

Zones de circulation apaisées – Ville de Rennes

| | |
|--------------|--|
| Equipe | Gaëlle LE BARS-ESLAN Rennes Métropole – Direction de la Voirie – Gestion, Trafic et Sécurité Erwan RANSON Rennes Métropole – Service mobilité Urbaine |
| Achèvement | Novembre 2018 |
| Méthodologie | Etude (mesures de vitesses avant / après, observations terrain) menée sur les vitesses avant et après passage en Zone de circulation apaisée dans plusieurs configurations d'aménagements. |
| Mots clés | Vitesse moyenne, sécurité, aménagement |

Contexte et enjeu de sécurité routière

Bien qu'au regard du Code de la route, la limitation de vitesse réglementaire est une vitesse maximale à ne pas dépasser, elle est souvent assimilée par le conducteur comme la vitesse à laquelle il convient de rouler.

A l'horizon 2020, 80 % des voiries rennaises sont destinées à voir leur vitesse réglementaire plafonnée à 30 km/h maximum.

Pour y parvenir, la Ville de Rennes a défini et validé en 2012 un plan de modération des vitesses avec pour objectif de fixer les vitesses à mettre en place d'ici 2020 sur chaque voie du territoire communal et de donner les orientations pour leur aménagement et leur exploitation.

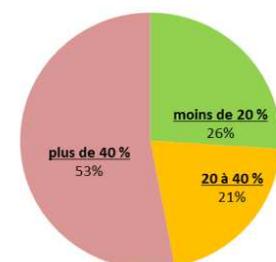
Répartition des zones de circulation apaisée rennaises selon la part des automobilistes dépassant 40 km/h (soit + 10 km/h par rapport à la limitation de vitesse)

Dans un tiers (34 %) des zones 30, plus de 20 % des automobilistes dépassent 40 km/h.



Répartition des zones de rencontre rennaises selon la part des automobilistes dépassant 30 km/h (soit + 10 km/h par rapport à la limitation de vitesse)

Dans la moitié (53 %) des zones de rencontre, plus de 40 % des automobilistes dépassent 30 km/h.



Source : Gaëlle LE BARS-ESLAN
Rennes Métropole- Direction de la Voirie- Gestion, Trafic et Sécurité
Zones de circulation Apaisées Modération de la vitesse et critères de vitesse
Club Outils Accidents- Milieu urbain
Rapport Juin 2019

Un plan stratégique de modération des vitesses

L'article R413-17 du Code de la route indique que l'utilisateur doit adapter sa vitesse aux lieux et circonstances. L'attitude du conducteur est bien influencée par le trafic et la perception qu'il a de la voie. Le plan de modération des vitesses adopté par la Ville de Rennes en 2012 définit l'organisation des limitations de vitesse sur le territoire communal. Il est actualisé en fonction des projets urbains et de l'évolution du réseau de transport.

Installation d'une Zone de circulation apaisée (ZCA) – analyse

La baisse des vitesses pratiquées en ZCA est conditionnée par la mise en place d'aménagements (poses de panneaux d'entrée et de sortie, la réfection globale de la voirie et des aménagements ponctuels). Dans les zones 30, lorsque la seule mesure entreprise est la pose de nouveaux panneaux, on constate que les vitesses moyennes ne changent pas dans 74 % des cas. Les vitesses moyennes baissent dans 23 % des cas et augmentent dans 3 % des cas.

Les vitesses excessives dans les ZCA dégradent le sentiment de sécurité ressenti par les piétons et les cyclistes. Pour ces derniers, aucun aménagement spécifique n'est prévu dans ce type de zone.

15 % des accidents corporels ont lieu en ZCA. Bien que les rues concernées ne représentent que 50 % du linéaire de voirie (données 2015), l'accidentalité rapportée au niveau du trafic est loin d'être faible.

Pistes de réflexions et d'évolution

Compte tenu des difficultés à faire respecter strictement les vitesses réglementaires, il peut être proposé un seuil de tolérance correspondant à la « vitesse réglementaire + 5 km/h », en référence à l'arrêté du 04 juin 2009 relatif aux cinémomètres, c'est-à-dire 35 km/h en zone 30. Néanmoins, définir un seuil déclencheur d'actions via un pourcentage admis de dépassement de la vitesse réglementaire est difficile car il pourrait être perçu comme une tolérance à l'égard des excès de vitesse.

D'autres mesures sont susceptibles d'être envisagées :

- Le rappel à la règle par des opérations d'information et des actions de sensibilisation ; mais l'efficacité de ces opérations pour aboutir à un changement de comportement est difficile à évaluer ;
- Des contrôles de vitesse réalisés par la police municipale ; l'ampleur du changement de comportement des automobilistes dépendra des moyens mobilisés ;
- Efficaces mais néanmoins coûteux, des aménagements complémentaires pourraient être réalisés afin de contraindre les automobilistes ;
- Une modification de statut de la voie pourrait être apportée si nécessaire.