

# LES ARRÊTÉS À PRENDRE

## - pour la création d'une zone de rencontre ou d'une nouvelle zone 30

Article R. 411-3 et R. 411-4

« Le périmètre des zones de rencontre (idem zone 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. »

Cette rédaction insiste sur le fait que la délimitation d'une zone de rencontre ou d'une zone 30 est le résultat d'un processus qui commence par une réflexion à l'échelle de l'agglomération sur les pôles générateurs et les déplacements. Cette réflexion conduit tout d'abord à une hiérarchisation de la voirie selon les fonctions qu'elle doit remplir, puis à des choix d'aménagements. Alors l'objectif d'une réduction de la vitesse devient compréhensible et cohérent.

Il y a dorénavant deux arrêtés à prendre lors de la création d'une zone de rencontre ou d'une nouvelle zone 30, l'un portant sur le périmètre, l'autre sur le constat de cohérence et de mise en place de la signalisation.

La prise d'arrêté pour les sections de route à grande circulation n'est plus réalisée par le préfet, mais par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation, après avis conforme du préfet.

## - pour la mise en conformité des zones 30 existantes

Article 13 décret 2008-754

« 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 applicables, 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. »

Le rétablissement, pour les usagers cyclistes, de la règle générale du code de la route - qui est la circulation à double sens - 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 trop 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 actuellement en zone 30 pour, soit dans le cas général, créer des doubles sens cyclables, soit pour justifier dans l'arrêté à prendre l'impossibilité de réaliser ce double sens cyclable.

Il est donc nécessaire de mener une réflexion préalable afin de déterminer les zones 30 pour lesquelles il est souhaitable de choisir le statut correspondant à la nouvelle définition de la zone 30 ainsi que celles pour lesquelles le statut de zone de rencontre est le mieux adapté. Les arrêtés pour les zones 30 existantes comportant des rues à sens unique sont ainsi à reprendre d'ici le 1er juillet 2010. Mais cette mise à jour ne doit pas se limiter à ces seuls cas. En effet, il faut également, pour que la zone 30 conserve son statut, que l'on veille à la cohérence de son aménagement avec la limitation de vitesse applicable. En effet, ceci n'était pas obligatoire dans les anciennes zones 30 et a parfois été une recommandation non suivie d'effet.

### Pour en savoir plus

- Les zones 30, des exemples à partager, CERTU 2006, édition antérieure à l'évolution réglementaire
- Recommandations pour les itinéraires et les aménagements cyclables, CERTU 2008
- Les doubles sens cyclables, fiche technique téléchargeable sur [www.CERTU.fr](http://www.CERTU.fr)
- Généralisation des doubles sens cyclables pour les voiries de type zone 30 le cas d'Illkirch-Graffenstaden, rapport d'études téléchargeable sur [www.CERTU.fr](http://www.CERTU.fr)

### Remerciements

Ces fiches ont été rédigées par Benoît Hiron et Samuel Martin du CERTU, Jean-François Durand de la DREIF/LREP. Elles ont bénéficié de la relecture d'Olivier Baille, Daniel Lemoine, Nicolas Nuyttens, Pierre Viatte du CERTU, André Isler du CETE de l'EST et Maryse Hisler du CETE de l'Ouest, Jean-Pierre Le Loch et Yann Le Goff ville de Paris et groupe AITF déplacement signalisation, Jean-Claude Chaix ATTF ville de Valence.

La conception a été réalisée par le LREP/DREIF

Publié en novembre 2008.

Prix : 15 euros  
[www.certu.fr](http://www.certu.fr)