CONCOURS INTERNE D'INGÉNIEUR TERRITORIAL

SESSION 2021

ÉPREUVE DE PROJET OU ÉTUDE

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

L'établissement d'un projet ou étude portant sur l'une des options, choisie par le candidat lors de son inscription, au sein de la spécialité dans laquelle il concourt.

Durée : 8 heures
Coefficient : 7

SPÉCIALITÉ : INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX

OPTION : VOIRIE, RÉSEAUX DIVERS

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- L'utilisation d'une calculatrice électronique programmable ou non-programmable sans dispositif de communication à distance est autorisée.
- Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 85 pages dont 2 plans

Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend le nombre de pages indiqué.
S'il est incomplet, en avertir le surveillant.

- Vous répondrez aux questions suivantes dans l'ordre qui vous convient, en indiquant impérativement leur numéro.
- Vous répondrez aux questions à l'aide des documents et de vos connaissances.
- Des réponses rédigées sont attendues et peuvent être accompagnées si besoin de tableaux, graphiques, schémas…
- Pour les dessins, schémas, cartes et plans, l'utilisation d'une autre couleur que le bleu ou le noir ainsi que l'utilisation de crayons de couleur, feutres, crayon de papier sont autorisées.

Vous êtes ingénieur au sein du service Mobilités – Voirie de la direction générale des services techniques de la communauté d'agglomération d'Ingeco qui compte 125 000 habitants.

Les dernières élections municipales ont vu la victoire d'une nouvelle équipe dont le cœur du projet en termes de mobilités consiste à développer la piétonisation dans le centre historique et notamment au niveau du plateau commerçant. Les élus souhaitent commencer par la rue du Commerce qui est un des axes de la ville où l'activité est la plus importante (cf plan 1).

Le Directeur général des services techniques (DGST) vous désigne chef de projet pour répondre à cette commande. Il vous rappelle au préalable les éléments suivants :

- Le centre historique de la commune est classé en secteur sauvegardé,
- La compétence voirie est exercée par la communauté d'agglomération,
- Le pouvoir de police de la circulation est exercé par le Maire,
- La compétence stationnement de surface et stationnement en ouvrage est exercée par la commune.

Question 1 (3 points)

A l'occasion de la récente crise sanitaire, les élus ont entendu parler de la notion d'urbanisme tactique au service des projets d'espaces publics. Vous rédigerez, à l'attention du DGST, une courte note explicitant cette notion, ses avantages et inconvénients, ainsi que la manière de l'utiliser dans le cadre du projet.

Question 2 (3 points)

En accompagnement de la piétonisation, les élus souhaitent également modifier le plan de circulation.

La communauté d'agglomération dispose d'un modèle de trafic automobile malheureusement trop ancien pour être exploité en l'état. Votre hiérarchie souhaite néanmoins utiliser cet outil pour étudier les conséquences de la piétonisation.

Vous préciserez la méthodologie qui vous semble la plus appropriée pour mettre à jour le modèle. Vous justifierez vos choix.

Question 3 (6 points)

Vous proposerez une méthode et un planning pour la mise en œuvre du projet de piétonisation de la rue du Commerce. Vous préciserez toutes les étapes de la définition du besoin à la mise en œuvre du projet définitif, avec une étape intermédiaire faisant appel à l'urbanisme tactique.

Votre réflexion devra intégrer l'ensemble des questions techniques indispensables à la réussite du projet.

Il est à noter que les élus sont extrêmement sensibles à la question du stationnement, le projet de piétonisation venant à supprimer 50 places.

Vous proposerez également une méthodologie de gouvernance et de pilotage du projet.

Question 4 (4 points)

Avant de lancer un tel projet, le président de la communauté d'agglomération et maire de la ville centre souhaite consulter la population. Il vous demande d'élaborer une note à son attention précisant les enjeux de cette opération de piétonisation et proposant une méthode de concertation détaillée.

Question 5 (4 points)

A l'issue de la phase d'urbanisme tactique, les élus ont tiré le bilan de l'expérimentation et sur cette base ont retenu les éléments de force suivants pour le futur projet :

- Des espaces dévolus aux piétons les plus larges possibles,
- La présence de plantations,
- Une gestion des livraisons qui puisse être maintenue,
- L'aménagement d'un itinéraire vélo d'au moins 3 mètres de large.

Vous établirez un profil en travers type sur le plan 2 joint au dossier.

Sur votre copie, vous expliquerez vos choix par rapport aux différentes composantes du projet : circulation, gestion des accès, traitement des différents modes de déplacement, caractéristiques géométriques de l'espace étudié, typologie et qualité des espaces publics (espaces verts, matériaux, …)

Nota Bene : La situation décrite se situe hors du contexte de crise sanitaire. Les candidats devront notamment considérer dans leurs réponses aux différentes questions qu'aucune mesure de restriction liée au COVID-19 n'est effective.

Liste des documents :

Document 1 : « L'aire piétonne » - *Certu* - novembre 2008 - 8 pages

Document 2 : « L'urbanisme tactique » - *Aguram* - mai 2020 - 8 pages

Document 3 : « L'avenir de la livraison n'est pas le drone, mais le vélo » - Leïla Marchand - *Les Echos* - 9 décembre 2019 - 3 pages

Document 4 : « Aires piétonnes : faut-il en contrôler l'accès par les véhicules motorisés ? Comment ? » (extraits) - *Cerema* - juin 2016 - 37 pages

Document 5 : « Arrêté réglementant l'aire piétonne du centre historique » (extraits) - *Mairie d'Aix en Provence* - 3 mai 2018 - 11 pages

Document 6 : « Aires piétonnes de Nice : guide d'utilisation » - *Mairie de Nice* - août 2019 - 8 pages

Liste des plans :

Plan 1 : « Plan de situation du projet » - format A4 - sans échelle - 1 exemplaire

Plan 2 : « Rue du Commerce - Profil en travers » - format A4 - échelle 1/50ème - 2 exemplaires dont 1 est à rendre avec la copie

Attention, le plan 2 en format A4 utilisé pour répondre à la question 5 est fourni en deux exemplaires dont un est à rendre avec votre copie, même si vous n'avez rien dessiné.

Veillez à n'y apporter aucun signe distinctif (pas de nom, pas de numéro de convocation…)

Documents reproduits avec l'autorisation du C.F.C.

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

DOCUMENT 1



L'AIRE PIÉTONNE

DÉFINITION

Art. R 110-2[1]

« aire piétonne : section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation. »

L'aire piétonne est un espace public dont l'usage est dédié aux piétons. Le piéton y est prioritaire sur tous les autres usagers autorisés à y accéder à l'exception des modes guidés de façon permanente de transports publics. Il ne s'agit donc pas d'un partage de la voirie mais d'une affectation justifiée par les besoins d'expression de la vie locale lorsqu'ils sont fortement développés.

Une telle zone vise à faciliter avant tout les déplacements à pied, puis l'usage du vélo à faible vitesse ; la présence des véhicules motorisés devant rester exceptionnelle.
Bien évidemment toute la réglementation s'applique, que ce soit par exemple la législation pour les personnes à mobilité réduite, la signalisation, etc.

Le caractère permanent ou temporaire

Art. R110-2

«Aire piétonne [...] zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente [...]»

Cet article reconnaît que le rythme de vie dans les villes et villages varie en fonction de la saison, de l'heure de la journée, en proposant deux possibilités.

Plusieurs cas de figure se rencontrent couramment :

- saison touristique

Certaines villes peuvent voir leur population passer de 10 000 à 100 000 habitants en saison touristique par exemple, pendant la période estivale. Il est nécessaire d'avoir un outil réglementaire permettant de gérer ces situations récurrentes et ainsi pouvoir adapter les voiries de la ville à la présence ou non des usagers.

- activités récurrentes

Certaines activités récurrentes peuvent conduire à choisir deux modes d'exploitation de la voirie suivant le jour concerné : présence d'un marché, présence forte de piétons le week-end mais très peu de vie en semaine. L'aire piétonne temporaire permet de répondre à cette problématique.

- sentiment d'insécurité et circulation des véhicules à certaines heures

Dans certains quartiers, il existe une vie piétonne importante dans la journée : l'absence de circulation à certaines heures peut créer un sentiment d'insécurité (sûreté) que le passage potentiel de quelques véhicules à faible vitesse tend à diminuer. En cela, pour certains cas, il peut être souhaitable de limiter la durée pendant laquelle la voirie devient aire piétonne.

- gestion des livraisons

L'aire piétonne temporaire peut être un moyen de gérer les livraisons en fonction du rythme de la ville (exemple favoriser les livraisons avant 10h dans les rues commerçantes). Pour autant la réglementation de la circulation dans l'aire piétonne permanente permet aussi d'apporter une réponse (exemple panonceau « livraison de 7h à 10h »).

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

LES LIEUX CONCERNÉS

Art. R. 411-3

« L'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation détermine le périmètre des aires piétonnes et fixe les règles de circulation à l'intérieur de ce périmètre. »

L'aire piétonne peut couvrir une rue de façade à façade, une place ou un ensemble de voiries . Elle peut être plus ou moins étendue, mais doit être créée en englobant l'intégralité de l'espace public pris dans son ensemble. En cela, un trottoir ne peut pas être assimilé à une aire piétonne. Par contre, un grand parvis (par exemple plus de 100 m²) ou une grande place peuvent être une aire piétonne.

Son mode de fonctionnement exclut de fait les voies de circulation supportant tout trafic de transit ou de distribution.

Elle est adaptée aux lieux qui présentent une forte densité de piétons (hyper-centre, lieux culturels, commerciaux, etc.), pour lesquels on souhaite créer un espace où l'on privilégiera l'absence de véhicules motorisés pour mener des activités qui cohabitent difficilement avec ceux-ci.

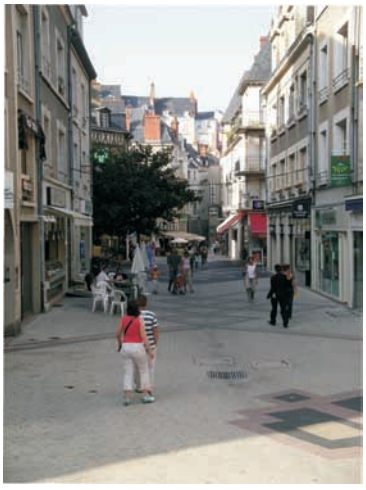


Plan théorique d'un réseau de voirie hiérarchisé


Rue piétonne quartier ancien - *photo LREP*


Place - *photo CERTU*


Grand parvis - *photo CERTU/LREP*


Rue commerçante - *photo CETE Normandie-Centre*

LE CHOIX DE LA VITESSE LIMITE

Art. R. 110-2

«[...] Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci [...]»

Art. R. 431-9

« Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes, [...] à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons »

L'allure du pas est une vitesse aux alentours de 6 km/h.

Ceci signifie clairement pour tous les véhicules admis à circuler dans l'aire piétonne, à l'exception des transports publics à guidage permanent qui ne relèvent pas du code de la route, que l'allure du pas et la priorité des piétons s'imposent.

En conséquence, pour les cyclistes, emprunter une aire piétonne peut représenter un itinéraire intéressant car sécurisant pour le cycliste, notamment grâce à la faible présence de véhicules motorisés, et éventuellement demandant moins d'effort physique s'il présente un raccourci en distance. Mais il ne constitue pas *a priori* un itinéraire pour lequel une vitesse élevée (20 km/h voire au-delà) pourra être pratiquée, qui plus est lorsque la fréquentation piétonne y est forte.

Si les transports publics à guidage permanent ne sont pas soumis aux limitations de vitesse du code de la route, ces derniers doivent néanmoins pratiquer une vitesse adaptée au contexte. Les limitations sont précisées dans le « Règlement d'Exploitation et de Sécurité » approuvé par le préfet. Ces transports sont conduits par des professionnels qui ont connaissance des conditions d'exploitation et des contraintes au niveau de la sécurité.



Photo LREP

LES USAGERS

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 pratiquants du rollers et trottinettes et les utilisateurs de fauteuils roulants.

Art. R. 110-2

« [...] section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons. [...] »

Les aires piétonnes sont destinées aux piétons.

Art. R. 110-2

« [...] seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. [...] »

Le piéton est prioritaire par rapport à presque tous les véhicules. Ceci s'applique aussi bien aux vélos qu'aux cyclomoteurs, motos, automobiles, véhicules de livraisons ou bus qui seraient autorisés à y accéder. Toutefois, le piéton n'est pas prioritaire sur les transports guidés de manière permanente : il en va de sa survie.

La limitation de l'accès aux seuls véhicules motorisés autorisés, et la réglementation des conditions de circulation doivent concourir à ce que le piéton se sente à l'aise et en sécurité dans l'aire piétonne.

Art. R. 415-11

« Tout conducteur est tenu de céder le passage aux piétons régulièrement engagés dans la traversée d'une chaussée et à ceux circulant dans une zone de rencontre ou une aire piétonne. »

Cet article insiste sur la priorité du piéton qui dans les aires piétonnes ne se limite pas au cas du piéton régulièrement engagé[2]. C'est aux autres usagers d'adapter leur comportement pour voir si la distance et la visibilité leur permet d'avancer dans les règles fixées par l'autorité responsable de l'aire piétonne.

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 (problèmes cognitifs, 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 [...] »

Comme pour les voies à 50 km/h, l'ensemble du décret et de l'arrêté de la loi n° 2005-102 du 11/02/2005 s'applique.

La création d'une aire piétonne ne doit pas faire oublier de rester très vigilant sur les cheminements des personnes malvoyantes ou aveugles, même si la présence des véhicules motorisés est faible. Un des problèmes rencontrés par les personnes aveugles en raison de « l'effet dalle » est la difficulté à se repérer dans les aires piétonnes. En effet, ces personnes n'ont plus ni le bruit des véhicules pour repérer la chaussée ni, la plupart du temps, le dénivelé du trottoir pour s'orienter. Cette problématique est à prendre en compte en termes d'aménagement. (cf. aménagement des aires piétonnes permanentes). Cette prise en compte doit également répondre aux besoins des autres personnes en situation de handicap (fauteuil, etc.). Un compromis est nécessaire.

Les cyclistes

Art. R. 431-9

« Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police »

Le choix réglementaire de généraliser l'ouverture des aires piétonnes à tous les cyclistes partait du constat du bon fonctionnement de ce type d'aménagement moyennant des mesures de communication et d'éducation. Aujourd'hui, le constat est que très peu de maires ont choisi d'inscrire des restrictions à l'usage des vélos dans les aires piétonnes.

Pour les aires piétonnes permanentes, si pour des raisons d'exploitation d'un tronçon de voirie, l'autorité en charge du pouvoir de police impose un sens unique pour les quelques véhicules motorisés autorisés, il y a une insécurité juridique en l'absence de jurisprudence pour la circulation des cyclistes en sens opposé à la circulation des véhicules motorisés. En effet, l'article R 431-9 prévoit la circulation du cycliste. Certains le lisent comme une possibilité de circuler dans les deux sens sur toute voirie, d'autres comme un principe pouvant être limité par la présence d'un sens unique pour les véhicules. En l'absence d'une vision claire, il est recommandé d'autoriser et de signaler une circulation à double sens pour les cyclistes en prenant l'arrêté autorisant cette circulation dans un sens réservé aux cyclistes. Pour ce qui concerne l'aménagement de ce double sens dont un sens est réservé au cycliste, on se conformera aux recommandations en vigueur.

Pour les aires piétonnes temporaires, le problème se pose également mais doit être résolu en tenant compte de la circulation lorsque la rue n'est plus piétonne. Ceci peut passer par des aménagements plus importants et de la signalisation amovible.

Art. R 110-2

« [...] Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler [...] »

[2] La notion de piéton régulièrement engagé restreint de manière générale la priorité du piéton. En effet l' art 412-37 précise que les piétons doivent traverser la chaussée en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules.

Le terme « sous réserve » montre très clairement que cette partie de l'article R 110-2 ne s'applique pas au vélo bien qu'il soit un véhicule car il dépend du R 431-93. Autrement dit, il ne concerne que les véhicules motorisés.

Les véhicules motorisés, hors transport public

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

Art. R. 412-7

« Les conducteurs de véhicules motorisés ne doivent pas circuler sur une voie verte ni dans une aire piétonne à l'exception des cas prévus par les règles de circulation mentionnées à l'article R. 411-3.
Le fait pour tout conducteur de contrevenir aux dispositions du présent article est puni d'une amende de 4e classe. »

Art. R. 411-3

« L'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation détermine le périmètre des aires piétonnes et fixe les règles de circulation à l'intérieur du périmètre. »

Art. R 110-2

« [...] Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler [...] »

Ces articles donnent le pouvoir à l'autorité investie des pouvoirs de police de déterminer les véhicules ayant droit d'accéder à l'aire piétonne ainsi que la possibilité de faire appliquer la restriction d'accès. Ils déterminent la sanction qui s'applique. Le maire déterminera donc les véhicules « nécessaires » à la desserte.

Par exemple, des critères d'usage et de configuration de l'aire piétonne pourraient être retenus pour déterminer les véhicules motorisés qui seraient admis à y accéder.

Les cas suivants notamment pourraient être envisagés :

- les riverains possédant un garage accessible uniquement par l'aire piétonne ;
- les véhicules effectuant des livraisons aux commerces ou entreprises qui ne peuvent être desservis autrement ;
- les véhicules de transports de fonds si cela est nécessaire ;
- certains services à la personne ;
- ...

Cette liste est bien évidemment non exhaustive.

Pour ce qui concerne les livraisons, on peut aussi envisager que le dernier km soit réalisé à vélo ou en tricycle comme cela existe dans certaines villes. Il y a de la place pour de nouvelles organisations à inventer dans ce domaine.

En dehors de la priorité des piétons et des prescriptions du maire, les règles de circulation du code de la route s'appliquent pour gérer les conflits entre tous les véhicules autorisés à circuler dans l'aire piétonne.

Les transports publics

Art. R. 110-2

« [...] Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler [...] »

La desserte en transport public d'un lieu se fait le plus souvent par un arrêt complété par un cheminement à pied. S'appuyant sur la notion de « chaîne de déplacement », un transport public qui traverserait une aire piétonne dont l'arrêt se situerait à l'extérieur de cette aire peut en assurer la desserte. Le maire a donc toute latitude pour déterminer quel transport public accède à l'aire piétonne et suivant quelles prescriptions.

Si les transports publics à guidage permanent ne sont pas soumis aux limitations de vitesse du code de la route, ces derniers doivent néanmoins pratiquer des vitesses adaptées au contexte. Leur vitesse de circulation est définie dans le « Règlement d'Exploitation et de Sécurité » approuvé par le préfet. 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 aires piétonnes. Elles sont traitées comme toutes les autres voiries ; les règles régissant les véhicules d'urgence primant sur les autres règles.
Par ailleurs dans tous les cas, le passage de certains véhicules doit être maintenu ou une organisation adaptée doit être mise en place (notamment pour le ramassage des ordures ménagères



Livraison terminale en tricycle - *photo CERTU*

[3] Qui traite notamment de la circulation des vélos dans les aires piétonnes

LA SIGNALISATION ET LES AMÉNAGEMENTS

Une fois prise en compte la problématique de l'accès des véhicules d'urgence, le piéton étant toujours prioritaire, les aménagements doivent être pensés d'abord pour lui, puis adaptés pour prendre en compte la présence éventuelle de véhicules autorisés.

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

Art. R 110-2

« [...] Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation [...] »

En entrée



Panneau B54
Entrée d'une aire piétonne

Le choix d'un panneau montrant explicitement deux piétons, un adulte et une fillette, vise à exprimer la priorité du piéton et le fait que l'espace lui est réservé.

Il ne faut pas compléter le panneau B54 par un panneau de limitation de vitesse (B14) car le B54 prescrit déjà la limitation de la vitesse à l'allure du pas pour tous les véhicules dépendant du code de la route.

Puisque la zone affectée et ses règles de circulation peuvent être temporaires ou permanentes, le panneau peut être complété par un panonceau indiquant la période d'application du statut d'aire piétonne, ou bien la règle de circulation propre.

Quelques exemples :



aire piétonne temporaire quotidienne



aire piétonne permanente avec règle d'accès



aire piétonne temporaire hebdomadaire (liée au loisir et au tourisme)

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 (B55, B52, B30, EB20), même si l'usager change plusieurs fois de direction.

En sortie

La fin de l'aire piétonne peut être annoncée par un des panneaux suivants :



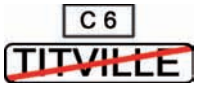
B55
Fin d'aire piétonne



B52
Entrée
d'une zone de rencontre



B30
Entrée d'une zone 30



EB20
Sortie d'agglomération

Art. R 110-2

« [...] Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation [...] »

Souvent, la signalisation ne suffit pas à montrer que l'on entre dans une zone réglementée. C'est pourquoi il est demandé dans la mesure du possible que l'aménagement global de l'espace complète la signalisation afin de rendre plus lisible l'entrée et la sortie de la zone.

Quand les limites de l'aire piétonne sont naturellement compréhensibles comme cela est souvent le cas dans les entrées des centres historiques ou très commerçants, on peut se dispenser de réaliser des aménagements.
On gagnera autant que possible dans une même commune à conserver une homogénéité d'aménagement aux entrées des aires piétonnes de même type afin d'en faciliter le repérage pour les usagers.

Suivant le type d'aire piétonne (impasse ou ensemble de rues), si la limitation d'accès sans contrainte physique n'est pas respectée, il est possible d'avoir recours à des bornes ou barrières amovibles pour empêcher physiquement l'entrée des véhicules motorisés. Il est alors préférable de prévoir un espace de stockage du véhicule en attente d'autorisation d'accès à l'aire piétonne.
Pour ces dispositifs, il faudra prendre en compte non seulement le coût d'investissement mais également celui de la maintenance qui n'est pas négligeable.

À L'INTÉRIEUR DE L'AIRE PIÉTONNE



Régulation d'entrée d'aire piétonne - *Photo LREP*

Pour la signalisation, comme il est de règle en milieu urbain, le recours au marquage au sol et à la signalisation de type routier est à éviter.

Il faut distinguer deux types d'aires piétonnes suivant qu'elles sont permanentes ou temporaires.

Les aires piétonnes temporaires

S'il s'agit d'une aire piétonne justifiée par le déroulement d'une manifestation ponctuelle mais répétée, il faut tenir compte de son fonctionnement pour les périodes où elle n'est pas aire piétonne et s'interroger pour savoir si le statut d'aire piétonne est adapté.

S'il s'agit d'une aire piétonne saisonnière (exemple saison touristique), il existe des dispositifs temporaires permettant d'apporter une réponse à la nécessité de réduire les vitesses pratiquées par les véhicules autorisés à y accéder pour qu'ils atteignent l'allure du pas.
La mise en place de jardinières, arbres en bac et autres mobiliers amovibles peut permettre de transformer selon les besoins, une route en lieu convivial privilégiant le piéton.

Les aires piétonnes permanentes

Pour la signalisation
Le principe est de mettre le moins de signalisation possible, en se limitant aux plaques de rues et à quelques indications succinctes. Afin de limiter les difficultés de repérage des personnes aveugles, on pourra avoir recours à la sonorisation de certaines indications.

Le marquage d'une bande ou d'une piste cyclable va à l'encontre de l'esprit de l'aire piétonne parce qu'il donne une information contradictoire. En effet, cela revient à donner l'impression de créer un espace où le vélo serait prioritaire sur le piéton, et où il n'aurait plus à rouler au pas et à céder le passage au piéton. C'est pourquoi il est fortement déconseillé de matérialiser un espace cyclable par des lignes continues ou discontinues. Ceci ne veut pas dire que l'on ne peut pas à certains endroits faire apparaître le pictogramme vélo. L'objectif de ces pictogrammes est de rappeler la présence de cyclistes au piéton sans donner l'impression d'un espace dédié à ce mode. Dans le même esprit, il faudra signaler par des panneaux le double sens cyclable accompagné d'éventuels pictogrammes, lorsque le sens unique est nécessaire pour les véhicules motorisés en desserte.

On évitera les panneaux de type C24 qui peuvent donner l'illusion d'une voie réservée au vélo.



B1 + M9v2 **C24**

Pour l'aménagement
Il y a tout intérêt à ce que l'aménagement soit en cohérence avec le souci de donner la priorité au piéton et d'assurer au mieux son confort.

Il est impératif que l'organisation globale de l'espace dégage un cheminement repérable (par exemple, par les personnes aveugles ou malvoyantes) libre de tout obstacle. Cela peut passer par des éléments de guidage tels que des différences de revêtements ou de niveau dans le profil en travers, tout en respectant la capacité de franchissement par les fauteuils roulants. Il faudra veiller à ce que le souci d'esthétisme ne conduise pas à donner à ces mêmes personnes des informations contradictoires sur leur cheminement (changement de revêtement, éléments en saillie ou décoration au sol, etc.). Au contraire, l'esthétisme et l'utilitaire doivent se conjuguer.

Par ailleurs, il peut être tentant de profiter de l'espace public dégagé de la circulation motorisée pour multiplier les autorisations d'occupation de cet espace notamment pour les commerces (terrasses de café, étalages, panneaux publicitaires, ...). Ces occupations font l'objet d'une autorisation auprès de l'autorité compétente et celle-ci devra veiller à délimiter clairement ce qui est compatible avec le cheminement libre de tout obstacle et s'assurer un contrôle régulier de l'occupation de l'espace public. En effet, dans tous les cas, on veillera à ne pas mettre d'obstacle au déplacement des piétons sur le cheminement privilégié (cf. personnes à mobilité réduite).



Organisation des occupations de l'espace public pour dégager un cheminement piéton - *Photo LREP*

Par ailleurs, il est possible de prévoir à l'intérieur des aires piétonnes des espaces dédiés à la pratique de certaines activités telles que des aires de jeu (que ce soit pour enfant ou pour adulte, par exemple des tables pour les jeux de société...). Il est conseillé d'aménager des espaces de repos pour tenir compte du vieillissement de la population et de la nécessité pour certains piétons de trouver des lieux où faire étape, même pour des déplacements de quelques centaines de mètres.



Organisation d'espaces dédiés au repos ou au jeu au sein d'une aire piétonne - *photo LREP*

Le stationnement et l'arrêt

Art. R. 417-10

«[...]est également considéré comme gênant la circulation publique le stationnement de véhicule : [...] dans les aires piétonnes. [...]»
«[...] Tout [...] stationnement gênant prévu par le présent article est puni d'une amende de la deuxième classe [...]»

Il n'est donc plus possible de proposer du stationnement dans les aires piétonnes. Par contre, l'arrêt des véhicules reste possible.

Pour les véhicules motorisés, la restriction d'accès de l'aire piétonne (art. R. 110-2) conduit à conclure que la question du stationnement est une problématique différente de celle des autres espaces publics.

En effet, la limitation d'accès de l'aire piétonne à des véhicules motorisés autorisés reviendrait à réserver ce stationnement à quelques usagers, et donc à accorder de fait un droit de jouissance sur l'espace public. Ceci pourrait être considéré comme une rupture du principe d'égalité entre les citoyens. Le stationnement n'est donc pas prévu pour l'aire piétonne.
Par ailleurs, il est souhaitable d'organiser l'arrêt des véhicules autorisés, notamment pour les livraisons, afin de garantir le dégagement de cheminements piétonniers privilégiés.

Mise en conformité des aires piétonnes

Il est logique que chaque gestionnaire de voirie mette en conformité ses aires piétonnes existantes avec la réglementation, notamment du point de vue de l'interdiction du stationnement des véhicules. Pour cela, il est nécessaire de mener une réflexion afin de déterminer les aires piétonnes pour lesquelles il est souhaitable de choisir le statut correspondant à la nouvelle définition de l'aire piétonne et celles pour lesquelles le statut de zone de rencontre est mieux adapté.

Évolution

Il est souhaitable d'observer comment évolue l'aire piétonne au fil du temps, afin de vérifier s'il y a toujours cohérence entre les aménagements et les usages et éventuellement être prêt à ajuster les règles d'accès et les aménagements, voire à reconsidérer le statut d'aire piétonne s'il se révèle inadapté.

Remarque :

Les termes tels que «zone piétonne» ou «espace piétonnier» n'existent pas dans la réglementation. Ils se réfèrent normalement au statut de l'aire piétonne.



mai 2020

L'URBANISME TACTIQUE

Terrain de jeu des pratiques d'aménagement de l'espace public

Le confinement – et la préparation du déconfinement progressif – ont renforcé un besoin émanent de la société civile : compléter les actions de long terme des politiques publiques par des actions de court terme plus agiles, accessibles, modestes, avec des bénéfices dont peuvent profiter instantanément les habitants. Un rapport au temps et à l'espace particulièrement intéressant, qui fait émerger une notion d'aménagement encore peu répandue dans nos villes françaises... **L'urbanisme tactique est une manière de questionner notre relation à l'espace public par l'expérimentation et de l'adapter sans attendre aux besoins des acteurs socio-économiques.** Une méthode dont peuvent s'emparer les collectivités, qui doivent penser et mettre en œuvre sans délai l'après-crise sanitaire.

Pistes cyclables symbolisées par des plots, occupations d'anciennes friches industrielles, etc. : les aménagements temporaires qui fleurissent dans les villes ne sont pas seulement le fait des citoyens et associations. **Les collectivités peuvent s'adapter à cette nécessaire immédiateté et mener des projets « éphémères » pour renforcer les liens avec les usagers et préfigurer les transformations urbaines plus profondes de leurs territoires en matière de mobilité, d'aménagement, d'habitat, etc.**

AU SOMMAIRE DE CETTE NOTE EXPRESS

02 | **Urbanisme tactique : késako ?**
éclairer les pratiques d'aménagement de l'espace public d'un territoire

03 | **Panorama d'expérimentations possibles/réalisées**
(re)donner de l'espace à chacun
*+ mobilité douce : vélo/piéton/urbanisme tactique, trio gagnant de l'espace public ~~de demain~~ d'aujourd'hui avec un **zoom sur Metz Métropole***
+ les friches urbaines : révéler les potentiels à usage immédiat
+ pistes de réflexion pour réagir face à l'urgence et lutter contre le mal-logement ?

07 | **Points de vigilance**

07 | **Entendu au sujet de l'urbanisme tactique**

08 | **À retenir**

08 | **À lire**

La crise sanitaire remet en question de nombreuses certitudes et semble accélérer certaines transitions. Elle exacerbe les problématiques d'aménagement du territoire et appelle à imaginer dès aujourd'hui les modes et cadres de vie de demain. Les ***#résiliencesAGURAM, ce que la crise nous dit de nos territoires,*** présentent une série d'analyses et de réflexions de l'Agence d'urbanisme des agglomérations de Moselle pour vivre (mieux) ensemble, et sans attendre, puisque l'on ne saurait reprendre les choses telles qu'on les a laissées.

AGURAM
AGENCE D'URBANISME D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE

Urbanisme tactique : késako ?

ÉCLAIRER LES PRATIQUES D'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC D'UN TERRITOIRE

Une approche à court terme…

L'urbanisme tactique est un **ensemble d'initiatives locales qui testent, se réapproprient et réinventent l'espace public**. Ses traits de caractère : il est **ponctuel, peu coûteux, innovant, facile à mettre en place, réversible et/ou adaptable**. Aussi appelé urbanisme local, transitoire, expérimental ou popup, cette méthode d'aménagement, repérée à San-Francisco dans les années 1970, s'est nettement développée dans les années 2000 grâce aux réseaux sociaux, qui ouvrent la porte de la **participation citoyenne**. Chaque habitant peut facilement s'y exprimer sur la « fabrique de la ville » et débattre des orientations à prendre pour demain. Il naît alors un besoin de voir les choses bouger plus rapidement. Les usagers (et le monde associatif/local) ont une tendance naturelle à s'emparer des espaces de vie, à les moduler, parfois plus vite que les collectivités, pour **répondre à leurs besoins imminents**. Ils utilisent parfois l'urbanisme tactique avec un message revendicatif (ex. : création de pistes cyclables avec des plots ou occupation de parkings pour inciter à l'utilisation de mobilités douces).



…pour des effets à long terme…

L'urbanisme tactique, perçu dans un premier temps comme une forme d'activisme, est en réalité un phénomène complexe. Il ne s'agit pas seulement de faire passer un message aux représentants de l'État à moindre frais : cette pratique démontre **un souhait d'adaptabilité et de solutions durables profond** de la part des citoyens. Ils ne veulent plus attendre que de grands projets se mettent en place pour profiter de la ville, de leur ville. Ils revendiquent des espaces de vie sécurisés, respectueux de l'environnement et qui correspondraient davantage à leurs attentes. Certaines collectivités s'opposent à ces formes d'occupation, au risque de creuser un fossé dans la relation avec leurs usagers. D'autres partent du principe qu'« aller contre » serait contre-productif et **préfèrent rebondir sur cette énergie collective pour accélérer des transformations visiblement nécessaires**. Elles s'associent alors aux initiatives, les soutiennent financièrement, les sécurisent, les valorisent, et vont parfois jusqu'à réaliser les transformations lourdes dans des calendriers restreints pour les pérenniser.

Enfin, **certains acteurs publics s'emparent de la méthode pour montrer leur capacité à faire évoluer rapidement l'espace public** et en profiter pour **mieux connaître leurs usagers et les impliquer**. Projet éphémère ou première pierre d'un aménagement au long cours, l'urbanisme tactique permet en effet de **sensibiliser massivement à une problématique urbaine** (inciter les automobilistes à laisser la place aux vélos/piétons, ou les consommateurs à revenir vers les rues commerçantes des centres-villes pour effectuer leurs achats, etc.).

…et qui remportent d'adhésion des usagers

L'atout majeur de l'urbanisme tactique (hormis son faible coût) est le **retour d'expérience immédiat sur tout ou partie d'une politique publique** : une expérimentation grandeur nature est aussi un observatoire direct et sans filtre sur la manière dont chacun va s'approprier tel ou tel nouvel aménagement/équipement. C'est aussi un outil de dialogue avec les usagers : par son accessibilité, sa proximité intrinsèque, le projet-test fait tomber les tabous et incite à des réactions en direct. Prendre la température dans les rues, prouver que l'on sait s'adapter et que l'on est à l'écoute : un bénéfice pour les équipes municipales !

Panorama d'expérimentations possibles/réalisées

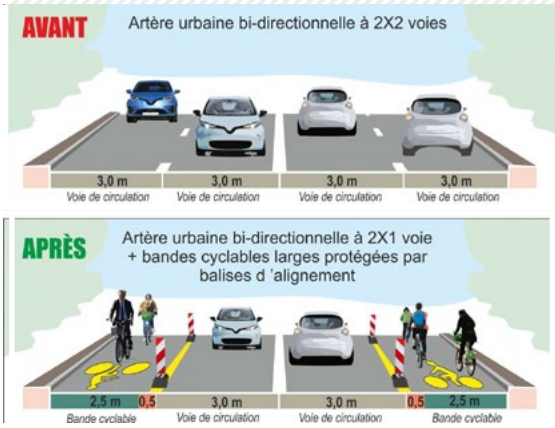
(RE)DONNER DE L'ESPACE À CHACUN

[#mobilité douce] Vélo/piéton/urbanisme tactique : trio gagnant de l'espace public ~~de demain~~ d'aujourd'hui

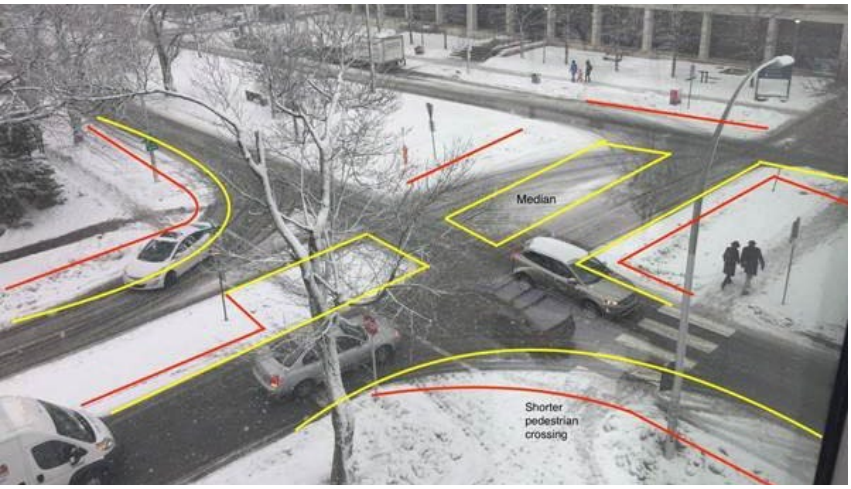
Il faut reconnaître à l'urbanisme tactique un caractère opportuniste, mais sans perdre de vue sa vocation à servir l'intérêt général : depuis le début du confinement, le trafic motorisé a subi des baisses de 60 à 90 % (source : Cerema), ce qui libère une place importante **pour renforcer les modes actifs et atteindre ainsi des objectifs antérieurs à la crise**. Le maintien de plusieurs lignes de circulation dédiées à l'automobile ne se justifie plus ? Profitons-en, tout est à écrire : utiliser une partie des espaces réservés aux voitures ou en mobiliser d'autres, inaccessibles jusqu'alors aux vélos (et ainsi accélérer la création de nouveaux itinéraires cyclables bien souvent projetées dans les Plans de déplacements urbains, comme c'est le cas à Metz Métropole). Au lendemain du confinement, et donc dès le 11 mai, nous aurons bel et bien un problème de **distanciation physique** dans les transports en commun (qui ne favorisera pas non-plus le covoiturage). Pour les soulager et permettre une reprise économique en limitant les risques sanitaires, sans pour autant doper les chiffres de l'autosolisme, **optimisons l'espace public par ces mesures temporaires**, qui vont dans le sens de ce que l'on prévoyait de mettre en place dans « l'avant ». Sans aucun frais, à part celui de la peinture et de la main d'œuvre (et des associations sont même prêtes à le faire bénévolement), il est possible d'inciter/accompagner les changements de pratiques immédiats. Attention, il ne suffit pas de s'emparer des espaces de circulation, il faut aussi se poser la question de sa place de stationnement. Une voie de stationnement de voiture peut se transformer facilement en stationnement vélo.

70 % de l'espace public est pensé pour les véhicules motorisés

Dans le territoire du SCoTAM (Schéma de cohérence territorial de l'agglomération messine) et près d'un million de déplacements sont réalisés chaque jour en voiture, un phénomène qui, comme ailleurs, impacte l'environnement et accélère le réchauffement climatique



Réduction du nombre de voies motorisés, ©Cerema, 2020



CE QUE L'URBANISME TACTIQUE EMPRUNTE AUX "SNECKDOWNS"

Les sneckdowns, que l'on pourrait traduire par « zébras spontanés », sont des parties de chaussée recouvertes par la neige/les feuilles mortes qui révèlent les portions non utilisées par les usagers. La conduite, plus prudente à cause des conditions climatiques, se traduit par des virages plus serrés. Les urbanistes peuvent utiliser ces signaux pour proposer des réaménagements limitant l'espace accordé à la circulation (trottoirs, pistes cyclables, îlots décoratifs, etc.).

À Bogota, un matin d'avril, les habitants se sont réveillés en découvrant une nouvelle « corona piste » de plusieurs dizaines de kilomètres au pied des immeubles. À Montréal, on est aussi passé à la pratique avec une réduction du nombre de voies réservées aux voitures sur les grandes artères. Bruxelles a transformé l'ensemble de son centre-ville historique en zone de rencontre.

En France, la ministre de la Transition écologique, Élisabeth Borne, encourage ces réponses urgentes face à la crise. Elle a annoncé, le 29 avril 2020, **un plan de 20 millions d'euros qui permettra de prendre en charge des réparations**, l'installation de places de stationnement ou encore des formations pour faire de la bicyclette « la petite reine du déconfinement ». De nombreuses villes n'ont pas attendu cette nouvelle aide et se sont emparées des solutions temporaires dès début avril : Lyon, Grenoble, Angers, etc. À Montpellier, la ville s'est appuyée sur l'expertise de Vélocité Montpellier, association liée à la Fédération des usagers de bicyclette (FUB) pour prioriser et mettre en place.

ZOOM SUR METZ MÉTROPOLE

La métropole messine déploie elle aussi son plan, fruit d'une collaboration éclaire avec tous les acteurs concernés, et notamment les élus de la ville de Metz et de Metz Métropole, les Transports de l'agglomération de Metz Métropole et l'association Metz à vélo. Dès le 7 mai 2020, **5 tronçons de route seront aménagés avec des couloirs dédiés pour favoriser et sécuriser la pratique du vélo dans la ville de Metz** (rue Charlemagne, avenue Foch, rue du général Fournier, boulevards Paixhans et Pontifroy, rue de Verdun) et **2 couloirs de bus seront ouverts aux 2 roues** (rue François de Curel et quai Rimport). Un dispositif inédit qui fera office de test et sera évalué régulièrement pour réaliser des aménagements complémentaires au besoin, en fonction des difficultés observées. Vers une vraie place pour le vélo dans le flux de circulation de la métropole et ses communes ?





Aménagement de rue à Montpellier, Berlin & simulation Bd Saint Symphorien à Metz, avril 2020 ©Vélocité Montpellier ©DPA/MAXPPP ©Metz à vélo

Le piéton n'est pas en reste : l'urbanisme tactique lui fait la part belle dans l'espace public post-confinement. Moins de voitures = moins de places de parking nécessaires et une **réappropriation possible de ces m² urbains pour les marcheurs**. À Montreuil, une plateforme en plastique recyclé installée sur la voirie sert à la fois de piste cyclable et de quai de bus adapté aux personnes à mobilité réduite.



©Mathieu Chassignet, 2020



Solution inclusive à Montreuil : quai de bus « Vectoriel » de Zicla, avril 2020

LES RESSOURCES MATÉRIELLES À MOBILISER

- panneaux/plots de signalisation
- marquage au sol
- bandes de marquage
- mobilier de séparation (splitter)
- mobilier végétal
- feux provisoires
- quais de bus temporaires

Poussons la réflexion plus loin. Les Park(ing) day sont, à l'origine, des actions prévues sur une journée. Mais s'ils devenaient des solutions pratiques pour les mois à venir face à l'isolement induit par le confinement ? **Si les places de parking réquisitionnées devenaient des lieux de rencontre** pour les voisins, les familles ? Des espaces extérieurs où les gestes barrières pourraient être respectés et où l'on créerait de la convivialité au coeur des villes et des villages, en pensant, avant tout, aux habitants qui ne disposent ni de jardins ni de terrasses !



San Fransisco, ©Ogrydziak Prillinger Architects



Blocs modulaires en plastique, Boston, ©Interboro

[#Friches urbaines] Révéler les potentiels à usage immédiat

L'urbanisme tactique se développe aussi autours des friches urbaines et va de pair avec la désindustrialisation. Il peut servir de « **pré-vitalisation » d'un espace inoccupé** et permettre une **reprise de l'activité, avec une forme nouvelle ou simplement adaptée**. On occupe une ancienne usine ou un entrepôt pour un évènement, puis il deviendra un espace de coworking. On laisse des grapheurs donner libre cours à leur imagination sur les murs d'un immeuble abandonné, où s'installera par la suite une résidence d'artistes... On parle alors d'occupation transitoire, une forme de résilience qui re(lie) la ville et ses habitants.

L'urbanisme tactique répond alors à la fois :

- à un besoin concret exprimé par les habitants ;
- à la problématique de la rareté du foncier ;
- à l'indispensable connaissance/appréhension d'un environnement, préalable à l'implantation de tout projet urbain ;
- au besoin de disposer d'un temps pour recenser les porteurs de projet ;
- à un enjeu de communication autour d'un projet à vocation pérenne (un sujet fétiche de la presse locale et des réseaux sociaux).

Dans le contexte de crise actuelle, des solutions sont à trouver pour **multiplier les espaces de travail et de loisirs et permettre ainsi la distanciation physique** mais aussi et avant tout pour **trouver des solutions pour le monde médical**. Utiliser de vastes espaces, accessibles à tous au coeur des villes, sera une réponse inévitable à apporter. Parfois, la fermeture temporaire ou définitive d'une entreprise deviendra une opportunité de transformer un lieu fermé, de l'adapter au cadre de vie des prochains mois [années] où nous allons devoir **réinventer notre rapport à l'espace et être proches autrement**. Un ensemble de conteneurs modulaires installés sur le parking d'une usine fermée peut devenir un laboratoire médical pour désengorger ceux de la ville. Un terrain militaire à l'abandon, en périphérie d'une ville, peut représenter un espace disponible sans délai pour récréer une ceinture maraîchère et tenter d'échapper aux ruptures des chaînes logistiques/ d'approvisionnement.

Voici quelques exemples d'utilisations possible des friches à l'heure du (dé)confinement :

Typologie des friches	*Exemples de projets d'urbanisme tactique respectueux des gestes barrières à implanter*
Espaces extérieurs	Hôpitaux de campagne, jardins partagés, agriculture urbaine, espaces d'expression artistique, musées à ciel ouvert, sports de plein-air
Pavillons / halls Espace de rencontre, de réunion	Espace de rencontre, de réunion
Usines / entrepôts / quais	Artisanat, marché alimentaire local, drive fermier, point de contact/collecte pour des associations, zones de sport en ville, fablab
Bâtiments militaires / tertiaires / écoles	Espaces de coworking et open-space d'entreprise temporairesw
Maisons / immeubles / hôtels	Appartements ou chambre d'isolement pour les personnes testées positives au virus ou les soignants
Grands commerces / centres commerciaux	Pop-ups stores pour accueillir des artisans qui ne peuvent assurer leur propre loyer

L'urbanisme tactique va donc permettre d'**accompagner la reprise économique**, de **remettre du lien social** et par la même occasion : **de faire connaître des lieux inexploités, originaux, patrimoniaux** et leurs histoires.

Et **c'est grâce à des (nouveaux) récits communs** que l'on affronte les difficultés communes, qu'on les surmonte, que l'on devient résilient (et la ville en même temps que les femmes et les hommes qui la composent).

Pistes de réflexion pour lutter contre le mal-logement et réagir face à l'urgence

Quand un séisme a ravagé la ville de Christchurch en Nouvelle-Zélande en 2011, des commerces et habitations « conteneurs » ont poussé un peu partout dans les rues à peine désencombrées. Après la crise, ils sont restés et sont devenus un nouveau mode de construction, répondant à la demande antérieure en logements à faible coût. Dans le Grand-Est, il faudra penser à des solutions qui ne mettent pas les usagers en situation de précarité énergétique à cause de logements mal isolés (déjà 1/4 des ménages exposés au risque d'après l'observatoire de la précarité énergétique Grand Est). L'urbanisme tactique peut apporter **des solutions pour répondre à l'urgence**, tout en **ouvrant la voie vers plus d'agilité de la part des collectivités pour répondre aux problèmes plus ancrés du mal-logement/logement indigne, voire de l'accompagnement des situations d'urgence.**

Le diagnostic du Programme local de l'habitat de Metz Métropole (PLH), réalisé par l'AGURAM, indique que près de

3 % des logements du parc privé y sont potentiellement indignes ***(c'est aussi la moyenne pour le territoire du SCoTAM).***

Plus de 4 000 habitants de la métropole seraient donc concernés.

Des politiques publiques au long cours et outils opérationnels vont progressivement porter leurs fruits (Plan « logement d'abord », protocole Habiter mieux, Opah, etc.), mais dans l'attente, **des solutions temporaires** sont peut-être à trouver, d'autant plus que la crise va avoir un impact sur les revenus des ménages et faire évoluer évoluer à la hausse le nombre de ménages en difficulté. Il s'agit bien de pistes de réflexion car nous ne sommes plus dans le « zéro coût ».

Pour répondre aux situations d'urgence, occuper des bâtiments appartenant aux communes pour y proposer des dispositifs d'accueil et d'accompagnement semble être l'étape la plus rapide à engager.

Dans le XVI[e] arrondissement de Paris, un **centre d'hébergement d'urgence entièrement démontable** a été mis en place en 2016 par l'association Aurore. D'une capacité de 200 places, il accueille aussi bien des familles que des adultes isolés. Des membres de l'association et bénévoles accompagnent les démarches administratives et proposent des ateliers culturels et sportifs.

À Serris, en Seine et Marne, une structure d'accueil d'urgence et de stabilisation pour un public précaire a vu le jour en 2009 : Le Hameau de l'Espoir. **17 chalets modulables** ont accueilli 150 occupants avec une gestion confiée à la société Adoma. Lorsque le site a fermé, en 2013 (la convention d'occupation prévoyait une mise à disposition sur 5 ans), 80 % des résidents avaient pu rebondir et se réinsérer, les autres ont été relogés par Adoma.



Montage du centre d'urgence, ©Aurore, 2016



Habitats modulables, ©Adoma, 2009

Ce type de projet à taille humaine peut bien souvent être intégré au tissu urbain existant. Pour des besoins plus conséquents, il faudra une vraie recherche foncière et l'occupation temporaire peut alors préfigurer une future programmation urbaine. Un aménagement temporaire peut aussi, après un engouement initial, retomber pour finalement laisser place à un projet immobilier classique.

POINTS DE VIGILANCE

Un pense-bête non exhaustif des points de vigilance à garder à l'esprit avant (et tout au long) des projets.

Proposer des solutions :

- **durables**, respectueuses de l'environnement, qui préservent la biodiversité ;
- **inclusives**, qui ne viennent pas creuser des inégalités préexistantes ;
- **incluant toutes les parties prenantes** (et/ou leur laisser la possibilité de se manifester) **pour créer un écosystème local favorable** : citoyens, associations, startups, commerçants, étudiants et chercheurs, partenaires publics, etc.) / ne surtout pas exclure ;
- **en embarquant les équipes techniques** : communiquer en interne pour être compris et soutenu, mettre en oeuvre une adaptation continue des services ;
- **réellement agiles** : si une inefficience apparaît, il faut réellement la corriger **pour ne pas créer une situation pire que celle d'origine** ;
- **priorisées**, car on ne peut pas toujours absorber le flux continu des idées ;
- **transparentes** : si l'on met en place des projets proposés par les citoyens il faut être juste dans les choix effectués et le prouver - pas de clientélisme ;
- **qui prennent en compte les nombreuses normes encadrant les établissements recevant du public** (ERP), bridant fortement le potentiel de certains sites ;
- **avec un véritable suivi** (entretien de la zone, valorisation par les médias sur le long terme pour éviter les effets de mode) ;
- **sans prendre une réussite pour un acquis ou essayer de la généraliser** : la particularité de l'urbanisme tactique reste le sur-mesure.

ENTENDU AU SUJET DE L'URBANISME TACTIQUE

Avant le début de la crise sanitaire, le sujet faisait déjà couler de l'encre. C'est encore plus vrai depuis. Quelques propos saisis au vol, sur les réseaux sociaux et dans des articles de presse ou publications :

- la qualité de vie d'un quartier est au coeur des priorités redistribuées depuis l'apparition du Covid-19 ;
- une porte ouverte sur le « monde d'après » ;
- bouleverse un urbanisme planificateur et vertical et confirme la tendance d'un urbanisme de projet ;
- une manière d'incarner la participation citoyenne ;
- enrichir les projets avec une vision utilisateur, laisser une marge de manoeuvre aux habitants ;
- mettre de l'originalité à la place de la rigidité ;
- les villes s'illustrent et rivalisent par le biais de leur attractivité culturelle, mais aussi par le caractère identitaire de leurs espaces publics ; si l'attractivité économique crée la dynamique de développement d'un territoire, elle ne suffit pas, seule, à attirer et retenir les « classes créatives » ;
- nous sous-estimons l'impact positif de ces aménagements ;
- des plateformes en ligne pour récolter/relayer les initiatives sur le terrain ? #smartcity ;
- des évènements pour célébrer ces réussites à la fin du confinement ? ;
- spontanéité = faire évoluer l'espace au rythme de la vie de la ville ;
- l'urbanisme tactique reconnaît aux citoyens la « maîtrise d'usage » de leur espace de vie : ils ont la faculté d'imaginer des futurs possibles pour leur métropole.

À RETENIR

- **trois grands principes : l'intervention à petite échelle, le court terme et le faible coût ;**
- **le choix de projets limités dans l'espace et dans le temps permet de démultiplier les expérimentations et de disposer rapidement de résultats permettant de corriger l'action ;**
- **la notion de budget réduit/circonscrit le risque et donne accès à une palette d'acteurs diversifiée ;**
- on peut laisser émerger l'action citoyenne tout en posant clairement un calendrier, des éléments de méthode, des interlocuteurs définis ;
- la vitesse d'exécution des projets permet de maintenir la mobilisation, tout en donnant toute sa puissance à la démarche essai/erreur ;
- contrairement aux idées reçues, dans cette nouvelle pratique de la ville, élus et maîtres d'ouvrage gardent la main et impulsent une dynamique, relayée par les acteurs de terrain avec lesquels s'instaure une relation de confiance ;
- les élus valorisent valorisent l'expérimentation tout en restant garants de l'intérêt général.

À LIRE

Articles

- Post-confinement, à Metz le vélo va gagner du terrain sur la voiture, France 3 Grand Est, avril 2020
- L'urbanisme tactique c'est quoi ? Une approche à court terme pour des effets à long terme, Weelz, avril 2020
- Aménagements cyclables temporaires et confinement : quelles opportunités ?, Cerema, avril 2020
- S'inspirer de l'urbanisme tactique pour adapter les villes à la distanciation physique, The conversation, avril 2020
- Déconfinement : « C'est un moment historique pour le vélo », Usbek & Rica, avril 2020
- L'urbanisme tactique peut-il sauver les petites et moyennes villes françaises ?, Urbanews, janvier 2020
- L'essor de l'urbanisme tactique, Demain la ville, novembre 2017
- Capsule thématique sur l'urbanisme tactique, VRM, août 2016

Publications

- Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement, Cerema, mai 2020
- Faire la ville autrement Urbanisme tactique et participation citoyenne, Audiar, juillet 2014
- L'urbanisme transitoire, Île-de-France 2030, la région se transforme, IAU IdF, octobre 2018
- Note rapide, Habiter le transitoire : de la précarité à l'ancrage temporaire, IAU IdF, mars 2018

Retrouvez toutes les publications de l'agence : www.aguram.org

@agenceaguram

Directeur de la publication : Patricia GOUT
Rédaction : Fanny GEOFFROY, Nathanaël PIERRET, Fabien SORIA
Réalisation graphique et mise en page : atelier graphique
Date de parution : 7 mai 2020

AGURAM
AGENCE D'URBANISME D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE
Immeuble Ecotech | 3 rue Marconi 57070 METZ |
tél. : 03 87 21 99 00 | contact@aguram.org |

DOCUMENT 3

Les Echos

L'avenir de la livraison n'est pas le drone, mais le vélo

Avec le boom du e-commerce, les rues se retrouvent congestionnées par les camionnettes de livraison. La solution ? Le vélo, capable de transporter jusqu'à 500 kg de cargaison. Des start-up s'y mettent, mais aussi des spécialistes du transport comme DHL. Les villes - Paris y compris - préparent déjà des aménagements en conséquence.



DHL Express a installé ses vélos cargos dans quatorze villes de France. (DHL)

Par **Leïla Marchand**
Publié le 9 déc. 2019

Demain, aux côtés des voitures volantes, on verra des drones de livraison. Ou pas ? Cette vision futuriste, nourrie par les projets lancés par Amazon ou La Poste, est encore loin d'être au point. Au contraire d'une autre technologie, déjà existante, et en plein essor : le vélo.

Vélo-cargo, biporteurs, triporteurs, vélo à remorque… Le vélo de fret envahit peu à peu les villes, s'affichant comme la solution idéale pour répondre au casse-tête du « dernier kilomètre ». Cette ultime étape de la livraison, de l'entrepôt jusqu'au domicile du client, est généralement la plus coûteuse de la chaîne de distribution et génère 20 % du trafic urbain.

Avec le boom du e-commerce, le ballet des camions de livraison s'est intensifié dans les centres-villes, congestionnant inévitablement les voies de circulation et aggravant la pollution de l'air des grandes agglomérations. Pour éviter ces difficultés, de plus en plus de sociétés de logistiques, start-up comme transporteurs, misent sur la livraison en deux-roues.

« En vélo cargo, on est aussi rapide qu'un vélo normal, sauf que l'on peut transporter 100 kg de marchandise. On assure cinq points de livraison à l'heure, contre trois pour une camionnette », résume Leeroyd Levi, gérant et fondateur d'Olvo, une coopérative parisienne de coursiers à vélos cargos. « En une heure, on peut être n'importe où dans Paris, et on garantit le créneau d'arrivée d'une heure que l'on a annoncé, contrairement à d'autres livreurs qui donnent des fourchettes d'une après-midi entière ».

Ni warning, ni double-file, et jamais en retard

Aussi large qu'un vélo normal, le vélo-cargo se faufile partout, sans risque de rester coincé dans le trafic, ni de bloquer une rue entière le temps de la livraison. « On se met sur un trottoir dans un coin. Pas de stationnement en double-file, pas de warning… », ajoute le gérant de la société de 24 salariés, qui assure 8.000 livraisons par mois.

Capable de transporter jusqu'à une demi-tonne pour les modèles électriques les plus puissants, le vélo cargo ne recule devant aucune marchandise. « On peut prendre en charge la grande majorité des colis, même les grosses charges jusqu'à 100 kg », confirme Guillaume Douillard, dont la société nantaise Green Course livre autant les commerçants, « comme les restaurateurs et les fleuristes », que les professions libérales, « comme les prothésistes dentaires et les architectes », et les colis de prestataires comme DHL.

DHL « voit cette activité exploser »

Avec le succès des livraisons en un jour, popularisées par Amazon Prime, les clients de sites de e-commerce s'habituent à recevoir leur colis en un temps record, voire dans un créneau personnalisé très précis. C'est cette attente qui a poussé DHL Express à se mettre à son tour au vélo de livraison, il y a deux ans. Caen, Lille, Lyon, Paris, Strasbourg, Montpellier… Quatorze villes de France sont desservies en vélo à assistance électrique.

« Pour les grosses villes, on a conclu un partenariat avec la start-up de livraison You2You. Ils livrent les clients sur les créneaux que ceux-ci préfèrent et gèrent 1.500 colis par jour », rapporte Fatah Ziani, directeur des opérations France de DHL Express.

DHL Express, qui « voit cette activité exploser dans le futur », s'est donné comme objectif de compter « 70 % de ses activités premier et dernier kilomètre avec des solutions propres d'ici à 2025 en France », avec des coursiers à vélo ou en utilitaires électriques. « On prévoit déjà de couvrir une dizaine d'autres villes l'année prochaine », ajoute le directeur des opérations.

Alors que les mairies ferment - ou projettent de fermer - leurs centres-villes aux véhicules polluants, le vélo de livraison présente tous les atouts du moyen de transport vert de demain. « On a accès à toutes les rues piétonnes qui sont maintenant fermées aux camions en ville à Nantes », confirme Guillaume Douillard, cofondateur de Green Course.

Montée en puissance en France

Et la demande est là. Lancée en 2015, sans levée de fonds, « à la sueur des mollets », Olvo affiche ainsi « 100 % de croissance par an » avec un dernier chiffre d'affaires à 1 million d'euros. La coopérative vise une rentabilité à 33 euros de l'heure, pour ses 24 salariés coûtant « 22 euros super brut » de l'heure.

De son côté, depuis six ans, le chiffre d'affaires de la Nantaise Green Course, qui compte quatre employés, « progresse de 15 à 20 % chaque année », d'après son cofondateur. De quoi rembourser le coût des vélos électriques et remorques, dont le prix reste encore élevé (3.000 euros pour un vélo électrique et 3.000 euros pour un caisson de transport), quoique bien plus faible qu'un utilitaire classique.

Des villes européennes en avance

Mais si le marché français monte en puissance, ce n'est rien comparé à d'autres pays européens ou au Canada. Que ce soit à Berlin avec le projet KoModo, à Montréal avec Colibri, aux Pays-Bas avec les City Hubs ou encore la Belgique avec City Depot, les villes mettent en place des réseaux de mini « hubs » de livraison en plein centre-ville. Les livreurs à vélo peuvent rayonner facilement dans la ville grâce à ces petits espaces de stockage qui remplacent les entrepôts géants en banlieue.

Même New York fait la promotion des vélos de fret comme alternative aux camions de livraison. Afin de décongestionner Manhattan, jusqu'à 100 vélos cargo exploités par Amazon, UPS et DHL vont être autorisés à se garer dans des centaines de zones de chargement commerciales, habituellement réservées aux camions et fourgonnettes.

Car trouver des locaux en centre-ville, afin de stocker la marchandise, reste le plus compliqué pour les sociétés de livraison à vélo. « On cherche actuellement un parking dans Paris avec une surface de 2.000 mètres carrés », confirme le gérant d'Olvo.

La mairie de Paris s'y met

La mairie de Paris assure avoir commencé à accompagner cette transition. « On a fait voter une modification du PLU (plan local d'urbanisme, NDLR) en 2016 pour créer une nouvelle catégorie d'espaces : « les espaces de logistique urbaine de proximité ». Et on a identifié une soixantaine de sites existants ou à créer dans Paris », détaille Jean-Louis Missika, adjoint à l'urbanisme.

E-commerce : Paris organise sa livraison

A Paris, un nouveau mode de livraison propre sur la Seine

Au niveau des infrastructures, la mairie a lancé plusieurs appels à projet. L'un d'eux a été remporté par la Sogaris pour la construction d'un site de 1.000 mètres carrés situé porte de Pantin, qui permettra notamment des livraisons en triporteurs électriques. « Des tests sont aussi en cours à La Poste depuis deux ans afin de passer de chariots à pieds à des triporteurs », ajoute l'adjoint.

Des pistes cyclables saturées ?

Environ « 10 à 15 % des livraisons en camions pourraient être remplacées de façon rentable par des vélos-cargos », a calculé une étude néerlandaise publiée en 2018. Ce rapport rédigé par des chercheurs des universités d'Amsterdam et de Rotterdam note également que les infrastructures urbaines et les règles de circulation ne sont pas encore prêtes pour une augmentation du nombre de vélos de livraison.

A l'heure où les sociétés de free-floating se font bannir des trottoirs et où la pénurie de places de parking fait toujours rage dans les villes, où les vélos-cargos peuvent-ils être autorisés à stationner le temps de décharger leur marchandise ? Les pistes cyclables risquent également de se retrouver surchargées, et les villes devraient envisager d'élargir leurs infrastructures ou d'interdire les vélos les plus imposants, comme ceux à trois ou quatre roues, de les emprunter…

Cerema

DOCUMENT 4

Direction technique Territoires et ville

Rapport

Aires piétonnes :

Faut-il en contrôler l'accès par les véhicules motorisés ? Comment ?

Juin 2016

SOMMAIRE

Contexte de l'étude
Objectifs et choix méthodologiques

I. Les points communs à tous les systèmes
- Un préalable la concertation
- Communiquer
- Les modalités d'obtention des autorisations d'accès
- Les services chargés de la gestion des autorisations
- Les modalités de circulation et d'accès des véhicules
- La signalisation et la gestion de la circulation au sein de l'aire piétonne
- La gestion de l'arrêt dans l'aire piétonne et du report du stationnement à ses abords
- La gestion des livraisons dans l'aire piétonnes
- Le contrôle d'accès et la gestion des infractions

II. Se passer de tout obstacle physiquement
- Des modalités d'obtention des autorisations d'accès simplifiées
- Une lisibilité à travailler
- Les coûts du système de contrôle d'accès sans restriction physique, avantages et inconvénients

III. Avoir recours à des obstacles physiques
- Les motivations
- Les modalités financières d'obtention des autorisations d'accès
- La validité temporelle des autorisations d'accès
- Les services chargés de la gestion des autorisations
- Le fonctionnement et la gestion
- Les coûts du système de contrôle d'accès
- Avantages et inconvénients

IV. S 'appuyer sur la vidéoprotection
- Les motivations
- Les obligations (conservation des images, droit à l'information)
- Les aspects techniques

V. S'inspirer de la zone à trafic limité italienne

Conclusion générale

Annexes
Annexe I : les choix méthodologiques
Annexe II : les monographies
- Fiche I : Colmar, une gestion de l'aire piétonne (pratiquement) sans restriction physique d'accès
- Fiche II : Metz, Création et gestion du système de contrôle d'accès en régie
- Fiche III : Grenoble, La gestion technique centralisée pour un contrôle en temps réel des accès
- Fiche IV : Clermont-Ferrand, un découpage de l'aire piétonne en 3 zones régies par des réglementations distinctes
- Fiche V : Agen, Communiquer auprès des usagers sur le système de contrôle d'accès
- Fiche VI : Montpellier, Une distinction fine de catégories d'usagers pour mieux gérer les accès
- Fiche VII : Toulouse, Une charte pour mieux gérer les livraisons
- Fiche VIII : Pau, un meilleur contrôle d'accès grâce à la vidéoprotection
- Fiche IX : Nantes, une zone à trafic limité à la française
- Fiche X : Padoue, une ville expérimentée en zone à trafic limité

La marche a le vent en poupe. Après une longue période de vents contraires, il semble que nous en redécouvrions toutes les vertus. Il est plutôt rare que ce qui est bon pour soi, s'il était généralisé à la collectivité tout entière, soit bon pour celle-ci. Or la marche possède ce précieux atout. Marcher est bon, et même excellent, pour sa propre santé – et, par conséquent, pour les comptes de la sécurité sociale. Et, si nous parlons déplacements et émissions de gaz à effet de serre, il n'y a évidemment pas mieux !

Pour favoriser l'exercice de la marche, les leviers sont nombreux, parmi lesquels l'aménagement propice de l'espace public. Dès le début des années 1970 sont apparus des espaces consacrés aux piétons : les aires piétonnes. Dans la pratique, les véhicules motorisés liés à la desserte peuvent y circuler et s'y arrêter, sous certaines conditions (d'horaires, de vitesse, etc.). La question du contrôle de l'accès à ces aires est donc de première importance si l'on ne souhaite pas voir se développer et s'installer des pratiques dommageables pour les piétons.

Nous avons donc réalisé plusieurs monographies en France et à Padoue (Italie).

Les enjeux du contrôle d'accès aux aires piétonnes ne concernent pas que les piétons, mais bien toutes les catégories d'usagers : automobilistes, riverains, commerçants, livreurs, etc.

Signalons d'emblée que le contrôle d'accès par des dispositifs matériels ne doit pas pour autant empêcher l'accessibilité des aires piétonnes par les personnes à mobilité réduite (PMR)… même si ces dispositifs participent, de fait et avec d'autres types de mobilier urbain, à l'encombrement des espaces piétonniers en général (trottoirs et aires piétonnes).

L'enseignement principal de l'étude est qu'il n'est pas nécessaire, pour que l'aire soit respectée, de faire des aménagements trop lourds…

Avertissement

Les coûts (des aménagements, des amendes...) sont donnés à titre indicatif, valeur 2013.

Photographies et illustrations : Inddigo.

Contexte de l'étude

Lorsque nous avons commencé à nous intéresser au contrôle de l'accès aux aires piétonnes, nous nous sommes aperçus que d'autres zones pouvaient fonctionner, peu ou prou, à la manière des aires piétonnes. Ainsi en va-t-il, par exemple, des ZTL, les zones à trafic limité. Mais certaines, ici ou là, n'ont pas même de nom... Dans la suite de cet ouvrage, nous parlerons, pour simplifier, d'« aire piétonne ou assimilée », pour désigner toute zone à priorité piétonne et dont l'accès fait l'objet d'un règlement particulier.

Les aires piétonnes

En 1982, la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI, recodifiée dans le code des transports en décembre 2010) instaurait le droit au transport pour tous et la réalisation de plans de déplacements urbains (PDU). Elle affichait en particulier l'objectif d'une « utilisation plus rationnelle de la voiture » et d'une « bonne insertion des piétons » (art. 28). Depuis, l'intérêt pour les alternatives à l'automobile n'a cessé de croître. Positionnées aujourd'hui dans une optique de réduction de la consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport, les collectivités territoriales travaillent en associant étroitement les projets de transport et d'urbanisme au sein des documents de planification.

On assiste depuis plusieurs décennies à un certain recul de l'emprise automobile dans les centres-ville anciens, par exemple grâce au développement des aires piétonnes, qui font l'objet d'une réglementation spécifique, notamment en matière d'autorisation d'accès.

L'article R 110-21 du code de la route définit l'aire piétonne comme une *« section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation. »* Ledit article R. 431-9 précise que *« les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes, [...] à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons »*. Le maire établit une liste des véhicules motorisés autorisés, dans telle ou telle tranche horaire.

Si certaines aires piétonnes ne comportent aucun dispositif de contrôle d'accès, d'autres, au contraire, sont équipées de systèmes plus ou moins contraignants, plus ou moins sophistiqués et, surtout, plus ou moins efficaces. Dans tous les cas, cependant, le contrôle des accès des deux-roues motorisés est rendu complexe du fait de leur faible gabarit, lequel leur permet d'accéder aisément à l'aire piétonne.

Les zones à accès limité (ZTL)

En 1992, la législation italienne a introduit le principe de *zona a traffico limitato* (zone à trafic limité) dans le but de répondre aux problématiques patrimoniales et environnementales. Très vite, une cinquantaine de villes, situées au nord du pays, de toutes tailles, avaient mis en place ce système ; aujourd'hui, ce type de zone a été instauré un peu partout.

On parle en France de *zone à accès limité*, où seuls peuvent circuler les véhicules autorisés, à certaines heures ; un permis spécial est apposé sur leur pare-brise. L'instauration de ces zones a pour objectifs principaux de limiter la pollution et le bruit, de mieux redistribuer l'espace entre les modes, d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes. Cela nécessite de gérer correctement les véhicules motorisés autorisés à y entrer.

Les ZTL ne se matérialisent pas par des aménagements urbains. Les contraintes sont d'ordre réglementaire ; l'accès à la zone, sélectif, varie selon les horaires, et peut aussi, parfois, être lié au niveau d'émission des catégories d'usagers.

Alors que les zones à accès limité, inscrites dans la réglementation italienne, se sont étendues quasiment à l'ensemble du territoire italien, la France n'en est qu'au stade des tests. Si plusieurs collectivités (Strasbourg, Antibes...) ont des projets de ZTL, seule Nantes la teste. L'objectif de la ville est de dévier la circulation de transit au moyen d'un simple arrêté de circulation. Elle s'est inspirée de mesures réglementaires italiennes instaurées à Padoue, Ferrare, Rome ou encore Bologne. Cependant, la réglementation française ne permet pas de reprendre l'option italienne de la vidéoprotection – comme l'a confirmé une délibération de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (Cnil) en 2014[1]. En conséquence, la ville de Nantes utilise des macarons et, pour le contrôle, s'en remet à ses agents.

Objectifs et choix méthodologiques

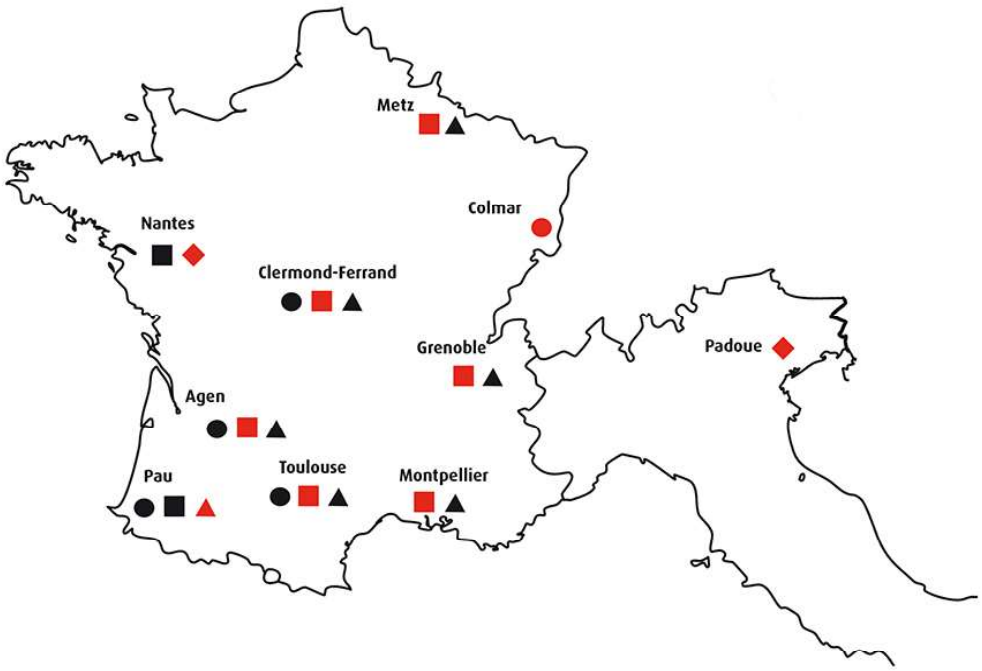
L'objectif de cet ouvrage est de faire un état de l'art des systèmes de contrôle d'accès aux aires piétonnes et assimilées, afin d'éclairer dans leurs choix les collectivités territoriales qui voudraient mettre en place tel ou tel système.

Le champ de l'étude est constitué, pour l'essentiel, des aires piétonnes et des ZTL (en Italie et, récemment, en France). Il s'appuie sur une méthodologie comprenant quatre axes (cf. annexe p. 44) : recensement d'aires piétonnes et de ZTL ; construction d'une grille d'entretien ; entretiens ; monographie et synthèse.

---

1 Délibération n° 2014-219 du 22 mai 2014 refusant la mise en œuvre, par la commune de Gujan-Mestras, d'un traitement automatisé de contrôle des données signalétiques des véhicules collectées à partir de caméras de vidéoprotection commune (demande d'autorisation n° 1692714). La commission observe que la mise en œuvre d'un tel dispositif pourrait conduire à identifier tous les véhicules – et par conséquent leurs occupants – empruntant la voie publique pour entrer ou sortir du territoire d'une commune.

Cartographie des cas étudiés



Système de contrôle d'accès mis en œuvre

- Sans contrôle physique d'accès sur l'ensemble de l'aire piétonne ou en partie
- Avec contrôle physique d'accès
- Système par caméras
- Zone à accès limité (ZTL)
- Ville faisant l'objet d'une monographie (sur le système au symbole rouge)

I. Les points communs à tous les systèmes

Quelles que soient les modalités particulières d'autorisation, de dispositifs ou de gestion, les contrôles d'accès aux aires piétonnes reposent sur un socle commun, à commencer par les aspects réglementaires. La concertation et la communication sont également nécessaires pour définir les ayants droit ainsi que les modalités de gestion et se donner les meilleures chances d'un respect de la zone par les automobilistes et autres motocyclistes.

Aspects réglementaires

Le contrôle d'accès aux aires piétonnes sans contrainte physique s'inscrit dans le cadre législatif suivant :

- le code de la route et notamment les articles R110-2, R411-25, R411-3, R411-8, R431-9 ainsi que l'article L411-1 relatif aux pouvoirs de police du Maire en matière de circulation routière ;
- le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L2212-2 et L2212-5 relatifs au pouvoir de Police Municipale et des articles L2213.1 à l'article L2213.6 relatifs à la Police de circulation et du stationnement ;
- l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, livre 1, quatrième partie, signalisation de prescription.

A cela peut s'ajouter la réglementation en vigueur de la commune qui dispose d'une aire piétonne, avec des arrêtés sur :

- la circulation et l'arrêt des véhicules dans l'aire piétonne ;
- les dispositions générales relatives à la circulation du tramway (s'il traverse l'aire piétonne) ;
- la réglementation de marchés en plein air ;
- l'occupation du domaine public : terrasses…
- la réglementation de voirie ;
- la réglementation générale de la circulation.

Au regard de la circulation et du stationnement sur la commune et de la particularité du centre-ville (étroitesse des voies, monuments historiques, forte fréquentation touristique, difficulté d'accès pour les services de secours…), le maire peut prendre des mesures organisant et restreignant la circulation et l'arrêt au titre de ses pouvoirs de police.

Un préalable : la concertation

La définition des profils d'ayants droit, c'est-à-dire de ceux dont les véhicules motorisés sont autorisés à circuler dans l'aire piétonne, pourra faire utilement l'objet d'une concertation.

La mise en place d'une phase de concertation a pour objectif de bien prendre en compte les besoins des usagers, mais aussi, de façon plus large, de les sensibiliser à la sortie du tout voiture.

Que les résidents puissent accéder à l'aire piétonne, même 24h/24 comme à Pau, n'est pas un problème *a priori*. Les Toulousains, quant à eux, ont été régulièrement consultés : des travaux ou de simples modifications dans le fonctionnement de l'aire piétonne ont donné lieu à maintes réunions publiques.

Une concertation peut aussi être menée avec les transporteurs ou avec les commerçants eux-mêmes (concernant par exemple la réglementation du PTAC, poids total autorisé en charge). Par exemple, Montpellier a travaillé avec la fédération des transporteurs sur un projet de *hub* incluant notamment une livraison des commerces par des véhicules électriques.

Enfin, les artisans ne seront pas oubliés, *via* la Chambre des métiers, qui centralise les demandes.

Communiquer

Voir la monographie d'Agen

Lorsque les choix techniques ont été opérés par la ville sans concertation (ou avec une concertation minime) avec la population, il est encore possible de mettre en place un registre et une communication dans les journaux locaux et les magazines de la ville, comme à Montpellier.

Les municipalités peuvent éditer des plaquettes pour communiquer sur la réglementation (relative aux aires piétonnes, aux livraisons…), comme à Agen, Pau, Nantes ou Montpellier – « Montpellier, ça marche ! » Les plaquettes sont remises aux ayants droit lors de leur demande d'autorisation. Elles sont également disponibles sur les sites Internet des municipalités, tout comme la carte de l'aire piétonne ainsi que les coordonnées du service qui gère l'aire piétonne. Les pièces à fournir sont aussi détaillées pour chaque ayant droit.

La communication se fait aussi sur le terrain avec l'affichage des règles sur les totems d'accès ou via l'affichage de plans de ville mentionnant les rues piétonnes et les accès. Ce point est particulièrement important en l'absence de contrôle d'accès physique.

Les modalités d'obtention des autorisations d'accès

Les critères d'obtention des autorisations d'accès varient généralement selon le type d'usagers et selon qu'il y a ou non un système physiquement contraignant, sur toute l'aire ou seulement sur une partie.

Les véhicules de services publics en intervention (police, service d'urgence, service d'enlèvement des ordures, transports en commun…) ont évidemment accès aux aires piétonnes sans condition.

Afin d'obtenir le badge ou l'autorisation, les bénéficiaires doivent fournir les pièces suivantes :

- pour les résidents : justificatifs de domicile (taxe d'habitation, contrat de location, facture de gaz…), justificatif d'emplacement de stationnement (si le demandeur possède un garage dans l'aire piétonne), certificat d'immatriculation du véhicule sur lequel figure l'adresse correspondant au justificatif de domicile (ou contrat d'autopartage comme c'est le cas à Grenoble) ;
- pour les commerçants : avis d'imposition de la taxe professionnelle ou Kbis, certificat d'immatriculation du véhicule ;
- pour les taxis : carte professionnelle, certificat d'immatriculation du véhicule.
- pour les médecins, pour les personnes transportant d'autres personnes dans l'incapacité de se déplacer par un autre moyen, etc. : une simple justification.

Des autorisations exceptionnelles peuvent être remises aux conducteurs dans le cas de déménagements, de travaux (artisans en intervention ou dépannage), d'intervention de nettoyage ou de maintenance dans le domaine privé ou d'invalidité temporaire (PMR). Des autorisations d'accès peuvent être accordées en temps réel sur le site grâce au système d'interphonie ou de vidéophonie.

L'autorisation d'accès (badge, télécommande, macaron…) est attribuée soit par véhicule, soit par foyer ou commerce. Dans le cas d'une attribution par véhicule, le matériel autorisant l'accès ne peut être ni cédé, ni transféré sur un autre véhicule sauf en cas de remplacement momentané suite à un accident ou une avarie. Une autorisation à apposer obligatoirement derrière le pare-brise, remise à chaque bénéficiaire afin d'éviter toute fraude, peut aussi être instituée (comme à Agen).

Pour une absence partielle de contrôle physique, les modalités d'obtention sont les mêmes que pour le reste de l'aire piétonne.

Dans le cas d'acquisition d'un nouveau véhicule, le certificat d'immatriculation doit être présenté. En cas de déménagement ou de vente définitive de véhicule, le badge doit être impérativement restitué.

Il peut être retiré en cas de fraude caractérisée et répétée.

La demande de renouvellement des autorisations d'accès doit être effectuée tous les ans, sur présentation des pièces justificatives.

Les services chargés de la gestion des autorisations

La gestion des délivrances des autorisations d'accès est assurée soit par les services techniques de la ville (en général, le service de la voirie et de la circulation ou celui de la réglementation), soit par la police municipale.

Les modalités de circulation et d'accès des véhicules

Les usagers et véhicules autorisés à circuler et à s'arrêter dans l'aire piétonne doivent notamment respecter des horaires d'accès et des durées d'arrêt, lesquels sont à définir dans l'arrêté réglementant l'aire piétonne.

Voir la monographie de Montpellier

Une catégorisation des usagers par type (résidents, livreurs, professionnels…) puis selon certaines caractéristiques (résident avec garage, résident sans garage…) permet de faire varier les horaires d'accès et la durée d'arrêt en fonction de leurs besoins.

L'aire piétonne peut être divisée en secteurs (jusqu'à 15 secteurs à Nantes par exemple) afin de limiter le trafic de transit à travers l'aire piétonne. Ce découpage répond aussi à une logique de cohérence territoriale et de circulation.

La signalisation et la gestion de la circulation au sein de l'aire piétonne

Selon l'article R110-2 du code de la route, « les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation ».

Le code de la route définit la signalisation à installer en entrée et en sortie. Le panneau d'entrée (B54) peut être complété par un panonceau indiquant la règle de circulation. Le cas échéant, le panneau « Fin d'aire piétonne » (B55) sera remplacé par le B52 (« Entrée d'une zone de rencontre »), B30 (« Entrée d'une zone 30 ») ou EB20 (« Sortie d'agglomération »).

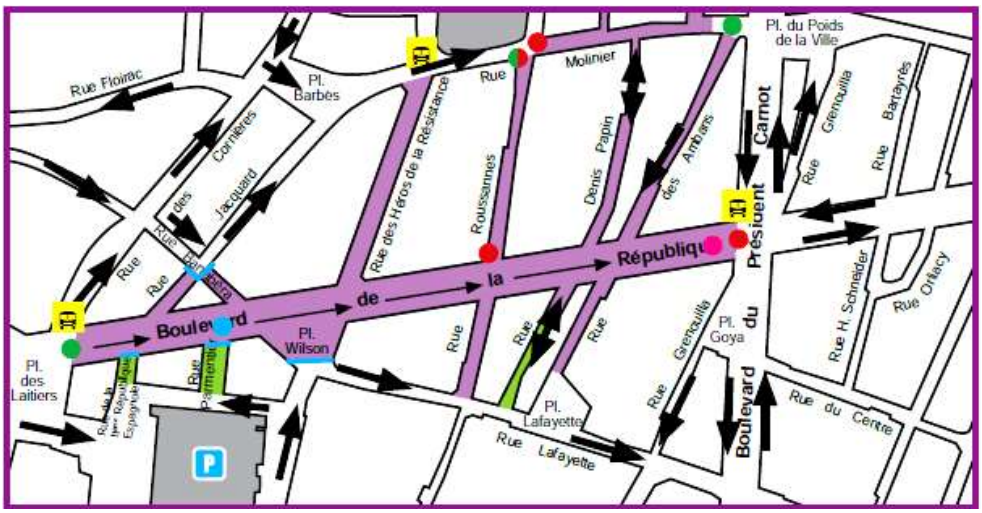


La signalisation classique de l'aire piétonne peut aussi s'adapter au contexte urbain (Pau)

Des plans de circulation interne à l'aire piétonne peuvent aussi être instaurés, définissant précisément pour les véhicules motorisés des itinéraires d'accès et de sortie et les rues empruntées pour chaque accès. Cela permet une meilleure gestion de la circulation dans l'aire piétonne, en évitant les situations de blocage (notamment en voie étroite et dans les carrefours très contraignants du point de vue des girations), tout en empêchant le transit de véhicules motorisés traversant l'aire piétonne.

Les cyclistes ne sont pas concernés par ces plans de circulation et peuvent circuler dans l'intégralité de l'aire piétonne (en respectant bien entendu la vitesse du pas). Néanmoins, il conviendra de préciser dans l'arrêté que les rues à sens unique pour les véhicules motorisés sont à double sens pour les cyclistes (cf. décret du 2 juillet 2015) ; on installera la signalisation adaptée (panonceau M9v2 sous le B1).

Les plans de circulation doivent être complétés sur le terrain par une signalisation spécifique.


Rue Floirac
Pl. Barbès
Rue
Molinier
Pl. du Poids de la Ville
Carnot
Grenouille
Bartayres
Rue des Héros de la Résistance
Roussannes
Denis Papin
des Ambars
Rue
Rue
Rue



Bornes « d'arrêt-minute » gratuites mais limitées à 15 minutes (Pau)

Quant aux automobilistes qui souhaitent se rendre dans une aire piétonne, sans pour autant être autorisés à y accéder avec leur véhicule, ils trouveront souvent à proximité immédiate une place de stationnement, soit dans les parcs de stationnement en ouvrage, soit sur voirie, en stationnement payant ou gratuit.

Un jalonnement dynamique des parcs de stationnement peut être installé et complété par de la communication « papier », comme à Pau, où la ville a édité une plaquette « Venir et stationner en cœur de ville » et projetait d'en éditer bientôt une autre sur l'usage du centre piéton. Un nouveau jalonnement a aussi été installé dans la ville, doublé d'une campagne de 4×3 pour éviter le transit en centre-ville. La plaquette « Venir et stationner en cœur de ville » a été distribuée dans les boîtes aux lettres de Pau et ses alentours et jusque dans les Landes ou les Hautes-Pyrénées. Elle est aussi téléchargeable sur Internet.



Plaquette « Venir et stationner en cœur de ville » (Pau)



Matérialisation d'aires d'arrêt/croisement dans l'aire piétonne (Pau)

À Agen, la municipalité a mis en place des navettes gratuites qui circulent entre des parcs relais en périphérie et l'hypercentre, sans rentrer dans l'aire piétonne, afin de faciliter le report du stationnement.

La gestion des livraisons dans l'aire piétonne

L'arrêté municipal peut imposer une réglementation sur la circulation des véhicules de livraison dans l'aire piétonne. La réalité de l'application dépend de la volonté et de la possibilité de la faire respecter – surtout lorsqu'il n'y a pas d'obstacle physique.

Cette réglementation est principalement liée au poids (PTAC, poids total autorisé en charge) des véhicules et elle est très variable selon les villes et les contextes urbains : taille des rues, qualité des sols urbains... (À Pau, le poids est limité à 19,5 t dans l'ensemble de l'aire piétonne, mais à seulement 3,5 t dans le quartier du château). Cependant, exceptionnellement, les services de police municipale peuvent accorder des autorisations dérogatoires.

Voir la monographie de Toulouse

Le gabarit (longueur) et la motorisation (thermique/électrique) des véhicules peuvent être des critères de réglementation pour l'accès à l'aire piétonne comme c'est le cas à Toulouse. Une « charte livraison en centre-ville » a été éditée par la municipalité et impose des règles selon les types de véhicules. Les véhicules électriques de livraison sont par exemple autorisés à pénétrer 24h sur 24 dans l'aire piétonne avec un badge (sous condition de volume). Les professionnels qui livrent disposent d'un disque de livraison, avec 20 mn d'arrêt autorisé. Les services à la personne disposent eux d'un macaron.



La signalisation permet de préciser la réglementation en matière de livraison (Toulouse)

Le contrôle des accès et la gestion des infractions

Le contrôle des accès constitue le cœur même de cet ouvrage... Dans le cas d'une absence de contrôle d'accès physique, seuls des moyens humains (police municipale) peuvent être mis en œuvre pour contrôler le respect de la réglementation.

Les infractions au règlement de l'aire piétonne peuvent être sanctionnées de deux manières :

- financière : l'absence de ticket horodaté ou une durée d'arrêt dépassée peut être verbalisée (35 € en 2014) ;
- … puis, en cas d'infractions répétées, matérielle, par le retrait ou le blocage, temporaire ou définitif, du badge ou de l'autorisation d'accès – et la lourdeur des démarches de renouvellement de badge qui s'ensuivent...

Même s'il peut paraître difficile à certains gestionnaires d'interdire aux riverains de se rendre à leur domicile suite à une sanction administrative, ne perdons pas de vue qu'ils peuvent toujours y accéder à pied, à vélo, en taxi…

II. Se passer de tout obstacle physique

Qui dit zone réglementée dit contrôle. Et la tentation est forte d'imposer le respect de ladite réglementation par un système physiquement contraignant. On ne le voit que trop, par exemple, sur les trottoirs, « protégés » par une kyrielle de potelets, bornes et autres barrières (mobilier dit « de défense »). Or tous ces objets constituent une gêne bien réelle pour les piétons. Réduire leur nombre diminue l'encombrement de l'espace public, ce qui facilite la marche. C'est bien, *in fine*, le but recherché.

En outre, ils saturent visuellement l'espace public, notamment dans les centres-ville ou les centres-bourg historiques, dont le caractère patrimonial sera préservé par leur absence.

Bien entendu, cela vaut également pour les systèmes de contrôle d'accès aux aires piétonnes.

Voir la monographie de Colmar

Quand les limites de l'aire piétonne sont naturellement compréhensibles comme cela est souvent le cas dans les entrées des centres historiques ou très commerçants, on peut se dispenser de réaliser des aménagements et d'installer du matériel de contrôle d'accès.

En réalité, on pourrait se dispenser de réaliser des aménagements plus souvent qu'on ne le pense. Par exemple lorsque les limites de l'aire piétonne sont évidentes, comme cela est souvent le cas dans les centres historiques ou très commerçants, ou bien lorsque la présence piétonne est forte tout au long de l'année, en particulier pendant la saison touristique. Ou, tout simplement, parce qu'on souhaite ne pas avoir à supporter les coûts liés à l'installation de bornes d'accès et à leur fonctionnement. C'est alors le contrôle social et le contrôle des forces de l'ordre qui régulent l'accès à l'aire piétonne.

Des modalités d'obtention des autorisations d'accès simplifiées

Dans le cas d'une absence totale de contrôle d'accès physique, les modalités d'obtention des autorisations d'accès sont évidemment simplifiées. Ni badge, ni télécommande, ni caution. L'autorisation peut se faire par simple délivrance d'un macaron, mais cela n'est nécessaire que s'il existe une demande de circulation dans l'aire piétonne à contraindre.

Une lisibilité à travailler

Pour les municipalités qui auront fait le choix de ne pas installer de système de contrôle physique d'accès, la signalisation réglementaire ne nous semble pas suffisamment lisible. Et on aura tout intérêt à configurer les lieux de telle façon que l'aire piétonne ainsi dotée d'une forte identité invitera « naturellement » les automobilistes à ne pas en emprunter les accès (sauf s'ils sont autorisés à le faire, bien entendu, en tant que riverains, livreurs, etc.).



L'aménagement urbain doit inviter « naturellement » les véhicules non autorisés à ne pas pénétrer dans l'aire piétonne (Pau)



Une entrée dépourvue de borne :

la signalisation de l'aire piétonne est renforcée par une chaussée d'aspect différent (ici, à Pau, du pavé) de la chaussée classique (le plus souvent en enrobé noir)



En complément du panneau sens interdit, une sortie retravaillée géométriquement pour limiter le risque de remontée en contresens : la continuité de la bordure et de la chaussée principale n'invite pas l'usager motorisé à s'aventurer dans l'aire piétonne (Pau)

Les coûts du système de contrôle d'accès sans restriction physique, avantages…

Le coût d'investissement et de fonctionnement de l'aire piétonne est fortement réduit en l'absence de restriction physique d'accès : il n'y a pas de frais engendrés autres que le temps agent pour le contrôle et l'éventuelle délivrance des macarons.

… et inconvénients

L'absence de contrôle d'accès physique peut entraîner des usages non autorisés. Cela nécessite donc un contrôle humain renforcé s'il existe des abus, notamment en période touristique. Il n'est pas inutile non plus de rappeler que le défaut d'autorisation de circuler dans une aire piétonne est passible d'une amende de 135 € (contravention de quatrième classe, cf. Art. R412-7). Le faire savoir fait partie d'une stratégie de dissuasion...

III. Avoir recours à des obstacles physiques

Moins on installera de bornes, de poteaux, de totems ou de feux, moins l'espace sera encombré et plus le piéton s'y retrouvera. Mais, de l'intention et de la règle à la réalité, il y a parfois un monde...

Les motivations pour la mise en place d'un contrôle d'accès physique

En dépit des actions menées (concertation, communication, pédagogie, verbalisation, etc.), la limitation d'accès sans contrainte physique peut ne pas être toujours respectée. Alors seulement, il sera temps d'envisager le recours à des bornes ou des barrières amovibles, pour empêcher physiquement l'entrée des véhicules motorisés – à l'exception, notable, des deux-roues motorisés, qui pourront toujours, physiquement, et même si leur circulation n'est pas autorisée, franchir le dispositif de contrôle.



Une entrée d'aire piétonne équipée du dispositif de contrôle d'accès : totem, feu, bornes escamotables automatiques et signalisation (Toulouse).

La mise en place d'un système de contrôle d'accès physique de l'aire piétonne s'accompagne dans la plupart des cas d'une volonté politique d'apaisement de la circulation en centre-ville et de diminution des nuisances qui y sont liées (pollution, sécurité, bruit), dans le respect des orientations du plan de déplacements urbains (PDU), lorsqu'il existe.

Le contrôle d'accès physique permet de faire respecter physiquement la réglementation relative à la circulation, à l'arrêt des véhicules et le cas échéant au stationnement,

afin d'assurer les meilleures conditions de sécurité, de tranquillité et de commodité pour les piétons, tout en tenant compte des besoins des riverains et des livraisons.

Les modalités financières d'obtention des autorisations d'accès

De manière générale, la remise du matériel d'accès est gratuite, mais soumise à caution (de 20 à 100 € selon les villes). Le chèque de caution est restitué lorsque le matériel d'accès est ramené (à l'occasion d'un renouvellement de l'autorisation ou définitivement).

En cas de perte ou de vol, une participation financière (qui était de 40 € à Clermont-Ferrand) peut être demandée pour le remplacement du matériel et un nouveau chèque de caution est demandé.

La validité temporelle des autorisations d'accès

Les demandes de renouvellement des autorisations d'accès sont faites tous les ans (du moins dans les villes étudiées), sur présentation des pièces justificatives.

Dans certaines villes, le service chargé des délivrances d'autorisations d'accès est en mesure d'envoyer un courrier automatique aux bénéficiaires : ils disposent alors d'un délai de 3 semaines pour répondre, en fournissant les pièces justificatives demandées (comme c'est le cas à Grenoble).

Tous les ans un courrier envoyé aux riverains avec ou sans garage (et aux non riverains détenteurs d'un garage) permet de connaître tout changement de situation (changement de véhicule, de logement, nouveaux arrivants…). Le nouveau macaron est alors délivré à réception du retour de courrier (Metz).

Les services chargés de la gestion des autorisations

La gestion des délivrances des autorisations d'accès est assurée par les services de la municipalité (service voirie circulation, service réglementation, police municipale...).

La municipalité peut également mettre en place des antennes qui facilitent la délivrance des autorisations. À Grenoble, la ville a mis en place six antennes de quartier appelées *Maison des Habitants*. Les bénéficiaires récupèrent le matériel directement auprès de ces antennes.

La gestion de la délivrance des autorisations et des badges d'accès peut aussi être déléguée, comme à Nantes, où NGE (Nantes Métropole Gestion Équipements) est une SEM qui agit pour le compte de Nantes Métropole.

Le fonctionnement et la gestion du contrôle d'accès

Les modalités de circulation et d'accès des véhicules

La municipalité peut traiter de manière approfondie la gestion des accès pour les clients des hôtels, comme à Nantes. La grande étendue de l'aire piétonne rend difficile la dépose des bagages au pied de l'hôtel quand celui-ci est situé dans l'aire piétonne pour laquelle un accès temporaire est autorisé, mais la circulation dans la Zone à Trafic Limité (ZTL) desservant l'aire piétonne est interdite. Depuis juillet 2011, pour les clients éloignés, NGE définit un mot de passe renouvelé mensuellement pour tous les hôteliers. Le mot de passe est fourni au client au moment de la confirmation de sa réservation et peut être utilisé pour circuler dans la ZTL et permettre ainsi d'accéder à

une entrée de l'aire piétonne où se situe son hôtel. Le mot de passe doit être fourni lors de l'appel agent pour accéder à l'aire piétonne et en cas de contrôle dans la zone.

	TOUTES AIRES PIETONNES			AIRES AVEC CONTROLE D'ACCES
Usagers et véhicules autorisées à accéder dans les aires piétonnes	**Secteurs**	**Horaires**	**Durée maximale**	**Mode d'accès**
- personnes handicapées (véhicules portant une carte de stationnement pour personne handicapée)	Toutes aires	24 H / 24 H	120 min	Badge délivré par Nantes Métropole
- résidants avec garages	Aire de résidence	24 H / 24 H	20 min	Badge délivré par Nantes Métropole
- clients d'hôtels	Aire de résidence	24 H / 24 H	20 min	Badge délivré par Nantes Métropole ou Bouton opérateur
- résidants sans garage titulaires d'un abonnement à un parking	Aire de résidence	24 H / 24 H	20 min	Badge délivré par Nantes Métropole
- résidants sans garage	Aire de résidence	6 H 00 à 23 H 00	20 min	Badge délivré par Nantes Métropole
- véhicules auto partage	Toutes aires	24 H / 24 H	20 min	Badge délivré par Nantes Métropole
- commerçants : choix 1	Aire d'activité	6 H 30 à 11 H 30 16 H 00 à 18 H 00	20 min	Badge délivré par Nantes Métropole
- commerçants : choix 2	Aire d'activité	6 H 30 à 11 H 30 18 H 00 à 20 H 00	20 min	Badge délivré par Nantes Métropole
- livreurs aux entreprises et aux commerces	Toutes aires	7 H 30 à 11 H 30	20 min	Bouton livraison
- livreurs aux particuliers, traiteurs, professionnels assurant le nettoyage, l'entretien ou des travaux sur les espaces, équipements et réseaux privés	Toutes aires	6 H 00 à 23 H 00	120 min	Badge délivré par Ville de Nantes
	Autorisation délivrée par Ville de Nantes			Bouton opérateur
- livreurs de produits pharmaceutiques (véhicules non banalisés) et professionnels de santé en intervention	Toutes aires	24 H / 24 H	120 min	Badge délivré par Ville de Nantes
			20 min	Bouton opérateur
- livreurs de courriers, de prospectus et de journaux	Toutes aires	24 H / 24 H	20 min	Badge délivré par Nantes Métropole
- livreurs de journaux pour les magasins de presse, de farine pour les boulangeries et de linge pour les hôtels	Toutes aires	4 H 00 à 11 H 30	20 min	Badge délivré par Nantes Métropole
- professionnels assurant le nettoyage, l'entretien ou des travaux sur les espaces, équipements et réseaux publics (véhicules non banalisés)	Toutes aires	24 H / 24 H	20 min	Badge délivré par Nantes Métropole
	Autorisation délivrée par Ville de Nantes			Bouton opérateur
- transporteurs de fonds et professionnels de la sécurité en intervention (véhicules non banalisés)	Toutes aires	24 H / 24 H	20 min	Badge délivré par Nantes Métropole ou Appel opérateur
- taxis en service titulaires d'un badge	Toutes aires	24 H / 24 H	20 min	Badge délivré par Ville de Nantes
- taxis en service non titulaires d'un badge et véhicules sanitaires légers en intervention	Toutes aires	24 H / 24 H	20 min	Bouton opérateur
- véhicules de police, véhicules de secours en intervention (gyrophares bleus) et convois funéraires	Toutes aires	24 H / 24 H	Non limitée	Badge délivré par Nantes Métropole ou Bouton opérateur
- cycles	Toutes aires	24 H / 24 H	Non limitée	Accès direct

Extrait de l'arrêté municipal définissant les modalités d'accès des véhicules (Nantes)

Les systèmes de gestion des accès

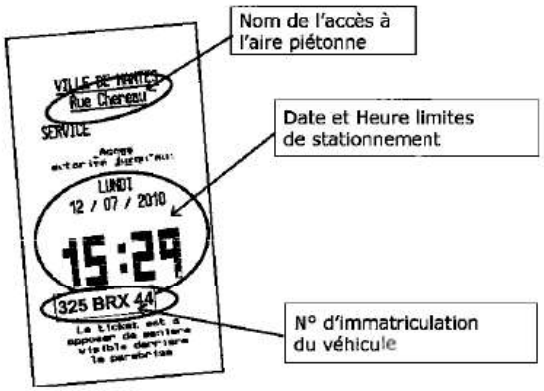
Certaines municipalités comme Clermont-Ferrand fonctionnent avec un dispositif « anti pass back » qui compare les badges entrants et les badges sortants, offrant ainsi une balance « une entrée pour une sortie », afin de limiter les détournements d'usage des matériels d'accès. Si un usager prête son badge à une autre personne avec deux entrées qui se suivent, le système se bloque et empêche l'entrée du second véhicule.

Un autre dispositif de gestion des accès peut être mise en place, « l'anti time back ». L'opérateur définit un cycle de temps durant lequel un même badge ne peut ouvrir deux fois de suite le même accès. La municipalité de Clermont-Ferrand a mis en place ce dispositif avec une durée tampon d'une heure. De même que Grenoble.

La diversité des modalités de contrôle des accès

Le contrôle des accès à l'aire piétonne et du respect de la réglementation (circulation, arrêt) peut s'opérer de plusieurs manières.

À Nantes, l'activation de la demande d'accès (par badge, bouton livraison ou appel agent) déclenche l'édition d'un ticket horodaté de stationnement à durée limitée selon la catégorie d'usager. Le ticket à apposer derrière le pare-brise fait apparaître le nom de l'accès à l'aire piétonne, la date et l'heure limite de stationnement ainsi que le numéro d'immatriculation du véhicule s'il s'agit d'un accès par badge.



Ticket horodaté (Nantes)

Les véhicules bénéficiaires d'une autorisation municipale (pour un déménagement ou des travaux par exemple) n'ont pas de ticket horodaté mais doivent faire apparaître lisiblement l'autorisation de la mairie derrière leur pare-brise.

Voir la monographie de Grenoble

La Gestion Technique Centralisée (GTC) est un système informatique qui permet de contrôler le respect des règles de l'aire piétonne, en particulier de la durée autorisée. Les usagers en infraction pour dépassement de temps sont sanctionnés de manière progressive, comme c'est le cas à Grenoble (le ticket horodaté mentionne l'immatriculation du véhicule).

Des moyens humains (police municipale) sont aussi mis en œuvre pour contrôler le respect de la réglementation, notamment durant les horaires de livraisons, car les bornes restent généralement baissées.

Les aspects techniques du système de contrôle d'accès

Les caractéristiques techniques du système

Les services techniques de la municipalité peuvent faire évoluer les caractéristiques techniques du système de contrôle d'accès au vu des accidents enregistrés (véhicules suivant un autre véhicule pénétrant dans l'aire piétonne avec un badge et accrochant la borne lors de sa remontée), comme à Pau. Aujourd'hui, la borne remonte deux secondes après le passage au rouge. Mais si un véhicule est présent sur la boucle de commande (celle installée au droit du totem) ou sur l'une des boucles de sécurité, la borne ne remonte pas.

Sur les bornes en entrée contrôlée, les services techniques ont ajouté une quatrième boucle de détection pour pouvoir les utiliser en sortie libre. Un « forçage bas » GTC (gestion technique centralisée) ou local permet alors d'activer la sortie, ponctuellement ou durablement.

La distinction entre les bornes d'entrée et de sortie permet de garantir un bon écoulement des flux sur les voies circulées. Si les bornes d'entrée et de sortie sont présentes au même endroit, elles sont placées côte à côte : une borne seule ne peut pas assurer les deux fonctions d'entrée et de sortie (Nantes).



Une même entrée (retournable en sortie si besoin), vue sous deux angles (Pau)

Le système de contrôle d'accès pour les aire piétonnes traversées par un bus ou un tramway

Les lignes de bus des réseaux urbains qui empruntent l'aire piétonne, comme à Pau et Metz, sont équipées de télécommandes intégrées au tableau de bord, ce qui évite les problèmes de vol, de perte, de piles…

Les bornes peuvent rester ouvertes (par exemple dès 6h à Metz) pour éviter une baisse de la vitesse commerciale (la signalisation précise l'interdiction d'accès des véhicules particuliers), et à partir d'une certaine heure (19h à Metz), les bornes sont relevées et le conducteur utilise sa télécommande.



Un bus urbain pénétrant dans l'aire piétonne (Pau, rue Samonzet)

Concernant les villes dont l'aire piétonne est traversée par un tramway (Grenoble, Clermont-Ferrand), il est possible d'installer des barrières levantes pour empêcher les intrusions de véhicules particuliers.

Mais, tout aussi bien, pour faciliter le passage du tram, le gestionnaire des transports en commun de la ville peut ne vouloir aucune borne ni barrière (Clermont-Ferrand). Il suffit, par exemple, de réserver dès la conception la largeur juste nécessaire au tram, ce qui interdit de fait l'accès aux voitures – donc aussi aux voitures de police et aux camions pompier



La SEMITAG a installé des demi-barrières levantes pour le tramway (Grenoble)

Le matériel d'identification

Le matériel d'identification pour le contrôle d'accès est très diversifié : clés magnétiques, cartes, badges, télécommandes, clavier à code, interphonie, vidéophonie ou lecteur de plaques d'immatriculation.

De fait, le système le plus couramment utilisé, le badge sans contact, prend le pas sur la clé s'insérant dans un « lecteur » (système dit à insertion). Le coût des clés est certes plus faible que celui des badges, mais les clés présentent de nombreux handicaps : clés d'un même site identiques, pas de gestion des clés perdues ou volées et risque de vandalisme des lecteurs à insertion.

Les badges permettent de faire évoluer le système de contrôle d'accès vers la gestion informatisée. En cas de perte ou de vol, ils peuvent être supprimés de la base de données. Avec l'informatique, ils peuvent être reprogrammés ou bloqués.

Le choix du système de contrôle d'accès

Le matériel d'accès est très diversifié : bornes escamotables automatiques, bornes escamotables mécaniques, bornes fixes ou amovibles, barrières levantes…

Le choix du système de contrôle d'accès passe par un appel d'offre qui exprime les besoins de la municipalité. Celle-ci pourra utilement tirer parti des retours des autres collectivités et de visites de terrain pour voir ce qui fonctionne et ce qui est à éviter selon chaque contexte urbain, secteur par secteur, rue par rue. Par exemple, dans les secteurs passants, les barrières sont plus gênantes pour le piéton que les bornes escamotables.



Différents types de mobilier de contrôle d'accès. La chaîne pose des problèmes d'accessibilité, de confort et de sécurité pour certains piétons : personne à mobilité réduite, piéton distrait, piéton dans une foule, etc. Le panneau voie sans issue sauf pour les cyclistes et piétons est en-

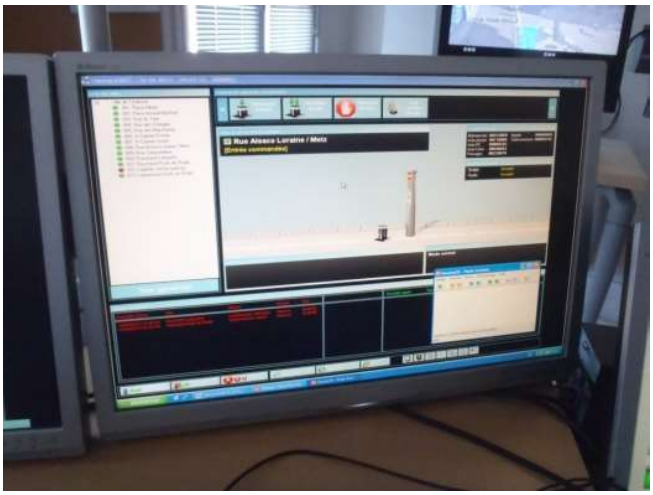
tré dans la réglementation en 2012, il remplace le panneau et le panonceau présent sur la photo.

Dans un contexte urbain avec un fort vandalisme, la municipalité pourra adapter le système de contrôle d'accès. À Grenoble, les bornes escamotables ont été renforcées, tout comme les automates d'accès en béton armé, que le service technique a équipé d'un minimum de matériel pour limiter les dégradations (ni ticket, ni bouton opérateur).



Adaptation du mobilier de contrôle d'accès à un contexte urbain sensible (Grenoble)

L'installation d'un système de Gestion Technique Centralisée (GTC) permet de contrôler à distance l'ensemble des équipements automatisés reliés au système. Il permet de gérer un grand nombre de paramètres et de fonctions à partir des données envoyées par les automates : contrôle de la position de bornes, identification des pannes…



Matériel lié à un Système de Gestion Technique Centralisée (Toulouse – mais aussi Grenoble)

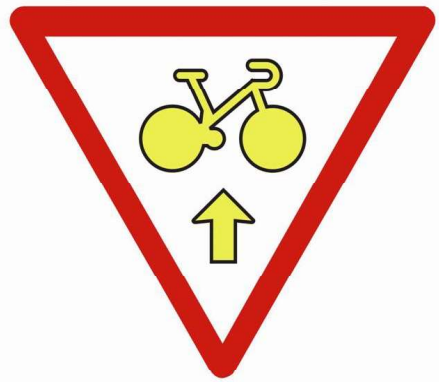
Les critères esthétiques devraient comme les critères techniques conditionner le choix de la municipalité. L'Architecte des Bâtiments de France en est même le garant dans les « sites historiques » (secteurs sauvegardés, abords de monument historique…), comme c'est le cas dans notre exemple clermontois.

Les feux sont des éléments complémentaires essentiels du système de contrôle d'accès. Précisons d'emblée que les feux tricolores (ou bicolores) ne sont pas destinés, par nature, au contrôle d'accès. Leur installation ne permettrait donc pas d'éviter les contentieux en cas d'accident...

La municipalité peut faire le choix d'installer d'autres types de feux, qui n'ont pas grand chose à voir avec la signalisation routière. La ville de Grenoble, par exemple, constatant que de nombreux accidents ont été causés par la non-perception du feu par les usagers, a équipé chaque accès de deux feux (dans la mesure du possible), avec un feu au niveau de l'automate d'accès et un feu au niveau de la borne escamotable. Ceci permet aux automobilistes – et aux cyclistes – de mieux voir si la borne est en mouvement ou non. Mieux, le panonceau M12 autorise désormais les cyclistes à franchir la ligne d'arrêt du feu pour emprunter la direction indiquée par la flèche en respectant la priorité accordée aux autres usagers.



Installation de doubles feux de position de la borne (Grenoble)



L'entretien du système de contrôle d'accès

Le choix d'une « sécurité positive » permet aux bornes de s'abaisser automatiquement en cas de panne et ainsi de ne pas bloquer la circulation. Les systèmes de supervision (GTC, caméras) permettent de faire remonter instantanément l'information d'un problème sur un site.

Les pannes sont relativement fréquentes. L'intervention sur une panne dure de quelques heures à quelques jours. À Clermont-Ferrand, sur l'ensemble du matériel, les services techniques constatent en moyenne une panne bloquante tous les deux jours. Au final, le matériel de contrôle d'accès demande un entretien quasi quotidien.

Certains services techniques disposent en pièces de ce qu'ils nomment volontiers un « site d'avance » (Clermont-Ferrand). Quoi qu'il en soit, s'ils rencontrent un problème de fourniture, ils peuvent avoir recours à un autre site, moins sensible, pour récupérer des pièces.

Les services techniques de la municipalité peuvent aussi assurer la plupart de la maintenance en interne (Pau). Dans ce cas, l'entreprise prestataire n'intervient qu'une fois par an, pour un contrôle général (dans le cadre d'un marché). Un document est alors validé par le concepteur, de façon à pouvoir être présenté aux assurances en cas de problème avec un usager.

La maintenance des bornes est parfois mutualisée avec celle de la gestion des feux tricolores, comme à Nantes. Ainsi, tel jour, il y eut sur les bornes de contrôle d'accès des aires piétonnes 25 interventions de maintenance et 92 sur les feux. L'information d'un dysfonctionnement arrive au PC circulation qui engage une action (intervention sur place ou gestion à distance pour l'abaissement de la borne par exemple).

Le renouvellement des bornes intervient après des accidents (à Pau, les bornes du quartier du château sont remplacées tous les 10 ans). Concernant les armoires de commande et les caméras, le renouvellement se fait en moyenne tous les 20 ans.

Les coûts du système de contrôle d'accès

Investissement

Le coût d'investissement par site d'accès est compris entre 50 000 € et 100 000 €. Il comprend le génie civil, le réseau, la communication avec le système de gestion (par fibre optique), le matériel (automate, bornes, boucles, feux, caméra...) et la pose. Ce coût varie selon le contexte urbain dans lequel on installe les équipements.

Matériel d'accès

Le coût d'un badge sans contact est de 5 à 6 € environ, celui d'une télécommande de 15 à 25 €.

Fonctionnement

Le budget alloué pour l'entretien et la maintenance du dispositif de contrôle d'accès à l'aire piétonne comprend les frais de la maintenance curative (achat des pièces et intervention), de la maintenance préventive mais aussi de la création de site d'accès supplémentaire, de la rénovation ou du développement de logiciels dédiés. Le coût de fonctionnement dépend de la taille de l'aire piétonne et du nombre de sites. Sur chacune des villes étudiées, il varie de 100 000 et 200 000 € par an (hors coût de personnel).

En termes de personnel, cela représente à Grenoble trois personnes (ou équivalents temps plein) pour la maintenance curative, une personne pour la maintenance préventive et un poste à temps plein pour le contrôle et la délivrance des autorisations.

Externalisation de l'entretien

Dans le cas d'une externalisation de l'entretien, le coût pour les villes étudiées va de 20 000 à 200 000 € par an (marché à bon de commande).

Avantages…

L'installation d'un système de contrôle d'accès physique des aires piétonnes permet de contrôler efficacement les accès en empêchant les véhicules non autorisés (selon les modalités d'accès) à pénétrer dans l'aire piétonne. On évite ainsi les trafics de transit.

La mise en place d'un système de gestion technique centralisée, du fait du caractère instantané de la gestion du matériel, permet de faciliter la délivrance des autorisations d'accès, l'entretien et les interventions en cas de problème.

… et inconvénients

L'efficacité d'un système de contrôle d'accès physique a pourtant ses revers :

- il est sans effet sur les deux-roues motorisés ;

- le mobilier urbain qu'il implique participe de l'encombrement de l'espace public, parfois restreint, notamment dans les centres historiques ;

- c'est un coût non négligeable pour la municipalité en termes de gestion (investissement, fonctionnement, maintenance) et de personnel.

- les bornes elles-mêmes induisent un risque d'accident pour les automobilistes qui auraient une mauvaise lecture des feux d'accès...

- l'installation d'un matériel de contrôle d'accès entraîne des difficultés de gestion des accès lorsqu'un bus ou un tramway du réseau de transport urbain empruntent l'aire piétonne.

IV. S'appuyer sur la vidéoprotection

Les aires piétonnes sous contrôle d'accès par vidéoprotection[2] sont des aires au sens du code de la route (Article R110-2), auxquelles un système de contrôle des accès par caméras a été ajouté. Elles ne doivent pas être confondues avec les ZTL italiennes où le contrôle d'accès se fait uniquement par un système vidéo de lecture de plaques minéralogiques.

Le système de vidéoprotection vient compléter le système de contrôle d'accès physique de l'aire piétonne (bornes) pour vérifier certaines demandes d'accès (usagers ne disposant pas d'un badge ou d'une autorisation d'accès), mais il ne le remplace pas. Tous les usagers pénétrant dans l'aire piétonne ne sont donc pas soumis à un contrôle d'accès par vidéoprotection. Au contraire, les caméras dont sont équipées les ZTL italiennes permettent de repérer toute plaque d'immatriculation de véhicule non autorisé.

Les motivations pour la mise en place d'un système de vidéoprotection

La mise en place d'un système de vidéoprotection répond à une logique de sécurisation (preuve visuelle en cas d'accident) et de meilleur contrôle sur les accès à l'aire piétonne (vérification visuelle de la demande d'accès).

Les aspects réglementaires

Un arrêté spécifique autorisant le système de vidéoprotection est délivré par le préfet et doit s'inscrire dans le cadre légal suivant :

- la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés ;
- la loi n° 95-73 du 21 janvier 1995 d'orientation et de programmation modifiée, relative à la sécurité, notamment ses articles 10 et 10-1 ;
- le décret n° 96-926 du 17 octobre 1996 modifié, relatif à la vidéoprotection ;
- l'arrêté ministériel du 3 août 2007 portant définition des normes techniques des systèmes de vidéoprotection ;
- la circulaire ministérielle n° INT/D/09/00057/C du 12 mars 2009 relative aux conditions de déploiement des systèmes de vidéoprotection (application des articles 10 et 10-1 de la loi n° 95-73 modifiée susvisée ;
- la loi n° 2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure.

[2] Le terme « vidéoprotection » a remplacé celui de « vidéosurveillance » depuis une circulaire du Premier ministre du 14 septembre 2011 relative au cadre juridique applicable à l'installation de caméras de vidéoprotection sur la voie publique et dans des lieux ou établissements ouverts au public, d'une part, et dans des lieux non ouverts au public, d'autre part. Dans les faits, « vidéosurveillance » se retrouve encore ici ou là dans l'espace public de nos villes… ainsi que sur certaines des photos que nous avons choisies pour cette partie.

Les obligations de la municipalité

La procédure d'installation des caméras est soumise à une autorisation du Préfet de la République, après avis de la Commission départementale des systèmes de vidéoprotection[3].

Le système, autorisé pour une durée renouvelable (5 ans à Pau) doit répondre aux finalités prévues par la loi :

- sécurité des personnes,
- prévention des atteintes aux biens,
- régulation du trafic routier,
- aide à la gestion du centre piéton associé à la Gestion Technique Centralisée (GTC).

Cette politique doit se concilier avec l'impératif du respect des libertés publiques et individuelles et ne doit en aucun cas être destiné à alimenter un fichier nominatif.

Conservation des images

Il revient au Préfet de déterminer, dans l'arrêté par lequel il autorise un système de vidéoprotection, la durée maximale pendant laquelle les enregistrements des images pourront être conservés par la personne responsable. Ce délai ne saurait en tout état de cause excéder un mois. Il est choisi en rapport avec la finalité invoquée par le demandeur. Le cas échéant, il convient également que ce délai permette aux services de police et de gendarmerie de déclencher une enquête. Ces derniers estiment qu'un délai de 6 jours constitue à cet égard un minimum.

Droit à l'information

La loi du 21 janvier 1995 précise que le public est informé de manière claire et permanente de l'existence du système de vidéoprotection et de l'autorité ou de la personne responsable. Le décret du décret du 17 octobre 1996 a détaillé les modalités de cette information. Lorsqu'il s'agit d'un système fixe de vidéoprotection filmant la voie publique, l'information est apportée au moyen de panonceaux comportant un pictogramme représentant une caméra. Le format, le nombre et la localisation de ces affiches ou panonceaux doivent être adaptés à la situation des lieux et établissements.

[3] Le dispositif n'a pas à être déclaré à la CNIL, sauf si les caméras sont associées à un système biométrique, tel que la reconnaissance faciale ; dans ce cas, il est nécessaire d'obtenir une autorisation auprès de la CNIL.



Affichage relatif au système de vidéoprotection (Agen)



Affichage relatif au système de vidéoprotection (Toulouse)





Le panonceau peut être complété ou remplacé par un affichage du système de vidéoprotection directement sur le mobilier de contrôle d'accès (à gauche : Clermont-Ferrand ; à droite : Agen)

Les modalités de fonctionnement du système

Les usagers soumis à un contrôle d'accès par vidéoprotection

Les usagers ne possédant pas de badges et devant accéder à l'aire piétonne de façon temporaire (artisans, déménageurs, taxis, clients des hôtels, service à la personne…) sont autorisés à y accéder en appelant l'opérateur au niveau de la borne. Ce dernier peut vérifier et juger la demande à l'aide notamment de la vidéoprotection.

Voir la monographie de Pau

Le fonctionnement et la gestion du système

L'ouverture et la fermeture de l'ensemble des bornes se fait à partir d'un poste informatique avec une visualisation en direct par caméra.

La caméra à l'entrée du contrôle d'accès filme l'arrière du véhicule et peut pivoter dans le cas d'accès mixtes (entrée/sortie). Le système de vidéoprotection des accès à l'aire piétonne est géré par la police municipale, qui gère en parallèle les caméras de vidéoprotection installées dans la ville (Agen).





Le poste informatique de la police municipale gère le système de vidéoprotection des accès à l'aire piétonne en parallèle du système de vidéoprotection de la ville (Toulouse).

Les conditions de fonctionnement du système de vidéoprotection

Depuis les modifications apportées par la loi du 23 janvier 2006, le Préfet peut insérer dans l'arrêté portant autorisation une prescription tendant à ce que les services de gendarmerie et de police puissent accéder aux images dans le cadre de leurs missions de police administrative.

L'accès aux images et enregistrements n'est ouvert qu'aux agents individuellement désignés et dûment habilités par le chef de service ou le chef d'unité à compétence départementale, régionale, zonale ou nationale où ils sont affectés. La désignation revient donc aux services de police ou de gendarmerie eux-mêmes.

Chaque agent du système d'exploitation signe un document par lequel il s'engage à respecter les dispositions de la présente charte et la confidentialité des images visionnées. Il est interdit aux agents d'utiliser les images pour un autre usage que celui pour lequel elles sont autorisées, c'est-à-dire la garantie de la sécurité publique.

Le service tient à jour un registre mentionnant les enregistrements réalisés et la date de destruction des images. Toute personne intéressée peut s'adresser au responsable du centre de supervision afin d'obtenir l'accès aux enregistrements des images sur lesquelles elle figure, ou pour en vérifier la destruction.

La concertation et la communication autour de la mise en place du système

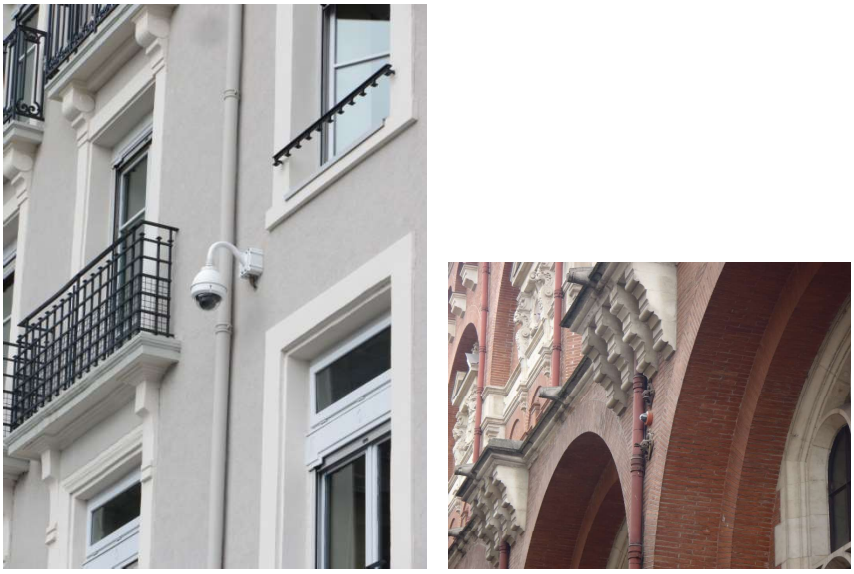
Il y a généralement peu de concertation avec la population sur ce type de système de contrôle d'accès, les choix techniques se faisant en interne par les techniciens.

Cependant, aux termes de la loi, on se doit d'informer le public de manière claire et permanente de l'existence d'un système de vidéoprotection et de l'autorité ou de la personne responsable de ce système.

Les aspects techniques

Il existe plusieurs types de caméras : directement sur le totem d'entrée ou à proximité.

(...)



Dispositifs de vidéoprotection pour l'accès aux aires piétonnes

(à gauche : Clermont-Ferrand ; à droite : Toulouse)

Les conditions d'installation des caméras

L'installation de caméras doit obéir au principe de proportionnalité : l'objectif de sécurité publique doit se concilier avec le respect des libertés publiques et individuelles.

La loi précise qu'il est interdit de filmer certains lieux. Pour les entrées d'immeubles, l'interdiction est relative : elles ne doivent pas être filmées de façon spécifique.

L'utilisation mutualisée des caméras par d'autres services

Le système de vidéoprotection de l'aire piétonne peut être utilisé par d'autres services et pour d'autres usages, dans le respect de la réglementation. Des caméras hors vidéoprotection (type caméra de gestion des feux) peuvent être utilisées pour la surveillance des accès ou le contrôle des incidents (dégradations…).

Les différents postes de contrôle de vidéoprotection peuvent être regroupés au sein d'un Centre de Supervision Urbaine (CSU), permettant de mutualiser les moyens.

L'entretien du système

Les caméras permettent de visionner en direct les pannes ou dysfonctionnements du matériel d'accès. L'entretien se fait généralement en interne. À Metz, le renouvellement des caméras se fait tous les 20 ans.

Les coûts de la vidéoprotection

Le coût d'investissement d'un système de vidéoprotection est compris dans le budget global d'un site. Son coût peut aller de 25 000 € à 65 000 € par site.

Les coûts de fonctionnement sont très variables selon le mode de gestion (interne ou externalisé) et le nombre de personnes chargées de l'entretien.

Conclusion

Le contrôle d'accès par vidéoprotection permet de mieux contrôler l'accès des véhicules en temps réel (par exemple si le véhicule ne correspond pas à la déclaration de l'usager lors de l'appel).

La vidéoprotection apporte une garantie de couverture pour la collectivité en cas d'accident sur une borne. La caméra permet de prouver que l'usager, par exemple, est passé au feu rouge. Dans ce cas, la responsabilité de la ville n'est pas engagée et les frais de réparation de la borne reviendront à l'assurance de l'automobiliste.

En revanche, le dispositif de contrôle d'accès par vidéoprotection apporte un coût supplémentaire au système de contrôle d'accès « classique ». De plus, la ville doit développer des compétences techniques spécifiques à la mise en œuvre de ce système et du personnel supplémentaire consacré au contrôle du système est nécessaire.

De plus, l'installation d'un dispositif de vidéoprotection en complément du système de contrôle d'accès doit être effectuée en veillant à respecter une réglementation stricte ainsi que les libertés publiques et individuelles des citoyens et résidents.

(...)

Conclusion générale

L'étude de huit aires piétonnes françaises et de deux zones à trafic limité en France et en Italie a montré une grande diversité de traitement du contrôle d'accès à ces zones par les véhicules motorisés.

L'enseignement principal est qu'une aire piétonne sans dispositif physique de contrôle, c'est possible ! Mais pour que ce soit réaliste, plusieurs conditions semblent devoir être remplies : une bonne politique de déplacements (et son corollaire, une politique de stationnement) qui fasse la part belle aux modes actifs (conformément au plan d'action mobilités actives – cf. décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement) ; une bonne communication auprès de la population ; si nécessaire, un contrôle humain renforcé. Les avantages sont évidents : pas d'encombrement intempestif de l'espace public et frais réduits.

Pour autant, si une analyse complète de la situation, *ex ante* ou *ex post*, vous conduit à penser qu'il est illusoire de n'installer aucun système de contrôle d'accès, alors il faut savoir que ce contrôle a un coût élevé, surtout si on l'accompagne d'une surveillance par caméras (sous le régime général de la vidéoprotection). Et les contentieux ne sont pas rares.

Quant aux zones à accès limité (ZTL), qui n'en sont en France qu'au stade de l'expérimentation, les doter d'un contrôle automatique par lecture des plaques (par des caméras) nécessiterait une évolution de la législation française.

DOCUMENT 5

Direction Générale des Services Techniques
D.G.S.T. Adjoint Infrastructures et Déplacements
Direction Gestion de Voirie

Extrait du registre des arrêtés N° A. 2018_ 993

NOUS, MAIRE D'AIX-EN-PROVENCE

MD/FH/92.95

Accusé de réception en préfecture
Identifiant :
Date de réception :

Date de notification
Date d'affichage : du au
Date de publication :

ARRÊTÉ

Réglementation spécifique aires piétonnes
(Secteur Historique - Secteur Italie - Secteur Mignet)
4/20/23/01

VU le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L. 2213-1 à L. 2213-6 portant réglementation de la police de la circulation et du stationnement,

VU le code de la route modifié et notamment ses articles R 110-2 relatif à la définition des aires piétonnes, R 411-3 (périmètre des aires piétonnes), R412-7 (véhicules motorisés), R417-10 (stationnement gênant), R431-9 (cycles),

VU les décrets N°2008-754 du 30 juillet 2008, N° 2010-1390 du 12 novembre 2010, N°2010-1581 du 16 décembre 2010 portant diverses dispositions de sécurité routière,

VU l'article L 2122-18 du Code Général des Collectivités Territoriales (C.G.C.T) qui confère au Maire le pouvoir, sous sa surveillance et sa responsabilité, de déléguer par arrêté une partie de ses fonctions à un ou plusieurs de ses adjoints et, en l'absence ou en cas d'empêchement des Adjoints ou dès lors que ceux-ci sont tous titulaires d'une délégation, à des membres du Conseil Municipal,

VU le Procès-verbal de l'installation du Conseil Municipal, de l'élection du Maire et des vingt et un adjoints en date du 04 avril 2014,

VU la délibération n°DL.2014-1 du Conseil Municipal du 04 avril 2014 relative à l'élection du Maire,

VU la délibération n°DL.2014-2 du Conseil Municipal du 04 avril 2014 relative à la détermination du nombre de postes d'adjoints et élection des adjoints au Maire et des adjoints de quartier,

VU la délibération n°DL.2015-571 du Conseil Municipal du 15 Décembre 2015 relative à la délégation de compétences du Conseil Municipal au Maire en application des dispositions L.2122-22 et L.2122-23 du C.G.C.T.

VU la délibération n°DL.2016-389 du Conseil Municipal du 23 septembre 2016 relative à l'élection d'un Adjoint de Quartier;

VU l'arrêté n°A.2018-675 du 20 avril 2018, portant délégations de fonctions et de signature à Éric CHEVALIER, Adjoint de Quartier,

VU l'arrêté municipal n°A.2017-2034 du 13 Décembre 2017 réglementant les différentes aires piétonne du centre ancien,

CONSIDÉRANT que diverses voies ou portions de voies doivent être affectées en priorité à la circulation des piétons et être équipées de bornes de sortie ou d'entrée,

CONSIDÉRANT dès lors qu'il convient de mettre à jour les dispositions de l'arrêté sus visé afin de garantir la sécurité des usagers de ces voies à prépondérance piétonne, en les affectant de manière permanente à la circulation des piétons,

"ARRETONS"

ARTICLE 1 : DÉLIMITATION DE L'AIRE PIÉTONNE

- Les dispositions de l'arrêté municipal n°A.2017-2034 du 13 Décembre 2017 réglementant les différentes aires piétonnes du centre ancien sont abrogées et remplacées par les dispositions ci-après,

- Par application des dispositions de l'Art. R 110-2 du code de la route susvisé, une aire piétonne est instituée dans divers secteurs du centre ancien de la Ville d'Aix en Provence sur les voies et places suivantes : (par ordre alphabétique).

(...)

2-3 : La circulation des véhicules visés ci-après ayant autorisation d'accès à l'aire piétonne s'effectuera dans le respect des sens de circulation indiqués par la signalisation verticale et horizontale.

ARTICLE 3 : USAGE PUBLIC DE L'AIRE PIÉTONNE

- L'usage public de l'aire piétonne est, par définition, limité à la circulation des piétons. Toute circulation et tout stationnement de véhicules, y compris cyclomoteurs et motocyclettes sont interdits, sauf dispositions spéciales prévues aux articles ci-après. Conformément aux décrets du 30 juillet 2008 et du 12 novembre 2010 seuls les cycles sont autorisés à circuler, y compris à contre sens, 24h/24 dans l'aire piétonne en conservant l'allure du pas (6 km/h) et sans occasionner de gêne aux piétons.

- La vitesse maximum des véhicules est limitée à 6 km/h. Les conducteurs doivent laisser la priorité aux piétons et respecter les règles du Code de la Route.

- Conformément à l'arrêté municipal N°710 du 10 décembre 2004, l'usage des «rollers» «skateboards» est interdit sur l'ensemble des voies et places visées à l'article 1er.

ARTICLE 4 : ACCÈS A L'AIRE PIÉTONNE

4.1 Dispositions Générales :

L'accès des véhicules dans l'aire piétonne telle que définie dans l'article 1er du présent arrêté est autorisé aux heures et dans les conditions suivantes, sous réserve des mesures d'identification stipulées ci-après et uniquement pour l'arrêt tel que défini à l'article 6:

1. **Véhicules d'intérêt général (Services de secours, de police)** : L'accès est autorisé en permanence sans limite de durée.

2. **Véhicules d'intérêt général (Services publics)** : L'accès est autorisé en permanence pour la seule durée de l'intervention et uniquement avec un véhicule de service.

3. **Transports en commun** : L'accès des véhicules de transport en commun de personnes des sociétés titulaires d'une délégation de service public de la Ville ou de la Métropole Aix-Marseille est autorisé en permanence dans le cadre de leurs horaires et itinéraires habituels.

4. **Professions médicales** : (médecins, infirmiers, kinésithérapeutes, ambulances).
L'accès est autorisé en permanence uniquement dans le cadre d'une intervention relevant de leur domaine de compétence médical. La durée maximale de présence dans l'aire piétonne, durée comprise entre le franchissement d'une borne d'entrée et le franchissement d'une borne de sortie, est de quarante-cinq minutes maximum. Cette durée n'autorise pas pour autant le stationnement. La carte professionnelle délivrée par les autorités compétentes doit être affichée derrière le pare-brise. Le macaron délivré au pétitionnaire lors de sa demande de badge, autorisant l'accès à l'aire piétonne doit être apposé (collé) derrière le pare-brise.

5. **Taxis** : L'accès est autorisé en permanence pour une durée limitée à la prise en charge et à l'accompagnement de la clientèle. La durée maximale de présence dans l'aire piétonne, durée comprise entre le franchissement d'une borne d'entrée et le franchissement d'une borne de sortie, est de quarante-cinq minutes maximum. Cette durée n'autorise pas pour autant le stationnement. Sont concernés uniquement les taxis titulaires d'une autorisation de stationnement et de circulation délivrée par la Ville d'Aix en Provence.

6. **Riverains, ou propriétaire d'un garage, ou d'une cour intérieure** : L'accès est autorisé en permanence sur présentation du badge de l'ayant droit devant le lecteur de badge. Le macaron délivré au pétitionnaire lors de sa demande de badge autorisant l'accès dans l'aire piétonne doit être apposé (collé) derrière le pare-brise ; le véhicule doit être stationné dans le garage ou la cour intérieure.

7. **Riverains sans garage** : L'accès est autorisé en permanence sur présentation du badge de l'ayant-droit devant le lecteur de badge, uniquement pour accéder à leur domicile pour des opérations de chargement et déchargement de leur véhicule. La durée maximale de présence dans l'aire piétonne, durée comprise entre le franchissement d'une borne d'entrée et le franchissement d'une borne de sortie, est de quarante-cinq minutes maximum. Cette durée n'autorise pas pour autant le stationnement. Le macaron délivré au pétitionnaire lors de sa demande de badge, autorisant l'accès à l'aire piétonne doit être apposé (collé) derrière le pare-brise.

8. **Riverains à mobilité réduite sans garage** : Pour les riverains à mobilité réduite titulaires de la carte de stationnement pour personnes handicapées ou du macaron «GIG-GIC», l'accès est autorisé sur présentation du badge de l'ayant-droit devant le lecteur de badges en permanence uniquement pour accéder à leur domicile pour des opérations de chargement et déchargement de leur véhicule. La durée maximale de présence dans l'aire piétonne, durée comprise entre le franchissement d'une borne d'entrée et le franchissement d'une borne de sortie, est de quarante-cinq minutes maximum. Cette durée n'autorise pas pour autant le stationnement. Le macaron délivré au pétitionnaire lors de sa demande de badge, autorisant l'accès à l'aire piétonne doit être apposé (collé) derrière le pare-brise.

9. **Chantiers - Déménagements** : L'accès est autorisé dans les conditions (jours et horaires) définies par l'arrêté de circulation et de stationnement ou par la réglementation particulière de stationnement et de circulation délivrée au pétitionnaire. Ces documents doivent être demandés **8 jours ouvrables** au minimum auparavant à la Direction Gestion Voirie de la Ville d'Aix en Provence. L'arrêté de circulation et de stationnement ou la réglementation particulière de stationnement et de circulation devront être apposés derrière le pare-brise.

Le pétitionnaire sonnera au totem pour accéder à l'aire piétonne dans les conditions accordées par la réglementation susvisée.

10. Livraisons : L'accès est autorisé de 06h00 à 11h15 du lundi au samedi. La durée maximale de présence dans l'aire piétonne, durée comprise entre le franchissement d'une borne d'entrée et le franchissement d'une borne de sortie, est de quarante-cinq minutes maximum. Cette durée n'autorise pas pour autant le stationnement. Les véhicules doivent impérativement avoir quitté l'aire piétonne à 12h00. Les véhicules ne doivent pas avoir un PTAC dépassant 5,5 T et ne doivent avoir une surface au sol supérieure à 20 m².

10-bis. Livraisons par véhicules électriques - modalités d'accès et gabarits autorisés : L'accès est autorisé en permanence pour les véhicules équipés d'un moteur électrique, dans le cadre strict d'une livraison et, dont le gabarit leur permet de passer soit entre le totem et la borne rétractable, soit entre 2 bornes rétractables, soit entre la borne rétractable et le mobilier urbain.

Le conducteur devra cependant retirer un ticket qui n'entrainera pas l'ouverture de la borne mais qui permettra de vérifier le temps de présence dans l'aire piétonne.

La durée maximale de présence dans l'aire piétonne, durée comprise entre le franchissement d'une borne d'entrée et le franchissement d'une borne de sortie, est de quarante-cinq minutes maximum. Cette durée n'autorise pas pour autant le stationnement.

Ces véhicules doivent obligatoirement porter de manière claire et apparente soit la raison sociale de la société pour laquelle ils assurent ces livraisons soit la raison sociale de la société de livraison.

11. Petit train touristique : son accès est autorisé uniquement dans le cadre de ses fonctions de visite touristique de la Ville.

12. Propriétaires (non-résidents) de logements destinés exclusivement à l'habitation et situés dans l'aire piétonne :
- L'accès est autorisé en permanence sur présentation du badge de l'ayant-droit devant le lecteur de badge, uniquement pour accéder au logement pour des opérations de chargement et déchargement de leur véhicule La durée maximale de présence dans l'aire piétonne, durée comprise entre le franchissement d'une borne d'entrée et le franchissement d'une borne de sortie, est de quarante-cinq minutes maximum. Cette durée n'autorise pas pour autant le stationnement. Le macaron délivré au pétitionnaire lors de sa demande de badge, autorisant l'accès dans l'aire piétonne doit être apposé (collé) derrière le pare-brise.

13. Commerçants non sédentaires exerçant leur activité sur les marchés situés place RICHELME, place de l'HÔTEL de VILLE, rue MONCLAR, place ANTONINI :
- L'accès est autorisé uniquement pour accéder aux places ci-dessus pour les opérations de déchargement avant le marché et pour le chargement des marchandises et matériels nécessaires à leur activité après le marché pour une durée n'excédant pas quarante-cinq minutes. La durée maximale de présence dans l'aire piétonne, durée comprise entre le franchissement d'une borne d'entrée et le franchissement d'une borne de sortie, est de quarante-cinq minutes maximum. Cette durée n'autorise pas pour autant le stationnement. Le macaron délivré au pétitionnaire lors de sa demande de badge, autorisant l'accès dans l'aire piétonne doit être apposé derrière le pare-brise.

14. Interventions en cas d'urgence : Dans le cas d'interventions d'urgence avérées donc non programmées et non programmables, les sociétés de dépannage et les artisans sont autorisés à intervenir dans les conditions suivantes :

- L'intervention doit nécessiter la présence du véhicule de la société de dépannage ou de l'artisan soit pour approvisionner le chantier soit pour permettre l'intervention.

- Le véhicule de la société de dépannage ou de l'artisan pourra accéder à l'aire piétonne en permanence en sonnant au totem (24h/24 et 7 jours sur 7).

- Si le véhicule est clairement identifié et indentifiable, la Police Municipale actionnera l'ouverture de la borne. L'intervenant devra prendre le ticket édité par le totem et l'apposer bien en vue derrière sa vitre de pare-brise.

- Si le véhicule n'est pas clairement identifié et indentifiable, l'intervenant ou celui qui a commandé l'intervention devra justifier de sa qualité et de son intervention auprès de la Police municipale.

- L'intervenant devra prendre le ticket édité par le totem.

- Pour les véhicules assurant uniquement la livraison de matériel nécessaire à l'intervention d'urgence la durée maximale de présence dans l'aire piétonne, durée comprise entre le franchissement d'une borne d'entrée et le franchissement d'une borne de sortie, est de quarante-cinq minutes maximum. Cette durée n'autorise pas pour autant le stationnement.

- Pour les véhicules dont la présence permanente est nécessaire à l'intervention d'urgence la durée maximale de présence dans l'aire piétonne, durée comprise entre le franchissement d'une borne d'entrée et le franchissement d'une borne de sortie, est strictement limitée à la durée de l'intervention. Pendant cette durée l'arrêt du véhicule susvisé est autorisé au droit ou à proximité immédiate du lieu d'intervention dans la mesure du possible et selon la configuration des lieux.

- Les précisions nécessaires à l'appréciation de la situation seront définies par la Police Municipale.

4.2 Respect des règles de circulation :

- Les usagers autorisés à pénétrer dans l'aire piétonne devront dans la mesure du possible emprunter les accès et sorties les plus proches de leur lieu de destination et respecter les sens de circulation et interdictions diverses.

4.3 Evolution de l'aire piétonne :

Dans le cadre de l'objectif politique voulu par la Ville d'Aix-en-Provence, d'apaisement du centre-ville, de diminution des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique, la circulation de tous les véhicules sera progressivement interdite dans les années à venir dans les aires piétonnes du centre ancien sauf pour les résidents et pour les véhicules propres.

4.4 Modalités de fonctionnement des bornes (entrée et sortie) :

- L'abaissement des bornes d'entrée se fait par badge, par interphonie ou par télécommande avec dans les deux premiers cas distribution d'un ticket.

- Il pourra se faire aussi en fonction de l'adoption par la Ville et la mise en place de nouvelles technologies type lecture de plaque, tag RFID.

-Un panneau indique le fonctionnement de chaque borne.

- La mention «passage d'une seule voiture» est indiquée sur ledit panneau. Il est interdit aux usagers de suivre une voiture qui serait en cours de franchissement d'une borne d'entrée ou de sortie. Ils doivent attendre que le cycle de la borne soit terminé – retour du feu au rouge - avant de passer leur badge.

- Une signalisation par feux bicolores permet d'indiquer la position de la borne.

- Le feu reste au rouge jusqu'à la rétractation complète de la borne. Lorsque le feu passe à l'orange l'usager peut s'engager sur la borne d'entrée ou de sortie.

- Le feu se met au rouge dès que l'avant du véhicule autorisé passe sur la boucle de sécurité située après les bornes.

- Un afficheur signalétique incorporé à chaque totem complète le dispositif et indique les opérations à suivre aux véhicules

- Il est strictement interdit de provoquer l'abaissement des bornes par des manœuvres ou actions autres que celles prévues dans le mode de fonctionnement normal (badge).

- L'abaissement des bornes par la clé Pompiers est strictement réservé aux services de sécurité et d'incendie sous peine de poursuites.

4.5 Dispositions Particulières d'accès à l'aire piétonne pour les usagers pourvus de badges :

- L'accès à l'aire piétonne est contrôlé en permanence par l'intermédiaire d'un système de bornes rétractables.

- L'abaissement des bornes se fait par badge. Un ticket est édité et l'usager doit le retirer du totem pour obtenir actionner l'abaissement de la borne.

Ce ticket comporte les mentions suivantes :
- Numéros du ticket.
- Numéro du badge.
- Nom de la borne d'entrée.
- Jour et heure de la délivrance du ticket.
- Durée maximale possible de la présence du véhicule dans l'aire piétonne et heure de sortie obligatoire.
- Mention indiquant que le conducteur du véhicule s'expose à une verbalisation de 2ème classe s'il ne respecte pas les règles liées au stationnement et ou 4ème classe s'il ne respecte pas les horaires indiqués et mentionnant les références des articles et de l'arrêté municipal.

Ce ticket devra être apposé de manière visible derrière le pare-brise du véhicule pendant toute la durée de présence du véhicule dans l'aire piétonne.

Un afficheur signalétique incorporé à chaque totem complète le dispositif et indique les opérations à suivre aux véhicules.

4.6 Dispositions Particulières d'accès à l'aire piétonne pour les usagers pourvus de télécommandes :

- L'accès à l'aire piétonne est contrôlé en permanence par l'intermédiaire d'un système de bornes rétractables.

- L'abaissement des bornes peut se faire par télécommande. Il n'y a pas de ticket édité dans ce cas.

- Aucun stationnement ne sera autorisé dans l'aire piétonne pour cette catégorie d'usagers.

- Le conducteur du véhicule devra respecter les règles liées au stationnement et à la circulation définies dans le présent arrêté. Il s'expose à une verbalisation de 2ème classe s'il ne respecte pas les règles liées au stationnement et ou 4ème classe s'il ne respecte pas les horaires indiqués dans le présent arrêté.

- Un afficheur signalétique incorporé à chaque totem complète le dispositif et indique les opérations à suivre aux véhicules.

4.7 Dispositions Particulières d'accès à l'aire piétonne pour les usagers dépourvus de badges :

- L'accès à l'aire piétonne est contrôlé en permanence pour les usagers entrant dans une des catégories visées à l'alinéa 4.1 ci-dessus mais dépourvus de badges par l'intermédiaire d'un système de bornes rétractables commandés par l'intermédiaire d'un système de visio-interphonie.
- Un afficheur signalétique incorporé à chaque totem complète le dispositif et indique les opérations à suivre aux véhicules.

- De 06h00 à 11h15 chaque jour du lundi au samedi

Les usagers doivent utiliser le bouton d'appel situé sur le lecteur. Un ticket est édité et l'usager doit le retirer du totem pour obtenir actionner l'abaissement de la borne.

Ce ticket comporte les mentions suivantes :
- Numéros du ticket.
- Nom de la borne d'entrée.
- Jour et heure de la délivrance du ticket.
- Durée maximale possible de la présence du véhicule dans l'aire piétonne et heure de sortie obligatoire,
- Mention indiquant que le conducteur du véhicule s'expose à une verbalisation de 2ème classe s'il ne respecte pas les règles liées au stationnement et ou 4ème classe s'il ne respecte pas les horaires indiqués et mentionnant les références des articles et de l'arrêté municipal.

Ce ticket devra être apposé de manière visible derrière le pare-brise du véhicule pendant toute la durée de présence du véhicule dans l'aire piétonne.

- Un afficheur signalétique incorporé à chaque totem complète le dispositif et indique les opérations à suivre aux véhicules.

- Du lundi au vendredi de 11h15 à 06h00 le lendemain et du samedi 11h15 heures au lundi 06h00

L'accès à l'aire piétonne pour les usagers entrant dans une des catégories visées à l'alinéa 4.1 ci-dessus mais dépourvus de badges est contrôlé par l'intermédiaire d'un système de visio-interphonie.

Les usagers doivent contacter l'opérateur par l'intermédiaire du bouton d'appel situé sur le lecteur. La possibilité d'accès à l'aire piétonne est du ressort de l'opérateur au vu du type de véhicule et des éléments fournis par l'usager.

- Après validation de l'opérateur un ticket est édité et comporte les mentions suivantes :
- Numéros du ticket.
- Nom de la borne d'entrée.
- Jour et heure de la délivrance du ticket.
- Durée maximale possible de la présence du véhicule dans l'aire piétonne et heure de sortie obligatoire.
- Mention indiquant que le conducteur du véhicule s'expose à une verbalisation de 2ème classe s'il ne respecte pas les règles liées au stationnement et ou 4ème classe s'il ne respecte pas les horaires indiqués et mentionnant les références des articles et de l'arrêté municipal.

Ce ticket devra être apposé de manière visible derrière le pare-brise du véhicule pendant toute la durée de présence du véhicule dans l'aire piétonne.

- Un afficheur signalétique incorporé à chaque totem complète le dispositif et indique les opérations à suivre aux véhicules.

4.8 Dispositions Particulières pour les usagers dépourvus de badges mais se rendant dans un lieu pourvu d'un garage (exemple Hôtels, cabinet médical) ou non pourvu de garage (dépose des bagages pour les hôtels) :

Les Hôteliers situés dans l'Aire Piétonne ont la possibilité de baisser à distance les bornes permettant à leurs clients soit d'accéder au garage soit de déposer leurs bagages devant l'établissement.

Pour cela, le client entrera en contact avec l'hôtelier pour lui signaler sa présence. Ce dernier composera alors un numéro de téléphone (propre à chaque hôtel) pour actionner la descente de la borne.

- L'accès à l'aire piétonne pour ces usagers est **contrôlé en permanence** par l'intermédiaire d'un système de visio-interphonie et vidéo.

Les usagers doivent utiliser le bouton d'appel situé sur le lecteur. Un ticket est édité et l'usager doit le retirer du totem pour obtenir actionner l'abaissement de la borne.

Ce ticket comporte les mentions suivantes :
- Numéro du ticket.
- Nom de la borne d'entrée.
- Jour et heure de la délivrance du ticket.
- Durée maximale possible de la présence du véhicule dans l'aire piétonne et heure de sortie obligatoire.
- Mention indiquant que le conducteur du véhicule s'expose à une verbalisation de 2ème classe s'il ne respecte pas les règles liés au stationnement et ou 4ème classe s'il ne respecte pas les horaires indiqués et mentionnant les références des articles et de l'arrêté municipal.

Ce ticket doit être apposé de manière visible derrière le pare-brise du véhicule pendant toute la durée de présence du véhicule dans l'aire piétonne.

Un afficheur signalétique incorporé à chaque totem complète le dispositif et indique les opérations à suivre aux véhicules.

ARTICLE 5 : SORTIE DE L'AIRE PIÉTONNE

5.1 Dispositions Générales :

- La sortie de l'aire piétonne est contrôlée en permanence par l'intermédiaire d'un système de bornes rétractables.

ARTICLE 6 : ARRÊT - STATIONNEMENT

- Pour tous les véhicules, seul **l'arrêt** est autorisé pour une durée strictement limitée aux opérations justifiant la présence des véhicules ou catégories de véhicules énumérés à l'article 4.1 du présent arrêté ; le conducteur doit toujours se trouver à proximité immédiate de son véhicule.

Le stationnement des véhicules est strictement interdit dans l'aire piétonne.

ARTICLE 7 : CIRCULATION DES VÉHICULES DE PLUS DE 3,5 TONNES

- La circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes est interdite dans l'aire piétonne, à l'exception des véhicules visés dans l'article 4-1 alinéa 10 et 10 bis, des véhicules de services publics, de transports en commun, de secours et de police dans le cadre de leur mission et ceux munis d'une autorisation de circulation définie par l'arrêté de circulation et de stationnement ou par la réglementation particulière de stationnement et de circulation délivrée au pétitionnaire.

ARTICLE 8 : DÉLIVRANCE DES AUTORISATIONS DE CIRCULER DANS L'AIRE PIÉTONNE

- Les autorisations de circuler dans l'aire piétonne pour les ayants droit sont accordées à titre précaire et révocable et pour une durée maximum d'une année à partir de la date de délivrance de l'autorisation.

- Elles ne peuvent être cédées à un tiers.

ARTICLE 9 : AYANTS DROIT

Les ayants droit pouvant bénéficier d'un prêt de badge d'accès à l'aire piétonne sont les catégories 1 à 8 et 11 à 13 **cités à l'article 4.1 (sous réserve de validité du dossier de demande).** Ce dispositif reste la propriété de la Ville. En cas de remplacement pour perte, vol et détérioration et après facturation, il demeure l'entière propriété de la Ville et devra être restitué (sauf cas de vol).

- A titre exceptionnel, pour les «non ayants-droit» des demandes peuvent être formulées pour l'attribution d'un badge pour une durée limitée et pour des opérations dûment autorisées par l'arrêté de circulation et de stationnement ou par la réglementation particulière de stationnement et de circulation délivrée au pétitionnaire (RPSC).

ARTICLE 10 : DOCUMENTS A FOURNIR LORS DES NOUVELLES DEMANDES DE BADGE OU DE TÉLÉCOMMANDE D'ACCÈS A L'AIRE PIÉTONNE

► Catégories 6, 7, 8 et 12

- Copie de la carte grise du ou des véhicules.
- Copie d'un justificatif de domicile (quittance EDF ou Télécom) daté de moins de 3 mois.
- Copie du bail ou acte notarié ou taxe foncière ou Copie de la taxe d'habitation.
- Kbis de moins de 3 mois pour les SCI.
- Assurance pour les étudiants dont la carte grise est au nom d'un tiers.
- Adresse mail pour l'envoi des courriels.

►Catégories 4, 5, 11 et 13

- Copie de la carte grise du ou des véhicules.
- Copie de la carte professionnelle.
- Copie de tout justificatif adapté à la demande.
- Adresse mail pour l'envoi des courriels.

Il est précisé qu'un seul badge ou une seule télécommande par véhicule sera mis à disposition.

Le remplacement des éventuelles piles est à la charge de l'utilisateur.

ARTICLE 11 : DOCUMENTS A FOURNIR LORS DES DEMANDES DE RENOUVELLEMENT DE BADGE OU DE TÉLÉCOMMANDE D'ACCÈS A L'AIRE PIÉTONNE

La durée de validité du dispositif est d'un an. A chaque date anniversaire, il conviendra de demander son renouvellement.

Pour ce faire, le titulaire devra présenter au service un justificatif de domicile de moins de trois mois pour les propriétaires ou locataires d'un logement (facture électricité ou de téléphonie) ; pour les propriétaires ou locataires d'un logement respectivement la taxe foncière ou une quittance de loyer de moins de trois mois ; pour les propriétaires non-résidents la dernière taxe foncière ; les SCI fourniront un extrait k-bis de moins de trois mois.

Lorsque l'usager n'a plus l'utilité du dispositif, il se voit dans **l'obligation** de le restituer au service de la Gestion Voirie. Dans le cas inverse, l'Autorité se réserve le droit de le facturer conformément à la délibération en vigueur.

ARTICLE 12 : INFORMATIONS ENREGISTRÉES LORS DE LA DÉLIVRANCE D'UN BADGE OU D'UNE TÉLÉCOMMANDE

Les catégories d'informations enregistrées lors de l'obtention d'un badge ou d'une télécommande sont les suivantes :

- Nom, prénom, adresse et numéro de téléphone de l'ayant-droit.
- Type d'ayant-droit.
- Justificatif de domicile.
- Type de véhicule de l'ayant-droit.
- N° d'immatriculation du ou des véhicules de l'ayant-droit.
- Numéro du badge et date de délivrance.
- Adresse mail pour l'envoi des courriels.
- Le destinataire de ces informations pour gérer les accès est la Direction Gestion Voirie de la Ville d'Aix en Provence.

ARTICLE 13 : DROITS D'ACCÈS AUX INFORMATIONS

- Le droit d'accès ou de rectification des informations s'effectuera auprès de la Direction Gestion Voirie par courrier ou à l'accueil de ce service.

- La Direction Gestion Voirie sera tenue de procéder à cette modification, et d'en informer, par écrit, dans un délai maximum de 15 jours, le demandeur. Une copie-écran des nouvelles informations lui sera adressée.

- La mise à jour et /ou la modification des informations relatives aux usagers seront transmises à la Commissions Nationale Informatique et Libertés

ARTICLE 14 : DÉLIVRANCE DES BADGES OU D'UNE TÉLÉCOMMANDE - TARIFICATION

- En vertu de la délibération du Conseil Municipal fixant chaque année les tarifications des droits de voirie, la première dotation pour un badge ou une télécommande d'accès à l'aire piétonne est gratuite -cependant en cas de perte, de vol, de détérioration ou de non restitution, **le badge ou la télécommande est facturé(e)** selon la tarification décidée par cette instance.

ARTICLE 15 : DÉLIVRANCE DES BADGES OU D'UNE TÉLÉCOMMANDE - MACARON D'IDENTIFICATION

- Lors de la délivrance des badges **ou télécommandes** pour certaines catégories un macaron d'identification autocollant sera délivré.

Il devra obligatoirement être apposé (collé) derrière le pare-brise du véhicule. Il devra être visible depuis l'extérieur du véhicule pour permettre un contrôle par la police municipale.

ARTICLE 16 : RESPONSABILITÉ DES USAGERS

Tout bénéficiaire, à titre quelconque, d'une dérogation de circulation conserve l'entière responsabilité de tout accident corporel, des dégradations du revêtement et du mobilier urbain public ou privé.

- Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

ARTICLE 17 : NON RESPECT DES RÉGLÉS D'ARRÊT ET DE STATIONNEMENT DANS L'AIRE PIÉTONNE

- En dehors des conditions d'arrêt prévues par le présent arrêté, tout stationnement dans les divers secteur de l'aire piétonne est considéré comme gênant, prévu et réprimé par l'article R417-10/I et II al 10 du Code de la Route, amende de **2ème** classe.

- Les véhicules en infraction au regard des présentes dispositions pourront être mis en fourrière.

ARTICLE 18 : NON RESPECT DE RÉGLES DE CIRCULATION DANS L'AIRE PIÉTONNE

- En dehors des conditions prévues par le présent arrêté, toute circulation de véhicule à moteur dans les divers secteurs de l'aire piétonne sera verbalisée en application des articles : R412-7/II, R110-2 et R311-1 du Code de la Route, Réprimé par l'article R412-7/III du Code de la Route, amende de **4ème** classe.

.

Cette verbalisation sera faite :

1) Si le véhicule n'est pas autorisé à circuler dans l'aire piétonne

2) S'il est dûment autorisé et que les horaires de sortie liés à la durée maximale de présence dans l'aire piétonne ne sont pas respectés.

ARTICLE 19 : VERBALISATION PAR PV ÉLECTRONIQUE

Cette verbalisation pourra s'effectuer par le moyen de la vidéo-verbalisation électronique.

Dans ce cas, il sera expédié au domicile du propriétaire du véhicule un avis de contravention.

ARTICLE 20 : SUSPENSION DU OU DES BADGES OU TÉLÉCOMMANDE(S) ET SUPPRESSION DU DROIT D'ACCÈS

- En cas d'abus caractérisé ou d'usage frauduleux du badge ou de la télécommande d'accès à l'aire piétonne définie à l'article 1er, la Ville d'Aix en Provence se réserve le droit de suspendre informatiquement le fonctionnement du ou des badges ou de la télécommande. Un courrier de mise en demeure sera adressé au titulaire l'informant de la suppression du droit d'accès et lui demandant la restitution du ou des badges ou de la télécommande.

ARTICLE 21 : DISPOSITIONS DIVERSES

- Les dispositions de l'arrêté municipal n°A.2017-2034 du 13 Décembre 2017 réglementant les différentes aires piétonnes du centre ancien sont abrogées.

ARTICLE 22 : APPLICATION

- Le présent arrêté prendra effet dès sa publication au recueil des actes administratifs, affichage selon les formes réglementaires, mise en place de la signalisation réglementaire correspondante et mise en service des équipements et systèmes sus mentionnés qui le portera à la connaissance des usagers.

(...)

QUARTIER SAINT SAUVEUR

Modification des sens de circulation et création d'une aire piétonne

Ces dispositions seront mises en service le 18 juin prochain.

La Ville d'Aix en Provence vous informe de la mise en place d'un nouveau plan de circulation concerté sur le quartier saint Sauveur avec création d'une aire piétonne sur certaines voies.
Les rues concernées par ces changements sont les suivantes (cf. plan ci-après):

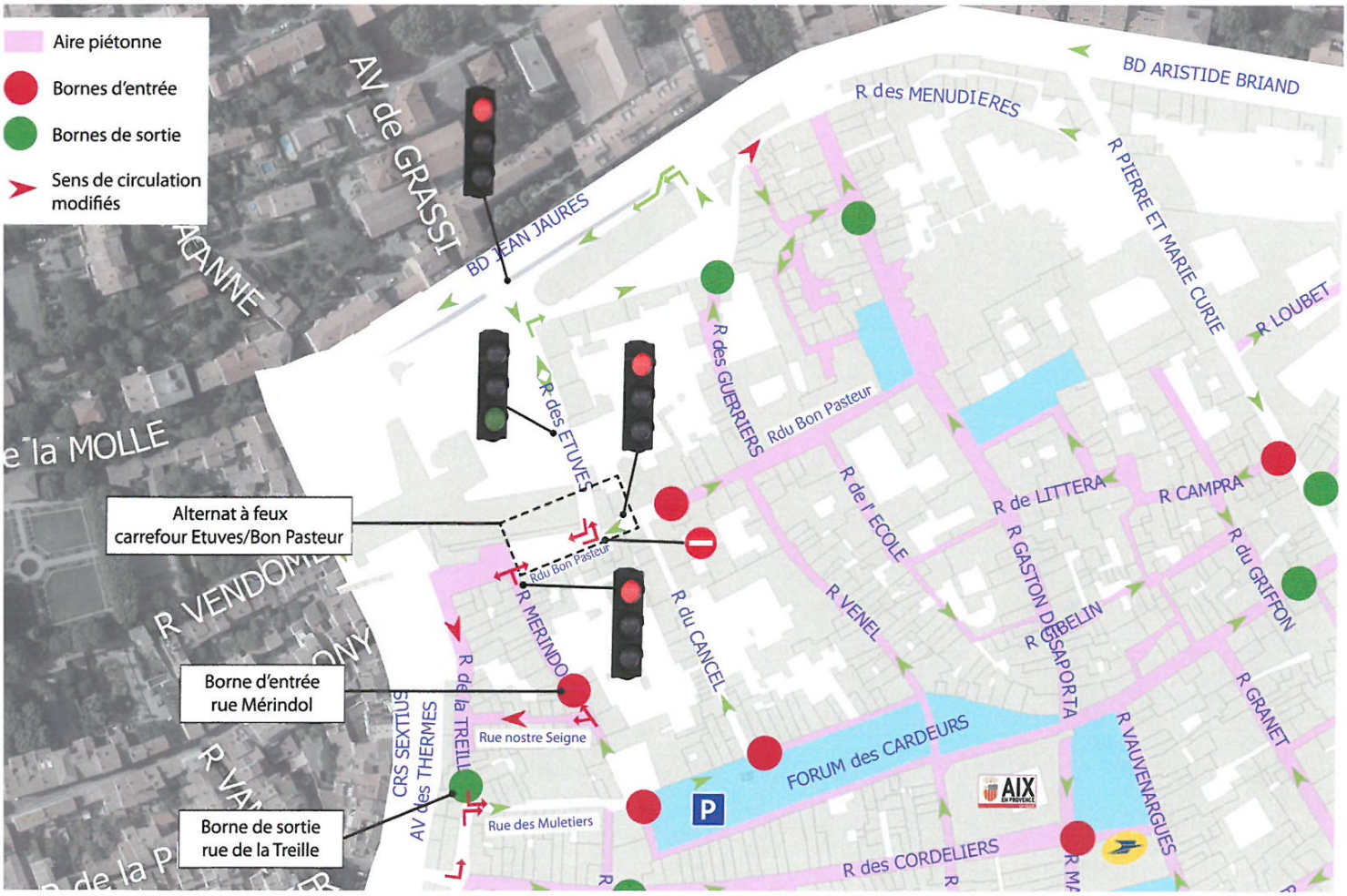
-**la rue de la Treille** mise en sens unique entre la rue du Bon Pasteur et la rue des Muletiers et mise en aire piétonne avec borne de sortie uniquement angle rue des Muletiers.

- **la rue Nostre Seigne** mise en sens unique entre la rue Mérindol et la rue de la Treille avec mise en aire piétonne.

- **la rue Mérindol** mise en aire piétonne avec borne d'entrée uniquement à l'angle de la rue Nostre Seigne.

- **la rue du Bon Pasteur** :
- mise à double sens entre la rue Mérindol et la rue des Etuves avec gestion du trafic par des feux.
- mise à sens unique entre la rue du Cancel et la rue des Etuves avec gestion du trafic par des feux.
- mise à sens unique entre la rue Mérindol et la rue de la Treille avec mise en aire piétonne.

NB : Seuls les riverains de la rue Mérindol situés après la borne d'entrée pourront être dotés d'un badge d'accès à l'aire piétonne créée dans cette rue sous réserve de la validité de leur dossier.
La demande est à faire avant cette date auprès de l'accueil au n°8 rue Pierre et Marie Curie.



Merci de votre compréhension

VILLE DE NICE
www.nice.fr

Ville de Nice
Direction de la réglementation et du contrôle des espaces publics
Service des zones piétonnes
37 avenue Maréchal Foch
06364 Nice Cedex 4

DOCUMENT 6

Aires piétonnes de Nice : guide d'utilisation



Sommaire :

Liste des sites piétonniers....2
Réglementation applicable aux aires piétonnes 2
Dérogations 3
Propriétaires ou locataires de garages privés en aire piétonne 4
Riverains sans garages 5
Livraisons - horaires de livraison 6
Travaux ou déménagements 7
Règles spécifiques aux aires piétonnes situées sur le parcours du tramway 8
Renseignements....8

VILLE DE NICE
www.nice.fr

Mise à jour **:** le 14 août 2019.

Liste des sites piétonniers de Nice

Hors parcours tramway :

- avenue des Mousquetaires
- aire piétonne Gare du Sud
- aire piétonne rue d'Angleterre (entre avenue Thiers et rue de Belgique) et rue de Belgique (entre rue d'Angleterre et avenue Jean Médecin)
- aire piétonne rue de Suisse (entre rue d'Angleterre et avenue Jean Médecin)
- aire piétonne Paul Déroulède (entre rue de Russie et avenue Jean Médecin)
- rue Emma et Philippe Tiranty (entre avenue Jean Médecin et rue Lamartine)
- aire piétonne Deudon
- aire piétonne Négrin-Rosanoff
- aire piétonne Masséna (sauf place Masséna, entre av. Jean Médecin et av. Félix Faure)
- aire piétonne Saint-François de Paule
- aire piétonne rue de l'Hôtel de Ville
- aire piétonne Vieux-Nice
- aire piétonne place du Palais
- aire piétonne Saleya
- aire piétonne rue Centrale
- plateau supérieur du parc du Château
- aire piétonne Bonaparte (entre rues Boyer et Cassini)
- place des Cigalusa
- aire piétonne allée dei Verna
- aire piétonne passerelle Andréis
- aire piétonne allée Anne Frank
- aire piétonne allée Sœur Emmanuelle

Sur parcours tramway :

- aire piétonne Borriglione
- aire piétonne Malausséna
- aire piétonne Jean Médecin
- place Masséna, entre av. Jean Médecin et av. Félix Faure (incluse dans l'aire piétonne Masséna)
- aire piétonne République
- place Garibaldi (voie de desserte)

Réglementation applicable aux aires piétonnes [1]

Principe général : Les aires piétonnes sont des zones affectées à la circulation des piétons.

La circulation et le stationnement de tous les véhicules motorisés, y compris les deux-roues motorisés, sont interdits sur ces sites.

Dérogations de circulation : Des dérogations ou autorisations de circulation sont toutefois accordées pour les véhicules nécessaires à la desserte interne de l'aire piétonne.

Simple arrêt : Le stationnement dans les aires piétonnes est considéré comme gênant, à l'exception des cycles sur les emplacements aménagés à cet effet. Les véhicules en infraction avec cette disposition seront conduits en fourrière aux frais de leurs propriétaires.

L'arrêt des véhicules admis à circuler par dérogation dans les aires piétonnes est autorisé pendant le temps nécessaire à la montée ou à la descente des personnes et au chargement ou au déchargement des véhicules.

Vélos : La circulation des vélos est autorisée dans toutes les aires piétonnes de la ville de Nice, excepté l'aire piétonne Masséna, à condition de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

Le stationnement des cycles est autorisé sur les emplacements aménagés à cet effet.

Vitesse limite et priorité des piétons : Les véhicules autorisés à circuler dans les aires piétonnes, y compris les deux-roues motorisés et les cycles, doivent circuler à l'allure du pas (vitesse aux alentours de 6 km/h). Les piétons sont prioritaires sur ces véhicules.

Contrôle d'accès : L'accès des aires piétonnes de Nice est régi par un dispositif composé d'une *borne d'entrée (ou totem)* comportant un bouton d'appel et un interphone reliés au PC Sécurité ainsi qu'un lecteur de badges ou de plaques minéralogiques, et de *bornes escamotables* télécommandées depuis le PC Sécurité, par lecture de badges ou de plaques minéralogiques.

En position haute, les bornes empêchent le passage des véhicules. Lorsque les bornes sont abaissées, les véhicules autorisés peuvent entrer.

---

[1] Références :
- Articles R.110-2, R.411-3, R.412-7, R.412-34, R.412-37, R. 412-39, R.415-11, R.417-10, R.431-9 et R.121-6 du Code de la route.
- Arrêtés municipaux réglementant les aires piétonnes de Nice.

Dérogations

En règle générale, sont admis à circuler, à toute heure, dans les aires piétonnes ou sur les voies réservées aux piétons **:**

- les véhicules d'intérêt général prioritaires[2] ;
- les véhicules transportant des personnes handicapées physiques ou malades dans l'incapacité de se déplacer, appelées à recevoir des soins ou à consulter un praticien ayant son cabinet dans l'aire piétonne ;
- les véhicules des propriétaires ou locataires de garages ou parkings privés dont l'accès s'effectue par cette seule zone, munis d'une autorisation spéciale annuelle délivrée par le Maire sur demande et justification (voir page 4) ;
- les véhicules appartenant à des tiers, et notamment les taxis, transportant à titre exceptionnel tout riverain y ayant recours pour raison majeure et pouvant en justifier ;
- les véhicules des pompes funèbres.

Selon la spécificité de chaque aire piétonne, d'autres catégories d'usagers peuvent être autorisées à circuler à toute heure. La liste des dérogations pour chaque site peut être communiquée par la Direction de la réglementation et du contrôle des espaces publics sur demande écrite ou bien peut être retirée sur place.

L'arrêt des véhicules admis dans l'aire piétonne est autorisé pendant le temps strictement nécessaire au chargement ou au déchargement.


Totem

Sur les sites équipés de bornes et comportant des heures de livraison (voir page 6), les bornes demeurent en position basse pendant lesdites heures (*sauf aires piétonnes « St-François de Paule », « rue de l'Hôtel de Ville » et « Malausséna ». Pour le site « Masséna » **:** accès par bornes Congrès et Maccarani durant heures de livraison*) ; il n'est donc pas nécessaire de sonner à l'interphone du totem.

Lorsque les bornes sont relevées, l'accès s'effectue de la manière suivante **:**

- présentation du véhicule, dans le respect du sens de circulation, devant le totem au niveau du marquage au sol afin de permettre la détection de la masse métallique par la boucle et l'aboutissement de l'appel par interphone au Poste Central de Sécurité, chargé d'abaisser les bornes télécommandées ;
- prise de contact avec les opérateurs du PC Sécurité au moyen de l'interphone se trouvant sur le totem ou, en cas de besoin, en téléphonant au n° direct 04 97 13 41 61 (le PC assure une permanence 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7) ;
- communication du motif de la demande d'accès aux opérateurs du PC Sécurité ;
- franchissement des bornes abaissées lorsque le feu du totem est **jaune clignotant** (et non pas rouge). IMPORTANT **:** Les bornes remontent immédiatement après le passage d'un véhicule **:** il convient donc de **ne pas suivre un véhicule entrant** et de **ne pas reculer**. Après chaque passage, un temps d'arrêt doit être marqué pour permettre aux bornes de monter puis de descendre de nouveau.

À la sortie du site, il n'est pas besoin de sonner à l'interphone, les bornes s'abaissent automatiquement lorsque le véhicule est positionné sur la boucle. Attendre que le feu rouge passe au jaune clignotant pour engager le véhicule (sans reculer ni suivre un véhicule sortant).

[2] Véhicule d'intérêt général prioritaire **:** véhicule des services de police, de gendarmerie, des douanes, de lutte contre l'incendie, d'intervention des unités mobiles hospitalières ou, à la demande du service d'aide médicale urgente, affecté exclusivement à l'intervention de ces unités et du ministère de la justice affecté au transport des détenus ou au rétablissement de l'ordre dans les établissements pénitentiaires. (Article R.311-1 du Code de la route)

Propriétaires ou locataires de garages ou parkings privés accessibles par la seule aire piétonne

Les propriétaires ou les locataires d'emplacements de stationnement privatifs dont l'accès s'effectue à partir des rues réservées aux piétons, peuvent solliciter la délivrance d'une autorisation de circuler.

Un badge d'accès est délivré, dans la limite d'un badge par emplacement de stationnement privé. Il permet au conducteur d'abaisser les bornes escamotables.

Nota : Les aires piétonnes Masséna, Deudon, Saint-François de Paule, rue de l'Hôtel de Ville, rue Centrale et Gare du Sud sont équipées du système LAPI (lecture automatisée de plaques d'immatriculation).

En cas de vente du véhicule autorisé ou de fin de jouissance de la place de stationnement, le badge doit être rapporté à la Direction de la réglementation et du contrôle des espaces publics.



Les demandes d'autorisation de circuler doivent être présentées sur le formulaire prévu à cet effet, disponible auprès de la Direction de la réglementation et du contrôle des espaces publics, de la Mairie annexe Thiole ou téléchargeable à l'adresse Web suivante **:**
http://www.nice.fr/fr/particuliers/reglementation-et-controle-des-espaces-publics

L'autorisation de circuler en aire piétonne permet d'accéder au garage ou au parking privatif situé sur le site. Le véhicule devra stationner dans le garage ou le parking privatif et non pas sur la voie publique.

Le badge s'utilise de la manière suivante **:**

1) Il ne fonctionne qu'à condition que le véhicule soit positionné devant le totem, au niveau du marquage au sol afin de permettre la détection de la masse métallique par la boucle.

2) Badge type « carte magnétique » **:** à présenter devant la mention « *Présenter votre badge ici* » figurant sur le totem.





3) Franchissement des bornes abaissées lorsque le feu du totem est **jaune clignotant** (et non pas rouge). IMPORTANT **:** Les bornes remontent immédiatement après le passage d'un véhicule **:** il convient donc de **ne pas suivre un véhicule entrant** et de **ne pas reculer**. Après chaque passage, un temps d'arrêt doit être marqué pour permettre aux bornes de monter puis de descendre de nouveau.

4) À la sortie du site, il n'est pas besoin d'utiliser le badge, les bornes s'abaissent automatiquement lorsque le véhicule est positionné sur la boucle. Attendre que le feu rouge passe au jaune clignotant pour engager le véhicule (sans reculer ni suivre un véhicule sortant).

Riverains (particuliers ou commerçants) ne disposant pas de garages privés dans l'aire piétonne

Les propriétaires ou les occupants des immeubles riverains des voies piétonnes (particuliers ou commerçants) ne disposant pas d'emplacements de stationnement privatifs sur ces voies, sont autorisés, selon les modalités indiquées ci-dessous, à accéder et à immobiliser momentanément leur véhicule au droit de leurs immeubles le temps du chargement ou du déchargement, dans le cadre de leur droit d'accès et de desserte.

Ce droit d'accès et de desserte au bénéfice des riverains peut s'exercer **:**

1) tous les jours, pendant les horaires de livraison (voir horaires de livraison page 6), sous réserve des conditions suivantes **:**
    a) arrêt du véhicule pendant le temps strictement nécessaire à la montée ou à la descente des personnes, ainsi qu'au chargement ou au déchargement de courses, marchandises, bagages, au droit de l'immeuble ;
    b) présentation à toute réquisition des services de police, afin de justifier de la qualité de riverain, d'une pièce d'identité et d'un justificatif de domicile.

2) ponctuellement, en dehors des heures de livraison *****, sous réserve des conditions suivantes **:**
    a) accès ponctuel – et non pas régulier, quotidien et répétitif – afin de respecter l'affectation piétonne du site ;
    b) arrêt du véhicule pendant le temps strictement nécessaire à la montée ou à la descente des personnes, ainsi qu'au chargement ou au déchargement de courses, marchandises, bagages, au droit de l'immeuble ;
    c) présentation à toute réquisition des services de police, afin de justifier de la qualité de riverain, d'une pièce d'identité et d'un justificatif de domicile.

*** Nota :** pour les aires piétonnes « Masséna » et « rue de l'Hôtel de Ville » : l'accès des riverains s'effectue uniquement pendant les heures de livraison (voir page 6).

Sur les sites équipés de bornes et comportant des heures de livraison (voir page 6), les bornes demeurent en position basse pendant lesdites heures (*sauf aires piétonnes « St-François de Paule », « rue de l'Hôtel de Ville » et « Malausséna ». Pour le site « Masséna » **:** accès par bornes Congrès et Maccarani durant heures de livraison*) ; il n'est donc pas nécessaire de sonner à l'interphone du totem.


Totem

Lorsque les bornes sont relevées, l'accès s'effectue de la manière suivante **:**

- positionnement du véhicule, dans le respect du sens de circulation, devant le totem au niveau du marquage au sol afin de permettre la détection de la masse métallique par la boucle et l'aboutissement de l'appel par interphone au Poste Central de Sécurité, chargé d'abaisser les bornes télécommandées ;
- prise de contact avec les opérateurs du PC Sécurité au moyen de l'interphone se trouvant sur le totem ou, en cas de besoin, en téléphonant au n° direct 04 97 13 41 61 (le PC assure une permanence 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7) ;
- communication par le riverain de ses nom et adresse aux opérateurs du PC Sécurité ;
- franchissement des bornes abaissées lorsque le feu du totem est **jaune clignotant** (et non pas rouge). IMPORTANT **:** Les bornes remontent immédiatement après le passage d'un véhicule **:** il convient donc de **ne pas suivre un véhicule entrant** et de **ne pas reculer**. Après chaque passage, un temps d'arrêt doit être marqué pour permettre aux bornes de monter puis de descendre de nouveau.

À la sortie du site, il n'est pas besoin de sonner à l'interphone, les bornes s'abaissent automatiquement lorsque le véhicule est positionné sur la boucle. Attendre que le feu rouge passe au jaune clignotant pour engager le véhicule (sans reculer ni suivre un véhicule sortant).

Livraisons – Horaires de livraison



Bornes abaissées

Bornes relevées





L'accès en aire piétonne des véhicules affectés aux opérations de livraison est autorisé exclusivement pendant certaines heures de la journée (voir tableau ci-dessous). pendant lesquelles les bornes télécommandées demeurent en position basse *(sauf aires piétonnes « St-François de Paule », « rue de l'Hôtel de Ville » et « Malausséna » - pour le site « Masséna » **:** accès par bornes Congrès et Maccarani durant heures de livraison)*, permettant le passage des véhicules des livreurs et des transporteurs.

L'arrêt des véhicules de livraison est autorisé pendant le temps strictement nécessaire aux opérations de chargement ou de déchargement des marchandises.

Nota : Pour l'aire piétonne Angleterre-Belgique, les véhicules de livraison doivent stationner sur les emplacements aménagés à cet effet sur les voiries situées en périphérie de l'aire piétonne.

Pour l'aire piétonne « place du Palais », les véhicules de livraison ne sont pas autorisés à accéder les lundis et samedis.

Horaires de livraison en vigueur dans les aires piétonnes de la ville de Nice

(conformément à l'arrêté municipal n° 2019-01222 du 14 mars 2019 réglementant les opérations de livraison et de transport des marchandises sur le territoire de la ville de Nice, et aux arrêtés municipaux réglementant la circulation dans les aires piétonnes de Nice)

- **Entre 6 h 00 et 11 h 00 :**
  - Aire piétonne Vieux-Nice
  - Aire piétonne Saint-François de Paule
  - Aire piétonne rue de l'Hôtel de Ville
  - Aire piétonne Négrin-Rosanoff
  - Aire piétonne Deudon
  - Aire piétonne Paul Déroulède
  - Aire piétonne rue de Suisse
  - Aire piétonne Jean Médecin
  - Voie de desserte de la place Garibaldi
  - Aire piétonne Bonaparte
  - Aire piétonne République
  - Aire piétonne allée dei Verna
  - Aire piétonne allée Anne Frank
  - Aire piétonne allée Sœur Emmanuelle
- **Entre 4 h 00 et 11 h 00 :** Aire piétonne Borriglione
- **Entre 5 h 00 et 10 h 00 :** Aire piétonne Gare du Sud
- **Entre 5 h 00 et 10 h 30 :** Aire piétonne Masséna[3]
- **Entre 5 h 00 et 9 h 00 :** Aire piétonne Saleya
- **Entre 5 h 00 et 11 h 00 :** Aire piétonne rue Centrale
- **Entre 4 h 00 et 10 h 30 (du mardi au vendredi, et le dimanche) :** Aire piétonne Place du Palais
  Nota : Les véhicules de livraison ne sont pas autorisés à accéder à l'aire piétonne « place du Palais » les lundis et samedis.
- **Aire piétonne Malausséna :**
  - entre 5 h 00 et 8 h 00 pour les véhicules nécessaires à l'installation et à la livraison des maraîchers ;
  - entre 12 h 30 et 13 h 30 pour les véhicules nécessaires aux maraîchers pour récupérer leur matériel et leur marchandise à la fin du marché ;
  - entre 15 h 00 et 17 h 00 pour les véhicules assurant les livraisons des commerçants sédentaires.
- **Livraisons à toute heure, sans instauration d'horaires particuliers :**
  - Avenue des Mousquetaires **:**

L'entrée des véhicules de livraison s'effectue en sonnant à l'interphone du totem pour appeler les opérateurs du PC Sécurité, chargés d'abaisser les bornes escamotables.

  - Rue Emma et Philippe Tiranty **:**

L'entrée des véhicules de livraison s'effectue sans recourir au PC Sécurité, car le site n'est pas équipé de bornes.

[3] L'aire piétonne Masséna, créée par arrêté municipal du 18 mai 1976, est la plus ancienne aire piétonne de Nice.

Travaux ou déménagements en aire piétonne

Des dérogations ponctuelles (*autorisations temporaires de circulation et d'arrêt en aire piétonne*) pourront être accordées, après instruction des demandes, pour des opérations de déménagement ou pour l'exécution de travaux dans des immeubles des voies piétonnes.

Ces autorisations exceptionnelles porteront mention de leur durée de validité et de la période journalière pendant laquelle l'accès des véhicules des entreprises ou des particuliers est permis.

Le stationnement étant interdit dans les aires piétonnes, les autorisations délivrées permettront uniquement la circulation et l'arrêt du véhicule pendant le temps strictement nécessaire aux opérations de chargement ou de déchargement (matériel, cartons, meubles, etc.). Le stationnement de longue durée devra s'effectuer hors du site piétonnier, sur un emplacement autorisé.

Les demandes d'*autorisations temporaires de circulation et d'arrêt en aire piétonne pour travaux ou déménagements* doivent être présentées par écrit, **au moins 7 jours ouvrés[4] (hors samedi, dimanche et jours fériés) avant le déménagement** ou **au moins 10 jours ouvrés avant les travaux**, sur le formulaire prévu à cet effet, disponible auprès de la Direction de la réglementation et du contrôle des espaces publics ou téléchargeable à l'adresse Web suivante **:**
http://www.nice.fr/fr/particuliers/reglementation-et-controle-des-espaces-publics

L'autorisation délivrée devra être apposée derrière et contre le pare-brise du véhicule, ou sur le tableau de bord, de façon à être visible de l'extérieur.

Sur les sites équipés de bornes et comportant des heures de livraison (voir page 6), les bornes demeurent en position basse pendant lesdites heures (*sauf aires piétonnes « St-François de Paule », « rue de l'Hôtel de Ville » et « Malausséna ».Pour le site « Masséna » **:** accès par bornes Congrès et Maccarani durant heures de livraison*) ; il n'est donc pas nécessaire de sonner à l'interphone du totem.


Totem

Lorsque les bornes sont relevées, l'accès s'effectue de la manière suivante **:**

- présentation du véhicule, dans le respect du sens de circulation, devant le totem au niveau du marquage au sol afin de permettre la détection de la masse métallique par la boucle et l'aboutissement de l'appel par interphone au Poste Central de Sécurité, chargé d'abaisser les bornes télécommandées ;
- prise de contact avec les opérateurs du PC Sécurité au moyen de l'interphone se trouvant sur le totem ou, en cas de besoin, en téléphonant au n° direct 04 97 13 41 61 (le PC assure une permanence 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7) ;
- communication du nom de l'entreprise ou du particulier aux opérateurs du PC Sécurité, qui auront été préalablement avertis d'abaisser les bornes pour laisser entrer le véhicule autorisé ;
- franchissement des bornes abaissées lorsque le feu du totem est **jaune clignotant** (et non pas rouge). IMPORTANT **:** Les bornes remontent immédiatement après le passage d'un véhicule **:** il convient donc de **ne pas suivre un véhicule entrant** et de **ne pas reculer**. Après chaque passage, un temps d'arrêt doit être marqué pour permettre aux bornes de monter puis de descendre de nouveau.

À la sortie du site, il n'est pas besoin de sonner à l'interphone, les bornes s'abaissent automatiquement lorsque le véhicule est positionné sur la boucle. Attendre que le feu rouge passe au jaune clignotant pour engager le véhicule (sans reculer ni suivre un véhicule sortant).

N. B. **:** Dans les voies étroites du Vieux-Nice, seuls peuvent être autorisés les monte-meubles de type autoporté (montés sur véhicule).

Les demandes de fermeture de rue ou de circulation à contresens doivent parvenir **au moins 2 semaines avant** la date de l'opération.

[4] Jours ouvrés **:** lundi, mardi, mercredi, jeudi et vendredi.

Règles complémentaires spécifiques aux aires piétonnes situées sur le parcours du tramway

Des aires piétonnes sont instaurées sur le parcours du tramway (voir liste des aires piétonnes page 2).

Il convient cependant de préciser que l'axe du tramway n'est pas piéton sur toute sa longueur (par exemple, boulevard Gorbella **:** non piéton).

Attention : Le cheminement longitudinal des piétons est interdit sur la plate-forme du tramway. Pour traverser la plate-forme, les piétons ne doivent s'engager qu'après s'être assurés qu'ils peuvent le faire sans danger.

Pour des raisons de sécurité, les monte-meubles (déménagements) sont interdits sur le parcours du tramway équipé de LAC (ligne aérienne de contact), en permanence sous tension 750 volts. Il est à signaler l'absence de LAC sur certaines parties du parcours, notamment les places Masséna et Garibaldi.



Photo libre de droit
© OTCN / Franck Follet

Pour les interventions de travaux avec des véhicules équipés d'une nacelle, d'une grue ou de tout autre système élévateur, l'entreprise doit déposer une DAA (demande d'autorisation d'activité) auprès du gestionnaire de la ligne n° 1 du tramway, par fax au 04 93 88 72 14, au moins 4 semaines avant le début de l'intervention.

Nota bene : Il est interdit aux véhicules d'emprunter ou de traverser la plate-forme du tramway. Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas au franchissement de la plate-forme dans les passages (carrefours et accès riverains) spécialement aménagés à cet effet.

Renseignements

Vous pouvez obtenir des renseignements complémentaires auprès du service suivant **:**

Adresse postale :

Monsieur le Maire de Nice – Direction de la réglementation et du contrôle des espaces publics
Mairie de Nice – 06364 NICE CEDEX 4

Accueil :

Mairie de Nice – Direction de la réglementation et du contrôle des espaces publics
Service des Zones piétonnes – 37 avenue Maréchal Foch (3e étage, bureau 308 B) – 06364 NICE CEDEX 4
Tél. 04 97 13 26 43

Adresse électronique :

reglementation.espaces@ville-nice.fr

Adresse Web :

http://www.nice.fr/fr/particuliers/reglementation-et-controle-des-espaces-publics

Horaires d'ouverture :

du lundi au jeudi **:** de 8 h 30 à 17 h 00 – le vendredi **:** de 8 h 30 à 15 h 45

Plan 1 : Plan de situation du projet - sans échelle



Plan 2 : Profil en travers Rue du Commerce - Etat Projeté – Echelle 1/50ème (un exemplaire à rendre avec la copie)



Plan 2 : Profil en travers Rue du Commerce - Etat Projeté – Echelle 1/50ème (un exemplaire à rendre avec la copie)

