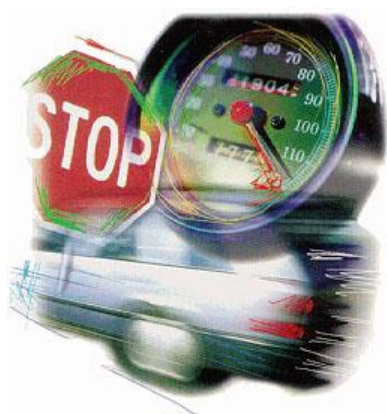




LA TRAVERSEE DE REMOLLON, VILLAGE EN DANGER :
APPEL DES CITOYENS A LA RESPONSABILITE DES
POUVOIRS PUBLICS

Septembre 2000
Version 2.0

***«Tout individu a droit à la vie,
à la liberté
et à la sûreté de sa personne»***

**Article 3 de la déclaration universelle
des droits de l'homme.
10 décembre 1948**

SOMMAIRE

INTRODUCTION

1 - UNE SITUATION INTOLERABLE	5
1.1 RAPPEL DU CONTEXTE URBANISTIQUE.....	5
1.2 RAPPEL DU CLASSEMENT ZPPAUP ET DE SES INCIDENCES.....	7
1.2.1 DEFINITION D'UNE ZPPAUP.....	7
1.2.2 ANTINOMIE FLAGRANTE ENTRE LE CLASSEMENT ZPPAUP ET LA TRAVERSEE DE REMOLLON.....	8
1.3 CIRCULATION AUTOMOBILE ET POIDS-LOURDS	9
1.3.1. DONNEES TRAFIC DISPONIBLES.....	9
1.4 LES NUISANCES : RELEVÉ ET MONÉTARISATION	10
1.4.1 LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE	10
1.4.2 LE BRUIT ET LES VIBRATIONS	14
1.4.3 L'INSECURITE ROUTIERE	17
1.4.4 LA DETERIORATION ET LA DEVALORISATION DU PATRIMOINE IMMOBILIER.....	18
1.5 BILAN GLOBAL DES IMPACTS DE LA TRAVERSEE	19
 2. LA VITESSE.....	20
2.1 RAPPEL DE LA DOCTRINE DU MINISTERE DE L'EQUIPEMENT SUR LA VITESSE	20
2.1.1 LUTTER CONTRE LA VITESSE, PREMIERE CAUSE DE MORTALITE SUR LA ROUTE.....	20
2.1.2 EXTRAIT DES DECLARATIONS DU MINISTRE GAYSSOT LE 2 AVRIL 1999.....	21
2.1.3. EXTRAITS DES DECISIONS DU COMITE INTERMINISTERIEL DE SECURITE ROUTIERE....	22
2.2 RESULTATS DES CAMPAGNES DE MESURES DE VITESSE A REMOLLON	23
2.2.1 ORGANISATION DES CAMPAGNES DE MESURES DE VITESSE	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
2.2.2 PRINCIPAUX RESULTATS	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
 3. RAPPEL DE L'EXISTENCE DE PRINCIPES D'AMENAGEMENT	25
 4. DEMANDE DU CONCOURS DES POUVOIRS PUBLICS.....	26
 5. CONCLUSION	28
 ANNEXES	30
A1. CARACTERISTIQUES DES EFFETS DES POLLUANTS DE L'AIR SUR LA SANTE HUMAINE	30
A2. RESULTATS DE SIMULATION DE LA POLLUTION DE L'AIR A REMOLLON EN 1998 ET 2006	34
A3. DECRET DU 26/03/98 SUR LA GRANDE VITESSE	35
A.4 TEXTES REGLEMENTAIRES CONCERNANT LES « ZONES 30 »	36
 DOSSIER PHOTO.....	39

Introduction

L'objectif du présent rapport, qui relève d'une initiative purement citoyenne, est d'attirer l'attention des pouvoirs publics sur la situation inhérente à la traversée d'un village des Hautes Alpes, Remollon, situé sur le RD900B, à portée immédiate de l'A51.

Ce village est en effet traversé de part en part, par un flot continu d'automobiles et de poids-lourds empruntant la rue principale, flot dont le volume, la persistance et l'agressivité sont devenus absolument insupportables pour les riverains d'abord, puis pour tous les villageois fréquentant l'artère principale. Ce trafic de transit n'apporte absolument aucune contrepartie économique au village et à ses habitants et constitue au contraire un préjudice terrible en terme de coûts sociaux-économiques, dont nous donnons d'ailleurs un chiffrage dans le présent rapport.

A l'heure où l'on parle volontiers de suprématie des modes de déplacements « doux » sur la voiture, où la sécurité routière est déclarée « grande cause nationale », où le respect de l'environnement et du cadre de vie est proclamé par les démocraties comme l'un des droits fondamentaux des citoyens, l'intervention des pouvoirs publics pour la sauvegarde de la rue principale du village nous paraît urgente et indispensable.

Cette aide doit se manifester:

1. **A très court terme, dans le contexte de la zone 30 existante, par la mise en œuvre d'actions et d'aménagements destinés à faire respecter de façon impeccable la limitation de vitesse à 30 km/heure dans la traversée ;**
2. **A moyen terme, par la mise en œuvre du projet de déviation de Remollon, dont les études étaient bien avancées en 1996 mais que le Conseil Général abandonnait en 1998. Cette solution de déviation est à notre sens la seule et indispensable façon de répondre durablement au problème de la traversée du village. Pour toutes les raisons avancées plus loin dans le rapport, nous ne pourrions nous résoudre à l'abandon définitif du projet de déviation et mettrons tout en œuvre pour l'obtenir. S'il le faut, nous irons plaider notre cause devant les instances européennes qui, en leur temps, avaient précisément octroyé 5MF pour ce projet.**

La rue principale de Remollon n'est pas une autoroute. C'est la rue d'un vieux village, un lieu de sociabilité où vivent des hommes, des femmes et des enfants. C'est même une zone à protéger, puisqu'elle fait l'objet d'un classement en **Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP)**.

Faudra-t-il qu'explose en pleine rue l'un des quelques 300 poids-lourds qui envahissent quotidiennement le village en roulant à tombeau ouvert pour qu'agissent enfin les autorités ?

1 - UNE SITUATION INTOLERABLE

1.1 RAPPEL DU CONTEXTE URBANISTIQUE

Remollon comptait 370 habitants au dernier recensement de 1999. C'est une commune rurale de 645 hectares, dont 45% est propriété de l'Etat. Le territoire communal est compris dans les limites naturelles suivantes : au nord, la montagne de St. Maurice ; à l'ouest, le torrent de Vallauria et au sud, la Durance.

Les activités agricoles, notamment l'arboriculture et la vigne, occupent environ un quart de la population active.

S'agissant de la morphologie urbaine du village, le cadastre de 1820 fait apparaître un bâti très serré, dense et concentrique, d'un caractère urbain très affirmé. En 1822, avec la percée de la route, le village est brutalement coupé en deux parties. Dès la création de cette voirie nouvelle, de nombreuses constructions voient le jour et se développent en faubourgs à l'ouest comme à l'est le long de l'infrastructure. En revanche, l'expansion récente de type pavillonnaire s'est faite en retrait de la route, au nord et à l'ouest du village.

Aujourd'hui, la forme urbaine initiale est encore très nettement perceptible au sud de la rue principale alors qu'au nord, à mesure que l'on se dirige vers les coteaux, le bâti se morcelle davantage.

Cette rupture du village en deux parties, amorcée au 19^e siècle par la création de la route, a donc profondément bouleversé la morphologie du village. Au fur et à mesure des années, avec la croissance insupportable du trafic routier, cette fissure est devenue une brèche infranchissable à certains moments.

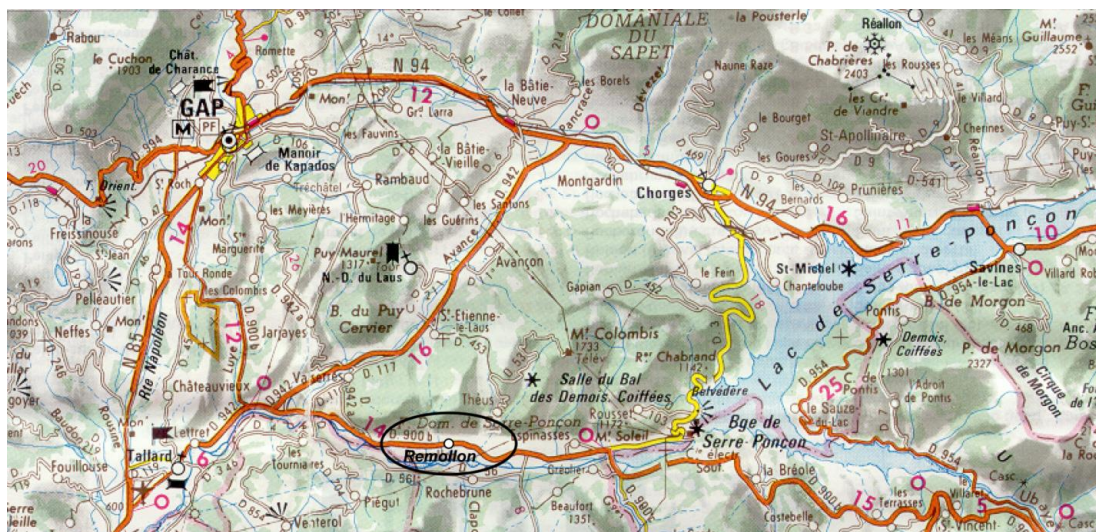
Malgré le saccage de la rue principale par le trafic, celle-ci conserve ces deux fonctions principales pour la population :

- c'est le lieu sur lequel donnent directement une cinquantaine d'habitations, dont une partie importante de garages attenants aux logements ainsi que quelques remises agricoles ;
- c'est un site qui abrite aussi les activités et les commerces suivants, tous situés en bordure immédiate du RD 900B : Mairie-Ecole, place publique, Agence de Communication Eloquence, Association Le Galet Raccommodé, Poste, boulangerie, Place St-Pierre, tabac-alimentation, agence du Crédit Agricole, vente de fruits chez le producteur, hôtel restaurant, ainsi que 3 arrêts autocars.

Comme nous l'avons dit en introduction, il est donc urgent de recoudre le village :

- dans un premier temps en traitant le réaménagement de la rue principale dans le cadre de la Zone 30 ;
- et, à terme, en adoptant une solution pérenne de déviation.

Le site



L'urbanisation autour de la rue centrale



1.2 RAPPEL DU CLASSEMENT ZPPAUP ET DE SES INCIDENCES

1.2.1 Définition d'une ZPPAUP

La commune de Remollon a été classée en **Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager** (ZPPAUP) en 1993, après une demande de mise à l'étude faite par le Conseil Municipal en 1986.

Pour mémoire, la loi du 7 janvier 1983 (qui intitulait les ZPPAUP "ZPPAU", l'appellation ayant été complétée par la loi du 8 janvier 1993 sur les paysages) visait trois objectifs :

1. Renforcer la protection du patrimoine urbain et rural.
2. Donner aux communes un rôle actif et responsable dans la gestion et la mise en valeur de leur patrimoine.
3. Adapter la servitude des abords des monuments historiques qui datait de 1913 : délimitation d'un périmètre adapté ; élaboration d'un cahier des charges fixant les servitudes imposées aux constructeurs ; renforcement de la décentralisation puisque la commune obtient un pouvoir de co-décision pour l'institution de la zone et un droit d'appel devant le préfet de région en cas de désaccord avec l'architecte des Bâtiments de France (ABF).

Cette procédure tend donc à responsabiliser les communes dans la gestion et **la mise en valeur de leur patrimoine**. Elle leur permet en effet de mener, conjointement avec l'Etat, une **démarche de protection et d'évolution harmonieuse de certains quartiers**. La décision d'engager l'étude d'une ZPPAUP appartient au maire et à son conseil municipal. La procédure de ZPPAUP s'adapte à tous les types de lieux - construits ou naturels, grands ou petits, communaux ou intercommunaux -, pourvu qu'ils soient dotés d'une identité patrimoniale. Elle peut être mise en œuvre aussi bien dans les centres anciens que dans des quartiers de la reconstruction ou des espaces ruraux.

Cette procédure permet de préserver l'atmosphère particulière des lieux en mettant l'accent sur des configurations générales. Une ZPPAUP peut englober des abords de monuments historiques tout en proposant des périmètres mieux adaptés au terrain et des outils de protection plus souples : cônes de visibilité, axe des vues, ensembles de façades, etc. Elle permet de saisir dans leur diversité les éléments du patrimoine collectif local : une suite de façades homogènes, la trame d'un paysage, un ensemble à caractère monumental...

La création d'une ZPPAUP donne lieu à un document concerté entre l'Etat, responsable en matière de patrimoine, et la commune, responsable en matière d'urbanisme sur son territoire. Les prescriptions de la ZPPAUP, qui est une servitude d'utilité publique, s'imposent au POS. Celui-ci est généralement modifié en conséquence, et ses objectifs enrichis d'une dimension patrimoniale et qualitative. En 1998, 250 ZPPAUP sont approuvées et 600 à l'étude, ce qui représente une superficie totale de près de 17 000 hectares.

1.2.2 Antinomie flagrante entre le classement ZPPAUP et la traversée de Remollon

La ZPPAUP de Remollon comprend :

1. Le périmètre du vieux village.
2. Les faubourgs linéaires le long de la D900B.
3. Quelques zones d'urbanisation pavillonnaire sur la commune.

La rue principale de Remollon fait clairement partie du périmètre classé puisqu'elle se situe non seulement en plein cœur du vieux village mais c'est aussi le principal linéaire routier de distribution. Certaines maisons riveraines ont même fait l'objet de remarques particulières consignées dans le rapport de l'architecte des Bâtiments de France (ABF). Le clocher de l'église dans le centre du village, datant du 16^e siècle, a lui-même été classé élément remarquable.

En toute logique, la rue principale devrait donc faire l'objet d'une **protection particulière, selon les propres termes de la loi.**

Bien au contraire, son patrimoine urbain est profondément défiguré, dévalorisé et abîmé par les incidences du trafic automobile et poids-lourds. Pour les riverains et les propriétaires, cet état de fait est en contradiction accablante avec la loi.

En effet, la loi instaure ici des principes qui sont, de facto, largement bafoués. Il n'existe aucune protection adaptée aux caractéristiques du patrimoine local de la rue principale.

L'architecte des Bâtiments de France (ABF), en son temps, s'est opposé au tracé de déviation de la D900B en bordure de la Durance à cause du classement ZPPAUP de Remollon. **Il est encore plus absurde de laisser aujourd'hui, en plein centre du village, cette quantité dangereuse et insupportable de trafic.**

En 1990, dans son livre vert sur l'environnement urbain, même l'Union Européenne rappelle que les centres historiques des villes et villages européens qui sont restés intacts constituent un lien important avec le patrimoine culturel urbain. Le rapport insiste sur le fait que dans un monde de plus en plus dominé par des styles internationaux d'architecture et par la technologie du bâtiment, les centres historiques représentent la personnalité de la ville qui la différencie des autres.

Il reconnaît également que l'augmentation du nombre de véhicules et l'accroissement du trafic posent des problèmes considérables pour les centres historiques dont les ruelles sont souvent très étroites et inaptes à la circulation.

1.3 CIRCULATION AUTOMOBILE ET POIDS-LOURDS

Les données présentées ici sont issues des comptages réguliers (stations SIREDO) ou d'enquêtes ponctuelles réalisées par le Ministère de l'Équipement et ses services.

1.3.1. Données trafic disponibles

Comptages SIREDO

- Une station de comptage (n°1) est localisée sur la 900B et concerne la section comprise entre le Carrefour 900B/RN85 sud de Gap à Carrefour CD 942 (PR 0 au PR 9.480).
- Une station de comptage (n°2) est localisée à Rousset (du CD 942 à limite Département 04) et concerne la section du PR 9.480 au PR 23.830.

Le TMJA est le trafic moyen journalier annuel.

Le TMJE est le trafic moyen journalier d'été.

Comptages SIREDO/Année	Station 1 : PR 0 au PR 9.480	Station 2 : PR 9.480 au PR 23.830
TMJA 1993	2974	2718
TMJA 1994	3069	2787
TMJA 1995	3180	2818
TMJA 1996	3380	2787
TMJA 1997	3687	2731
TMJA 1998	3654	2867
TMJE 1998	4962	4742

Les comptages SIREDO comme d'autres enquêtes et comptages réalisés ces dix dernières années font apparaître les éléments suivants :

- Le RD900B connaît de fortes pointes estivales avec des records proches de 5.000 véhicules/jours !
- Selon les années, le pourcentage de poids-lourds varie de 8 à 10%, avec des flux particulièrement insupportables lors de la période du dimanche soir 22h30 au lundi 12h00. Les observations in situ laissent penser qu'on ne doit pas être loin des 40 à 50 camions par heure ! **Les enquêtes sur la vitesse réalisées par nos soins ont même permis de relever des taux de PL de l'ordre de 20% en heure creuse et de 40% en heure de pointe !**

Même si la circulation ne semble pas encore augmenter de manière significative, les données disponibles ne permettent pas encore de mesurer l'induction de trafic inévitable liée à l'ouverture de l'échangeur A 51 à La Saulce en juin 1999. **En attendant la déviation, aucun aménagement n'a été prévu pour protéger Remollon et ses habitants d'une croissance prévisible de la circulation.**

1.4 LES NUISANCES : RELEVÉ ET MONÉTARISATION

1.4.1 La pollution atmosphérique

Pour mémoire, rappelons que la Loi sur l'air 96-1236 du 30 décembre 1996 instaure la "mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé".

Or, que constate-t-on à Remollon ? Qu'aucune mesure n'a jamais été prise pour mesurer la qualité de l'air dans les parties les plus étroites de la traversée du village, là où les polluants sont véritablement prisonniers et directement propulsés sur les façades des habitations et vers les habitants.

Les Annexes A1 et A2 exposent en détail les types de polluants et leurs impacts sur la santé humaine.

1.4.1.1 La situation aujourd'hui dans la traversée de Remollon

Grâce au logiciel « IMPACT » développé par l'Agence de l'Environnement et la Maîtrise de l'Energie (ADEME), nous avons pu simuler les nuisances atmosphériques liées au trafic pour l'année de référence 1998. Nous les avons ensuite projetées à l'horizon 2006 dans le cas d'une « non-déviaton » puis dans le cas d'une infrastructure de contournement.

Les hypothèses qui ont été retenues sont les suivantes :

- **Trafic routier :**

TMJA 1998 :	2867	Taux de PL : 8,4%
TMJE 1998 :	4742	Taux autocars : 0 car inconnu (environ de 5 à 10 véhicules selon les jours)

- **Taux de croissance du trafic :** + 1% par an
Taux de PL : 9 %
(hypothèse constante sur les 10 ans à venir)

- **Linéaire de traversée :** 900 m

- **Vitesse moyenne :** 50 km/h

- **Mise en service de la déviation :** 2006

- **Répartition du trafic :** 95% sur la nouvelle infrastructure
5% en traversée du village

Principaux résultats :

Les résultats détaillés sont présentés en Annexe. Ils font notamment apparaître la répartition des types de véhicules et des types de carburants consommés.

Les principaux résultats sont les suivants:

POLLUTION JOUR MOYEN (en grammes par jour)

TMJA 1998	Conso. Carburant	Emission CO	Emission CO2	Emission NOx	Emission COV	Emission Particules
2867	184.495	6.886	580.757	3.903	1.157	272

POLLUTION JOUR ESTIVAL (en grammes par jour)

TMJE 1998	Conso. Carburant	Emission CO	Emission CO2	Emission NOx	Emission COV	Emission Particules
4742	305.373	11.389	961.257	6.465	1.914	451

1.4.1.2 La situation en 2006➤ **Scénario sans déviation**Principaux résultats :

Les principaux résultats sont les suivants :

POLLUTION JOUR MOYEN (en grammes par jour)

TMJA 2006	Conso. Carburant	Emission CO	Emission CO2	Emission NOx	Emission COV	Emission Particules
2880	194.587	2.307	612.584	1.898	403	95

POLLUTION JOUR ESTIVAL (en grammes par jour)

TMJE 2006	Conso. Carburant	Emission CO	Emission CO2	Emission NOx	Emission COV	Emission Particules
5121	345.484	4.101	1.087.631	3.365	716	170

Le modèle prenant en compte les évolutions du parc automobile, et notamment les normes d'émissions de polluants imposées aux constructeurs, la part de certains composants est donc plus faible en 2006 malgré l'accroissement du trafic.

Les tableaux détaillés sont présentées en annexe

➤ **Scénario avec déviation**

Principaux résultats :

POLLUTION JOUR MOYEN (en grammes par jour)

TMJA 2006	Conso. Carburant	Emission CO	Emission CO2	Emission NOx	Emission COV	Emission Particules
155	7.343	120	23.163	34	14	3

POLLUTION JOUR ESTIVAL (en grammes par jour)

TMJE 2006	Conso. Carburant	Emission CO	Emission CO2	Emission NOx	Emission COV	Emission Particules
256	12.128	197	38.255	56	24	5

Les tableaux détaillés sont présentées en annexe

□ S'il n'est pas possible de faire ici une étude épidémiologique précise sur l'exposition de la population concernée par ces rejets, rappelons que le site concerné est une rue encaissée et peu ventilée et qu'elle est ainsi plus exposée que d'autres à la pollution atmosphérique.

En effet, la rue principale de Remollon est étroite et bordées d'immeubles, la dispersion des polluants est donc très faible, sauf lorsque le vent souffle dans l'axe de la voie. La plupart du temps, l'air tend donc à s'affaïsser et bloque la diffusion verticale des gaz et particules. Les encombrements, la conduite au ralenti, les successions d'accélération et de décélération observées lors des pointes estivales ou saisonnières durant la période de ski multiplient donc les rejets.

La toxicité de ces rejets est indiscutable et a un coût pour la population. La partie suivante donne une évaluation de ces coûts.

1.4.1.3 Monétarisation des nuisances atmosphériques

- **Qu'est ce que la monétarisation ?**

Tout système de transport entraîne des coûts. Des coûts directs d'exploitation pour l'utilisateur et des coûts indirects et externes pour la collectivité. Les coûts externes sont d'ordinaire appelés "coûts sociaux", voire "externalités négatives". Ce sont ici les nuisances que les riverains ont continuellement à supporter.

Depuis plusieurs années, certains économistes ou chercheurs réfléchissent sur le coût économique des nuisances environnementales imposé par le secteur des transports à la collectivité. Pour mémoire, rappelons ici que depuis 1995 environ, les méthodologies d'évaluation des coûts sociaux liés aux transports sont relativement bien calées et font l'objet d'un consensus à l'échelle européenne.

Dans la ligne droite du principe du Pollueur-Payeur, et après avoir fait l'objet de nombreuses recherches dans les années 90, ces évaluations servent notamment aujourd'hui à mieux définir les politiques de tarification de transports.

Ici, cet exercice de monétarisation est un premier pas vers l'évaluation du préjudice subi par les riverains au titre de la pollution atmosphérique.

- **Le préjudice socio-économique de 10 ans de pollution atmosphérique dans la traversée de Remollon**

Afin de pouvoir estimer le coût de la pollution atmosphérique de la traversée de Remollon, nous utiliserons ici la méthode d'évaluation proposée par la circulaire IDRAC. Cette circulaire est le premier document administratif qui attribue une valeur économique à la pollution générée par les transports.

- La valeur monétaire de la pollution locale est de 10,7 centimes/véhxkm (valeur 1994) pour les véhicules circulant en milieu urbain. Ainsi en 1998, l'utilisation de cette méthode fournit les éléments suivants pour la traversée de Remollon :

- 2867 véhicules x 0,9 Km = 2580,30 véhxkm par jour
- 2580 véhxkm x 365 jours = 941.810 véhxkm pour 1998

□ **le Coût de la pollution atmosphérique pour 1998 s'élève donc à :**

941.810 véhxkm x 0,107 FF = 100.773 FF

Globalement, si l'on considère les 5 années écoulées (1995-2000) avec un niveau de trafic à peu près constant de l'ordre de 3000 véhicules par jour, on peut donc légitimement estimer le préjudice subi par les riverains à 100.000 FF/an, soit 500.000 FF.

□ **Dans l'hypothèse où la déviation ne serait pas réalisée avant 2005, les riverains seraient alors légitimement fondés à exiger des dommages et intérêts pour atteinte à la santé publique, préjudices qui pour la seule pollution atmosphérique liée au trafic atteindraient les 1 million de Francs sur 10 ans.**

1.4.2 Le bruit et les vibrations

1.4.2.1 Rappel des effets du bruit sur la santé humaine

L'Agence de l'Environnement et la Maîtrise de l'Energie (ADEME) nous rappelle les éléments suivants s'agissant du bruit :

« La gêne due au bruit apparaît à partir de 60 dB(A) ⁽¹⁾ et de 50 pendant le sommeil. Il a sur les personnes des effets divers qui sont souvent interdépendants. Il existe également des relations entre l'état général de santé d'un individu et les divers effets du bruit : les tensions dues au bruit déclenchent diverses réactions de la part du corps et demandent un effort constant "d'adaptation" au bruit.

Les principaux effets dus au bruit sont de plusieurs ordres, qui sont :

- **psychologiques (gêne, perturbation indésirable) ;**
- **fonctionnels (interférence avec les activités exercées, perturbation des conditions de vie à l'extérieur, intelligibilité des communications, perturbations du sommeil) ;**
- **et enfin physiologiques (fatigue, troubles d'audition, propension aux maladies nerveuses et cardio-vasculaires).**

□ Les riverains de la RD900B attestent tous être affectés par les gênes décrites ci-dessus.

Les bruits continus sont capables d'entraîner des troubles physiologiques non auditifs. Ils s'intègrent dans le vaste domaine des agents agressants "stressants " qui contribueraient à engendrer des maladies du système cardio-vasculaire et digestif. Si les troubles physiologiques deviennent chroniques, ils risquent aussi d'avoir des effets pathologiques à long terme, comme l'accroissement de l'hypertension artérielle et l'augmentation des risques cardio-vasculaires.

L'exposition au bruit durant la nuit provoque une modification de la durée du sommeil et une dégradation de sa qualité par des changements de stades (du sommeil profond vers un sommeil plus léger) qui ne sont pas perçus par le dormeur. Cela touche plus particulièrement les personnes dont le sommeil est fragile, notamment les personnes âgées, les enfants et les malades.

(1) L'OCDE (CEMT 1990) donne la définition suivante des unités de mesure : "le décibel (dB) est une unité de mesure de l'intensité de la pression acoustique par rapport à une intensité normalisée de référence égale à 0.00002 newton par mètre carré. L'échelle des décibels est logarithmique, de sorte qu'une gamme étroite et maniable d'expressions numériques permet de décrire une gamme très étendue de sons audibles. Un son de 0 dB à 1000 hertz est tout juste audible à une personne dotée d'une bonne ouïe. Un son de 120 dB provoque une douleur à l'oreille. La pression acoustique du second est un million de fois supérieure à celle du premier. Le décibel à pondération A, dB(A), est une unité de mesure du son où l'on accorde un plus grand poids aux fréquences moyennes et élevées, auxquelles l'oreille humaine est la plus sensible. La mesure en dB(A), qui est la plus utilisée dans le cadre des activités de réduction du bruit et de lutte contre le bruit, présente une bonne corrélation avec l'impression subjective d'intensité. Lorsqu'un son augmente de 10 décibels, son intensité subjective (exprimée en termes psycho-physiologiques), c'est-à-dire sa force ou son caractère bruyant, double, alors qu'un doublement de l'énergie acoustique (en termes physiques) n'entraîne qu'une augmentation de 3 décibels".

Parmi les effets pathologiques du bruit sur l'homme, la surdité est le seul dont il soit possible de dire qu'il est indubitable. La fatigue auditive qui se produit pour des bruits dépassant 75 à 80 dB(A) se traduit par une diminution transitoire de l'acuité auditive (élévation du seuil de perception). A la suite d'une exposition prolongée à ce type de bruit, la diminution de l'acuité auditive peut devenir définitive. Parfois, le bruit peut aussi avoir des conséquences non auditives et dans certains cas des liens apparaissent entre le degré d'exposition au bruit et les comportements en matière de santé (fréquentation des cabinets médicaux, consultations de psychiatres ou de psychologues, consommation de tranquillisants ou de somnifères).

En plus des effets sur la santé, le bruit entraîne aussi des effets sur la communication et les comportements. Dans le milieu urbain, il nuit autant au bien être dans l'habitat que dans les espaces extérieurs. Chacun a besoin d'un certain "confort acoustique", pour se détendre ou exercer ses activités. En général, l'interférence du bruit avec la parole entraîne une perte d'intelligibilité de la conversation à partir d'environ 60 dB(A) chez les sujets à audition normale et à 45 dB(A) chez les personnes à déficit auditif. Cette situation est particulièrement sensible en milieu scolaire, car elle nuit à l'apprentissage des connaissances et à la performance du travail en général ».

1.4.2.2 Exposition au bruit au regard des normes

Grâce aux données trafic et aux méthodologies d'impact employées aujourd'hui, il est relativement aisé d'établir le coût des nuisances sonores pour la population locale. Quant à l'exposition des riverains au bruit, elle très nette. Dans les parties les plus étroites de la RD900B, où deux poids-lourds ne peuvent même pas se croiser, le bâti agit lui-même comme une effroyable caisse de résonance.

Quelques mesures réalisées in situ au sonomètre en façade permettent d'affirmer, que nuit et jour, les habitations sont soumises à une intensité sonore dépassant les normes admissibles :

- les rez-de-chaussée supportent entre 70 et 75 dB(A) ;
- les premiers étages enregistrent des valeurs supérieures à 65 dB(A).

Le rapport Lamure sur le bruit, commandé par le Ministre de l'environnement D. Voynet, identifie en France 3000 points noirs liés à la circulation routière et ferrée. Le qualificatif de « point noir » convient tout à fait à Remollon puisque les valeurs retenues par le rapport sont celles de 70 dB(A) et plus le jour et 65 la nuit. L'ADEME est nettement plus généreuse et qualifie d'atteinte à la santé, les émissions de bruit à partir de 60 dB(A) le jour et 50 pour la nuit.

Il est donc évident que les nuisances sonores représentent un réel enjeu de santé publique s'agissant des riverains du RD 900B à Remollon.

1.4.2.3 Monétarisation des nuisances sonores sur la traversée de Remollon

Les riverains de Remollon ont à subir continuellement et quotidiennement un niveau de bruit qui dépasse les normes acceptables et qui met leur santé en péril.

Comme dans le cas de la pollution atmosphérique, cet exercice de monétarisation est un premier pas vers l'évaluation du préjudice subi par les riverains au titre des nuisances sonores.

- **Le préjudice socio-économique de 10 ans de bruit de circulation dans la traversée de Remollon**

Afin de pouvoir estimer le coût des nuisances sonores dans la traversée de Remollon, nous utiliserons ici un ratio « synthétique » utilisé récemment par le Ministère de l'Équipement dans des études de même nature. Sans rentrer dans les détails méthodologiques, ce ratio de 0,11 FF par véh.km, intègre à la fois les coûts de protection et de réduction du bruit (bruit des véhicules, enrobés drainant, écrans antibruit et isolation des façades).

Comme dans le cas de la pollution atmosphérique, nous calculerons ce coût pour l'année de référence 1998 et en donnerons une estimation globale sur 10 ans pour la période 1995-2005.

- La valeur monétaire du bruit dans la rue principale de Remollon est donc de 11 centimes/véh.km (valeur 1995).

Ainsi en 1998, l'utilisation de cette méthode fournit les éléments suivants:

- 2867 véhicules x 0,9 Km = 2580,30 véh.km par jour
- 2580 véh.km x 365 jours = 941.810 véh.km pour 1998

□ **le Coût du bruit pour 1998 s'élève donc à :**

941.810 véh.km x 0,11 FF = 103.599 FF

Globalement, si l'on considère les 5 années écoulées (1995-2000) avec un niveau de trafic à peu près constant de l'ordre de 3000 véhicules par jour, on peut donc légitimement estimer le préjudice subi par les riverains à 104.000 FF/an, soit 520.000 FF.

□ **Dans l'hypothèse où la déviation ne serait pas réalisée avant 2005, les riverains seraient alors légitimement fondés à exiger des dommages et intérêts pour atteinte à la santé publique, préjudices qui pour les seules nuisances sonores liées au trafic atteindraient les 1,04 millions de Francs sur 10 ans.**

Rappelons pour mémoire, même s'il s'agit de nuisances liées au trafic aérien, que **l'Etat a versé plus de 2 millions de Francs en 1998 aux victimes du bruit** généré par l'aéroport de Nice et a pris une série de mesures radicales pour entraver le fléau.

1.4.3 L'insécurité routière

Déclarée grande cause nationale en l'an 2000, le thème de la sécurité routière est également traité au chapitre suivant. Mais puisque nous en sommes à la monétarisation des nuisances, rappelons cependant ici que les accidents ont un coût monétaire et économique direct et l'on s'étonne que vues les vitesses pratiquées durant la traversée du village, il n'y ait pas eu davantage d'accidents graves.

Ainsi, le Ministère de l'Équipement estimait ces coûts en 1996 à :

- 3, 8 millions de francs pour un tué ;
- 395 000 francs pour un blessé grave ;
- 84 000 francs pour un blessé léger ;
- 21 500 francs de dommages matériels par accident.

En revanche, comment estimer le préjudice socio-économique lié à l'inconfort total et à l'insécurité redoutable de la circulation piétonne à Remollon ?

En effet, un trafic de 3000 véhicules par jour, **dont parfois 300 POIDS-LOURDS**, représente un entrave fatale et permanente à la marche à pieds ou au vélo dans la rue principale pour les riverains et pour les habitants de Remollon. Un franchissement serein de la rue principale est un défi à la raison et à l'instinct de survie. Avant d'être le RD 900B, cet espace est notre rue. Notre rue a été sacrifiée à la circulation motorisée : c'est une plaie béante, une déchirure radicale et effrayante du village que nous ne pouvons plus supporter.

Par ailleurs, il convient de rappeler ici que les automobilistes remollonais qui choisissent de rouler à 30 à l'heure, ainsi que les cyclistes et les piétons du village sont continuellement soumis à l'agressivité du trafic de transit qui ne supporte aucun effort d'adaptation de la vitesse. La pression est constante, extrêmement pénible et à l'évidence, accidentogène.

Il n'est d'ailleurs pas un jour, AU CŒUR DE LA ZONE 30, sans que les riverains où les usagers de la rue principale ne se fassent klaxonner, voire INSULTER par les irrespectueux du volant.

Dans ces conditions, que faut-il faire pour se faire respecter et nous protéger nous-mêmes et nos enfants ? Faire nous même la police ?

□ Etant donné le CONTEXTE DE ZONE 30, cette situation, vécue quotidiennement, est absolument insupportable et pourrait, elle aussi, donner matière à réparation pour manquement des autorités à garantir la circulation et la sécurité des personnes circulant à pied ou à vélo sur la voie publique.

1.4.4 La détérioration et la dévalorisation du patrimoine immobilier

Du point de vue du patrimoine architectural, urbain et paysager, nous avons vu plus haut qu'il y avait à notre sens une antinomie flagrante entre le classement ZPPAUP de Remollon et la traversée absolument libre et sans contrainte d'un flot de 3.000 véhicules jour en moyenne dans la rue principale.

Du point de vue purement immobilier, de nombreuses habitations situées au bord de la rue ont à souffrir d'un certain nombre de dysfonctionnements. Une procédure d'expertise sous la conduite d'un huissier pourrait être menée par le collectif des riverains du RD900B afin d'estimer les dommages techniques subis par les bâtiments.

□ Ces dommages sont directement liés aux vibrations dues aux véhicules motorisés, notamment les poids-lourds, et se manifestent sous la forme de fissures dans le bâti, qui sont parfois très impressionnantes. Dans la plupart des habitations situées sur la rue principale, les vibrations sont immédiatement perceptibles au passage des poids-lourds.

□ De même, l'impact de la circulation routière sur la détérioration des revêtements de façades est très net et exigera des travaux de réhabilitation.

Ces détériorations techniques se surajoutent aux nombreuses nuisances évoquées plus haut. Dans ces conditions nettement défavorables, il est évident que le patrimoine immobilier des riverains a connu ces dernières années une forte dépréciation financière. Il est aujourd'hui absolument impossible de vendre une maison de village sur la rue principale dans les conditions normales du marché.

A titre d'exemple et s'agissant du bruit, il convient de rappeler que l'OCDE, dès 1980, avait mis au point une méthode de dépréciation du parc immobilier, estimée à 4 % pour 10 décibels supplémentaires au-dessus de 55. Une étude plus approfondie sera nécessaire pour chiffrer globalement cette dépréciation du bâti dans la rue principale.

□ Ainsi, le patrimoine immobilier des riverains connaît une importante dévalorisation sous l'influence du trafic. Cette tendance s'accroît avec les années, provoquant la spécialisation et la ségrégation de la rue centrale. Cette « ghettoïsation » de fait pourrait, elle aussi, donner lieu à des demandes de réparation, une fois les dommages correctement expertisés et chiffrés.

1.5 BILAN GLOBAL DES IMPACTS DE LA TRAVERSEE

Nous nous proposons de récapituler ici l'ensemble des impacts et nuisances liées à la traversée du village et d'en donner un bilan global sur les cinq dernières années. Certains des items ne peuvent encore être chiffrés et demanderont des évaluations complémentaires. D'autres font l'objet d'appréciations qualitatives.

L'idée est ici de donner un premier chiffrage global du bilan de la traversée dans l'hypothèse de demander réparation s'agissant des atteintes aux personnes et aux biens générées par le trafic de transit.

Bilan 1995-2000 Traversée de Remollon	Coût KF HT	Impacts	Suites à donner
<i>Nuisances/Atteintes à la santé et à la sécurité</i>			
Pollution atmosphérique	500 KF	Négatif fort	Demande de Dommages et intérêts
Nuisances sonores	520 KF	Négatif fort	Demande de Dommages et intérêts
Insécurité routière	Réels aménagements Zone 30 indispensables	Négatif fort	Constitution d'une «liste noire». Plaintes au Procureur de la République
<i>Habitat et urbanisme</i>			
Détérioration du patrimoine immobilier	Faire constat huissier	Négatif fort (façades et fissures)	Etude complémentaire à mener sur les d'habitations en vue d'indemnisation
Dépréciation du patrimoine immobilier	-30%	Négatif fort	Etude complémentaire à mener avec cabinet immobilier en vue d'indemnisation
Classement ZPPAUP	Antinomie loi/usage voirie	Négatif fort	Plainte

Au total, quel que soit l'indicateur considéré, le bilan est donc clairement négatif. Les éléments relatifs à la santé publique pourront faire l'objet de demandes de réparation. S'agissant du patrimoine immobilier, des expertises plus fines seront nécessaires pour juger de l'ampleur des dommages et exiger des réparations.

□ Cette proposition de bilan global permet de mesurer l'ampleur, la variété et la gravité des impacts. Dans cette affaire de traversée de Remollon, on s'aperçoit finalement que rien n'est respecté :

- **ni la santé, la sécurité et le bien-être des personnes,**
- **ni leurs biens immobiliers,**
- **ni les lois républicaines et les réglementations en vigueur.**

2. LA VITESSE

Il nous a paru important de rappeler dans ce chapitre quelques extraits des déclarations fracassantes faites par les autorités concernant la lutte contre l'insécurité routière. En effet, au regard de ces affirmations très volontaristes, il est absolument navrant de constater combien la loi est bafouée et nos vies mises en péril dans la traversée du village.

2.1 RAPPEL DE LA DOCTRINE DU MINISTERE DE L'EQUIPEMENT SUR LA VITESSE

2.1.1 Lutter contre la vitesse, première cause de mortalité sur la route

Le comité Interministériel considère qu'il est nécessaire d'abaisser le niveau des vitesses moyennes pratiquées en France. Il a proposé d'instituer une amende de cinquième classe pour les excès de vitesse supérieurs de 50 Km/h à la vitesse limite réglementaire (soit 100 Km/h en ville, 140 Km/h sur route et 180 Km/h sur autoroute) et de qualifier de délit tout cas de récidive intervenant dans l'année qui suit la contravention.

C'est au Journal Officiel du 26/03/1998 que le Décret 98-214 du 24/03/1998 a été publié instaurant une contravention de 5ème classe pour sanctionner l'excès de vitesse égal ou supérieur à 50 km/h et modifiant les articles R.232 et R.232-1 du code de la route.

Ce décret est présenté en annexe.

Le cas de la récidive est encore en discussion.

Les objectifs de l'Etat

➤ Sauver 3 300 vies chaque année

Le simple respect des limitations de vitesse, de jour comme de nuit, aurait permis de sauver 3 300 vies en 1996.

➤ La vitesse augmente le nombre et la gravité des accidents

La vitesse augmente le nombre d'accidents :

- elle réduit le champ visuel du conducteur,
- réduit ses capacités de réaction,
- et augmente les distances de freinage.

La vitesse est un facteur d'aggravation des accidents :

- en cas de choc d'un véhicule avec un piéton, la probabilité de décès du piéton est de 30 % à 40 km/h, 85 % à 60 km/h et 100 % à 80 km/h.

La vitesse est désormais le premier facteur de mortalité routière en France. Elle est la cause dans 48 % des accidents mortels.

➤ Des vitesses moyennes au-delà des limites réglementaires

Les vitesses moyennes pratiquées en France se situent presque toujours au-delà des limites réglementaires. Un conducteur sur trois dépasse les vitesses limites sur autoroutes de liaison, un sur deux en centre ville et sur les routes nationales, **trois sur cinq sur les**

départementales à grande circulation et quatre sur cinq dans les très petites agglomérations.

➤ **Une corrélation étroite entre vitesse moyenne et bilan de sécurité routière**

Les expériences françaises et étrangères ont montré une extrême sensibilité des bilans de sécurité routière à des variations, même mineures, des vitesses moyennes pratiquées.

Dans ce cadre, la lutte contre les très grandes vitesses est un objectif prioritaire.

➤ **De la contravention au délit en cas de récidive**

La mesure proposée par le Comité Interministériel et effective ce jour, consiste à :

- Instituer une contravention de cinquième classe pour les dépassements de la vitesse autorisée de plus de 50 km/h quel que soit le réseau considéré (autoroutes, routes ordinaires, voies urbaines). Cette contravention peut entraîner une amende jusqu'à 10.000 F, la suspension du permis et le retrait de 4 points.
- Qualifier de délit tout récidive intervenant dans l'année (non votée à ce jour)

Ce délit est passible d'une amende de 50 000 F, d'un retrait de 6 points et d'une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à 6 mois. Cette mesure introduit une progressivité des sanctions, seule la récidive étant qualifiée de délit.

2.1.2 Extrait des déclarations du Ministre Gayssot le 2 avril 1999

« Après l'adoption du projet de loi, notre dispositif juridique sera comparable à celui de nos voisins européens. Pour combattre l'insécurité routière dont le bilan en 1988 avec 8437 tués est inacceptable, la priorité n'est pas de le compléter à nouveau mais d'obtenir que chacun le respecte. Là est l'esprit des décisions prises aujourd'hui avec quatre axes principaux :

- **faire de la sécurité routière une grande cause d'intérêt national en l'an 2000 ;**
- **renforcer les contrôles ;**
- **développer les partenariats pour responsabiliser nos concitoyens ;**
- **améliorer les infrastructures.**

Renforcement des contrôles

Le sentiment de pouvoir être contrôlé à tout moment, est un élément fortement dissuasif. La présence des forces de l'ordre sur les routes et l'exercice de leurs missions de contrôle est donc fondamental pour prévenir les accidents. Elle doit être renforcée surtout dans les endroits les plus dangereux, les week-end, la nuit et là où les enjeux de sécurité sont les plus forts.

Un plan annuel de contrôles sera établi dans chaque département sous l'autorité du préfet. A partir d'une analyse des accidents propre au département, il permettra de mieux coordonner et de mieux cibler les contrôles.

Amélioration de la sécurité des infrastructures

Un contrôle de sécurité des projets neufs sera systématiquement effectué à partir de l'an 2000 sur le réseau de l'Etat. Une concertation avec les collectivités territoriales sera engagée pour étendre ce contrôle aux projets routiers départementaux et communaux.

Mandat sera donné aux Préfets de Régions pour que l'un des critères de sélection prioritaire dans le choix des projets routiers figurant aux contrats Etat-Région, en cours de négociation, soit leur impact sur la sécurité routière et pour qu'ils établissent des programmes routiers d'aménagements de sécurité cofinancés ».

□ Quid du projet de déviation de Remollon ?

2.1.3. Extraits des décisions du Comité Interministériel de Sécurité Routière

Comité Interministériel de Sécurité Routière du 2 avril 1999 :

La sécurité routière, thème exemplaire d'une action publique renouvelée

Pour la sécurité routière, l'Etat, les collectivités territoriales en partenariat avec d'autres, peuvent et doivent travailler conjointement en respectant la répartition des compétences des uns et des autres.

Pourtant, si les compétences de l'Etat sont nombreuses en la matière et doivent être assumées de manière irréprochable, **les régions, les départements, les communes peuvent faire œuvre très utile en matière de sécurité routière par des interventions relevant de leurs responsabilités respectives.**

Les départements, qui gèrent 360.000 km de routes, ont à sensibiliser les utilisateurs de la route aux comportements différents à avoir selon les types d'infrastructure. Ils ont - et ils le font déjà pour une partie d'entre eux - à examiner leurs infrastructures non seulement au regard de la fluidité du trafic, de la mobilité à organiser dans le département, mais aussi de la sécurité.

Les communes chargées elles aussi, d'un linéaire important de voirie, de l'aménagement urbain, des écoles élémentaires, de l'animation socioculturelle, des activités périscolaires, ont des voies multiples pour contribuer à la sécurité routière dans le cadre de leurs activités propres.

2.2 RESULTATS DES CAMPAGNES DE MESURES DE VITESSE A REMOLLON

2.2.1 Organisation des campagnes de mesures de vitesse

Plusieurs campagnes de mesures de vitesse des véhicules ont été effectuées entre les mois de mars et d'août 2000, en jour de semaine et en week-end.

Le matériel utilisé a été un radar autonome portatif de marque RAPSODIS. Ce radar fonctionne par émission du signal radio en micro-ondes sur la fréquence 10.592 GHz (+/- 8 MHz).

Toutes les enquêtes ont été menées dans des conditions climatiques normales, avec une chaussée sèche et dégagée. La luminosité était bonne sachant que dès le crépuscule, la voirie fait l'objet d'un éclairage convenable.

Les postes d'enquêtes étaient localisés en entrée de la zone 30 et à l'intérieur. Nous donnerons ici les principaux résultats de ces campagnes.

2.2.2 Principaux résultats

Les enseignements généraux de ces enquêtes sont les suivants :

Généralités :

- Hormis la desserte locale à l'intérieur du village, aucun véhicule, sur l'ensemble des enquêtes et en tout point de la zone, n'a jamais respecté le 30km/h. Tous les véhicules qui traversent Remollon sont donc systématiquement en infraction.
- Les vitesses les plus faibles ont été détectées autour de 40km/h, dont un véhicule de gendarmerie circulant en soirée. Ces vitesses sont cependant minoritaires, la moyenne tendant plutôt vers la tranche 50-60 km/h.
- En soirée, si la circulation est moins dense, la vitesse augmente très sensiblement avec une part importante de véhicules roulant à 70km/h au franchissement de la zone. On se rapproche ici du délit de grande vitesse.
- En pleine nuit, sans avoir fait de mesures, mais simplement à l'oreille, nous pouvons dire qu'il existe manifestement des cas récurrents de délits de grande vitesse, qu'il conviendra de combattre.
- Les vitesses des deux-roues motorisés se situent toutes, en entrée ou en sortie de la zone 30, dans une fourchette de 55-65 km/h, ce qui est très élevé et très bruyant.

En entrée Est de zone 30

2 mètres après le panneau :

- En journée, 42% des véhicules pénètrent dans la zone à une vitesse > ou = à 55 km/h.
- Toujours en journée, 17% roulent dans la tranche des 65-75 km/h, ce qui les rapproche du délit de grande vitesse (= 80 km/h).

- Le dimanche soir, la vague des poids-lourds enregistrée dans le sens Italie-France tend à augmenter sa vitesse avec une majorité de franchissements se situant dans la fourchette 45-55 km/h. Sur 1h00 d'enquête, le taux de PL est extrêmement élevé et atteint 43%.

20 mètres après le panneau :

- En journée, 40% des véhicules pénètrent dans la zone à une vitesse > ou = à 55 km/h. Peu de ralentissements sont donc observés, ils se font généralement brutalement dès lors que la voirie devient plus étroite et que le bâti se resserre.
- En soirée, 25% des véhicules roulent dans la tranche des 65-75 km/h, ce qui est extrêmement élevé. Cela signifie qu'un quart des usagers circulant en soirée tendent vers le délit de grande vitesse.

En sortie Est de zone 30

2 mètres avant le panneau de fin de zone 30 :

- 43% des véhicules circulent dans la zone à une vitesse > ou = à 55 km/h. En soirée, cette part s'élève à 45%.
- 10% roulent dans la tranche des 65-75 km/h, ce qui les rapproche du délit de grande vitesse (= 80 km/h). En soirée, cette proportion atteint 13%.

En pleine zone 30

Au niveau de l'école, dans le sens entrant:

- 22% des véhicules circulent devant l'école et à proximité d'un passage piéton, à une vitesse > ou = à 55 km/h.
- 8% roulent à une vitesse > ou = à 60 km/h, ce qui est particulièrement dangereux, vu les lieux.

□ **Les vitesses pratiquées par les usagers sont donc largement inacceptables dans le contexte d'une zone 30. La commune de Remollon est-elle donc une zone franche, une zone de non-droit eu égard au code la route ? Faudra-t-il que les riverains qui craignent pour leur vie établissent eux-mêmes une liste noire de tous les contrevenants et inondent le Procureur de la République avec des plaintes dûment justifiées ?**

3. RAPPEL DE L'EXISTENCE DE PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Il existe en France de nombreux cas réussis de Zones 30 dont le résultat est un véritable **apaisement de la vitesse, une amélioration très nette du confort et de la sécurité des déplacements à pieds, accompagné d'une baisse des nuisances dues au passage des véhicules.**

Ces résultats sont le fruit d'aménagements décisifs et éprouvés.

Le savoir-faire en la matière est donc très riche, les opérations réussies abondent. Les ouvrages techniques sur le sujet sont légions. Ce faisant, il est proprement ahurissant de voir que **RIEN N'A ETE FAIT POUR LA ZONE 30 DE REMOLLON**, en dehors des « tapis rouge » imprimés sur la chaussée aux entrées de la zone. Vu les vitesses enregistrées aux entrées de la zone, cet aménagement frise le ridicule par son inefficacité.

Comme le dit le Ministère de l'Équipement, dans son guide méthodologique², au-delà de son rôle primordial de sécurité routière, **« l'introduction des Zones 30 dans le Code de la Route est destinée à encourager les responsables politiques et techniques locaux à créer, en concertation avec la population, un environnement favorable à la vie locale dans les quartiers où l'habitat et la vie sociale dominant ».**

Le guide cité plus haut propose notamment des mesures d'aménagement très précises sur les thèmes suivants :

- Traitements des entrées et sorties
- Aménagements internes en section courante
- Carrefours
- Stationnement.

Nous n'allons pas reproduire ici le contenu de ce guide, mais nous nous permettons de rappeler qu'il existe bien des moyens éprouvés dans chacun de ces domaines pour réduire la vitesse. Le traitement peut revêtir une multitude de formes et aller de l'aménagement léger à la reprise complète de la voie. Nous citerons pour mémoire, sans souci de hiérarchisation ni de classification, l'existence des mesures suivantes:

- Mise en place d'une signalétique très « visuelle », immédiatement perceptible.
- Surélévation ou rétrécissement de chaussée. Par exemple, réduction de la chaussée au profit d'un élargissement des trottoirs et des traversées plus sécurisées au niveau des carrefours afin d'éviter la prise de vitesse.
- Variation du profil en long (sinuosité) pour casser la monotonie engendrant la vitesse.
- Traitement paysager : installation de mobiliers urbains ou de plantations créant des chicanes.
- Installation de ralentisseurs de vitesse, dont la hauteur peut varier et qui peut nécessiter dans certains cas un arrêt presque complet.
- Mise en place d'un revêtement irrégulier, voire inconfortable qui contraint l'automobiliste à stabiliser sa vitesse et à avoir une conduite plus vigilante.
- Mise en place de priorité à droite, de feux tricolores afin d'éviter la prise de vitesse.

² Guide ZONE 30. Méthodologie et Recommandations. CETUR, 1996.

- Etc, etc.

Il s'agit bien ici **de redéfinir les caractéristiques du RD900B** dans la traversée de Remollon et de faire en sorte que l'automobiliste prenne conscience qu'il traverse un véritable lieu de vie.

4. DEMANDE DU CONCOURS DES POUVOIRS PUBLICS

Selon les textes en vigueur, s'agissant de la Route Départementale 900B, c'est le Département qui en est propriétaire et le Conseil Général le gestionnaire. Dans l'agglomération, c'est le Maire qui exerce l'autorité de Police de la Circulation sur l'infrastructure.

▪ **Prérogatives du Maire en matière d'environnement et de sécurité**

Le Maire dispose de pouvoirs de police pour produire, appliquer, interpréter le Droit, et en finalité assurer l'ordre, la sécurité, la salubrité publiques. Cela doit lui permettre de prévenir ou de réparer les dommages en matière d'environnement.

L'article L 131-2 du Code des communes assigne au Maire « le soin de veiller au bon ordre..., à la sûreté..., à la sécurité, à la salubrité, et à la tranquillité publique..., de veiller à la commodité du passage dans les voies publiques..., de prévenir par des précautions convenables et de faire cesser les pollutions de toute nature... ».

La police municipale a notamment « le soin de réprimer les atteintes à la sécurité publique, tels que les cris et les disputes accompagnés d'ameutement dans les rues, le tumulte dans les lieux d'assemblée publique, les bruits... ».

L'article L 131-4 du Code des communes précise que « le maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs, est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou de leurs mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières, touristiques ».

Ces articles sans équivoque doivent permettre de rapidement mettre en œuvre tout ou partie des mesures demandées à la page suivante. L'aide technique et financière du gestionnaire, soit le Conseil Général, est également sollicitée. Il existe des programmes spécifiques destinés à l'amélioration de la sécurité routière (PRAS notamment), dont pourrait bénéficier la commune.

Ainsi, vu l'ensemble des éléments développés plus haut, de la forte volonté exprimée par l'Etat en matière de sécurité routière et du contexte de Zone 30, nous demandons que soient rapidement mises en œuvre les mesures suivantes, en attendant une déviation durable.

- **Aménagements et mesures demandés**

- **Nous demandons que soient réalisés les aménagements suivants à court terme :**

- **Approche de la Zone 30 :** Traitement signalétique et traitement approprié du revêtement de la chaussée dans les zones de transition 50 km/h - 30 km/h. En effet, l'automobiliste passe brutalement de la rase campagne à la zone 30 sans aucune transition. L'absence d'aménagements et la largeur de la voirie lui permettent de franchir sans encombre les panneaux zone 30 à près de 80 km/h, soit le délit de grande vitesse.
- **Entrée Est de la Zone 30 :** Déplacement du panneau « zone 30 » 200 mètres en amont, là où commence le tissu urbain.
- **Entrée Est de la Zone 30 :** Mise en place de ralentisseurs de vitesse.
- **Entrée Ouest de la Zone 30 :** Mise en place de ralentisseurs de vitesse.
- **Signalisation horizontale :** Mise en place d'une ligne blanche continue sur 100 m. en entrée et sortie de la zone 30 pour empêcher les doubléments accidentogènes.
- **Signalisation verticale :** Installation de 2 panneaux de rappel de la limitation de vitesse dans chaque sens au milieu de la zone 30. Panneaux d'interdiction de doubler à chaque entrée de la zone 30.

- **Nous demandons que soient prises les mesures suivantes à court terme :**

- **Stationnement :** interdiction de stationner sur les trottoirs hormis devant les emplacements munis d'un bateau.
- **Priorités :** rétablissement des priorités à droite dans le village pour le trafic local.
- **Vitesse :** renforcement systématique des contrôles radars et sanctions immédiates à l'encontre des contrevenants. La mobilisation de la gendarmerie est indispensable.
- **Poids-Lourds :**
 - interdiction totale du trafic nocturne des poids lourds dans la traversée de Remollon ;
 - interdiction de la traversée de Remollon aux poids-lourds transportant des matières dangereuses et aux engins de plus de 3,5 tonnes, sauf desserte locale.

5. CONCLUSION

Un village sacrifié au trafic de transit...

Nous avons tenté de mettre en lumière dans ce rapport les extrêmes désagréments liés au trafic de transit dans le village de Remollon. Nous avons le sentiment que celui-ci est devenu une poubelle, avec une rue centrale qui joue finalement un rôle d'égout crachant son bruit et son gaz jour après jour.

Etant donné l'étroitesse de la rue et la proximité des habitations, cette pression automobile constante met très nettement en péril la santé et la sécurité des riverains. De plus, le trafic entrave non seulement la limpidité de la pratique urbaine dans le village, mais en s'accaparant exclusivement cet espace de communication va jusqu'à nuire à la qualité des relations sociales, voire commerciales.

Le patrimoine bâti s'en trouve lui aussi atteint et abîmé. Cette situation est particulièrement ahurissante étant donné le classement en ZPPAUP.

Une zone 30 parfaitement fantôme...

L'abandon du projet de déviation a été humiliant pour les habitants, particulièrement pour les riverains. La création d'une zone 30 sans aucun aménagement l'est d'autant plus, puisqu'elle n'a donné lieu à aucun aménagement physique significatif et efficace destiné à faire respecter la vitesse maximale autorisée.

Si la zone 30 est parfaitement fantôme, les habitants sont faits de chair et d'os et ne pourront tolérer plus longtemps que la loi soit bafouée quotidiennement sous leurs yeux. Nous sommes déjà suffisamment exposés aux nuisances, s'il faut en plus voir la loi de la République foulée aux pieds par les automobilistes et les conducteurs de poids-lourds !

Des habitants déterminés à protéger leur santé et leur sécurité...

Dans le cas qui nous préoccupe ici et à la lumière des enjeux de sécurité et de santé publique identifiés plus haut, il nous paraît donc indispensable que soient prises des mesures à très court terme concernant la mise en œuvre de la Zone 30.

Si aucune mesure radicale n'était prise pour durablement assurer la sécurité des riverains et préserver la vie de la rue centrale, les responsabilités conjointes du Maire et du Conseil Général pourraient être engagées.

Des demandes de dommages et intérêts, fondées sur les textes et la jurisprudence en vigueur en France et au sein de l'Union Européenne, pourraient être envisagées en réparation des préjudices subis depuis de trop nombreuses années.

A terme, une déviation est indispensable...

Constatant l'importance des niveaux de trafic (dont le volume de poids-lourds), les faibles conditions de confort pour l'usager et l'insécurité pour les riverains, **le Conseil Général** avait donc été conduit à initialiser les premières études du projet de déviation de Remollon il y a environ 5 ans.

Quel que soit le sort réservé au dernier maillon de l'A51, nous ne pourrions nous résigner à supporter plus longtemps ce volume de trafic et ses incidences. Nous demandons que soit immédiatement réinscrit le projet de déviation de Remollon dans la programmation des opérations routières du Conseil Général des Hautes-Alpes.

ANNEXES

A1. CARACTERISTIQUES DES EFFETS DES POLLUANTS DE L'AIR SUR LA SANTE HUMAINE

Source : ADEME 1999

DIOXYDE DE SOUFRE (SO₂)

Il provient essentiellement de la combustion de combustibles fossiles contenant du soufre: fioul, charbon. Compte tenu du développement du nucléaire, de l'utilisation de combustibles moins chargés en soufre et des systèmes de dépollution des cheminées d'évacuation des fumées, des économies d'énergie, les concentrations ambiantes ont diminué de plus de 50 % depuis 15 ans.

En présence d'humidité, il forme de l'acide sulfurique qui contribue au phénomène des pluies acides et à la dégradation de la pierre et des matériaux de certaines constructions. C'est un gaz irritant. Le mélange acido-particulaire peut, selon les concentrations des différents polluants, déclencher des effets bronchospastiques chez l'asthmatique, augmenter les symptômes respiratoires aigus chez l'adulte (toux, gêne respiratoire), altérer la fonction respiratoire chez l'enfant (baisse de la capacité respiratoire, excès de toux ou de crise d'asthme).

POUSSIÈRES OU PARTICULES EN SUSPENSION (PS)

Elles constituent un complexe de substances organiques ou minérales. Elles peuvent être d'origine naturelle (volcan) ou anthropique (combustion industrielle ou de chauffage, incinération, véhicules). On distingue les particules "fines" provenant des fumées des moteurs "diesel" ou de vapeurs industrielles recondensées et les "grosses" particules provenant des chaussées ou d'effluents industriels (combustion et procédés).

Les particules les plus fines peuvent transporter des composés toxiques dans les voies respiratoires inférieures (sulfates, métaux lourds, hydrocarbures). Elles potentialisent ainsi les effets des polluants acides, dioxyde de soufre et acide sulfurique notamment. Les plus grosses sont retenues par les voies aériennes supérieures. Les plus fines, à des concentrations relativement basses, peuvent, surtout chez l'enfant, irriter les voies respiratoires ou altérer la fonction respiratoire. Certaines particules ont des propriétés mutagènes et cancérogènes: c'est le cas de certains hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Des recherches sont actuellement développées pour évaluer l'impact des composés émis par les véhicules "diesel".

OXYDES D'AZOTE (NO_x)

Ils proviennent surtout des véhicules (environ 75%) et des installations de combustion (centrales énergétiques, ...). Le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO₂) font l'objet d'une surveillance attentive dans les centres urbains. Le pot catalytique permet une diminution des émissions de chaque véhicule. Néanmoins, les concentrations dans l'air ne diminuent guère compte tenu de l'âge et de l'augmentation forte du parc et du trafic automobile.

Les NOx interviennent dans le processus de formation d'ozone dans la basse atmosphère. Ils contribuent également au phénomène des pluies acides. Le NO₂ pénètre dans les plus fines ramifications des voies respiratoires. Il peut, dès 200 µg/m³ (microgrammes par m³ d'air), entraîner une altération de la fonction respiratoire et une hyperréactivité bronchique chez l'asthmatique et chez les enfants, augmenter la sensibilité des bronches aux infections microbiennes.

COMPOSÉS ORGANIQUES VOLATILS (COV)

Ils sont multiples. Il s'agit d'hydrocarbures (émis par évaporation des bacs de stockage pétroliers, remplissage des réservoirs automobiles), de composés organiques (provenant des procédés industriels ou de la combustion incomplète des combustibles), de solvants (émis lors de l'application des peintures, des encres, le nettoyage des surfaces métalliques et des vêtements), de composés organiques émis par l'agriculture et par le milieu naturel.

Ils interviennent dans le processus de formation d'ozone dans la basse atmosphère. Les effets sont très divers selon les polluants: ils vont de la simple gêne olfactive à une irritation (aldéhydes), à une diminution de la capacité respiratoire jusqu'à des risques d'effets mutagènes et cancérogènes (benzène).

OZONE (O₃) ET POLLUANTS PHOTOCIMIQUES

Contrairement aux autres polluants, l'ozone n'est généralement pas émis par une source particulière mais résulte de la transformation photochimique de certains polluants dans l'atmosphère (NOx, COV et CO) en présence de rayonnement ultraviolet solaire. Les pointes de pollution sont de plus en plus fréquentes, notamment en zone urbaine et périurbaine. La surveillance a pour objectif de mieux connaître ce phénomène. La pollution de fond augmente elle aussi.

L'ozone est l'un des principaux polluants de la pollution dite "photo-oxydante", et contribue également aux pluies acides ainsi qu'à l'effet de serre. Les activités industrielles, les stations d'épuration, les eaux stagnantes, etc... sont sources de multiples odeurs. Ces composés odorants en faible quantité, la plupart du temps sans effet sur la santé, sont souvent désagréables (odeur d'oeuf pourri, de gaz, de chou pourri, de javel).

C'est un gaz agressif qui pénètre facilement jusqu'aux voies respiratoires les plus fines. Il provoque, dès une exposition prolongée de 150 à 200 µg/m³ (microgrammes, par m³ d'air), des irritations oculaires, de la toux et une altération pulmonaire, surtout chez les enfants et les asthmatiques. Les effets sont majorés par l'exercice physique et sont variables selon les individus.

MONOXYDE DE CARBONE (CO)

Il provient de la combustion incomplète des combustibles et carburants. Des taux importants de CO peuvent être rencontrés quand le moteur tourne dans un espace clos (garage) ou quand il y a une concentration de véhicules qui roulent au ralenti dans des espaces couverts (tunnel, parking), ainsi qu'en cas de mauvais fonctionnement d'un appareil de chauffage. Il contribue à la formation de l'ozone.

Il se fixe à la place de l'oxygène sur l'hémoglobine du sang conduisant à un manque d'oxygénation du système nerveux, du cœur, des vaisseaux sanguins. A des taux importants, et à doses répétées, il peut être à l'origine d'intoxication chronique avec céphalées, vertiges, asthénie, vomissements. En cas d'exposition très élevée et prolongée, il peut être mortel ou laisser des séquelles neuropsychiques irréversibles.

MÉTAUX LOURDS PLOMB (Pb), CADMIUM (Cd), Vanadium (V)

Le plomb a été employé dans l'essence du fait de ses propriétés antidétonnantes. Les essences sans plomb ou à teneurs réduites en plomb ont permis d'abaisser depuis quelques années les teneurs dans l'air très en deçà des seuils de nuisances. Le cadmium a des origines très diverses essentiellement, industrielles. Le vanadium est un indicateur de combustible industriel et domestique.

Ces métaux ont la propriété de s'accumuler dans l'organisme, engendrant ainsi un risque de toxicité à long terme impliquant d'éventuelles propriétés cancérogènes. Le plomb est un toxique neurologique, rénal et du sang. Le Cadmium a un effet sur l'appareil rénal, c'est aussi un irritant respiratoire. Le vanadium est essentiellement un toxique respiratoire qui peut conduire, selon les concentrations, à une simple irritation ou à des lésions pulmonaires plus graves.

ACCIDENTS DE LA ROUTE ET POLLUTION ATMOSPHERIQUE : DES BILANS COMPARABLES

SOURCE : ADEME 1999

Les accidents de la route génèrent chaque année environ 8 500 décès et 30 000 blessés graves. L'âge moyen de décès d'un accidenté de la route est 40 ans. L'espérance moyenne de vie à cet âge (40 ans) est aussi de 40 ans.

Une personne décédant lors d'un accident de la route perd donc en moyenne 40 années de vie. Ainsi, 340 000 années de vie sont perdues chaque année du fait des accidents de la route (8 500 décès ´ 40 années de vie perdues). En 1996, l'évaluation annuelle du coût des décès et hospitalisations liés aux accidents de la route s'élevait à environ 32 milliards de francs.

Il a été évalué que la pollution atmosphérique génère, elle aussi, vers l'âge de 78 ans, des décès prématurés dus aux différentes affections liées à une exposition de long terme à la pollution (31 600 décès pour de telles causes sont ainsi déplorés chaque année). L'espérance de vie, lorsque l'on a atteint l'âge de 78 ans, étant encore de 10 ans, 316 000 années de vie sont donc perdues chaque année du fait de la pollution atmosphérique (31 600 décès ´ 10 années de vie perdues).

L'évaluation des pertes de ressources économiques liées à la mortalité et la morbidité associés à la pollution atmosphérique se chiffrent, dans l'étude trilatérale, à 37 milliards de francs /an environ (cf. 4ème colonne du tableau).

Ainsi, les effets sanitaires de la pollution atmosphérique, en termes de réduction moyenne de l'espérance de vie de la population française (environ 320 000 années de vie perdues / an) et en termes de coûts directs (autour de 35 milliards de francs /an), sont comparables à ceux des accidents de la route.

A2. RESULTATS DE SIMULATION DE LA POLLUTION DE L'AIR A REMOLLON EN 1998 ET 2006

INSERER IMPACT

A3. DECRET DU 26/03/98 SUR LA GRANDE VITESSE

Décret 98-214 du 24/03/1998 : Instaurant une contravention de 5^{ème} classe pour sanctionner l'excès de vitesse égal ou supérieur à 50 km/h et modifiant les articles R.232 et R.232-1 du code de la route (Journal Officiel du 26/03/1998).

NOR : EQUS9800150D

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du ministre de l'équipement, des transports et du logement,
Vu le code de la route ;
Vu le code pénal, et notamment son article R. 610-1 ;
Vu la délibération du groupe interministériel permanent de la sécurité routière en date du 17 décembre 1997 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décrète :

Art. 1er. - Le 2o de l'article R. 232 du code de la route est remplacé par les dispositions suivantes :

« 2o La vitesse des véhicules à moteur avec ou sans remorque ou semi-remorque :
« - soit lorsque cette vitesse n'a pas été réduite conformément aux dispositions du présent code ;
« - soit lorsque la vitesse constatée dépasse de moins de 50 km/h la vitesse maximale autorisée. »

Art. 2. - L'article R. 232-1 du code de la route est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. R. 232-1. - Sera puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 5e classe tout conducteur d'un véhicule à moteur avec ou sans remorque ou semi-remorque lorsque la vitesse constatée est supérieure de 50 km/h ou plus à la vitesse maximale autorisée. »

Art. 3. - Le garde des sceaux, ministre de la justice, le ministre de l'intérieur, le ministre de la défense et le ministre de l'équipement, des transports et du logement sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 24 mars 1998.

Lionel Jospin

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'équipement,
des transports et du logement,

Jean-Claude Gayssot

Le garde des sceaux, ministre de la justice,

Elisabeth Guigou

Le ministre de l'intérieur,

Jean-Pierre Chevènement

Le ministre de la défense,

Alain Richard

A.4 TEXTES REGLEMENTAIRES CONCERNANT LES « ZONES 30 »

- **Décret n° 90-1060 du 29 novembre 1990 modifiant certaines dispositions du Code de la Route**

Ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer
NOR : EQUS9001542D

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du Ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.

Vu le code de la route, et notamment ses articles R. 1^{er}, R.10 et R.225 ;

Vu la délibération du comité interministériel de la sécurité routière en date du 21 décembre 1989, ensemble l'avis du groupe interministériel permanent de la sécurité routière en date du 4 octobre 1990.

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu.
Décrète :

Art.1^{er} – Il est ajouté à l'article R.1^{er} du code de la route un dernier alinéa ainsi conçu :

Le terme « zone 30 » désigne une section ou un ensemble de sections de routes constituant dans une commune une zone de circulation homogène, où la vitesse est limitée à 30 km/h, et dont les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et font l'objet d'aménagements spécifiques ».

Art.2 – Les troisième et quatrième alinéas de l'article R.10 du code de route sont abrogés et remplacés par les dispositions suivantes :

« Dans la traversée des agglomérations, la vitesse des véhicules est limitée à 50 km/h ».

« Toutefois, cette limite peut être relevée à 70 km/h sur les sections de route, qu'elles soient classées ou non routes à grande circulation, où les accès des riverains et les traversées des piétons sont en nombre et sont protégés par des dispositifs appropriés. Pour les routes à grande circulation, la décision est prise par arrêté du préfet, après consultation du ou des Maires des communes intéressées et celle du Président du conseil général s'il s'agit d'une voie départementale. Dans les autres cas, elle est prise par le Maire dans les mêmes conditions ».

Art.3 – Le troisième alinéa de l'article R.225 du code de la route est abrogé et remplacé par les conditions suivantes :

« Dans les zones ne comprenant pas de section de route à grande circulation, le Maire détermine le périmètre des aires piétonnes et peut fixer à l'intérieur de ce périmètre, en vue de faciliter la circulation des piétons, des règles de circulation dérogeant aux dispositions du présent code.

« Le périmètre des « zones 30 » est délimité par le Maire, après consultation du Président du conseil général pour les routes départementales. Sur les routes à grande circulation, le périmètre de ces zones est délimité par le préfet après consultation du Maire et du Président du conseil général s'il s'agit d'une route départementale ».

Art.4 – Le garde des sceaux, Ministre de la justice, le Ministre de la défense, le Ministre de l'intérieur, le Ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer et le Secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal Officiel de la République Française.

Fait à Paris, le 29 novembre 1990. Michel ROCARD

Par le Premier Ministre : Le Ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.
 Miche DELEBARRE
 Le garde des sceaux, Ministre de la justice
 Henri NALLET
 Le Ministre de la défense
 Jean-Pierre CHEVENEMENT
 Le Ministre de l'intérieur
 Pierre JOXE
 Le Secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux
 George SARRE

▪ **Circulaire d'application. Extraits concernant les « zones 30 »**

Par le décret du 29 novembre 1990, le Gouvernement a modifié le régime de limitation de vitesse en agglomération. L'objectif visé est d'amener les usagers à pratiquer des vitesses en agglomération compatibles avec la sécurité de l'ensemble des usagers de la route et notamment des piétons et des cyclistes.

Cette mesure présente une innovation majeure : il ne s'agit pas seulement d'une mesure réglementaire abaissant les limitations de vitesse en agglomération, elle crée un lien entre la limite de vitesse fixée sur une route et son aménagement : le gain de sécurité peut ainsi être obtenu soit en abaissant la limite de vitesse autorisée, soit en aménageant la route de façon plus sûre, soit en combinant les deux. Les bénéfices attendus de la mesure ne se limitent pas à la seule sécurité immédiate. Elle permettra un meilleur partage de la voirie, avec une amélioration des conditions de déplacements des piétons et des cycles, une amélioration du cadre de vie urbain avec un frein à l'envahissement de l'espace urbain par l'automobile, une réduction des nuisances de la circulation (bruit, pollution) d'ailleurs plus en liaison avec l'apaisement de la conduite qu'avec la réduction des vitesses proprement dite.

Quels sont les outils définis par la nouvelle réglementation ?

La limitation générale de vitesse en agglomération passe de 60 à 50 km/h. Cela signifie qu'en l'absence de toute autre décision, c'est cette limitation de 50 km/h qui s'applique d'office depuis le 1^{er} décembre 1990.

Dorénavant, il est possible de créer des « zones 30 », c'est-à-dire des secteurs délimités par un périmètre à l'intérieur duquel la vitesse est limitée à 30 km/h. Il s'agit là d'une limitation par zone, analogue à celle qui existe déjà pour le stationnement. Cela signifie que la limitation n'est indiquée qu'aux entrées de la zone et qu'il n'est pas nécessaire de la rappeler à l'intérieur de la zone. Toutefois, pour que la perception de l'utilisateur soit sans ambiguïté, les entrées et les sorties de la zone doivent être très clairement soulignées et aménagées. De plus, les aménagements à l'intérieur de la zone doivent inciter à rouler à une vitesse modérée.

Enfin le Préfet avait la possibilité de fixer une limite de vitesse à 80 km/h sur les routes à grande circulation. Cette possibilité est réduite à 70 km/h, mais elle est dorénavant ouverte au Maire qui peut fixer une telle limite sur les autres routes.

Toutefois, les sections de routes sur lesquelles la vitesse est limitée à 70 km/h doivent présenter les aménagements et conditions de sécurité requis par le guide technique.

- Comme par le passé le Maire, où le préfet, conserve la possibilité d'instaurer des limitations de vitesse plus rigoureuses pour faire face à une situation particulière (danger ponctuel par exemple). Toutefois, compte tenu des nouvelles possibilités données par la réglementation, le recours à de telles limitations ponctuelles doit devenir plus rare que par le passé.

- Le Maire conserve enfin toujours la possibilité de créer des aires piétonnes, dans lesquelles la circulation des véhicules à moteur peut être très strictement réglementée. Toutefois, la nouvelle réglementation précise que ces aires ne peuvent inclure de routes à grande circulation.

Création de « zones 30km/h »

Une « zone 30 » est un ensemble de routes contiguës (ou à la rigueur une section route) constituant une zone de circulation où la vitesse est limitée à 30 km/h parce que la vie locale y est prépondérante.

La compréhension de la limitation de vitesse à 30 km/h doit être facilitée, il faut que l'automobiliste soit amené à la respecter :

- par les caractéristiques propres de la route ;
- par des aménagements particuliers (mobilier urbain, chicanes, passages surélevés, revêtements, couleurs...) incitant l'automobiliste à réduire sa vitesse. Ces aménagements sont obligatoires aux entrées de la zone et doivent être répétés lorsque la zone a des dimensions importantes.

C'est pourquoi la signalisation particulière imposant une vitesse limite de 30 km/h n'est implantée qu'aux entrées de la zone. Elle pourra néanmoins être rappelée exceptionnellement à l'intérieur en cas de besoin.

Règles de circulation à l'intérieur de la « zone 30 ».

A l'intérieur de la « zone 30 », les règles de circulation (stationnement, priorité aux carrefours, circulation des piétons) sont les règles générales du Code de la Route. Il est toutefois recommandé de faciliter la circulation des piétons et des cycles par les aménagements spécifiques.

MISE EN ŒUVRE

L'institution d'une « zone 30 » relève de la compétence du Maire, autorité chargée de la Police de la Circulation. Toutefois la décision est prise par le Préfet, après consultation du Maire, sur une section de route à grande circulation.

Dans tous les cas, le Président du Conseil Général doit être consulté par l'autorité responsable lorsqu'une route départementale est concernée. Pour ce faire, le Maire doit :

- identifier les zones ou sections de voies où l'intensité de la vie locale justifie une « zone 30 » (place animée, sortie d'école, quartier commerçant ou résidentiel) par une étude de l'ensemble du réseau ;
- faire une étude fine des circulations, de la vie locale, des accidents, pour concevoir les dispositifs les mieux adaptés (vois le guide du CETUR) ;
- mettre en place les aménagements minimaux correspondants avant de prendre l'arrêté instituant « la zone 30 ».

DOSSIER PHOTO

PHOTOGRAPHIES DU SITE

Entrée Est de la zone 30 : une voirie confortable sans aucun aménagement de sécurité, fortement propice à la grande vitesse et à une arrivée extrêmement brutale et accidentogène en cœur de village.



Dans le vieux village au cœur de la zone 30 : une voirie extrêmement étroite où deux poids-lourds ne peuvent se croiser, où les piétons sont étants de stress permanent vu l'exiguïté des trottoirs. Dans le meilleurs des cas, la largeur de la chaussée atteint environ 6 mètres.



Dans le vieux village au cœur de la zone 30 : étroitesse, sinuosité, manque de visibilité, autant de facteurs accidentogènes pour l'automobiliste et pour les riverains. Les nombreuses traces de pneus sur la chaussée et sur les trottoirs témoignent de la réelle exposition des deux-roues et des piétons au stress de la circulation.



La difficulté d'accessibilité aux garages et aux commerces : il existe de nombreux garages et remises agricoles dans la rue principale. Il est extrêmement difficile aux riverains de pouvoir accéder correctement à ces équipements vu le volume de circulation et les vitesses pratiquées. De même pour les commerces et activités situés dans la rue principale. Dans le cas d'une zone 30 où doit primer la vie locale, il est insupportable de ne pas pouvoir manœuvrer devant chez soi ou de faire tranquillement ses courses dans des conditions normales de sécurité.



Entrée Ouest de la zone 30 : comme dans le cas de l'entrée Est, la voirie n'a fait l'objet d'aucun aménagement de réduction de la vitesse ni d'amélioration de la sécurité alors que nous nous trouvons en présence d'une école. Ce manque d'aménagements est une incitation aux comportements irresponsables et accidentogènes.



Un trafic poids-lourds qui met nos vies en danger : expliquez-nous ce que deviennent les cyclistes lorsque deux poids-lourds se croisent (quand ils le peuvent) ? Les piétons sont obligés de raser les murs, les maisons se fissurent, le bruit devient intolérable et les gaz pénètrent partout sous nos portes et par nos fenêtres closes.

Elle est belle la qualité de vie dans la zone 30 de Remollon !

