

Cette fiche est destinée à donner une information rapide. La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité. Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

Urbain

▷ Certu 2006/47



Les définitions de l'urbain

L'objectif de cette fiche est de présenter la notion réglementaire de « milieu urbain » et l'importance de la définition des limites d'agglomération.

Elle donne ainsi les définitions des différents termes se rapportant au milieu urbain avec leur aspect réglementaire et les enjeux de sécurité liés à une bonne délimitation de l'agglomération.

L'URBAIN : Selon le dictionnaire, c'est « ce qui se rapporte à la ville, à l'agglomération humaine concentrée dans la cité, par opposition à ce qui est rural ». Doit-on déduire l'urbain à partir de ce qui ne l'est pas ?

Autre définition de l'urbain : « agglomération d'une certaine importance, à l'intérieur de laquelle la plupart des habitants ont leur travail dans le commerce, l'industrie ou l'administration », définition on ne peut plus imprécise.

VILLE : Du latin *villa*, qui signifie ferme ou groupement de fermes. Une ruralité très évoluée...

COMMUNES URBAINES : La France (différences importantes au niveau européen) caractérise les communes urbaines au-delà de 2000 habitants. Ce qui n'empêche pas de les signaler comme des agglomérations.

Au sens réglementaire, l'**urbain** et l'**agglomération** n'ont pas la même portée.

LIEU DIT : Au sens du code de la route, cette terminologie permet d'indiquer un lieu à connotation urbaine mais non spécifié comme tel (panneau E 31). Ici encore, on caractérise un milieu par une non appartenance.

AGGLOMÉRATION : Du latin médiéval *agglomeratio*, qui signifie accumulation. Elle comprend un nombre plus ou moins grand de quartiers et de rues dont la population se livre à des tâches non agricoles. Le terme est souvent utilisé pour associer la vieille ville et l'extension périphérique contemporaine.

LE PÉRI URBAIN : Un développement récent dans le monde (années 1950) et en France dans les années 1960 mais qui a tendance à ralentir depuis les années 1980. Le milieu reste rural en apparence mais les liens fonctionnels entre l'habitat et les activités de la ville centre sont importants. Ce sont des espaces instables, car en mutation.

Comment se délimite l'agglomération, au sens du code de la route ?

Le code de la route (article R. 110-2) définit le mot agglomération comme « l'espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde » (panneaux de localisation EB 10 pour l'entrée d'agglomération et EB 20 pour la sortie d'agglomération).

L'agglomération en France se caractérise par la continuité ou la quasi continuité de l'espace bâti.

Pour qu'il y ait agglomération il ne peut y avoir de discontinuité supérieure à 200 m, selon l'INSEE.

Le maire de la commune est le seul à détenir le pouvoir de police pour fixer ces limites, comme l'indique l'article R 411-2 du code de la route.

Le préfet, dans sa prérogative de contrôle de légalité, peut être amené à faire respecter les principes de la continuité bâtie, au demeurant flous dans la définition du code de la route; le concept de continuité n'excédant pas les 200 m est souvent le fondement de l'interpellation.

Les limites d'agglomération, un enjeu de sécurité.

Au-delà de la définition administrative et du respect réglementaire qui devrait s'ensuivre, c'est la lecture du milieu par l'utilisateur qui va déterminer son comportement.

Si la détermination des limites d'agglomération peut aller jusqu'à 200 m d'interruption de la continuité bâtie, rien n'empêche le maire, seul décideur, de mettre les limites d'agglomération en retrait de ce maximum pour « coller » au mieux à la réalité perceptive.

La détermination des limites de l'agglomération par le maire a des conséquences, non seulement sur les circulations, mais aussi sur la réglementation d'urbanisme, la fiscalité, la publicité, ...

En effet, les entrées d'agglomération constituent à la fois :

- des espaces multifonctionnels (accueil de la circulation entrant, desserte des abords de la voie, irrigation des quartiers, ...) ;
- des frontières de compétences et de responsabilités pour les autorités (pouvoir de police, entretien, publicité, règles de l'art pour les aménagements, ...) ;
- des messages pour l'utilisateur (perte de priorité, vitesse de 50 km/h, ...).

La réglementation n'est respectée que si elle est respectable.

Il est donc important de faire valoir les arguments et les solutions pour une bonne adéquation entre la prescription et sa légitimité perçue.

L'enjeu de la bonne position du panneau d'agglomération au regard de la sécurité peut être décliné de plusieurs façons :

- L'entrée en agglomération suppose un changement de comportement entre la pratique rurale de la route et l'usage de la rue ; on introduit ainsi la notion de « zone d'approche » en amont du panneau d'entrée d'agglomération, de « rupture » au niveau de la porte associée à ce dernier et de zone de transition en aval du panneau d'entrée d'agglomération pour inciter l'utilisateur à maintenir une vitesse modérée.
- Le changement de comportement attendu entre les deux milieux rencontrés ne peut être seulement écrit par la règle, **il faut que l'environnement perçu soit le fondement de la règle pour assurer le respect de celle-ci.**
- Au changement de milieu, l'utilisateur prend de l'information et la traite pour adapter son comportement immédiat, mais aussi son comportement à venir qui va jouer sur sa capacité d'anticipation (mise en alerte).
- Face à des contingences décisionnelles diverses du maire pour fixer ces limites d'agglomération, il lui reste la ressource de créer de véritables zones d'approche, en utilisant, par exemple, la possibilité de modulation des vitesses (axes à 70 km/h, ...) et en aménageant ces sections d'approche pour permettre leur évolution et leur développement.
- Les entrées de villes en France se situent, la plupart du temps, dans des secteurs en mutation de type périurbain, il est alors souhaitable que la réflexion prospective (article L 111-1-4 du code de l'urbanisme - amendement DUPONT amenant à engager une réflexion sur les constructions ou installations à venir à proximité des autoroutes, routes express, déviations et autres routes classées à grande circulation, en dehors des espaces urbanisés des communes)

fondée sur un projet urbain, induise des aménagements propres à caractériser le milieu de transition actuel et permette leur évolution à terme de développement.



Source : CETE Normandie Centre

Exemple de positionnement du panneau d'entrée d'agglomération : à sa hauteur, on peut remarquer la présence du bâti rapproché, l'accotement de la rase campagne se transforme en espaces piétons et de stationnement de qualité, le marquage axial s'interrompt...

Sujets associés

- Pouvoirs de police du maire, du président du Conseil général et du préfet en milieu urbain
- Maîtrise des vitesses par l'aménagement
- Vitesse et fonctionnement urbain

Références bibliographiques

- *L'instruction Interministérielle sur la signalisation routière.*
- *Arrêté du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la Signalisation des routes et des autoroutes.*
- Code de la route.
- Code de l'urbanisme (article L 111-1-4 *Amendement DUPONT*).

La série de fiches «Savoirs de Base en sécurité routière» a été réalisée dans le cadre de la démarche MPSR «Management et Pratiques en Sécurité Routière» par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu pour le milieu urbain et par le Sétra pour le milieu interurbain.

Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences.

Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur les sites du :

- Certu (<http://www.certu.fr>)
- «portail métier» sécurité routière de la DSCR (<http://securite-routiere.metier.i2>)
- Sétra (intranet : <http://catalogue.setra.i2> et internet : <http://catalogue.setra.equipement.gouv.fr>).

© 2006 Certu

La reproduction totale
du document est libre
de droits.

En cas
de reproduction partielle,
l'accord préalable
du Certu
devra être demandé.

AUTEUR DE LA FICHE

Claude ABIGNOLI
CETE Méditerranée
☎ 04 42 24 77 56

claud.abignoli@developpement-durable.gouv.fr

VOTRE CONTACT AU Certu

Nicolas NUYTENS
☎ 04 72 74 58 69
nicolas.nuytens@developpement-durable.gouv.fr

Secrétariat : ☎ 04 72 74 59 33

Le Certu appartient au
Réseau
Scientifique
et Technique
du MEEDDAT

