

La Zone 30

Périmètre

- périmètre et aménagements fixés par arrêté 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 ;

Règles

- vitesse des véhicules limitée à 30 km/h;
- toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes : Sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police (Le maire ou le préfet)

Aménagements

- les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation ;
- l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse.



Précisions Zone 30

Si la possibilité de double sens n'est pas offerte :
l'autorité de police devra justifier son choix par des
contraintes propres à la voirie et à son usage

- *Ex : Nature du trafic, forte présence des poids lourds...*

Le choix d'offrir ou de maintenir du stationnement ne
saurait justifier l'absence de mise à double sens cyclables
des rues à sens unique.

Distinction « Zone 30 » et Zone « limitée à 30 »

Zone 30

- signalisation entrée et sortie ;
- double sens cyclable obligatoire ; et
- aménagement obligatoire de la chaussée et des trottoirs pour respecter la limitation de vitesse.

Zone limitée à 30

- seulement sur une route / un tronçon ; et
- pour les cyclistes : Règles classiques du code de la route.

La zone de rencontre

Périmètre

- périmètre des zones de rencontre et leur aménagement fixés par arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée ;
- affectée à la circulation de tous les usagers ; et
- piétons autorisés à circuler sur la chaussée, et bénéficient de la priorité sur les véhicules.

Règles

- vitesse des véhicules limitée à 20 km/h ; et
- toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins motorisés (sauf dispositions prises par l'autorité détentrice du pouvoir de police).

Aménagements

- les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation ; et
- l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse.



Sources légales : Article R110-2 et R411-3-1 du Code de la route

L'aire piétonne



Périmètre

- zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente.

Règles

- les piétons sont prioritaires ;
- seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler au pas ; et
- zone ouverte aux vélos à condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons (sauf dispositions différentes prises par l'autorité de police).

Aménagements

- les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation.



Sanction en cas de non respect : Contravention de deuxième classe (150 euros d'amende)

Cas pratique : La circulation des cyclistes sur les trottoirs

Principe : Les trottoirs sont interdits à la circulation vélos

Exception : Lorsque le cycliste est âgé de moins de 8 ans, il a alors le droit de circuler à vélo sur le trottoir



Fiche Récapitulative

| Usagers et signalisation | Aire piétonne | Zone de rencontre | Zone 30 | Limitation 30 |
|--------------------------|---|---|---|---|
| Panneau d'entrée de zone |  B54 |  B52 |  B30 |  B14 |
| Panneau de fin de zone |  B55 |  B53 |  B51 |  B33 |
| Piéton et PMR | Prioritaires | Prioritaires | Règles classiques du code de la route | Règles classiques du code de la route |
| Cyclistes | Autorisé à l'allure du pas | Non prioritaires sur les piétons Double sens cyclables | Double sens cyclables | Règles classiques du code de la route |
| Stationnements | Interdits sauf aux vélos | Organisés | Organisés | Règles classiques du code de la route |
| Signalisation verticale | Obligatoire | Obligatoire | Obligatoire | Règles classiques du code de la route |

Les impacts pour la pratique du vélo :

Objectif : L'augmentation de la part des déplacements à vélo de 3% à 9%

Obligation d'intermodalité Train / Vélo et Car / Vélo : Application : Par décret pris en 2020

- Obligation d'équiper les trains neufs ou rénovés de places pour les vélos non démontés
- Les cars neufs devront accepter 5 vélos non démontés d'ici 2021
- Les gares seront munies de stationnements sécurisés pour vélos

Fonds vélo et mobilité active

- Fonds pour l'amélioration des infrastructures cyclables, la réduction des discontinuités du réseau cyclable (durée de 7 ans, appel à projets en cours)
- Forfait mobilité durable : jusqu'à 400 euros / an non imposable pour l'employé et pour l'employeur

Développement de la culture vélo en France

- Modification symbolique du code des transports pour garantir le droit à la mobilité alternative à l'automobile
- Obligation pour tout véhicule poids lourd d'arborer une indication claire de leurs angles morts
- Identification obligatoire de tous les vélos vendus neufs ou d'occasions (registre national créé à compter du 1^{er} janvier 2021 pour les vélos neufs, 1^{er} juillet 2021 pour les occasions)
- Mise en place de programmes d'apprentissage (non obligatoires) du vélo dans tous les établissements primaires

Les impacts pour la pratique du vélo :

L'extension de l'obligation de création des pistes cyclables : la modification des articles L. 228-2 et -3 du Code de l'environnement

Nouvelles obligations

- Intégration du vélo dans le plan de mobilité : continuité et sécurisation des itinéraires cyclables
- Voies urbaines : Obligation de créer des itinéraires cyclables lors des réalisations/rénovations urbaines, hors autoroutes ou voies rapides
- Voies en site propre : la loi LOM modifie la jurisprudence et prévoit que « si l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au Code de la route » (Le juge veille à ce que seule l'impossibilité juridique ou matérielle avérée (interprétation stricte) permette de s'y soustraire)

Nouvelles possibilités

- Voies hors agglomération, voies rapides et autoroutes : Création d'itinéraires cyclables sur les voies hors agglomération, voies rapides et autoroutes n'est toujours pas obligatoire, mais la loi LOM en prévoit la possibilité (extension du principe) : Le gestionnaire de la voirie, lors de la réalisation ou du réaménagement de ces voies, devra évaluer le besoin de réalisation d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. En cas de besoin avéré, l'aménagement devra être réalisé sauf impossibilité technique ou financière.

Les points noirs de la loi LOM

L'application de la loi

- La plupart des dispositions ne seront appliquées qu'après avoir pris un décret d'application (en attente dans la plupart des cas)
- L'absence de priorité du gouvernement due à la crise sanitaire

Une loi qui aurait pu aller plus loin

- Quelques dispositions symboliques
- Quelques dispositions facultatives (Aménagement hors-urbain ; pas d'obligation de former à l'école mais seulement un programme d'accompagnement facultatif)