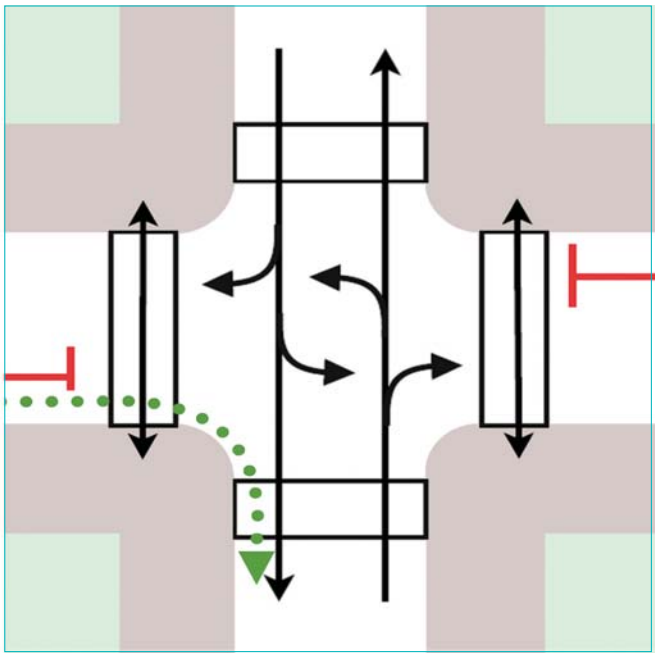
La forme du panonceau (triangle pointé vers le bas) qui rappelle un cédez-le-passage courant (panneau *AB3a*) traduit cette obligation.

Le cycliste doit également respecter la priorité des piétons pendant le rouge de dégagement de ceux-ci.

D'une manière générale, la mise en place de cette nouvelle mesure de signalisation doit s'accompagner d'une communication locale rappelant la règle impérative du « cédez-le-passage » du cycliste à tous les autres usagers, y compris au piéton même si la figurine piéton du *R12* du premier feu franchi est rouge.

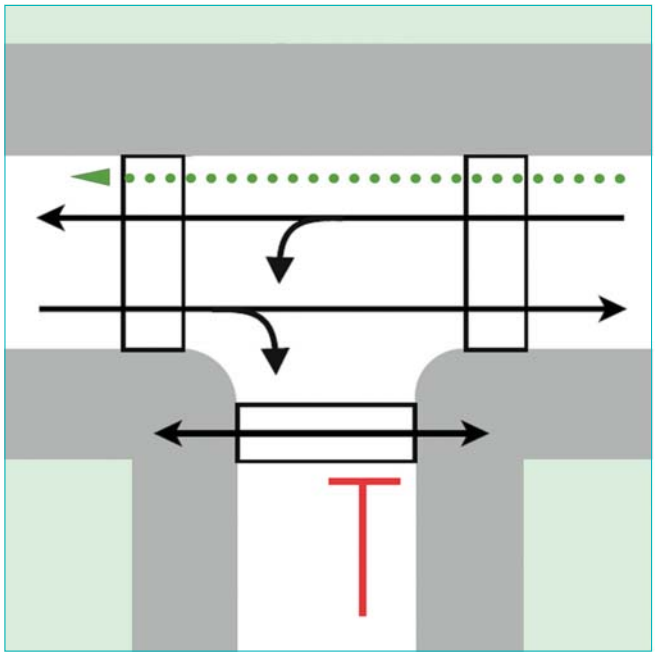
• Phasage "tourne-à-droite"

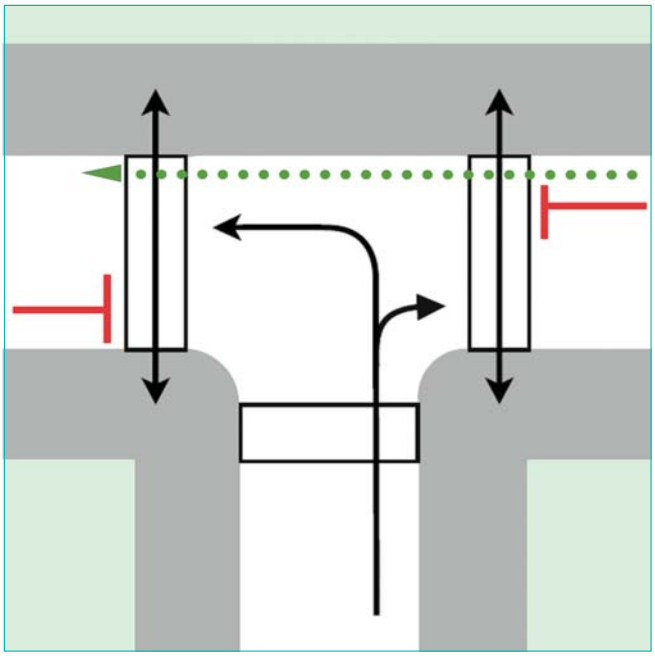




Source : Certu

• Phasage "tout droit"





Source : Certu

Critères de mise en œuvre

Plusieurs critères doivent être pris en considération avant d'instituer un cédez-le-passage cycliste au feu rouge.

Dans la pratique, cette mesure d'organisation de la circulation peut concerner un très grand nombre de carrefours. Cependant chaque situation doit être examinée au cas par cas en prenant en compte les critères suivants :

- la **visibilité réciproque entre usagers** : parfois la signalisation tricolore est mise en œuvre afin de pallier le manque de visibilité ; une telle configuration se prêtera alors difficilement au tourne-à-droite vélo ;
- la **configuration géométrique** du carrefour susceptible de générer des manœuvres ou des trajectoires peu compatibles avec le passage des cyclistes ou, à l'inverse, permettant des trajectoires non conflictuelles ;
- la **lisibilité du carrefour** qui peut être impactée par le choix du phasage ;
- la **circulation**, sa nature, son importance, sa vitesse – il conviendra d'être particulièrement attentif en présence d'un taux de véhicules lourds important, d'un trafic rapide ou très dense, d'une présence notable de piétons et de cyclistes ;
- l'**existence d'aménagements cyclables** facilitant l'utilisation de ce dispositif (bande, piste, sas, etc.) ;
- la **nature des voies** concernées (entrée d'aire piétonne, de zone de rencontre, etc.).

Sa mise en œuvre requiert toujours une analyse préalable en termes de sécurité et de fonctionnement.

Elle nécessite également, a posteriori, une évaluation / suivi de son fonctionnement.

Cette analyse préalable et cette évaluation doivent prendre en compte les impacts sur la circulation de l'ensemble des usagers de l'espace public.

La mise en place du tourne-à-droite peut se substituer aux pratiques antérieures telles que des aménagements localisés faisant passer les cyclistes à droite des signaux tricolores.

A noter qu'il n'y a évidemment jamais d'obligation d'équiper la totalité des branches d'un carrefour du signal autorisant le tourne-à-droite.

Enfin, les études préalables à la mise en place de cette mesure de circulation, qui relève de l'autorité détentrice du pouvoir de police, doivent toujours être mises à profit pour s'interroger sur la pertinence du choix de l'exploitation par feux du carrefour.

Cette réflexion est d'autant plus légitime que le développement des zones à circulation apaisée en agglomération doit s'accompagner d'une évolution du mode de gestion des carrefours.

Vers d'autres mouvements autorisés ?

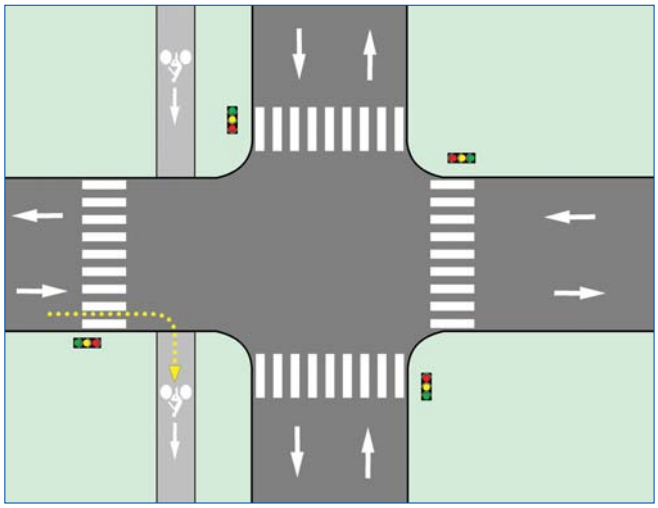
Les mouvements autorisés par la réglementation ont fait l'objet d'expérimentations préalables au bilan positif.

Tout autre mouvement ou toute nouvelle configuration pour les mouvements autorisés que les autorités chargées de la voirie souhaiteraient mettre en œuvre ne peut être envisagé que dans le cadre de la procédure d'expérimentation autorisée par la DSCR dans le cadre de l'article 14-1 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR).

• Exemples d'utilisation du cédez-le-passage au feu rouge par panonceau

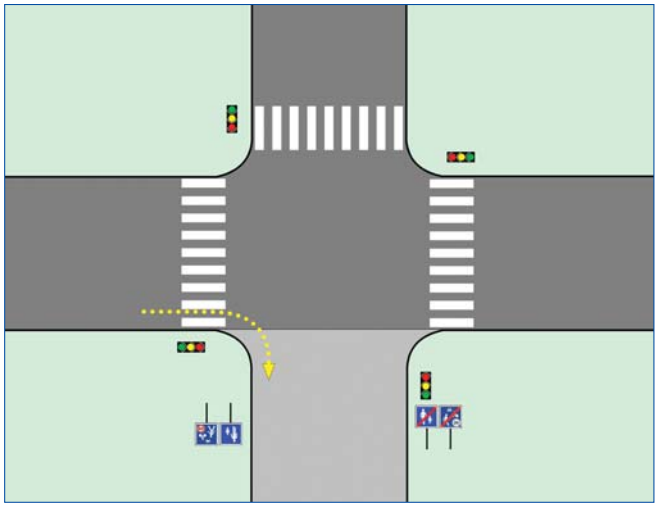
Les schémas qui suivent illustrent des cas où la signalisation de cédez-le-passage au feu rouge peut être mise en œuvre sans trop de difficultés et d'autres où elle peut s'avérer plus délicate à implanter. Ils ne prétendent pas à l'exhaustivité.

Mise en œuvre sans problème, a priori



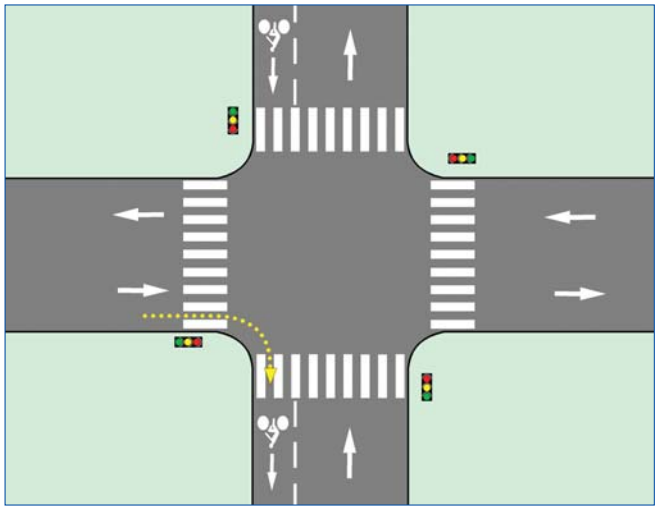
Source : CETE de l'Est

Schéma 1 : Entrée sur une piste cyclable



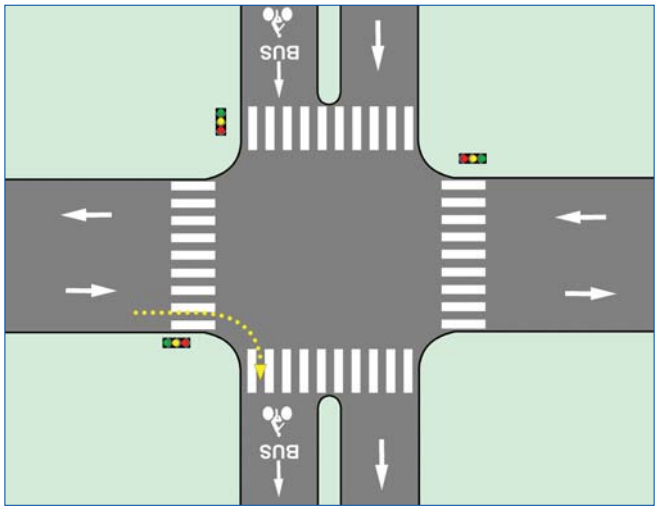
Source : CETE de l'Est

Schéma 2 : Entrée dans une aire piétonne ou une zone de rencontre



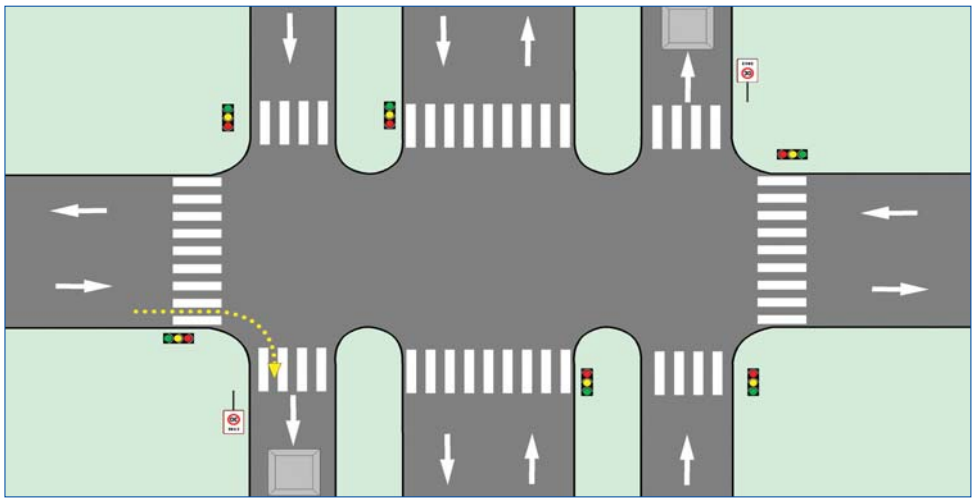
Source : CETE de l'Est

Schéma 3 : Entrée sur une bande cyclable



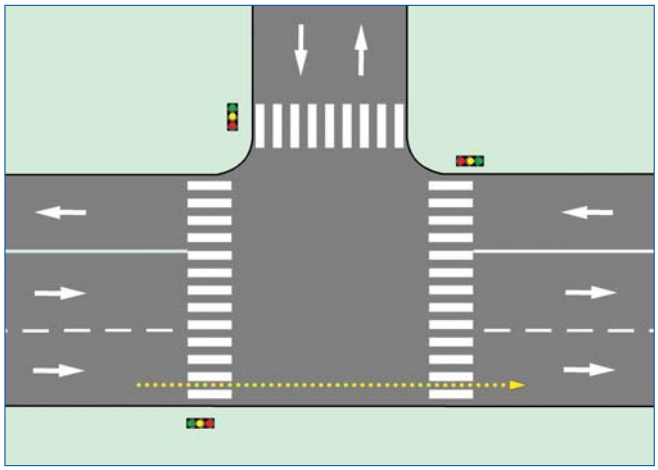
Source : CETE de l'Est

Schéma 4 : Entrée sur voie bus ouverte aux vélos



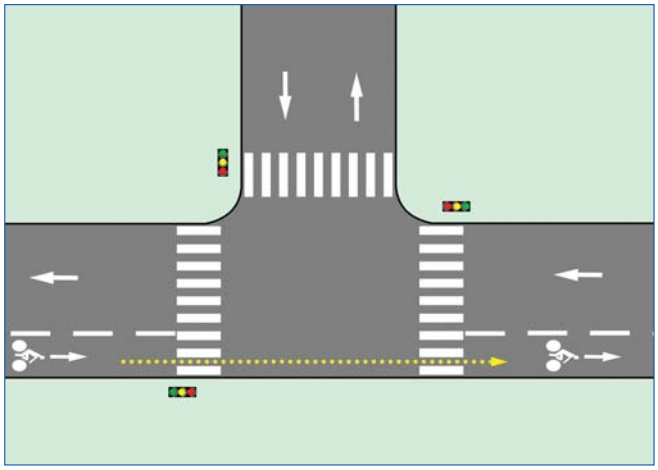
Source : CETE de l'Est

Schéma 5 : Entrée sur une contre-allée



Source : CETE de l'Est

Schéma 6 : Mouvement direct sur carrefour en T

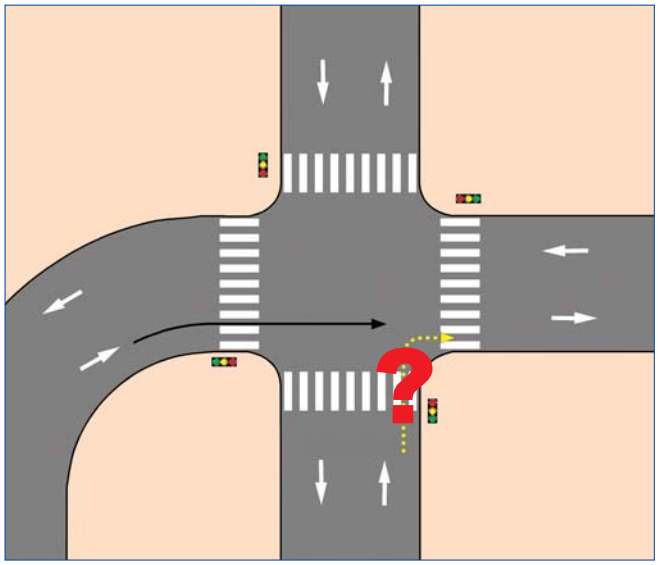


Source : CETE de l'Est

Schéma 7 : Mouvement direct sur double sens cyclable (DSC)

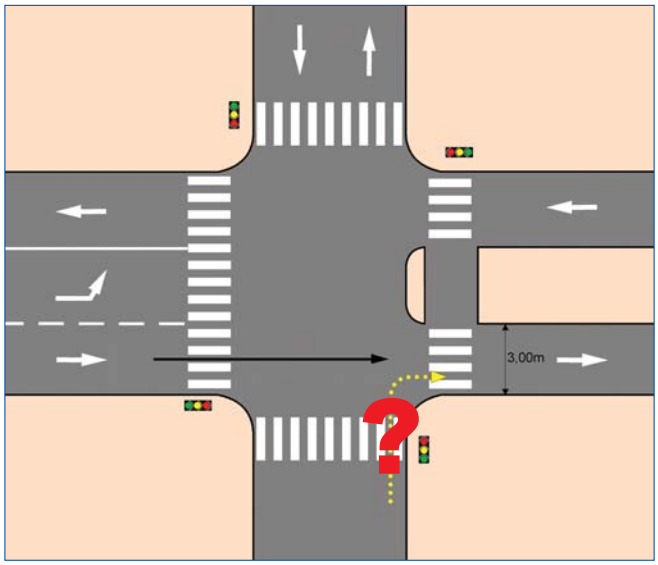
Mise en œuvre pouvant être délicate

Les configurations illustrées ci-après ne sont pas rédhibitoires pour la mise en œuvre de l'autorisation de tourner à droite ; elles ont pour vocation d'alerter sur la nécessité d'une réflexion plus approfondie avant la prise de décision.



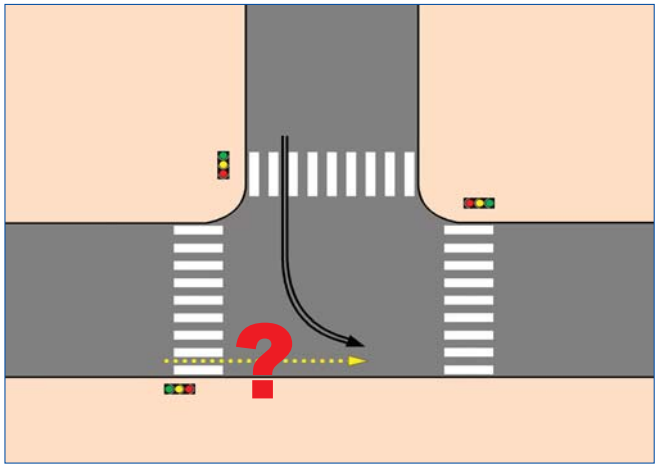
Source : CETE de l'Est

Schéma 8 : tourne-à-droite sans visibilité



Source : CETE de l'Est

Schéma 9 : tourne-à-droite sur une voie étroite ou avec rétrécissement ponctuel en sortie de carrefour



Source : CETE de l'Est

Schéma 10 : Présence d'un fort taux de poids-lourds en Tourne-à-gauche (angle mort, porte-à-faux)

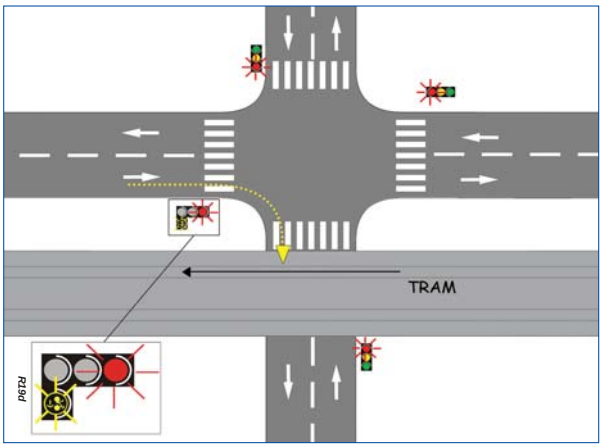
Certu
Centre d'Études
sur les réseaux
les transports
l'urbanisme et
les constructions
publiques

2, rue Antoine Charial
CS 33297
69426 Lyon Cedex 03

tél : 04 72 74 58 00
fax : 04 72 74 59 00

www.certu.fr

• Exemples d'utilisation possible du tourne-à-droite par feu

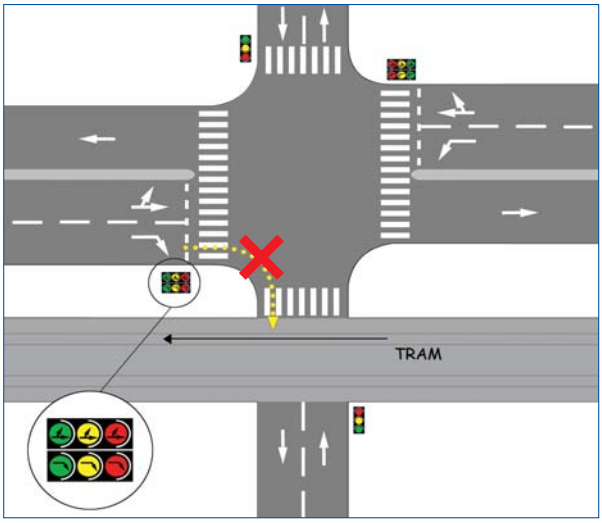


Source : CETE de l'Est

Dans la configuration ci-contre, il existe une phase de rouge intégral pour supprimer les conflits lors du passage du tram.

Il n'est dans ce cas pas possible d'autoriser le tourne-à-droite des cyclistes par panonceau.

*On peut, dans ce cas, avoir recours au feu **R19d** de tourne-à-droite cycliste qui permet d'autoriser ce mouvement dans les phases sans tram.*



Source : CETE de l'Est

*Dans la configuration ci-contre, pour laquelle certaines entrées sont gérées par des feux fléchés, le recours au signal R19d n'est pas envisageable ; en effet, celui-ci ne peut être associé qu'aux seuls feux **R11** circulaires.*

Le tourne-à-droite des cyclistes au feu rouge ne peut pas être autorisé sauf à repenser la gestion et le phasage du carrefour.

Bibliographie

- Recommandations pour les itinéraires cyclables
  - Lyon CERTU, 2005
- Recommandations pour les aménagements cyclables
  - Lyon CERTU, version mise à jour en septembre 2008

La série « Fiche Vélo » a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu.
Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences.
Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur le site du Certu (**http://www.certu.fr**).

© Certu 2012
La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Certu.

ISSN : 1263-3313

Maquette & Mise en Page :
Antoine Jardot
DADT - VIA
CETE Normandie Centre
02 35 68 89 33

Auteur de la fiche

François Tortel
Cete de l'Est
03 87 20 45 59
françois.tortel@developpement-durable.gouv.fr

Votre contact au Certu

Thomas Jouannot
04 72 74 58 69
thomas.jouannot@developpement-durable.gouv.fr

Secrétariat : 04 72 74 59 61
voi.certu@developpement-durable.gouv.fr

Mais également les correspondants vélos des CETE :
Est (F. Tortel), Méditerranée (J. Cassagnes), Nord-Picardie (B. Deboudt), Normandie Centre (J. Lecointre), Ouest (G. Aboucaya), Sud-Ouest (B. Lacroux), DRIEA (JF. Durand).

Prudence
et respect mutuel !

AUTOMOBILISTES

Avant de traverser ou de vous engager dans une rue dotée d'un double-sens cyclable, pensez à regarder dans le sens de circulation réservé aux cyclistes. Vérifiez qu'aucun cycliste n'arrive avant d'ouvrir votre portière. Ne vous arrêtez pas sur l'aménagement cyclable : c'est interdit et cela met en danger les cyclistes !

Attention au régime de priorité, le double-sens conserve celui de la rue qui l'héberge. Enfin, modérez votre vitesse.

CYCLISTES

Le danger vient surtout des usagers qui surgissent sur les côtés en ne regardant que du côté d'où viennent les voitures : un piéton qui traverse, un automobiliste qui sort d'un garage ou d'une place de stationnement…

N'hésitez pas à donner un coup de sonnette amical pour rappeler votre présence et au besoin préférez céder le passage.

PIÉTONS

Avant de traverser, n'oubliez pas que les cyclistes circulent dans les deux sens. Ne vous fiez pas à vos seules oreilles, un vélo bien entretenu ne fait pas de bruit.

4 types de double-sens

COHABITATION

Dans les zones de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne) où le trafic motorisé est lent et faible.

La présence de cyclistes à contresens est seulement signalée par des panneaux à l'entrée de la rue, sans délimiter un espace spécifique. Elle peut être renforcée par des pictogrammes. (voir photo de couverture).

Cyclistes, n'hésitez pas à prendre votre place : roulez à 1m du bord de la chaussée et rabattez-vous en cas de croisement !

BANDES CYCLABLES

L'espace de circulation des cyclistes à contresens est délimité par une bande blanche discontinue de peinture sur la chaussée.

PISTES CYCLABLES

L'espace de circulation des cyclistes à contresens est séparé physiquement du trafic automobile.

COULOIRS BUS

Les cyclistes sont autorisés à emprunter la plupart des couloirs bus, notamment quand ceux-ci sont à contresens. Ils doivent y circuler dans le même sens que les bus.

Pour plus d'information voir la fiche CERTU n°6 « double-sens cyclables » consultable sur droitauvelo.org

conception Droit au vélo - création 2004 - mise à jour et réimpression à 20 000 exemplaires en 2012 - papier PEFC et encres végétales - photos Droit au vélo

Fiche n°1

Droit au vélo - ADAV
Siège régional
23 rue Gosselet
59000 Lille
Tél. 03 20 86 17 25
info@droitauvelo.org
www.droitauvelo.org

Le bon sens du double-sens

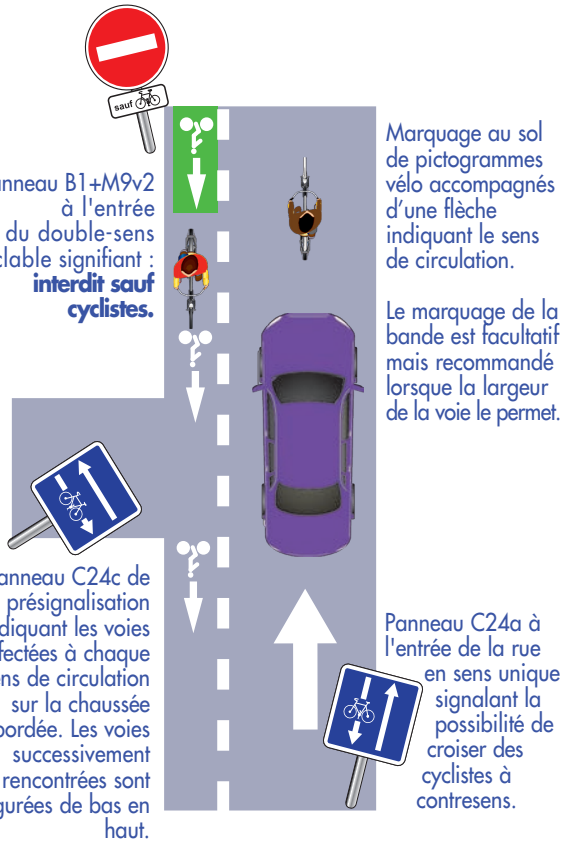
Pour un bon usage du double-sens cyclable

Qu'est-ce qu'un double-sens cyclable ?

Sur le plan réglementaire, c'est une **« voie à double sens dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles non motorisés »** (CERTU)
Les cyclomoteurs y sont interdits.

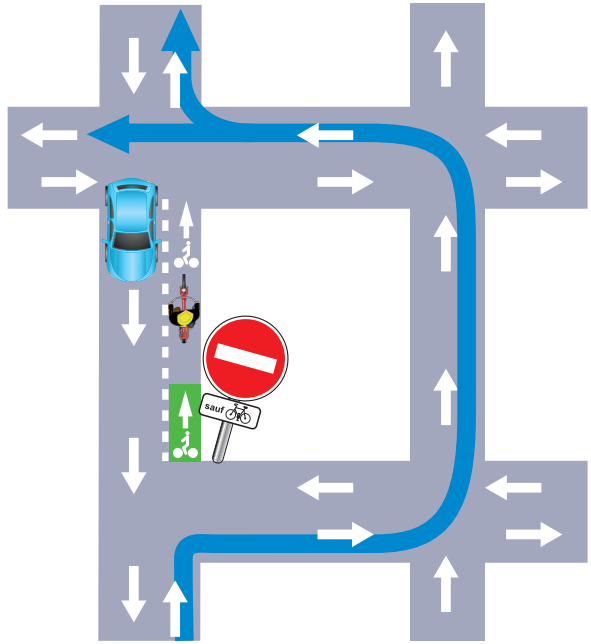
Par décret n°2008-754 du 30 juillet 2008, le double-sens cyclable est généralisé dans les rues à sens unique des zones 30, zones de rencontre et des aires piétonnes sauf si un arrêté contraire est pris. En l'absence de signalisation verticale, il n'est pas autorisé.

PANNEAUX ET MARQUAGE RÉGLEMENTAIRES
Une signalétique particulière



Les avantages du double-sens

Les sens uniques ont d'abord été créés pour l'automobile : résoudre les difficultés de croisement, fluidifier le trafic ou augmenter le nombre de places de stationnement.



Détour entraîné par les sens uniques en l'absence de double-sens cyclable

Quand les sens uniques sont indispensables, la circulation des cyclistes peut être facilitée par la création de double-sens cyclables.

- réduction sensible des distances,
- meilleure lisibilité des itinéraires,
- plus grande perméabilité des quartiers,
- meilleure visibilité,
- et surtout **sécurité accrue**, car les double-sens permettent souvent d'éviter de grands axes ou des tourne-à-gauche dangereux.

Les autres usagers profitent aussi d'une meilleure sécurité, grâce à la réduction de la vitesse des véhicules motorisés.

Un aménagement très sûr

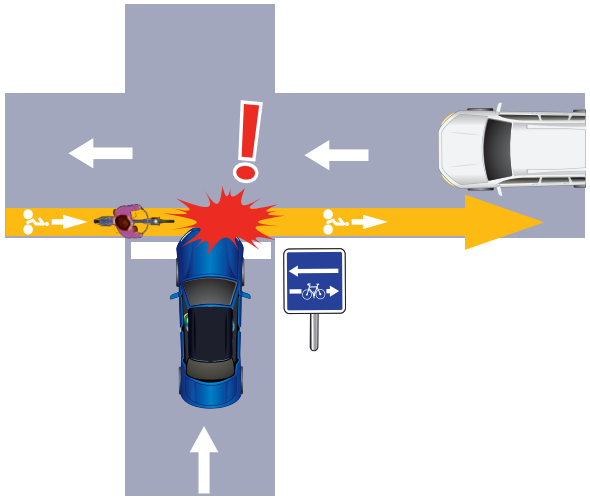
Le double-sens cyclable est un aménagement très sûr et très répandu en Europe du Nord. Depuis plusieurs années, il se développe largement en France, et notamment en Région Nord – Pas de Calais grâce à l'action de Droit au vélo.

Les analyses d'accidents montrent que le risque d'accident frontal – où le cycliste à contresens heurte de front le véhicule venant en face – est quasi nul. Toutes les statistiques de sécurité récentes se révèlent très positives pour ce type d'aménagement (sources : Lille Métropole et Ville de Paris).

Les usagers se voient mutuellement en se croisant et ralentissent.

En cas d'ouverture inopinée d'une portière de voiture, le cycliste heurte le plat de la portière qui se referme sur elle-même.

Comme pour tout aménagement cyclable, le danger peut venir des traversées et des entrées et sorties des double-sens.



Le cycliste a la priorité mais le conducteur de la voiture bleue ne regarde que du côté de la circulation générale.

Préoccupé uniquement par l'arrivée des voitures, il oublie le cycliste arrivant à contresens.

Les double-sens cyclables

Cette fiche est destinée à donner une information rapide. La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité. Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

Le double-sens cyclable est une rue à double sens "dont un sens est réservé aux cycles".

Pour quoi faire ?

La logique des plans de circulation des années 1980, avec voies à sens unique pour faciliter la fluidité automobile et augmenter l'offre de stationnement, est dépassée. Ses inconvénients sont connus : augmentation des vitesses et des distances parcourues - donc augmentation de la pollution et des accidents, perte de lisibilité des itinéraires bus et éloignement des arrêts pour les piétons, rallongement des parcours pour les cyclistes, gêne pour les activités riveraines.

Aujourd'hui, dans beaucoup de villes françaises, de nombreuses rues sont à sens unique ce qui constitue un potentiel important pour la réalisation de double-sens cyclables. Il suffit de s'inspirer des villes qui ont déjà généralisé ces aménagements comme Strasbourg, de celles qui ont entrepris d'en réaliser comme Colombes, Grenoble, Lille, Nantes, Paris et Rennes, et des villes étrangères (en Suisse, en Allemagne…) où il n'est pas rare que plus de 80 % des rues à sens unique soient ainsi traitées.

Avantageux pour les cyclistes, le double-sens cyclable raccourcit les distances à parcourir et garantit une sécurité avérée du fait d'une meilleure visibilité réciproque des protagonistes.

Avantageux pour la collectivité car il se met souvent rapidement en place, sans travaux lourds de voirie, il permet un meilleur maillage du réseau cyclable.

Source : CETE Nord-Picardie

Exemple de signalisation de la sortie d'un double-sens cyclable.

Où ?

La rue dont un sens est réservé aux cycles doit être systématisée dans les zones de rencontre et les zones 30, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police (décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008) et mérite d'être développée dans les rues où la vitesse réelle pratiquée est de l'ordre de 50 km/h.

Réglementation

Le code de la route, dans son article L411.1, dit que : « le maire peut, par arrêté motivé eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement, interdire, à certaines heures, l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voies ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ». Les double-sens cyclables, les couloirs-bus entrent dans le champ de cet article.

Le double-sens cyclable s'accompagne donc de la prise d'un arrêté. Il en est de même pour justifier dans certains cas particuliers sa non mise en œuvre dans une zone de rencontre ou une zone 30. Pour les zones 30 existantes avant le 30 juillet 2008, l'arrêté devra intervenir au plus tard le 1er juillet 2010.

Conception - Signalisation

• Extrémités et carrefours

Le carrefour étant conçu pour une ou plusieurs voies à sens unique, il convient de le réadapter et de revoir les priorités pour un fonctionnement à double sens et la signalisation de police correspondante. Par exemple, prévoir un bouton poussoir en cas de déclenchement par boucle de détection d'un carrefour à feux, supprimer le feu de répétition de gauche en l'absence d'îlot séparateur...

Signalisation verticale : un panonceau M9v2 vient obligatoirement compléter le B1. Un panneau C24a (photo ci-contre) peut être positionné dans l'autre sens.

Signalisation verticale de l'entrée du double-sens cyclable (M9v2 sous le B1)

▷ Certu 2008/07

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

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.

Le Certu appartient au
Réseau Scientifique
et Technique
du MEEDDAT

Un panneau C24c peut indiquer la présence de cyclistes dans le sens inverse de la circulation générale sur les voies sécantes non prioritaires. En cas d'utilisation d'un panneau interdiction de tourner à gauche ou à droite pour les voies sécantes prioritaires, il est obligatoire de lui adjoindre le panonceau M9v2. Les panneaux C24a et C24c sont très fortement conseillés sur les axes à 50 km/h, conseillés pour les rues à trafics importants dans les zones 30 et optionnels à l'intérieur des zones de rencontre.

Panneau indiquant la présence de cyclistes dans le sens contraire à la circulation générale pour les usagers d'une voie sécante non prioritaire (C24c)

Signalisation horizontale : en entrée et en sortie de voie, un îlot de protection, matérialisé au minimum par de la peinture, et prolongé par une ligne continue 3u sur environ 10 m, peut être utile. La flèche et le pictogramme vélo sont recommandés aux extrémités. Il convient également de dégager la visibilité (stationnement...). Le marquage au sol de la section courante se poursuit dans le cas d'une intersection avec une voie non prioritaire et est interrompu dans les autres cas.

• Section courante

Le marquage de type bande cyclable est facultatif mais recommandé lorsque la largeur de la voie le permet : ligne discontinue T3 5u, ou dans des cas bien particuliers tels que des virages, des configurations de mauvaise visibilité, ... ligne continue 3u.

La perception de l'aménagement peut être utilement renforcée par des pictogrammes et des flèches. Une séparation de type piste peut être envisagée pour des trafics motorisés supérieurs à 5 000 vh/j.

Aux entrées riveraines importantes, il convient de dégager la visibilité pour ne pas cacher les cyclistes ; la mise en œuvre au sol de pictogrammes et de flèches facilitera la prise en compte de ces derniers.

LARGEUR CHAUSSÉE	TRAFIC MOTORISÉ			
	< 1 000 vh/j	entre 1 000 vh/j et 5 000 vh/j	entre 5 000 vh/j et 8 000 vh/j	> 8 000 vh/j
L < 3,50 m	pictogrammes flèches	pictogrammes flèches	▲	▲
3,50 m < L < 4,50 m	pictogrammes flèches	marquage complet *	▲	▲
L > 4,50 m	marquage complet *	marquage complet *	marquage complet * ou séparation **	séparation **

* *Pictogrammes, flèches, marquage de type bande ;* ▲ Cas peu réaliste ou déconseillé
** *Pictogrammes, flèches, séparation de type piste ;*
NB : Ce tableau ne concerne pas les zones de rencontre et les aires piétonnes.

Gérer les conflits potentiels

• Cyclomoteurs

Les cyclomoteurs ne doivent pas être autorisés dans le sens réservé aux cycles.

• Information des piétons

Dans les voies commerçantes, les zones 30, devant les sorties riveraines importantes : on pourra utilement renforcer le marquage au sol par des pictogrammes rapprochés et une flèche indiquant le sens de circulation des cycles.

• Stationnement longitudinal

Le code de la route prévoit que le stationnement se fait dans le sens de circulation des véhicules, donc il ne devrait pas y avoir théoriquement de stationnement automobile du côté du sens réservé aux cycles.

Mais le code prévoit aussi que des dispositions différentes peuvent être prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Il est donc possible de créer un double-sens cyclable en autorisant le stationnement à gauche de la circulation générale, en le précisant dans l'arrêté. Le choc est cependant moins dangereux pour le cycliste dans le sens qui lui est réservé par comparaison avec une bande normale puisque la portière se referme sur l'automobile. Une zone tampon de 0,50 m de protection est souhaitable en cas d'ouverture inopinée de portière et pour les manœuvres de stationnement.

• Stationnement gênant

Dans les zones d'arrêts fréquents, il faut faire respecter l'aménagement.

• Mauvaise visibilité en virage

Compte tenu du risque de voir l'automobiliste couper le virage, il peut être recommandé de renforcer la protection de la voie réservée aux cycles (séparateur, surélévations...).

La série « Fiche Vélo » a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu.
Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences.
Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur les sites :
- Certu (http://www.certu.fr)
- «portail métier» sécurité routière de la DSCR (http://securite-routiere.metier.i2)
- Sétra (intranet : http://catalogue.setra.i2 et internet : http//catalogue.setra.equipement.gouv.fr).

Références bibliographiques

- CERTU - Recommandations pour les aménagements cyclables - Lyon - 2008 - *www.certu.fr*
- FUBicy - Les contre-sens cyclables : présentation de 73 cas français, Strasbourg, Grenoble, Rennes, Nantes, Colombes... - Edition 2006 - *www.fubicy.org*
- CERTU - La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables - Lyon - 2004 - *www.certu.fr*
- Décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière.
- Instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Auteurs de la fiche

D'après ville &vélo • n°7 juin-juillet-août 2003
avec la collaboration du Certu et des correspondants vélos des CETE

Votre contact au CERTU

Nicolas Nuyttens
✆ 04 72 74 58 69
Nicolas.Nuyttens@developpement-durable.gouv.fr
Secrétariat : ✆ 04 72 74 59 33

Mais également les correspondants vélos des CETE :
Méditerranée (J. Cassagnes), Sud-Ouest (M. Louveau), Nord-Picardie (B. Deboudt), Lyon (J. Laville), Est (F. Tortel), Normandie Centre (JC Poreau), Ouest (M. Hisler), DREIF (FX. Vazquez).

Cette fiche est destinée à donner une information rapide. La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité. Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

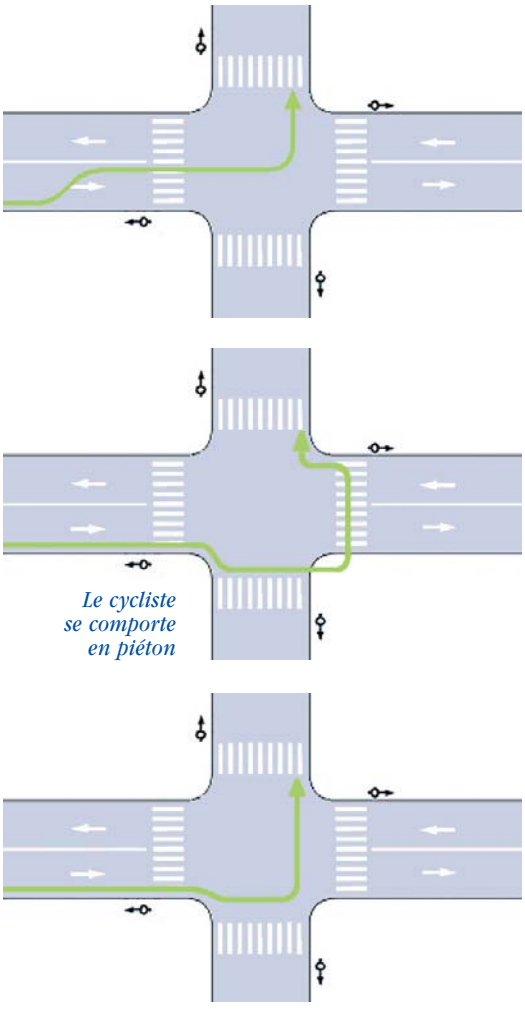
▷ Certu 2009/45

Les sas à vélos

Définitions et principes

La manœuvre de tourne à gauche en carrefour peut s'avérer dangereuse pour les cyclistes, en particulier lorsque la voie qu'ils empruntent ou qu'ils longent est dotée de plusieurs voies de circulation ou supporte une circulation importante ou rapide.

Les comportements observés sont très variés et dépendent à la fois de l'expérience du cycliste, des flux de circulation, de la couleur des feux…



Un aménagement réglementaire permet de faciliter cette manœuvre en carrefour à feux et de la sécuriser… le sas.

Très répandu chez nos voisins européens, il a été introduit depuis bon nombre d'années dans les « villes cyclables » françaises avant d'être officiellement intégré dans le code de la route en 1998 *(articles R415-2 et R415-15)* et précisé dans l'I.I.S.R..

Le sas permet au cycliste de profiter du feu rouge pour se positionner devant les autres véhicules afin :

- de mieux voir et d'être vu ;
- de présélectionner son tourne à gauche avant les véhicules qui sont derrière lui et qui suivent la même direction ;
- de démarrer avant les véhicules à moteur, ce qui assure une bonne perception et insertion ;
- de ne pas respirer les gaz d'échappement au démarrage.

De par l'éloignement engendré entre le passage piéton et les véhicules motorisés, le sas permet au piéton :

- d'être mieux vu par les conducteurs de véhicules de grande hauteur, notamment pour le piéton de faible taille ;
- d'augmenter le confort de sa traversée.

Photo : CETE de Lyon

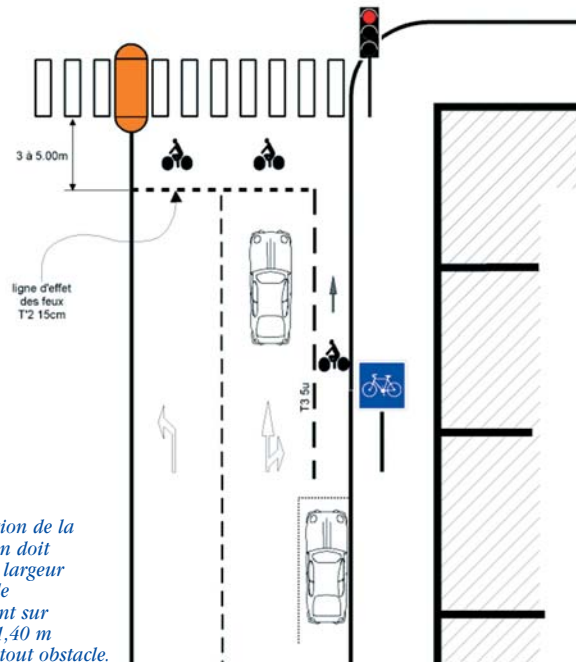
Le principe consiste donc, sur toute la largeur des voies de circulation générale concernées par le feu, à reculer ou à marquer en retrait la ligne d'effet des feux des voitures. En l'absence de bande cyclable sur l'axe aménagé, il est nécessaire de créer une bande cyclable (d'accès au sas) de quelques mètres pour que les cyclistes puissent, réglementairement, remonter sur leur voie la file de voitures et entrer dans le sas.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

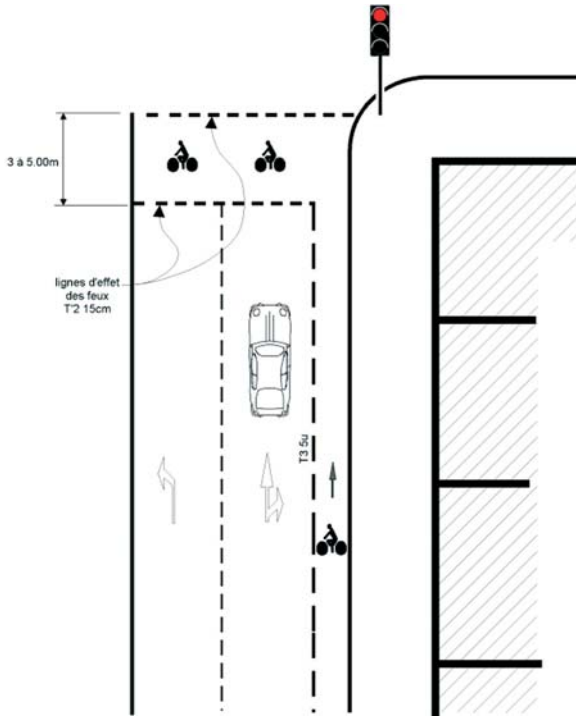
Exemples d'aménagement de sas :

➪ En l'absence d'aménagement cyclable en amont du carrefour, une bande cyclable d'accès au sas est créée sur une dizaine de mètres.



L'implantation de la signalisation doit respecter la largeur minimale de cheminement sur trottoir de 1,40 m dégagée de tout obstacle.

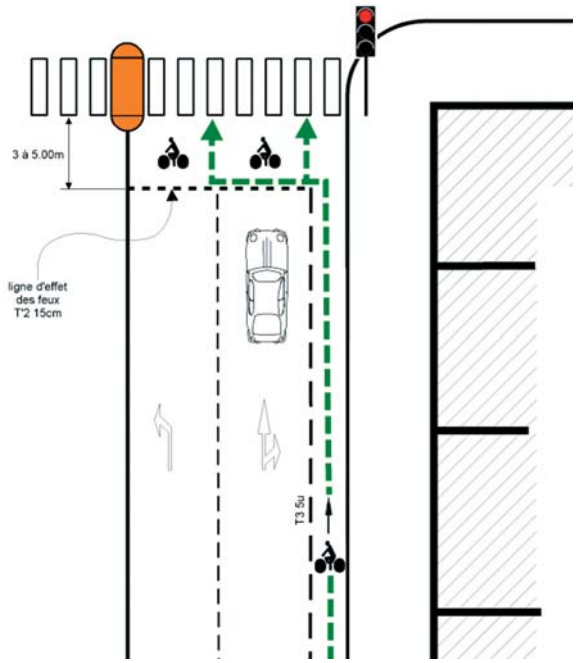
➪ En l'absence de passage piéton, une seconde ligne d'effet des feux fermant le sas vélo est nécessaire. Elle s'applique aux cyclistes.



Le sas est particulièrement recommandé et utile en cas de mouvements de tourne à gauche importants et si la voie supporte un trafic élevé, rapide ou plusieurs voies de circulation.

Fonctionnement du sas

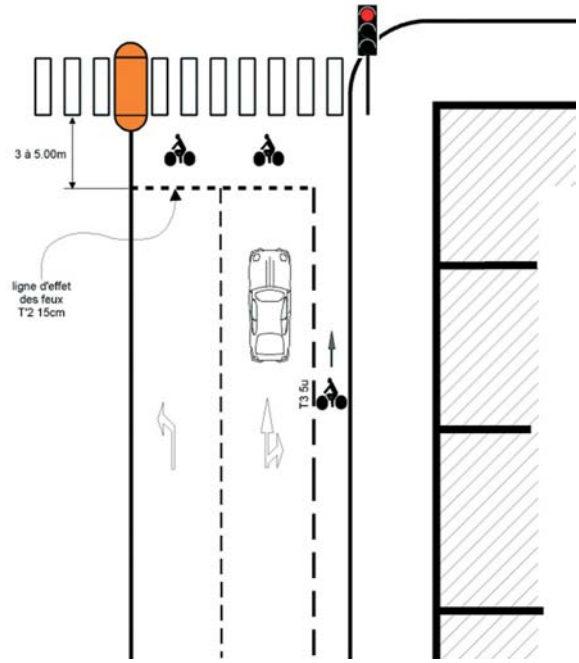
➪ **A - Le feu est ROUGE**



*Je suis **cycliste** ... Le feu est **rouge** ...*

Je m'avance dans le sas et je me place devant les voitures arrêtées, pour aller soit tout droit, soit à gauche.

*Lorsque le feu passe au **vert**, je peux ainsi être vu des automobilistes et démarrer avant eux.*



*Je suis **automobiliste** ... Le feu est **rouge** ...*

Je m'arrête avant la première ligne d'effet des feux et je laisse donc libre l'espace (sas vélo) situé entre la ligne d'effet et le passage piéton.

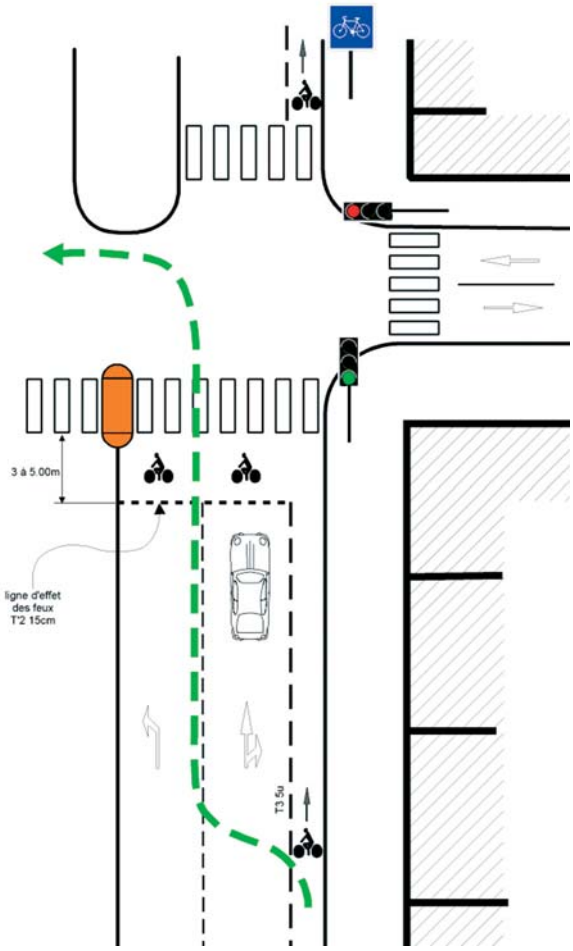
*Lorsque le feu passe au **vert**, je respecte les cyclistes placés devant moi.*

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.

Le Certu appartient au
Réseau Scientifique
et Technique
du MEEDDM

⇨ B - Le feu est VERT

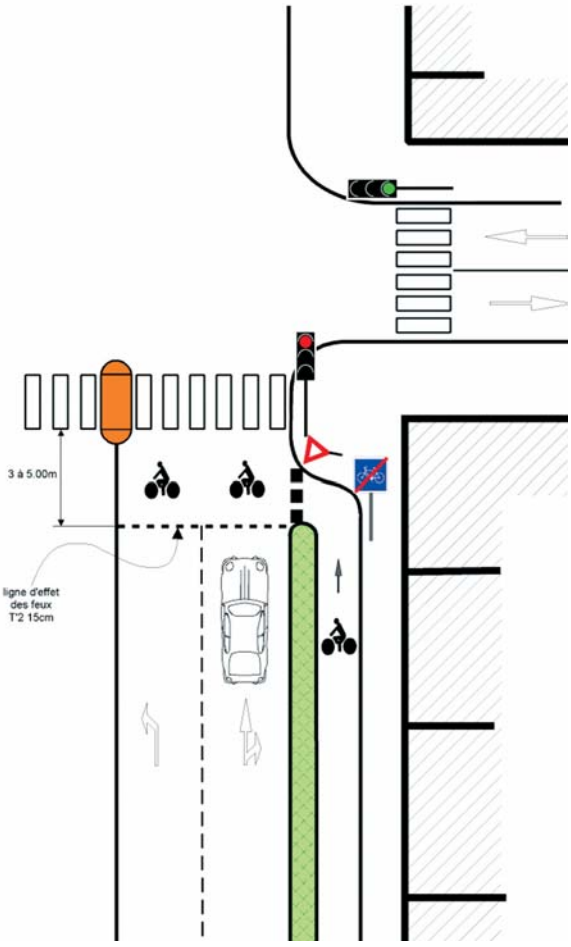


Je suis cycliste ... Le feu est vert ...

Le sas ne me sera pas utile ; j'effectue ma manœuvre de tourne à gauche en me plaçant, par anticipation, à gauche, en amont du carrefour.

Certains "contournent" le carrefour et se placent devant les véhicules de la voie sécante (non réglementaire), d'autres se comportent en piéton.

⇨ C - Cas particulier



Je suis cycliste ... et je roule sur la piste cyclable.

Arrivé à son extrémité, je cède le passage.

J'attends que le feu soit rouge ou qu'il n'y ait plus de voitures pour entrer dans le sas.

On peut également gérer par feux l'extrémité de la piste.

La série « Fiche Vélo » a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu.
Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences.
Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.
Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur le site :

- Certu (http://www.certu.fr).

Références bibliographiques

- Recommandations pour les aménagements cyclables, LYON Certu, version mise à jour en septembre 2008.
- La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables, LYON Certu, mai 2004.

Auteur de la fiche

François Tortel
✆ 03 87 20 45 59
francois.tortel@developpement-durable.gouv.fr

Votre contact au CERTU

Nicolas Nuyttens
✆ 04 72 74 58 69
nicolas.nuyttens@developpement-durable.gouv.fr
Secrétariat : ✆ 04 72 74 59 61

Mais également les correspondants vélos des CETE :
Méditerranée (J. Cassagnes), Sud-Ouest (M. Louveau), Nord-Picardie (B. Deboudt), Lyon (J. Laville), Est (F. Tortel), Normandie Centre (S. Febvre - JC Poreau), Ouest (M. Hisler), DREIF (FX. Vasquez).