

# Propositions pour un apaisement de la circulation dans le centre de Brécey

Mars 2016

## Sommaire

I.Zone 30.....	2
I.1 Définition et fonction.....	2
I.2 Signalisation.....	2
I.2.1 Signalisation verticale.....	2
I.2.2 Signalisation horizontale.....	2
I.3 Implantation.....	3
II.Double-sens cyclable.....	3
II.1 Définition et fonction.....	3
II.2 Signalisation et aménagements.....	4
II.2.1 Signalisation verticale.....	4
II.2.1.1 Règles générales.....	4
II.2.1.2 Erreurs à éviter.....	4
II.2.2 Signalisation horizontale.....	4
II.3 Implantation.....	5
II.3.1 Plan général.....	5
II.3.2 Aménagements.....	5
II.3.2.1 Rue du Fonteny.....	5
II.3.2.2 Passage des Biardais.....	5
II.3.2.3 Place de l'Hôtel-de-Ville.....	6
II.3.2.4 Rue Louis-René Leberriays.....	6
II.3.2.5 Lotissement des Violettes.....	6
II.3.2.6 Rue des Écoles.....	6
II.3.2.7 Rue de l'Hôtel-de-Ville.....	6
III.Communication.....	7
IV.Bibliographie.....	7
V.Illustrations.....	7
VI.Annexes.....	8

# I. Zone 30

## I.1 Définition et fonction

La zone 30 est définie dans l'article R. 110-2 du Code de la route comme suit :

*« 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 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. 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 mise en place d'une zone 30 est conseillée partout où les utilisateurs vulnérables de la voirie sont nombreux. Elle est particulièrement recommandée dans le centre commerçant des villes ou les lotissements car elle permet une juste répartition entre transport et vie locale [2].

## I.2 Signalisation

### I.2.1 Signalisation verticale

L'entrée d'une zone 30 est signalée par le panneau B30 rectangulaire contenant le mot « zone » en caractères noirs et une reproduction d'un panneau de type B14 mentionnant la vitesse maximale autorisée de 30 km/h [1, art. 63-1].

La sortie d'une zone 30 est signalée par le panneau B51 rectangulaire contenant les mots « fin de zone » en caractères noirs et une reproduction d'un panneau de type B14 de couleur grise, le tout barré d'un trait noir signifiant la fin de la zone et de la limitation de vitesse à 30 km/h. Si la zone se termine sur une zone de rencontre ou une aire piétonne, le panneau d'entrée de la nouvelle zone se substitue au panneau B51 [1, art. 63-1].

Ces panneaux sont des signaux de position et sont implantés en limite de zone. Leurs dimensions pour la catégorie normale sont de 700 × 900 mm<sup>2</sup> [1, art. 5-3].

### I.2.2 Signalisation horizontale

L'arrêté du 23 septembre 2015 introduit des marquages au sol afin de renforcer la signalisation des zones 30 [4, art. 8-6b].

Le premier marquage est constitué des mots « zone 30 » en lettres blanches, occupant toute la largeur de la chaussée et est placé en entrée de zone [3, art. 118-7 & annexe D.4].

Le second marquage sert de rappel de la vitesse maximale autorisée. Il est composé du nombre « 30 » dans une couronne, de couleur blanche [3, art. 118-7 & annexe E.1].

Nous préconisons d'utiliser le marquage d'entrée de zone 30 sur les axes à forte circulation tels que les D 911 & D 999. Le marquage de rappel pourra être utilisé à certaines intersections ou face aux commerces. Nous conseillons de tracer ce dernier suffisamment éloigné du bord droit de la chaussée afin d'éviter que les deux-roues ne glissent sur la peinture par temps humide.

Les dimensions du marquage « zone 30 » ne sont pas fixées mais peuvent être calquées sur celles indiquées à l'annexe D.4 de la septième partie de l'instruction interministérielle pour la signalisation routière. Les dimensions du marquage « 30 » en annexe E.1 du même document ne sont pas précisées mais peuvent être calquées sur le marquage défini dans l'arrêté du 12 janvier 2016 [5].

## I.3 Implantation

Une zone 30, par son caractère zonal, ne se limite pas à l'axe le long duquel elle est implantée mais englobe toutes les rues sécantes à cet axe depuis son commencement (fig. 1). Elle est de ce fait différente de la simple limitation à 30 km/h qui, elle, se limite au seul axe routier où elle est définie et doit être répétée à chaque intersection [3].

Les limites de la zone 30 du centre de Brécey ont été évoquées lors de notre rencontre du 16 février 2016. Afin de mieux appréhender sa situation dans la ville, nous les avons reproduites et étendues à d'autres rues sur le plan en figure 2 de l'annexe à ce document. Nous proposons également de mettre le lotissement des Camélias et la rue de Banteln, lieux de résidence, dans une zone 30 indépendante de celle du centre-ville.

Voici la liste des limites des zones 30 proposées :

- lotissement des Camélias et rue de Banteln, à leurs intersections avec la D 39 et la D 911 ;
- avenue de Virey, à son intersection avec la D 39 ;
- rue des Lavandières (D 39), au niveau de la sortie du chemin piétonnier qui mène au parc municipal ;
- rue de la Libération (D 999), avant la courbe au niveau de la station-service ;
- rue des Rosiers, à ses intersections avec la D 999 et la route de Bourigny (D 233) ;
- rue du Bocage, au niveau de la bifurcation entre la D 39 et la D 233 ;
- D 911, au niveau de la résidence de la Bleutière ;
- au niveau du complexe sportif municipal et du site Logisco ;
- à l'aplomb de l'école privée « Jeanne d'Arc » ;
- rue du Val-de-Sée (D 999), à l'intersection avec la rue Jeanne d'Arc ;
- rue du Vieux-Bourg, à l'aplomb de la gendarmerie ;
- rue Louis-René Leberriays, à hauteur du n°15.

## II. Double-sens cyclable

### II.1 Définition et fonction

Le double-sens cyclable correspond à la création d'une voie de circulation réservée aux cycles, pour leur permettre d'emprunter une rue à sens unique dans le sens qui leur était auparavant interdit et qui reste interdit aux autres véhicules.

Cette disposition a été introduite dans le Code de la route en 2008 [6] et étendue par le décret *PAMA* (plan d'action pour les mobilités actives) en 2015 [7].

Le double-sens cyclable offre aux cyclistes la possibilité d'emprunter de nouveaux parcours afin de réduire leur trajet et d'éviter des axes routiers à la circulation plus dense et dangereuse. Les rues historiques des villes étant souvent étroites, elles sont en sens unique et peu empruntées. Leur faible fréquentation les rend adaptées à la pratique de la marche et du vélo, elles gagnent donc à être utilisées dans les deux sens. Avoir une circulation à double-sens permet également d'apaiser la circulation des véhicules en sens unique.

Équiper sa ville de double-sens cyclables dans des rues à faible circulation permet de réduire les distances, inciter les gens à utiliser leur bicyclette pour de petits déplacements et réduire d'autant le nombre d'automobiles en centre-ville.

La largeur de certaines voies ne doit pas être un frein à leur mise en double-sens cyclable. Par exemple à Perpignan, certaines rues de moins de 3,5 m de large sont en double-sens cyclable sans qu'une quelconque gêne ne soit à déplorer [8]. La circulation en est d'autant plus sereine.

## II.2 Signalisation et aménagements

Un exemple de rue en double-sens cyclable est illustré avec sa signalisation sur les figures 7a & b.

### II.2.1 Signalisation verticale

#### II.2.1.1 Règles générales

La signalisation d'un double-sens cyclable reprend les éléments de signalisation d'un sens unique classique avec quelques adaptations (fig. 3). Ainsi, le panneau B1 « sens interdit » se voit équipé du panonceau M9v2 « sauf *pictogramme vélo* », le panneau C12 de voie unique est remplacé par le panneau C24a. Ces panneaux sont des signaux de position [1, partie 1 annexe II ; art. 50-1 & 72-3].

Le panneau C24a (fig. 3) est, comme le panneau C12, facultatif. Néanmoins, nous recommandons son usage car il est d'une grande valeur informative. Il est, avec le marquage au sol, le seul élément de signalisation qui indique la présence de cyclistes en circulation sur une voie de sens opposé.

Les panneaux de présignalisation de sens interdit B2a & b sont équipés du panonceau M9v1 « interdit sauf *pictogramme vélo* » [1, art. 49]. Un nouveau panneau de présignalisation est ajouté au type C24c, facultatif il est néanmoins utile pour rappeler aux conducteurs provenant des voies sécantes de contrôler les deux côtés de la chaussée avant de s'engager pour ne pas mettre en danger un cycliste qu'ils ne s'attendent pas à rencontrer [1, art.72-3].

Les intersections en extrémité de rue auxquelles sont soumises les cyclistes à contre-sens sont signalées par les panneaux AB3a + M9c « cédez-le-passage » ou AB4 « stop ». Néanmoins, étant donnée la bonne visibilité en cycle et afin d'éviter une gêne excessive des cyclistes et des piétons, on pourra utiliser des signaux de la classe *miniature* [1, art. 5-3] placés suffisamment haut pour ne pas risquer de choc à la tête.

Il nous apparaît que l'utilisation de « stop » sur les voies secondaires n'inciterait pas les usagers de la voie principale à modérer leur vitesse. Cet état de fait serait contradictoire à la nature même d'une zone 30. De plus, la vision excellente du cycliste grâce à sa position avancée et le cycle étant un véhicule à énergie musculaire, l'arrêt « pied à terre » obligatoire au stop lui est très pénalisant et pas plus sécurisant qu'un ralentissement à un « cédez-le-passage ». Nous préconisons le retour, en zone 30 et pour les rues secondaires, à la règle générale de priorité à droite [9], qui, en l'absence de toute signalisation verticale comme horizontale, entraîne un regain d'attention des conducteurs bénéfique pour tous.

#### II.2.1.2 Erreurs à éviter

On peut voir certains panonceaux mentionner en toutes lettres « sauf vélos », « sauf cycles » voire « sauf cyclistes » (fig. 4). Ces panonceaux ne sont pas réglementaires et ne doivent pas être utilisés afin de ne pas amener de la confusion chez les conducteurs. Les seuls types agréés sont les panonceaux M9v1 et M9v2 dotés d'une illustration d'un cycle [1, partie 1 — annexe II].

Autre erreur parfois rencontrée, le panneau de « sens interdit » B1 doit être accompagné du panonceau M9v2 « sauf *pictogramme vélo* » et non du panonceau M9v1 « interdit sauf *pictogramme vélo* », qui constituerait une répétition du caractère interdit du sens de circulation. Seul le panneau de présignalisation B2 accepte le panonceau M9v1 (fig. 5) [1, partie 1 — annexe II].

### II.2.2 Signalisation horizontale

La signalisation au sol des voies en double-sens cyclable est liée avant tout à la densité de circulation sur l'axe concerné et à la visibilité en intersection. Le CEREMA a publié plusieurs recommandations en fonction de ces paramètres [11]. En raison de la faible circulation constatée, conjuguée à une largeur des voies comprise entre 2,7 et 5,8 m sur les itinéraires proposés ci-après et afin de ne pas surcharger la chaussée de marques, nous conseillons un marquage se réduisant à des pictogrammes vélo en pleine voie et des lignes de type « bande » T3 5u [1, art. 114.3, 1] aux abords des intersections afin de renforcer la visibilité de la voie cyclable. Toutefois, un marquage séparatif complet

pourra être mis en œuvre par l'usage d'un marquage « axial », moins chargé que le marquage « bande » si les circonstances l'exigent. Les dimensions des marquages sont précisées dans la septième partie de l'IISR, en particulier celles du marquage axial [1, art. 114-5] et du marquage des « cédez-le-passage » [1, art. 118-1 C].

## II.3 Implantation

### II.3.1 Plan général

Nous avons tracé en figure 6 des itinéraires impossibles à réaliser à l'heure actuelle en raison de rues en sens interdit. Ces rues gagneraient à être placées en double-sens cyclable par leur faible fréquentation automobile, leur placement qui évite les grands axes et le gain de distance qu'elles apportent aux cyclistes.

Voici leur liste :

- rue du Fonteny ;
- passage des Biardais ;
- rue longeant la place de l'Hôtel-de-Ville par le sud-est ;
- rue Louis-René Leberriays ;
- rue du lotissement des Violettes ;
- rue des Écoles entre l'école maternelle et la D 911.
- rue de l'Hôtel-de-Ville

### II.3.2 Aménagements

#### II.3.2.1 Rue du Fonteny

La rue du Fonteny étant limitée à 30 km/h, elle est, de fait, en double-sens cyclable depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016 [7, art. 5]. La signalisation côté collège se limite à l'ajout d'un panonceau M9v2 sous le panneau B1 et des pictogrammes vélo [1, partie 7, art. 118-1 & annexe D.1] au sol jusqu'à l'intersection avec la D 999. Ces pictogrammes pourront être implantés en entrée de voie, au niveau de l'intersection avec l'entrée de l'école primaire et du stade, et à la sortie de la voie.

En sortie de voie côté D 999, étant donnée qu'elle se fait avec une route à grande circulation et que le mât de signalisation vertical est placé plusieurs mètres après l'intersection, nous recommandons le tracé d'un marquage de type « bande cyclable » T3 5u [1, art. 114-3]. Ce marquage épais est particulièrement visible. Il sera tracé au minimum à 1 m du bord droit de la chaussée afin que les distances latérales de sécurité exigées lors d'un dépassement [10] soient respectées lors du croisement. Un panneau C24a remplacera le panneau C12 existant sur le mât en place.

#### II.3.2.2 Passage des Biardais

Le passage des Biardais est une rue peu passagère qui présente un grand intérêt cyclable car elle offre un accès transversal aux deux pôles scolaires, à une boulangerie et à l'usine STELMI. Son classement en double-sens cyclable éviterait des détours par les D 999 et 911 à grande circulation.

Nous préconisons un marquage de type bande T3 5u sur environ dix mètres à son intersection avec la rue du Bocage et la mise à jour de la signalisation verticale B1 + M9v2 et C24a. L'intersection avec la rue du Bocage étant située dans la nouvelle zone 30 et offrant une bonne visibilité réciproque à vitesse réduite, un régime de priorité à droite est envisageable en remplacement du « stop » actuel.

### II.3.2.3 Place de l'Hôtel-de-Ville

La rue longeant la place de l'Hôtel-de-Ville par le sud-est permet un plein accès à de nombreux commerces tout en évitant d'emprunter la D 911. Nous préconisons un double-sens cyclable montant depuis la rue Louis-René Leberriays vers la D 999.

Ce double-sens serait implanté là où, actuellement, les véhicules stationnent à l'aplomb des commerces, en reportant ce stationnement du côté droit de la chaussée dans leur sens de circulation.

Les marquages au sol seront du type bande T3 5u aux intersections et pictogramme vélo en pleine voie, répétés afin d'éviter un stationnement très gênant. Suivant la configuration des lieux à venir, il pourrait être envisagé de renforcer le marquage par un ligne T3 2u dans toute la rue afin d'éviter le stationnement abusif à contre-sens.

La signalisation verticale pourra être mise à jour d'après le schéma proposé en figure 3.

Nous proposons également de créer un sens de circulation horaire autour de la place de l'Hôtel-de-Ville afin de limiter la circulation inutile de véhicules tout en privilégiant les déplacements piétons vers les commerces. Il pourra alors être créé un second double-sens cyclable dans la voie longeant le futur parvis côté sud de la place dans le sens D 911 — rue Louis-René Leberriays.

### II.3.2.4 Rue Louis-René Leberriays

Afin d'accéder à la place de l'Hôtel-de-Ville, la rue Louis-René Leberriays devra être en double-sens cyclable sur une cinquantaine de mètres après l'E.P.N.

Là encore, les aménagements sont minimes étant données la circulation modérée et la bonne visibilité. Un marquage de type bande cyclable nous paraît néanmoins utile dans la courbe devant l'auto-école, à au moins un mètre du bord droit de la chaussée afin de garantir l'espace réservé aux cyclistes [10]. La signalisation verticale se limite à la mise à jour des panneaux B1 et C12 (fig.3).

### II.3.2.5 Lotissement des Violettes

La rue traversant le lotissement des Violettes est d'un grand intérêt par sa largeur, sa circulation très faible et l'itinéraire apaisé qu'elle offre vers les commerces de l'est de la ville et les écoles. Sa mise en double-sens cyclable nous semble évidente tant elle se révèle sans difficulté.

L'entrée de la rue des Violettes pourra faire l'objet d'un marquage de type bande dans la courbe à proximité de l'E.P.N.

### II.3.2.6 Rue des Écoles

La rue des écoles est actuellement en sens unique et ne permet pas un retour à domicile pour les parents qui auraient conduit leur enfant à l'école, ni pour les sportifs de retour d'un entraînement au stade. Une mise en double-sens cyclable présente un intérêt notoire pour l'accès à ces centres d'activité.

Nous conseillons un marquage de type bande T3 5u à l'intersection avec la D 911 en raison de sa circulation, et une mise à jour de la signalisation verticale avec éventuellement l'ajout d'un panneau C24a, la rue n'étant actuellement pas équipée de panneau C12 (fig. 3).

### II.3.2.7 Rue de l'Hôtel-de-Ville

La rue de l'Hôtel-de-Ville est actuellement en sens-interdit « sauf riverains ». Sa mise en double-sens cyclable descendant présente un intérêt afin d'éviter la D 911.

La signalisation nécessite peu d'adaptations, nous conseillons de conserver ici le « stop » à l'extrémité de la rue afin de préserver les piétons devant la mairie.

### III. Communication

Nous recommandons que ces aménagements, zone 30 et double-sens cyclable, nouveaux à Brécey, fassent l'objet d'une information au public afin que la transition vers ces nouvelles règles de circulation se fasse dans les meilleures conditions.

Nous suggérons de faire paraître dans la presse une information générale sur les nouvelles règles en vigueur. Nous proposons également de contacter, par exemple par le biais de tracts, les résidents des rues concernées par les double-sens cyclables afin qu'ils prennent rapidement la mesure de ce changement de situation.

### IV. Bibliographie

1. *Instruction interministérielle sur la signalisation routière*, disponible à l'adresse suivante : <http://www.equipementsdelaroute.equipement.gouv.fr/les-versions-actualisees-a-decembre-2015-de-l-a427.html>
2. CERTU, *les zones de circulation particulières en milieu urbain*, janvier 2011, disponible à l'adresse suivante : [http://www.certu-catalogue.fr/catalog/product/view/id/925/?\\_\\_SID=U&link=3836](http://www.certu-catalogue.fr/catalog/product/view/id/925/?__SID=U&link=3836)
3. CERTU, *la zone 30*, janvier 2011, disponible à l'adresse suivante : [http://www.certu-catalogue.fr/catalog/product/view/id/925/?\\_\\_SID=U&link=3836](http://www.certu-catalogue.fr/catalog/product/view/id/925/?__SID=U&link=3836)
4. Arrêté du 23 septembre 2015, NOR : *INTS1522163A*, consultable à l'adresse suivante : [https://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?id=JORFTEXT000031285676](https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000031285676)
5. Arrêté du 12 janvier 2016, NOR : *INTS1532777A*, consultable à l'adresse suivante : [https://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?id=JORFTEXT000031845179](https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000031845179)
6. Décret n°2008-754 « code de la rue » du 30 juillet 2008, consultable à l'adresse suivante : [https://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?id=JORFTEXT000019274295](https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000019274295)
7. Décret n°2015-808 « PAMA » du 4 juillet 2015, consultable à l'adresse suivante : [https://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?id=JORFTEXT000030837215](https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000030837215)
8. CERTU, *Fiche vélo n°23, Double-sens cyclable en rues « étroites »*, mai 2011, disponible à l'adresse suivante : <http://www.certu-catalogue.fr/fiche-velo-amenagements.html>
9. Code de la route, article R.415-5 ;
10. Code de la route, article R.414-4 — IV ;
11. Fédération française des usagers de la bicyclette, *Généralisation du double-sens cyclable*, disponible à l'adresse suivante : [http://www.fubicy.org/IMG/pdf/Fiche\\_DSC\\_Z30\\_04-01-2016.pdf](http://www.fubicy.org/IMG/pdf/Fiche_DSC_Z30_04-01-2016.pdf)

### V. Illustrations

Les images de ce document sont, sauf mention contraire, disponibles sous licence Creative Commons CC BY-SA 4.0 internationale © Gwenaël Jouvin (<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0>). Les illustrations ont été élaborées à l'aide de fonds de carte OpenStreetMap et de documents de la Sécurité Routière.

## VI. Annexes

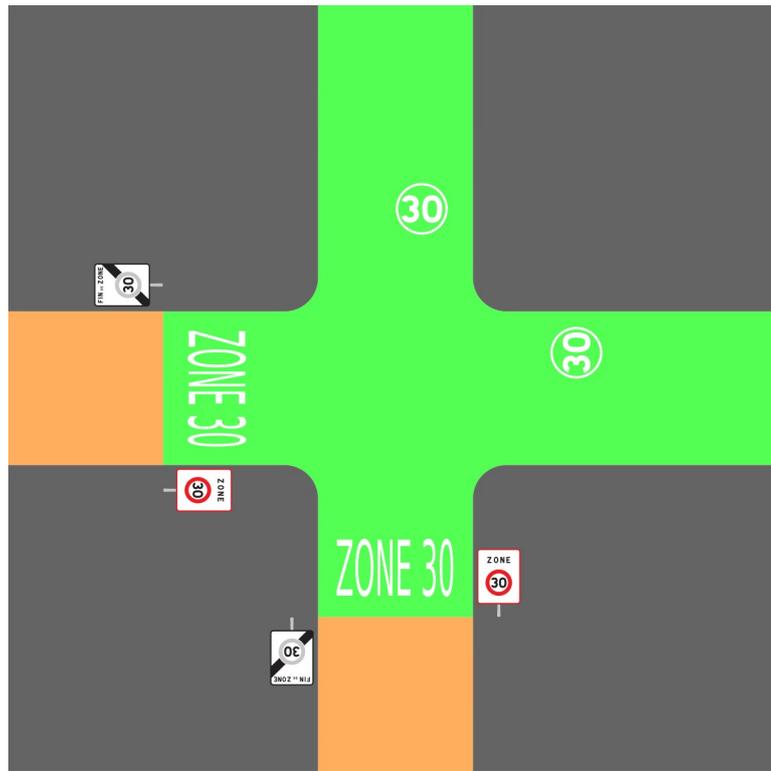


figure 1 : exemple de signalisation d'une zone 30

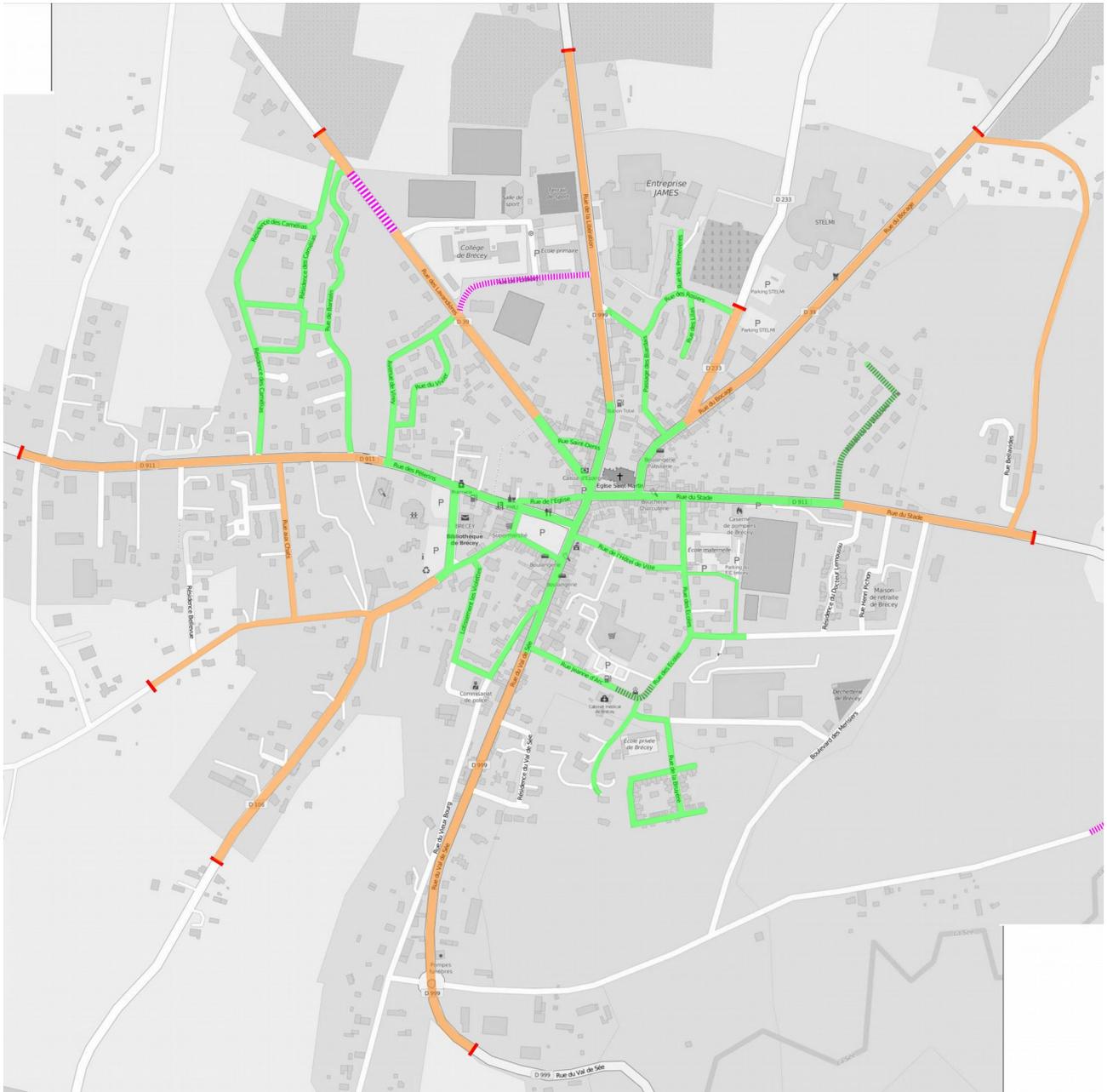


figure 2 : proposition de zone 30 pour Brécéy,  
limitations à 50 km/h en orange, 30 km/h en vert et mauve  
CC BY-SA 2.0 — © Gwenaél Jouvin  
Fond de carte : CC BY-SA 2.0 © [OpenStreetMap contributors](#).

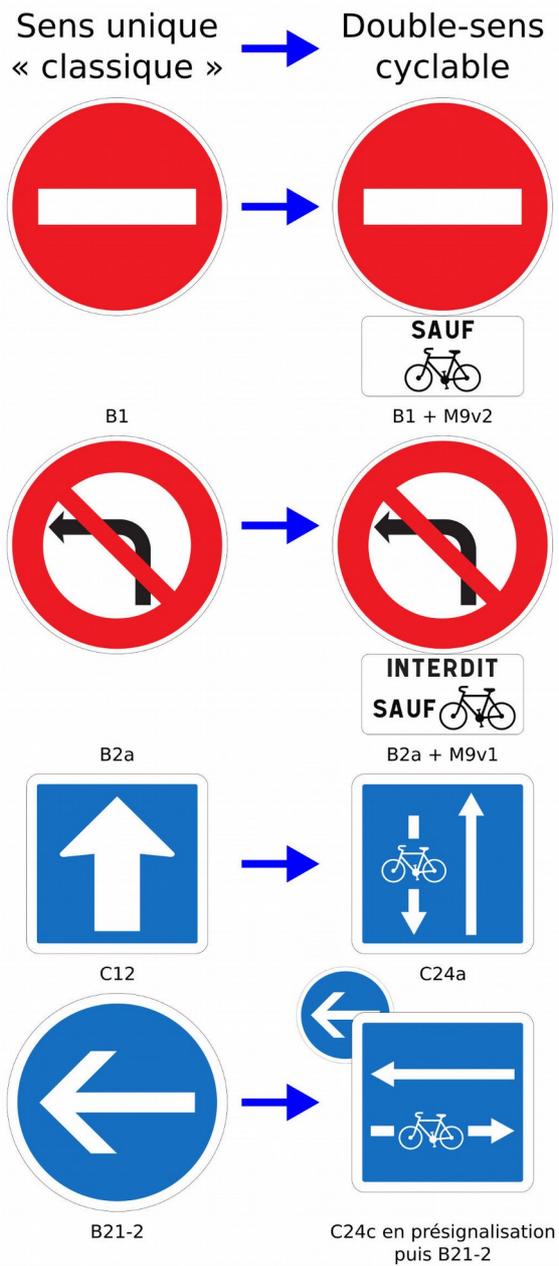


figure 3 : signalisation d'un double-sens cyclable comparée à celle d'un sens unique

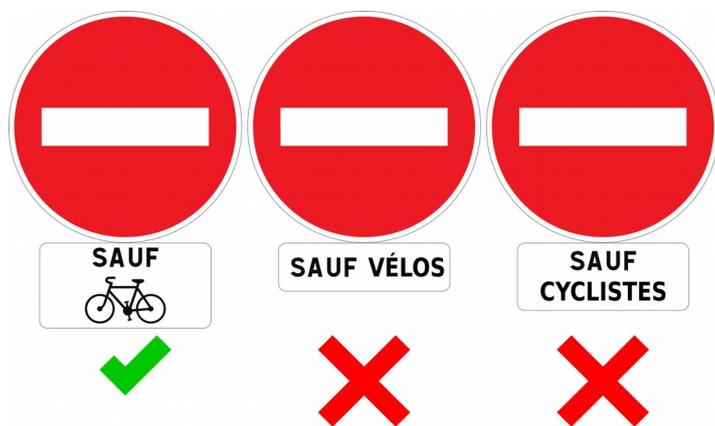


figure 4 : usage correct du panneau M9v2 associé au panneau B1

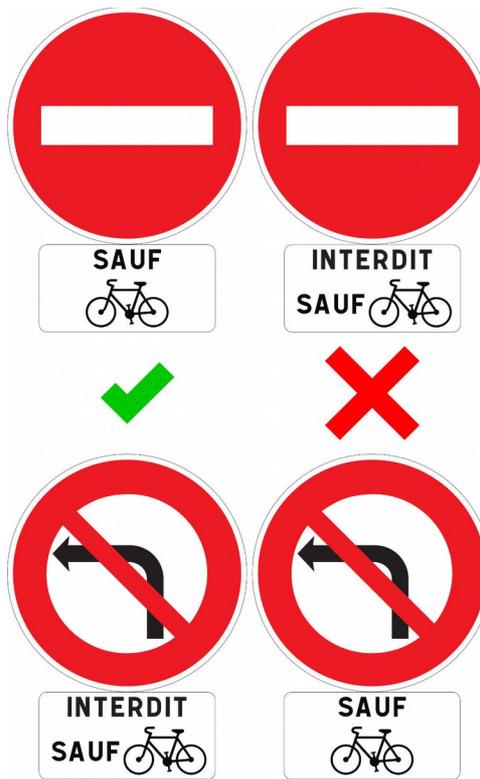


figure 5 : usages corrects des panonceaux M9v1 & 2 associés aux panneaux B1 et B2a & b

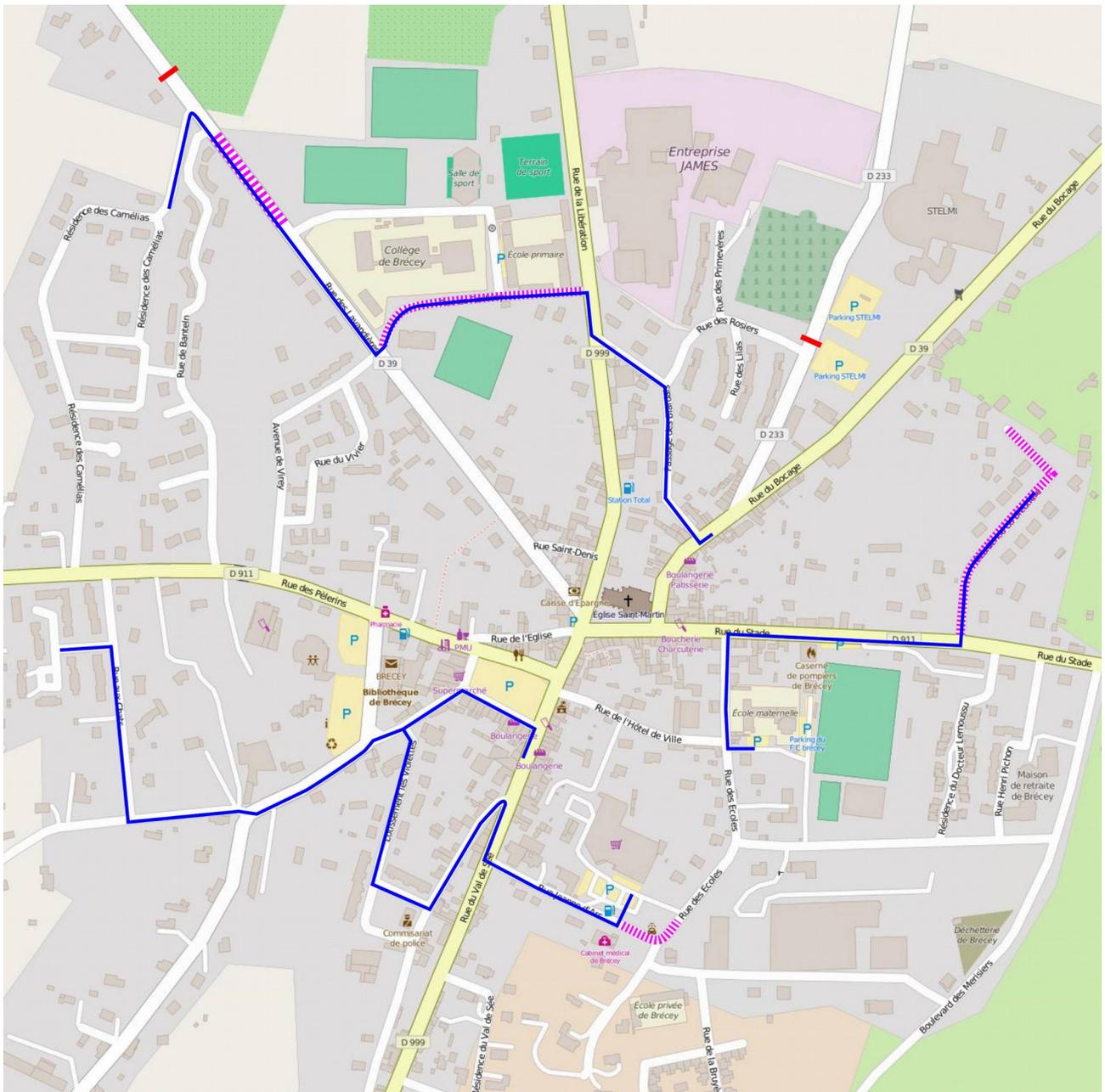


figure 6 : parcours impossibles en cycle  
à cause de rues en sens interdit

CC BY-SA 2.0 — © Gwenaël Jouvin

Fond de carte : CC BY-SA 2.0 © [OpenStreetMap contributors](https://www.openstreetmap.org/).

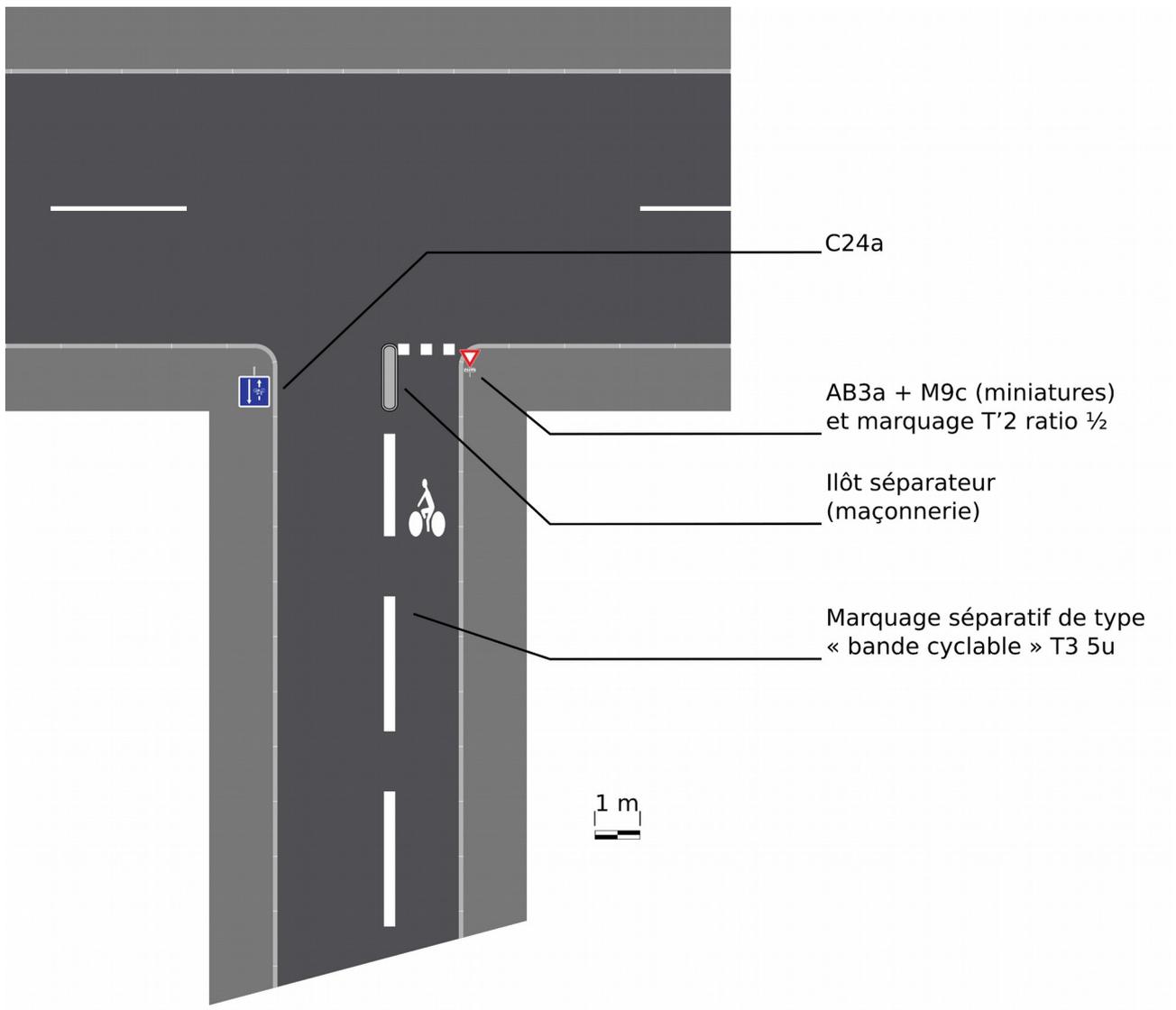


figure 7a : exemple de rue en double-sens cyclable

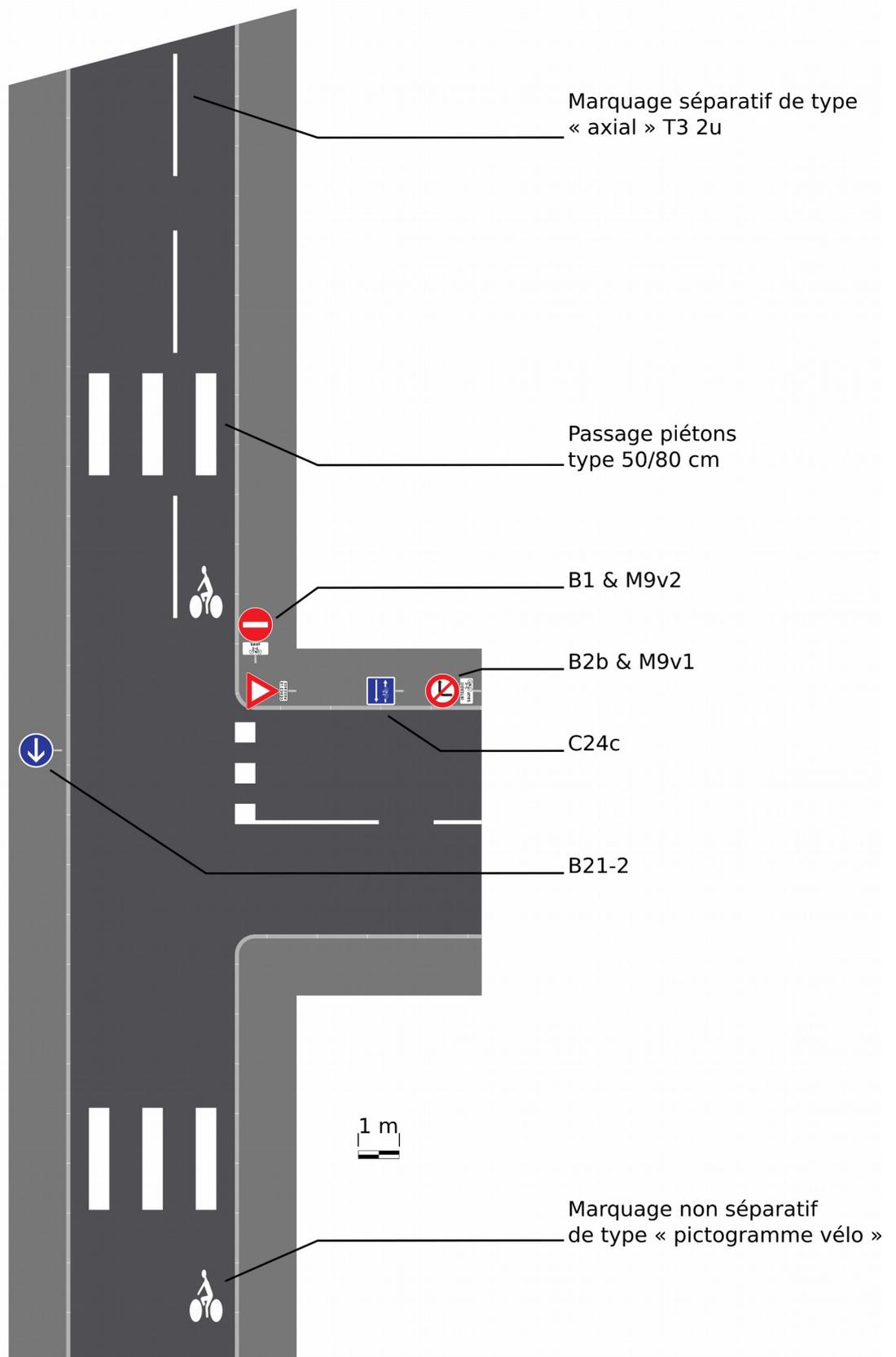


figure 7b : exemple de rue en double-sens cyclable