PROCES VERBAL DE CONSTAT
DE COMMISSAIRE DE JUSTICE

Société Civile Professionnelle

MAZIERE Dominique SAN MARTINO Laura

Commissaires de Justice Associés

92 Avenue Pierre Sémard

84200 - CARPENTRAS

Tel : 04.90.63.01.88 **dominique@scp-vigne-maziere.fr**

http://scp-vigne-maziere.fr/



LE JEUDI SEPT MAI
DEUX MILLE VINGT SIX
à 16 heures 30.

A LA REQUETE DE :

Association REPUBLIQUE CHARTREUSE 14 Rue Marcel Fabrigoule 30400 Villeneuve Les Avignon,

M'AYANT EXPOSE :

Que le président de l'association RÉPUBLIQUE CHARTREUSE me sollicite afin de venir constater l'aménagement de la Rue Marcel Fabrigoule ainsi que la Rue de la République qui sont classées en zone de rencontre où les véhicules ne doivent pas dépasser les 20 km/h.

Que dans cet espace de rencontre selon les dispositifs mis en place par la Mairie, les piétons semblent être cantonner sur les trottoirs alors que tout l'espace publique devrait être partagé ;

Que la signalétique pour les véhicules n'est pas adaptée et pas assez visible laissant penser a tort aux automobilises qu'il s'agit d'une voie classique à 50 km/h vu les grandes vitesses déjà relevée ;

Que des bruits intempestifs du fait d'un mauvais revêtement et entretien viennent perturber la quiétude des riverains ;

Que Monsieur Jackson, président de l'association a installé un dispositif de comptage de véhicule et qu'il souhaite me le montrer afin que j'annexe à mon présent procès-verbal de constat le bilan déjà dressé ;

Qu'il m'est également demandé de mesurer le niveau sonore de cette artère à l'aide d'un sonomètre,

DEFERANT A CETTE REQUISITION :

Je, Dominique MAZIERE, Commissaire de Justice, membre de la Société Civile Professionnelle MAZIERE Dominique SAN MARTINO Laura, Commissaires de Justice Associés demeurant 92 Avenue Pierre Sémard à CARPENTRAS (84), par l'un d'eux soussigné,

JE ME SUIS RENDU CE JOUR :

Rue Fabrigoule

30400 VILLENEUVE LES AVIGNON

EN PRÉSENCE DE :

Monsieur Marc Jackson, président de l'Association REPUBLIQUE CHARTREUSE demeurant 14 Rue Marcel Fabrigoule 30400 Villeneuve Les Avignon.

OÙ ÉTANT J'AI PROCÉDÉ AUX CONSTATATIONS SUIVANTES :

J'arrive à 16h30 et je sonne au domicile de Monsieur JACKSON ; Celui-ci descend et vient m'accueillir devant le portail sur la Rue Fabrigoule. A ce moment, dans le sens montant passe un véhicule couleur blanc type Golf conduite par un jeune automobiliste qui passe à vive allure, soit au moins plus de 50 km/h.

Durant ce même moment, passe un véhicule en sens descendant et ses roues passent sur les dalles ciment d'évacuation des eaux pluviales et je constate que certaines dalles étant en partie descellées, un double bruit sourd en émane. Ce bruit consiste en un choc bref et soudain, distinct du bruit de roulement continu que produirait un revêtement en bon état : il survient de façon répétée et impulsionnelle à chaque passage de roue sur les dalles descellées.

Nous montons ensuite au domicile de Monsieur JACKSON où il me montre sur son ordinnateur portable, les relevés du dispositif de comptage mis en place.

Il me montre que pour la journée du 6 mai, il est passé 2026 piétons, 471 vélos, 2895 voitures et 280 camions légers.



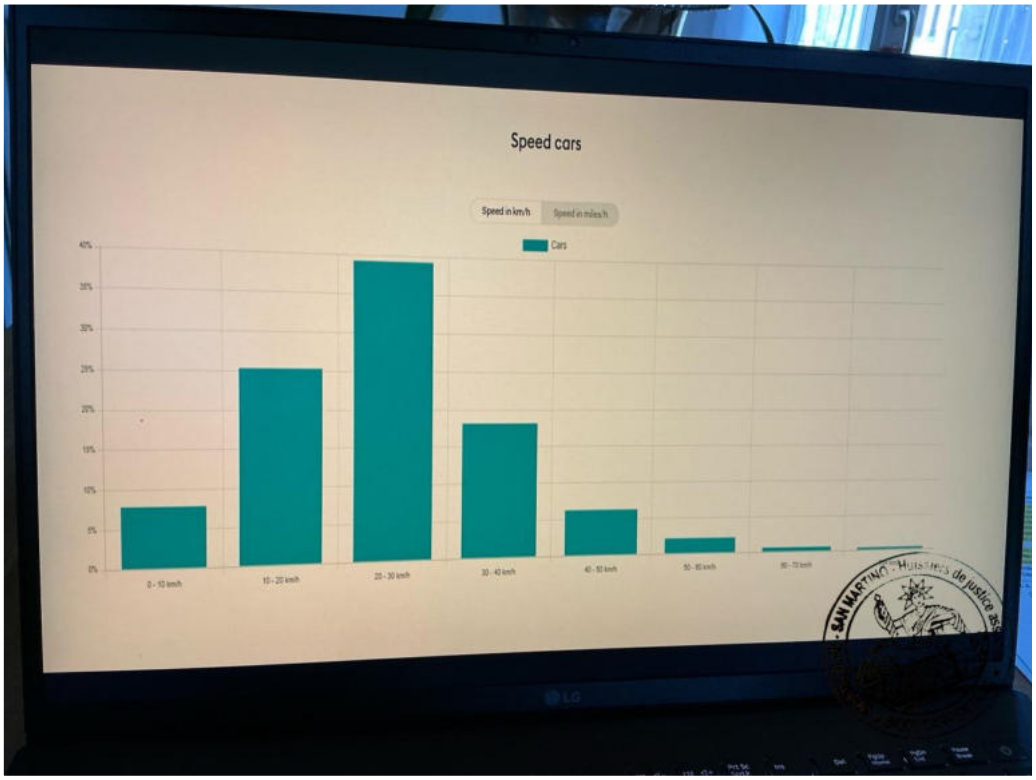
1.

Je constate que sur sa fenêtre donnant sur la rue, est accroché le capteur qui compte en temps réel les quatre variables.



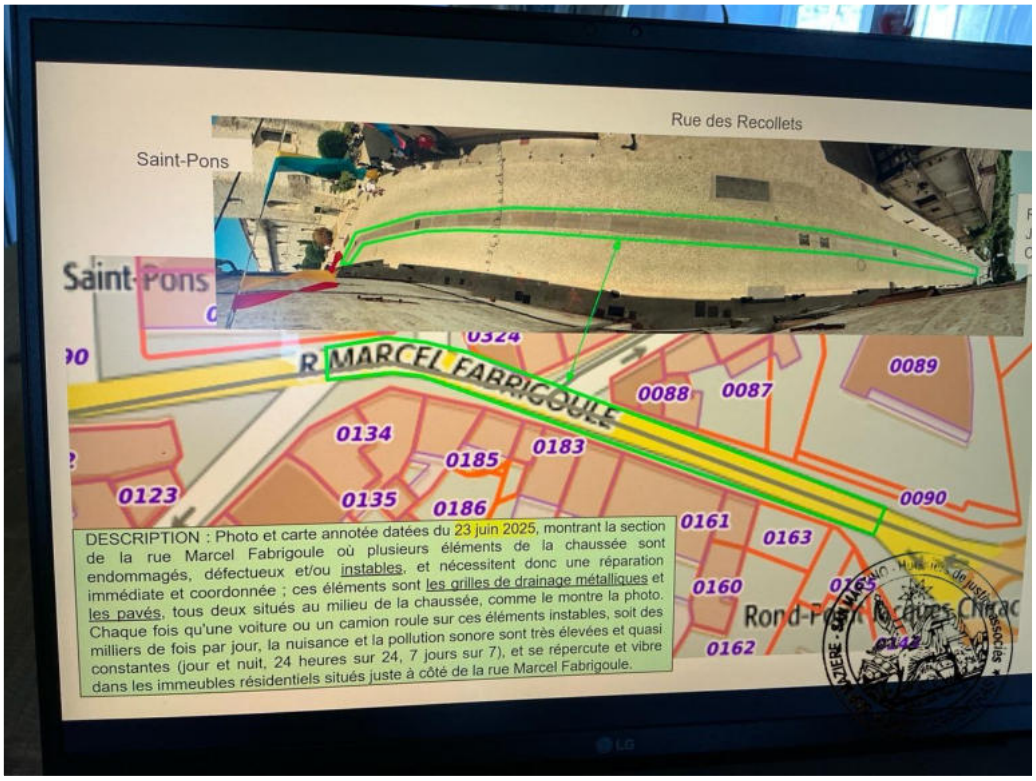
2.

Monsieur JACKSON me montre ensuite les différentes statistiques remontées par le logiciel notamment le relevé de vitesse moyenne.



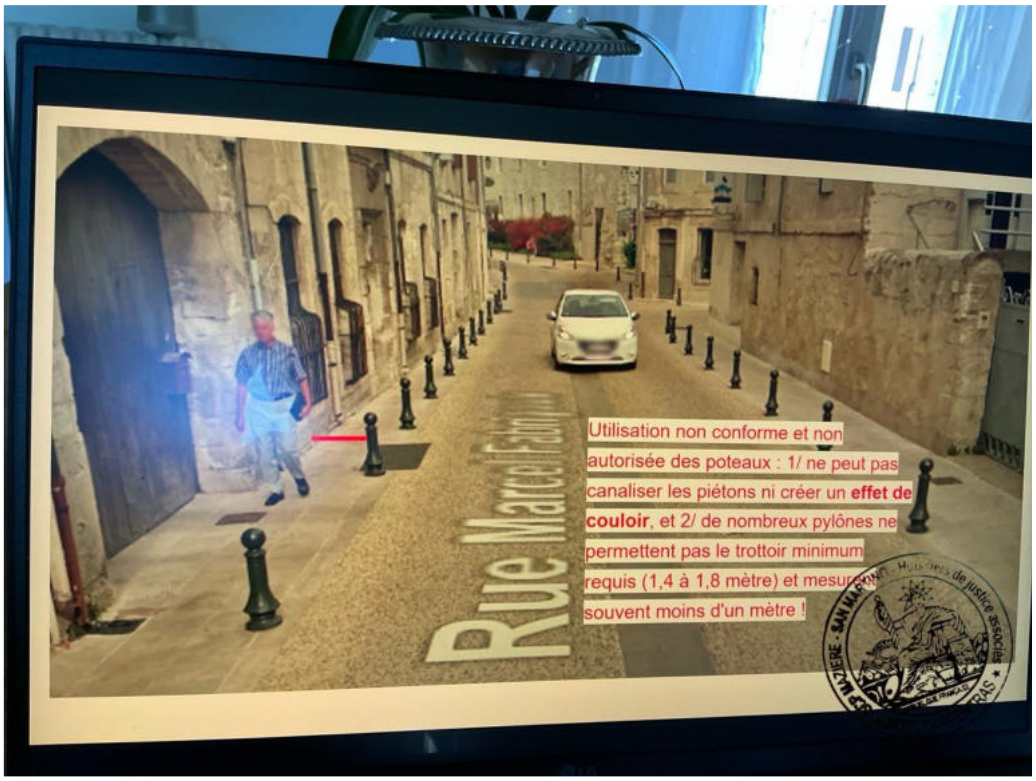
3.

Monsieur Jackson me montre ensuite une diapositive sur laquelle il a collationné les différents problèmes comme notamment celui des dalles ciment de drainage de l'eau et les grilles métallique endommagés causant des troubles de nuisances sonores insupportables notamment le soir et la nuit.



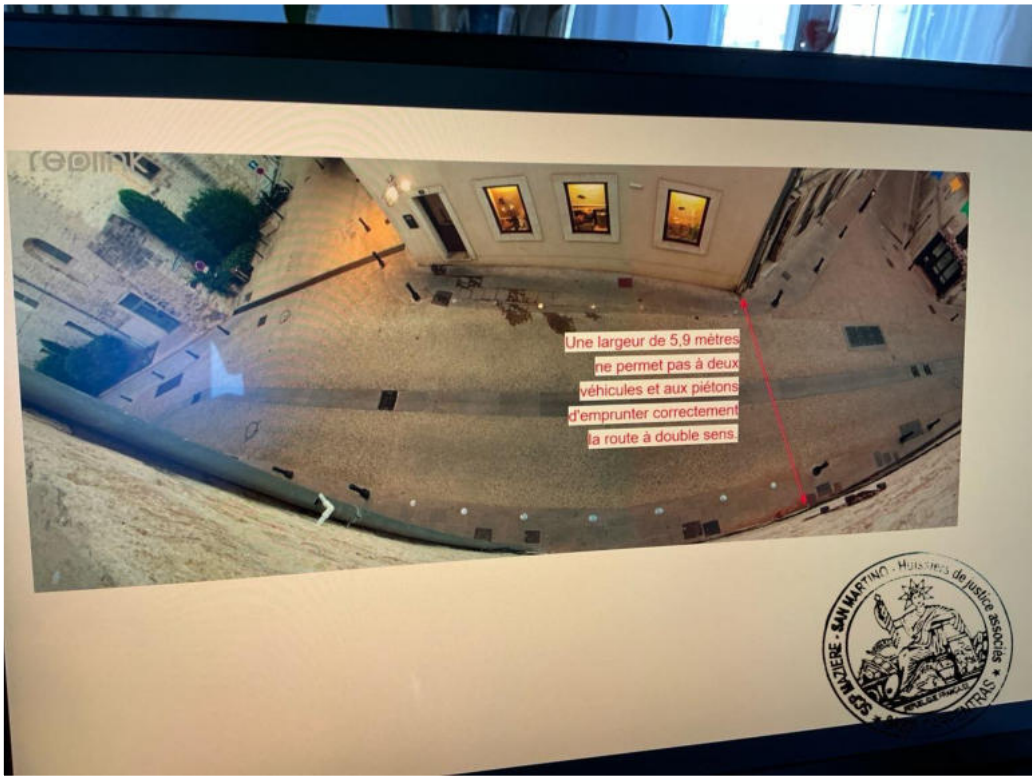
1.

Il me montre une autre diapositive avec l'utilisation des plots pouvant laisser croire un trottoir de part et d'autre pour les piétons et un couloir de voirie pour les véhicules en double sens.



2.

Il me montre une autre diapositive où la largeur de la chaussée n'est que de 5,9m démontrant un espace restreint pour une circulation double ses et la présence simultanée de piétons.



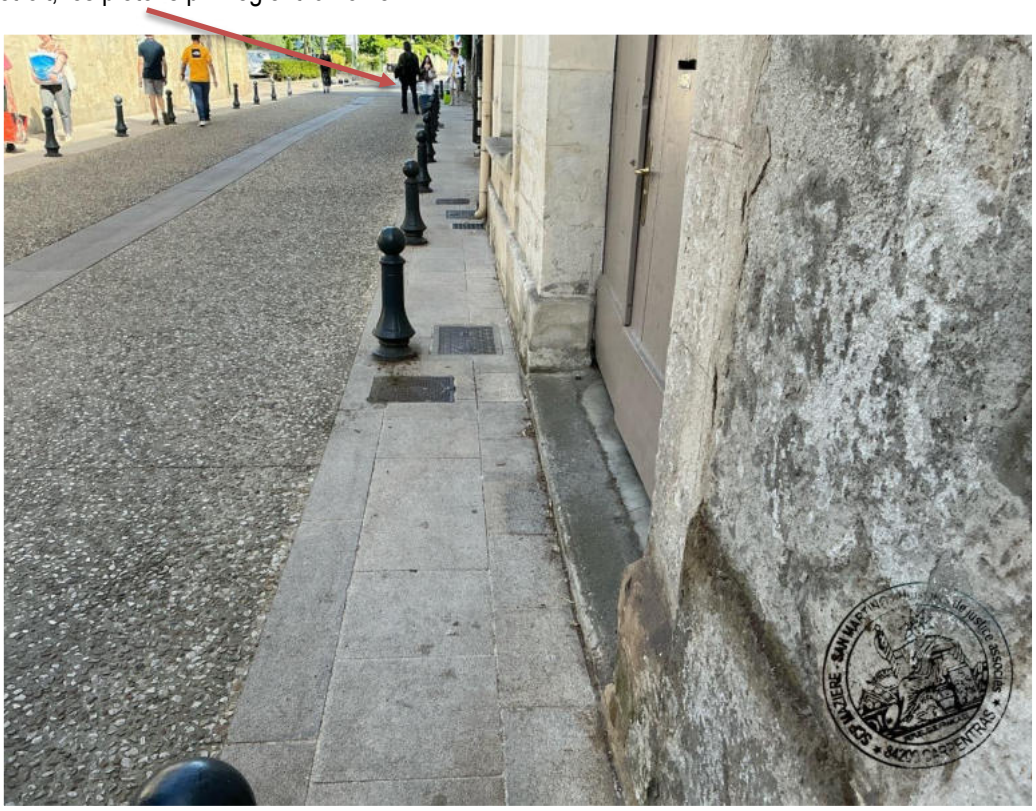
3.

Du salon de Monsieur JACKSON, nous passons dans la cuisine mais aussi dans le salon où je constate un double bruit sourd raisonnant dans la maison lorsque les roues des véhicules passant dans la rue passent sur les dalles ciment descellées. Je constate que le bruit que je perçois est presque supérieur au bruit que j'entendais lorsque j'étais sur le trottoir dans la Rue. Il est de nature différente car il vient en résonance à travers les murs. Je constate que ce bruit, perçu à l'intérieur du logement, est de nature impulsionnelle : il se manifeste sous forme de chocs brefs et distincts, répétés à chaque passage de véhicule, et non comme un fond sonore continu. Ce caractère impulsionnel est clairement perceptible aussi bien dans le salon et la salle à manger du premier étage que dans la chambre à coucher du deuxième étage.

Nous montons ensuite au second étage dans la chambre de Monsieur JACKSON et j'entends également deux bruits coup sur coup lors les roues des véhicules passent sur les dalles.

Nous sortons ensuite afin de nous rendre dans un premier temps en début de la Rue Fabrigoule afin de voir la signalétique mise en place.

Je constate que la partie droite en descendant pouvant être considéré comme un trottoir et délimité par des plots métalliques à espace régulier est étroite ne permettant pas le passage d'une poussette. Le passage étant étroit, les piétons privilégient la voirie.



1.



2.

Nous nous positionnons au départ de la Rue Marcel Fabrigoule juste après le rond-point de l'avenue Charles de Gaule.

Je constate que début de la Rue, juste après le rond-point, il y a un passage piéton.

Je constate que le revêtement de la rue est un enrobé classique.

Je constate la présence de deux panneaux à une dizaine de mètres sur la droite : le premier corresond à l'interdiction de circulation pour les véhicules de plus de 13 tonnes et le second correspond à un panneau annonçant que nous sommes dans une zone de rencontre voitures vélos et piétons et que la limitation de vitesses est de 20 km/h.

Je constate que ces deux panneaux sont d'une dimension assez petite. Je constate que la rue est à double sens de circulation.



3.

Nous cheminons de quelques mètres en restant sur le trottoir côté droit et je constate ensuite qu'il y a de petits plots ronds métalliques le long de la bordure du trottoir.



4.

Nous poursuivons de quelques mètres et nous arrivons sur une partie où la chaussée est revêtue de béton désactivé ; Pour l'évacuation des eaux de pluie, en partie centrale se trouvent des dalles ciments et des grilles d'évacuation des eaux.



5.

Je constate que tant du côté droit que du côté gauche, se trouvent des plots métalliques délimitant ce qui pourrait être considéré comme l'espace piéton sachant que ces espaces sont au même niveau que la partie chaussée où passent les véhicules. Monsieur JACKSON m'indique que les véhicules pensent que la chaussée leur appartient en totalité du fait que ces plots soient existants.



6.

Au niveau des dalles ciment en partie centrale, je constate qu'à plusieurs endroits je joint est inexistant.



7.



8.



9.



10.



11.

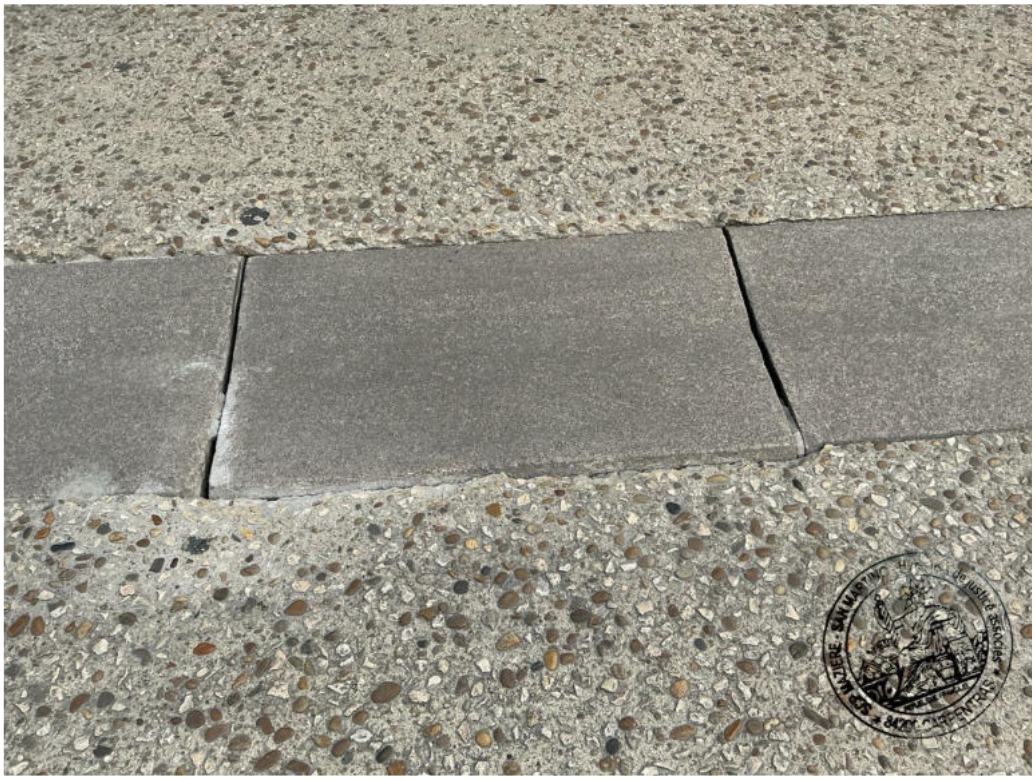
Je constate qu'au passage de véhicule les dalles ciments bougent et émettent un bruit ainsi que les grilles. Ce bruit est de nature mécanique et impulsionnelle : il est produit par le mouvement de la dalle sous la charge du véhicule, et non par le roulement ordinaire du pneumatique sur un revêtement stable.



12.



13.



14.

Nous mesurons un point le plus étroit de la Rue Marcel Fabrigoule et nous mesurons à peine 6m.



15.



16.

Nous faisons une halte et nous restons une dizaine de minutes afin de mesurer le bruit ambiant et surtout le bruit au passage des véhicules. Nous mesurons un bruit ambiant d'environ 60 db avec des pointes à 85 db au passage de certains véhicules.



1.

Nous poursuivons à remonter la Rue Marcel Fabrigoule et je constate que certaines dalles ciment sont descellées.



1.



1.



2.

Nous continuons notre cheminement et nous constatons un second passage étroit où sur le côté droit le passage d'un seul piéton semble difficile. Nous mesurons ce passage qui fait environ 5m de large.



1.

Je constate que les dalles ciment en partie centrale sont descellées et font du bruit au passage des véhicules.



2.



3.

Nous arrivons en haut de la Rue Marcel Fabrigoule où les véhicules prennent sur la droite, Rue de la République où la circulation devient à sens unique.

En début de rue, je constate que les commerces ont pris possession des trottoirs obligeant les piétons à slalomer à travers le mobilier urbain où emprunter la chaussée. Aucun panneau de signalisation n'indique aux automobilistes qu'ils sont en zone de rencontre.



1.



2.

Je constate la présence d'une grille d'évacuation des eaux et lorsqu'un véhicule passe, un bruit en émane.



1.

Là aussi, de part et d'autre, je constate la présence de plots métallique délimitant l'espace piéton de part et d'autre.



2.

Nous poursuivons notre cheminement et je constate qu'une zone est pavée où le bruit de roulement des véhicules semble être atténué.



3.

Nous poursuivons et une dizaine de mètres après, je constate que le revêtement au sol est à nouveau du ciment désactivé.



4.

Nous poursuivons et je constate que sur la droite est positionné un panneau annonçant aux automobilistes que les cyclistes peuvent arriver à contre sens. Au sol, présence d'une borne pneumatique enterrée et à droite un dispositif de feux avec interphone pour faire abaisser le plot. Je constate que ce dispositif est désactivé et Monsieur JACKSON m'indique qu'il ne l'a jamais vu en fonctionnement.



5.



6.

Nous arrivons à l'intersection de la Rue Camp de Bataille. Monsieur Jackson m'indique que la zone de rencontre se poursuit dans cette rue jusqu'à l'école se trouvant après la voie-ferrée.



1.

Je constate qu'au début de cette rue, il n'y a aucun panneau de signalisation pour indiquer aux automobilistes, piétons et cycliste qu'il s'agit d'une zone de rencontre dont la vitesse est limités à 20 km/h.



2.

Nous poursuivons notre cheminement Rue de la République où par endroit le trottoir est occupé par du mobilier des différents commerces.



1.



2.



3.

Nous revenons pour terminer au domicile de Monsieur Jackson et je constate qu'avant de partir à 17h50, le système a comptabilisé 2111 piétons, 465 vélos, 2237 voitures et 268 camions légers.



1.

J’annexe au présent procès-verbal de constat le rapport d’analyse de trafic Telraam qui résume 36 jours de comptage.

De tout ce que dessus, j'ai dressé le présent procès-verbal de constat sur pour servir et valoir ce que de droit.



Dominique MAZIERE
Commissaire de Justice

Coût de l'acte

Les articles font référence
au Code de Commerce

Émoluments (Art A444-10)	0,00 €
Déplacement (Art R. 444-48)	9,40 €
Sous total HT	9,40 €
TVA à 20%	1,88 €
TOTAL TTC	**11,28 €**

RAPPORT TECHNIQUE D'ANALYSE DU TRAFIC

Zone de Rencontre — Centre Historique de Villeneuve-lès-Avignon

Capteur Telraam S2 — Segment #9000010677

Préparé par :
RC Asso (l'Association Loi du 1901 **République-Chartreuse**)
& **VLAV Asso** (l'Association Loi du 1901 **Villeneuve Les Angles À Vélo**)

Période de collecte des données : 24 janvier 2026 — 5 avril 2026
Sites étudiés : Rue de la République & Rue Marcel Fabrigoule
Villeneuve-lès-Avignon (30400)

Avril 2026

Sommaire

1. Le système Telraam.net : description, fonctionnement et garanties ..... p. 3
2. Méthodologie et périmètre de l'analyse ..... p. 5
3. Partie I — Rue de la République (24 janvier – 1er mars 2026) ..... p. 6
4. Partie II — Rue Marcel Fabrigoule (1er mars – 5 avril 2026) ..... p. 8
5. Analyse consolidée : non-respect de la zone de rencontre ..... p. 11
6. Note de synthèse à destination des élus et du grand public ..... p. 18

1. Le système Telraam.net : description, fonctionnement et garanties

1.1 Origine et développement

Telraam est une plateforme européenne de comptage automatique du trafic, développée à partir de 2018–2019 par l'institut de recherche **Transport & Mobility Leuven (TML)**, en partenariat avec **Mobiel 21** et **Waanz.in**, grâce au soutien initial du programme **Smart Mobility Belgium**. Le projet a ensuite été porté à l'échelle européenne dans le cadre du programme **WeCount** (Horizon Europe), qui a déployé des réseaux de capteurs citoyens dans cinq villes pilotes : Dublin, Cardiff, Louvain, Ljubljana et Madrid.

Depuis lors, le système s'est imposé comme un outil de référence en matière de comptage multimodal du trafic. Des dizaines de collectivités locales et institutions à travers la Belgique, la France, les Pays-Bas, l'Allemagne et d'autres États membres de l'Union européenne ont intégré Telraam dans leurs démarches de planification de la mobilité, d'évaluation de plans de circulation ou de suivi de politiques d'apaisement du trafic. En France, des communes et associations utilisent Telraam pour objectiver des constats riverains et alimenter des débats de politiques publiques locales.

1.2 Le capteur Telraam S2 : fonctionnement technique

Le **Telraam S2** est la dernière génération du dispositif. Il s'agit d'un boîtier compact installé à l'intérieur d'une fenêtre donnée sur la voie publique, alimenté par une prise USB-C. Il ne nécessite aucune connexion Wi-Fi : la transmission des données s'effectue de manière autonome via un réseau mobile intégré.

Le capteur utilise une **caméra « muette »** couplée à un algorithme d'intelligence artificielle propriétaire. Les images capturées sont traitées instantanément et localement sur l'appareil : elles sont converties en « propriétés d'objet » (dimensions, direction, vitesse en pixels), puis immédiatement effacées. **Aucune image n'est stockée ni transmise** à un serveur central. Seules des données agrégées, anonymes et non identifiables sont envoyées à la plateforme Telraam.net toutes les 15 minutes.

Le Telraam S2 est capable de différencier jusqu'à **dix catégories d'usagers** de la route : vélos, bus, voitures, camions légers, motos, piétons, poussettes, tracteurs, remorques et camions lourds. Ces catégories sont consolidées en quatre classes standard sur la plateforme : piétons, deux-roues, voitures et véhicules lourds. Il mesure également en continu la **distribution des vitesses automobiles** par tranche de 10 km/h, permettant le calcul du V85 (voir section 2).

1.3 Protection contre la falsification et l'altération des données

Le système Telraam est conçu, par architecture, pour être **résistant à toute tentative de manipulation ou de falsification des données**, aussi bien lors de leur collecte que lors de leur transmission vers le cloud.

Plusieurs mécanismes garantissent cette intégrité :

- **Traitement immédiat et irréversible** : les images brutes sont traitées en temps réel sur le capteur et définitivement supprimées ; il est matériellement impossible de modifier une image avant ou après traitement.
- **Transmission automatique et chiffrée** : les données agrégées sont transmises de manière autonome au serveur central sans aucune intervention humaine entre la mesure et l'envoi.

- **Absence d'accès local aux données brutes** : l'opérateur du capteur ne dispose d'aucune interface permettant de lire, modifier ou retenir des données avant transmission.
- **Correction automatique du temps d'arrêt** : les données sont automatiquement corrigées pour tenir compte des éventuelles interruptions du capteur, garantissant la représentativité des mesures sans biais.
- **Indicateur de qualité** : chaque enregistrement horaire est accompagné d'un indice de qualité (« Good uptime ») permettant aux utilisateurs d'évaluer la fiabilité de chaque mesure.

1.4 Transparence et accessibilité publique

L'ensemble des données collectées par tous les capteurs Telraam en activité à travers le monde est **librement accessible au public** sur le site **telraam.net**, sans inscription ni restriction. Chaque segment de rue disposé d'un capteur fait l'objet d'une page publique présentant les volumes de trafic en temps réel, les profils horaires, la distribution des vitesses et l'historique complet des mesures. Une **API ouverte** permet aux chercheurs, journalistes, collectivités et citoyens de télécharger les données brutes pour tout traitement analytique indépendant.

Cette transparence totale fait de Telraam un **outil de science citoyenne reconnu**, référencé par EU-Citizen. Science et utilisé dans des projets de recherche académique. Les données Telraam sont de plus en plus acceptées et utilisées par les autorités publiques, les bureaux d'études en mobilité, et les services techniques des collectivités en France et dans l'ensemble de l'Union européenne pour étayer des décisions de politique de déplacement — notamment les communes de Saint-Gilles et Forest (Île-de-Bruxelles), Charleroi Métropole, Louvain, Gand, Anvers, Courtrai, ou encore diverses communes participant au Plan de Déplacements Urbains en France.

2. Méthodologie et périmètre de l'analyse

2.1 Dispositif de collecte

Le capteur Telraam S2 portant l'identifiant de segment **#9000010677** a été déployé successivement sur deux artères du centre historique de Villeneuve-lès-Avignon :

- **Rue de la République** : du 24 janvier 2026 au 1er mars 2026 (37 jours calendaires) — collecte organisée par RC Asso et VLAV Asso
- **Rue Marcel Fabrigoule** : du 1er mars 2026 au 5 avril 2026 (36 jours calendaires) — collecte organisée conjointement par RC Asso et VLAV Asso

Les deux rues sont situées dans la **zone de rencontre** du centre historique de Villeneuve-lès-Avignon, signée conformément aux articles R.110-2 et R.412-6 du Code de la Route. Cette classification implique une vitesse maximale autorisée de **20 km/h** et la priorité absolue des piétons sur l'ensemble de la chaussée.

2.2 Indicateurs analysés

Pour chaque site, l'analyse porte sur les indicateurs suivants :

- **Volumes de trafic** par mode (piétons, vélos, voitures, véhicules lourds), totaux et moyennes journalières
- **Profils horaires** moyens pour chaque mode de déplacement
- **Trafic nocturne** (comptages enregistrés en dehors des heures d'activité diurne)
- **V85** : indicateur standard de vitesse défini comme la vitesse que 85 % des conducteurs ne dépassent pas dans des conditions normales de circulation. C'est l'indicateur le plus utilisé internationalement pour caractériser la vitesse réellement pratiquée sur une voie, indépendamment des pointes extrêmes.
- **Distribution des vitesses** par tranche de 10 km/h, permettant de quantifier précisément les proportions de véhicules en infraction à chaque seuil
- **Journées remarquables** : journées présentant les volumes ou vitesses les plus significatifs

2.3 Périmètre temporel et qualité des données

Les données exploitées correspondent à l'intégralité des enregistrements horaires transmis par le capteur sur chaque période. Les enregistrements sont qualifiés « Good uptime » dans les fichiers bruts, attestant d'un fonctionnement normal du capteur et d'une fiabilité élevée des mesures. Les statistiques de vitesse (V85) sont calculées exclusivement sur les tranches horaires où des voitures ont été effectivement observées, évitant tout biais lié aux périodes sans trafic.

3. Partie I — Rue de la République (24 janvier – 1er mars 2026)

3.1 Volumes globaux de trafic (37 jours)

Sur les 37 jours d'observation, le capteur a enregistré les volumes suivants :

Mode de transport	Total observé	Moyenne par jour	Part modale
🚶 Piétons	24 032	~649	60,8 %
🚗 Voitures	11 108	~300	28,1 %
🚚 Véhicules lourds	2 480	~67	6,3 %
🚲 Vélos	1 893	~51	4,8 %
🌓 Trafic nocturne	13 109	~354	—

Les piétons représentent **60,8 % de l'ensemble des usagers** comptabilisés, confirmant pleinement la vocation piétonne de cette rue et la légitimité de son classement en zone de rencontre. Le flux de véhicules lourds (camions, bus, livraisons) atteint en moyenne **67 véhicules/jour**, soit près de 5 par heure sur les créneaux actifs — un niveau parfaitement incompatible avec l'esprit d'une zone de rencontre.

Le trafic nocturne cumule **13 109 passages** sur la période, soit une moyenne de 354 véhicules par nuit. Ce chiffre, qui inclut les passages enregistrés aux heures tardives et nocturnes, témoigne d'une utilisation de la rue comme axe de desserte à toute heure.

3.2 Profil horaire moyen — Voitures et Piétons

L'analyse des flux horaires moyens révèle une structure caractéristique de voie de desserte urbaine, incompatible avec le statut de zone de rencontre :

Heure	Voitures/h (moy)	Piétons/h (moy)	V. lourds/h (moy)	V85 moyen (km/h)
7h00	4,5	4,7	1,7	68,6
8h00	17,6	37,7	4,8	53,8
9h00	22,2	45,8	8,2	55,5
10h00	22,9	64,3	5,7	45,2
11h00	40,2	86,3	14,1	51,8
12h00	41,5	59,6	8,9	52,5
13h00	24,1	45,6	4,6	56,5
14h00	26,2	53,2	5,3	52,0
15h00	33,9	78,3	6,3	55,5
16h00	39,4	99,3	4,9	49,0
17h00	32,3	82,4	4,0	52,7
18h00	10,4	22,4	1,8	58,7

Les pointes automobiles se concentrent entre **11h–12h** (41–42 véhicules/h en moyenne) et entre **15h–17h** (32–39 véhicules/h). La pointe piétonne est plus tardive, culminant **à 16h** avec une moyenne de **99 piétons/heure**. Cette concomitance entre flux piéton maximal et trafic automobile soutenu constitue la situation de conflit la plus dangereuse dans le contexte d'une zone de rencontre.

Un phénomène structurel particulièrement préoccupant est observé **à 7h du matin** : avec seulement 4,5 voitures/heure en moyenne, le V85 atteint **68,6 km/h** — son niveau le plus élevé de la journée. Ce paradoxe s'explique par le fait que les conducteurs profitent de la rue dégagée pour accélérer librement, sans effet de ralentissement naturel lié à la densité du trafic.

3.3 Analyse des vitesses — V85

Les résultats en matière de vitesse sont particulièrement préoccupants et démontrent un non-respect massif et systématique de la limite de 20 km/h :

Indicateur	Valeur mesurée	Valeur réglementaire	Écart
V85 moyen (heures actives)	53,6 km/h	20 km/h	+168 %
V85 maximum absolu	120,5 km/h	20 km/h	+503 %
% heures où V85 > 20 km/h	97,8 %	0 %	—
% heures où V85 > 30 km/h	96,4 %	0 %	—
% heures où V85 > 40 km/h	84,9 %	0 %	—
% heures où V85 > 50 km/h	51,8 %	0 %	—

Le **V85 maximum de 120,5 km/h** a été enregistré le **18 février 2026 à 7h00**, avec seulement 6 voitures en circulation — une vitesse de niveau autoroutier en plein centre historique classé. À titre de comparaison, 120 km/h est la vitesse maximale légale sur autoroute en France.

3.4 Distribution des vitesses

La distribution cumulée, pondérée par les volumes de trafic, permet de quantifier avec précision les proportions de conducteurs en infraction à chaque seuil :

Seuil de vitesse	Proportion des véhicules	Qualification
< 20 km/h (conforme zone rencontre)	25,2 %	Conforme
> 20 km/h (infraction zone rencontre)	74,8 %	En infraction
> 30 km/h	50,6 %	Infraction grave
> 40 km/h	28,2 %	Infraction très grave
> 50 km/h (vitesse zone urbaine classique)	16,3 %	Vitesse dangereuse
> 60 km/h (comme sur voie express)	9,9 %	Vitesse extrême

Ces chiffres signifient que sur **100 voitures observées**, **74,8** roulent au-delà de la limite légale de 20 km/h. Plus d'une voiture sur deux dépasse 30 km/h — comme si les conducteurs se croyaient en zone 30 et non en zone de rencontre. Près d'une voiture sur dix circule à plus de 60 km/h dans une rue piétonne classée, ce qui constitue un risque mortel pour tout piéton présent.

3.5 Journées remarquables

Date	Jour	Voitures	Piétons	Vélos	V. lourds	V85 max
18/02/2026	Mercredi	396	757	68	85	120,5 km/h
10/02/2026	Mardi	251	494	40	56	116,0 km/h
20/02/2026	Vendredi	400	694	35	110	110,5 km/h
28/02/2026	Samedi	404	1 150	91	88	110,5 km/h
26/02/2026	Jeudi	494	855	95	132	77,5 km/h
19/02/2026	Jeudi	470	923	55	117	95,5 km/h

Le **28 février 2026** constitue la journée de plus forte affluence piétonne avec **1 150 piétons** comptabilisés. Ce même jour, le V85 maximum atteignait **110,5 km/h** — les conducteurs les plus rapides circulaient à plus de 5,5 fois la vitesse autorisée alors que la rue était animée de nombreux piétons. Cette combinaison illustre de manière exemplaire la gravité du risque.

4. Partie II — Rue Marcel Fabrigoule (1er mars – 5 avril 2026)

4.1 Volumes globaux de trafic (36 jours)

Sur les 36 jours d'observation, le capteur a enregistré les volumes suivants :

Mode de transport	Total observé	Moyenne par jour	Part modale
🚗 Voitures	61 163	~1 699	48,0 %
🚶 Piétons	53 132	~1 475	41,7 %
🚲 Vélos	6 316	~175	5,0 %
🚚 Véhicules lourds	6 833	~190	5,4 %
🌓 Trafic nocturne	21 722	~603	—

La Rue Marcel Fabrigoule présente un trafic automobile **5,7 fois plus intense** que la Rue de la République à périmètre journalier comparable (1 699 vs 300 voitures/jour). Avec une moyenne de **1 699 voitures/jour**, ce volume est caractéristique d'un axe de **transit** ou de desserte de grande intensité, et non d'une voie de vie locale à vitesse apaisée. Le rapport entre voitures et piétons (48,0 % vs 41,7 %) est l'inverse de ce que l'on observe rue de la République (28,1 % vs 60,8 %), illustrant une rupture fondamentale avec l'esprit d'une zone de rencontre.

Le volume de **véhicules lourds** (à 190/jour en moyenne) est exceptionnellement élevé pour une zone de rencontre, et correspond à un passage de véhicule lourd toutes les 6 à 7 minutes sur les créneaux actifs. Le trafic nocturne atteint quant à lui **603 véhicules par nuit** en moyenne, confirmant une utilisation continue de cette rue comme axe routier à part entière.

4.2 Profil horaire moyen — Voitures, Piétons et V85

Les chiffres horaires moyens révèlent une situation structurellement très différente de l'esprit d'une zone de rencontre, avec des volumes automobiles importants présents sur l'essentiel de la journée :

Heure	Voitures/h (moy)	Piétons/h (moy)	V. lourds/h (moy)	V85 moyen (km/h)
6h00	14,9	8,6	2,6	38,8
7h00	99,1	48,7	13,8	45,4
8h00	192,9	95,4	25,7	47,3
9h00	142,9	153,3	26,7	44,5
10h00	125,3	181,3	19,2	42,8
11h00	103,3	146,5	13,3	41,2
12h00	90,0	112,1	8,3	41,0
13h00	73,6	69,5	9,5	43,7
14h00	91,8	88,1	12,2	43,6
15h00	134,4	124,2	16,3	41,4
16h00	191,4	156,0	15,9	39,4
17h00	233,8	168,6	16,5	36,0
18h00	192,6	119,4	12,0	34,8
19h00	72,5	48,5	3,6	30,3
20h00	38,5	33,1	0,9	33,0

La **pointe maximale automobiles** est enregistrée à **17h avec 234 voitures/heure en moyenne** — soit presque **4 voitures par minute** — en présence simultanée de 169 piétons. La pointe du matin (à 8h) est presque aussi intense avec **193 voitures/heure** en présence de 95 piétons. Cette configuration bimodale dense est celle qui génère le risque d'accident le plus élevé.

Un fait structurellement alarmant : **même à 17h, heure de pointe maximale automobiles**, le V85 ne s'abaisse qu'à **36,0 km/h** — soit 80 % au-dessus de la limite légale. Le volume de trafic, pourtant considérable, ne crée pas d'effet d'apaisement sur les vitesses : même en présence d'un grand nombre de piétons, les vitesses restent systématiquement illégales.

4.3 Analyse des vitesses — V85

Les résultats de vitesse sur la Rue Fabrigoule démontrent un non-respect permanent de la limite de 20 km/h, à toute heure de la journée et de la nuit :

Indicateur	Valeur mesurée	Valeur réglementaire	Écart
V85 moyen (heures actives)	40,7 km/h	20 km/h	+104 %
V85 maximum absolu	114,0 km/h	20 km/h	+470 %
V85 médian	39,5 km/h	20 km/h	+98 %
% heures où V85 > 20 km/h	97,7 %	0 %	—
% heures où V85 > 30 km/h	93,0 %	0 %	—
% heures où V85 > 40 km/h	46,8 %	0 %	—
% heures où V85 > 50 km/h	12,2 %	0 %	—

Le **V85 maximum de 114,0 km/h** a été enregistré le **30 mars 2026 à 5h00 du matin**, avec un seul véhicule en circulation. Si le V85 moyen est légèrement inférieur à celui de la Rue de la République (40,7 km/h vs 53,6 km/h), cette différence s'explique en grande partie par l'effet de ralentissement naturel du volume de trafic élevé aux heures de pointe — et non par une maîtrise volontaire des vitesses par les conducteurs. En dehors des heures de congestion relative, le V85 remonte immédiatement vers 44–47 km/h.

4.4 Distribution des vitesses

La distribution cumulée, pondérée par les volumes de trafic :

Seuil de vitesse	Proportion des véhicules	Qualification
< 20 km/h (conforme zone rencontre)	28,6 %	Conforme
> 20 km/h (infraction zone rencontre)	71,4 %	En infraction
> 30 km/h	35,2 %	Infraction grave
> 40 km/h	14,6 %	Infraction très grave
> 50 km/h	6,0 %	Vitesse dangereuse
> 60 km/h	2,6 %	Vitesse extrême

Sur **61 163 voitures observées**, plus de **43 500 ont circulé au-delà de la limite légale de 20 km/h**. Près de **8 950 véhicules** ont dépassé 40 km/h en zone de rencontre, et **plus de 1 590** ont dépassé 60 km/h — une vitesse plus de 3 fois supérieure à la limite légale.

4.5 Journées remarquables

Date	Jour	Voitures	Piétons	Vélos	V. lourds	V85 max
30/03/2026	Lundi	1 654	951	118	153	114,0 km/h
09/03/2026	Lundi	2 018	949	196	227	94,0 km/h
08/03/2026	Dimanche	801	1 212	143	24	87,5 km/h
06/03/2026	Vendredi	1 387	1 517	179	109	76,0 km/h
10/03/2026	Mardi	2 492	1 272	265	302	72,0 km/h
05/03/2026	Jeudi	2 103	3 187	256	602	48,0 km/h
04/04/2026	Samedi	1 432	2 609	306	79	50,5 km/h

Le **5 mars 2026** constitue la journée record en volumes absolus avec **3 187 piétons**, **2 103 voitures** et **602 véhicules lourds** comptabilisés en une seule journée. Cette journée illustre de manière saisissante la coexistence massivé de flux piétons et motorisés dans un espace théoriquement protégé. Le **10 mars 2026** est la journée au plus fort trafic automobile avec **2 492 voitures**, accompagné d'un V85 maximal de 72,0 km/h.

4.6 Trafic nocturne

La Rue Marcel Fabrigoule cumule **21 722 véhicules nocturnes en 36 jours**, soit une moyenne de **603 véhicules par nuit**. Ce volume important confirme l'utilisation de la rue comme axe de transit continu, y compris aux heures où une zone de rencontre devrait être pratiquement déserte. Le trafic nocturne de la Rue Fabrigoule (603 passages/nuit) est **1,7 fois supérieur** à celui constaté rue de la République (354 passages/nuit), alors même que le trafic diurne y est déjà 5,7 fois plus intense.

5. Analyse consolidée : non-respect structurel de la zone de rencontre

5.1 Tableau de synthèse comparatif

Critère	Rue de la République	Rue M. Fabrigoule	Seuil zone rencontre
Période d'observation	24 jan. – 1er mars 2026 (37 j.)	1er mars – 5 avr. 2026 (36 j.)	—
Voitures/jour (moyenne)	300	1 699	Très limité
Piétons/jour (moyenne)	649	1 475	Prioritaires
V. lourds/jour (moyenne)	67	190	Non souhaité
Vélos/jour (moyenne)	51	175	—
V85 moyen (h. actives)	53,6 km/h	40,7 km/h	20 km/h
V85 maximum absolu	120,5 km/h	114,0 km/h	20 km/h
% voitures > 20 km/h	74,8 %	71,4 %	0 %
% voitures > 30 km/h	50,6 %	35,2 %	0 %
% voitures > 40 km/h	28,2 %	14,6 %	0 %
Véhicules nocturnes/nuit	354	603	Minimal
Part modale piétons	60,8 %	41,7 %	Majoritaire
Part modale voitures	28,1 %	48,0 %	Minoritaire

5.2 Les cinq infractions structurelles à la zone de rencontre

1. Vitesse systématiquement et massivement illégale

Sur l'ensemble des 73 jours cumulatifs d'observation (37 + 36 jours), il n'existe pratiquement **aucune heure de circulation où le V85 respecte la limite des 20 km/h** — le taux de conformité est inférieur à **2,3 % des heures actives** sur les deux sites. Sur la Rue de la République, le V85 moyen de 53,6 km/h correspond à **2,7 fois la vitesse légale** ; sur la Rue Fabrigoule, le V85 moyen de 40,7 km/h correspond encore à **plus du double de la limite**.

2. Volume de transit incompatible avec une zone de rencontre

Avec **1 699 voitures/jour** en moyenne sur la Rue Fabrigoule, le volume de trafic est caractéristique d'un axe de transit ou de distribution de niveau départemental, et non d'une voie apaisée à vocation locale. Ce chiffre est 5,7 fois supérieur à celui de la Rue de la République, elle-même déjà surchargée pour une zone de rencontre. Ce flux important signale un usage détourné de la zone de rencontre comme axe de contournement ou de transit automobile.

3. Présence massive de véhicules lourds

190 véhicules lourds par jour en moyenne sur la Rue Fabrigoule (camions, livraisons, bus) représentent un danger majeur pour les piétons prioritaires. Le Code de la Route n'interdit pas formellement la circulation des poids lourds en zone de rencontre, mais leur présence à cette fréquence est contraire à l'esprit du dispositif et crée un risque permanent, notamment pour les usagers vulnérables (enfants, personnes âgées, utilisateurs de fauteuil roulant).

4. Vitesses extrêmes hors périodes de pointe

Les V85 les plus élevés se produisent paradoxalement aux **heures creuses** (7h du matin sur la Rue de la République avec 68,6 km/h de V85 moyen ; nuits et tôt le matin sur Fabrigoule), lorsque les conducteurs profitent de la rue dégagée pour accélérer. Ces créneaux sont aussi des moments où des piétons et cyclistes isolés peuvent être présents, rendant une collision potentiellement fatale. Les deux V85 maximaux absolus enregistrés à ces heures (120,5 et 114,0 km/h) atteignent des niveaux dépassant ceux pratiqués sur nombre de routes nationales.

5. Trafic nocturne massif et continu

Plus de **600 passages nocturnes en moyenne** sur la Rue Fabrigoule (354 sur la Rue de la République) démontrent une utilisation des deux rues comme axes routiers à part entière, 24h/24, 7j/7. Une zone de rencontre est par nature un espace à vocation de vie locale, qui ne devrait accueillir qu'un trafic résiduel et très limité la nuit.

5.3 Synthèse : un constat sans équivoque

L'analyse croisée des deux sites, sur 73 jours cumulatifs de mesure et plus de **167 000 usagers** (toutes catégories confondues) comptabilisés, conduit à un constat sans équivoque : **la zone de rencontre du centre historique de Villeneuve-lès-Avignon (classé comme Site patrimonial remarquable) n'est pas respectée**.

Les deux rues présentent des non-conformités identiques dans leur nature, bien que différentes dans leur intensité : **vitesse illégale systématique**, **volumes automobiles**, **présence de véhicules lourds, trafic nocturne important**. Ces infractions sont structurelles — elles ne résultent pas de comportements exceptionnels ou isolés, mais de **l'usage quotidien et continu des deux artères comme voies de circulation classiques, ignorant leur statut protecteur**.

5.4 Illustrations graphiques

Ci-dessous sont six figures, accompagnées de descriptions, à l'appui de cette synthèse :

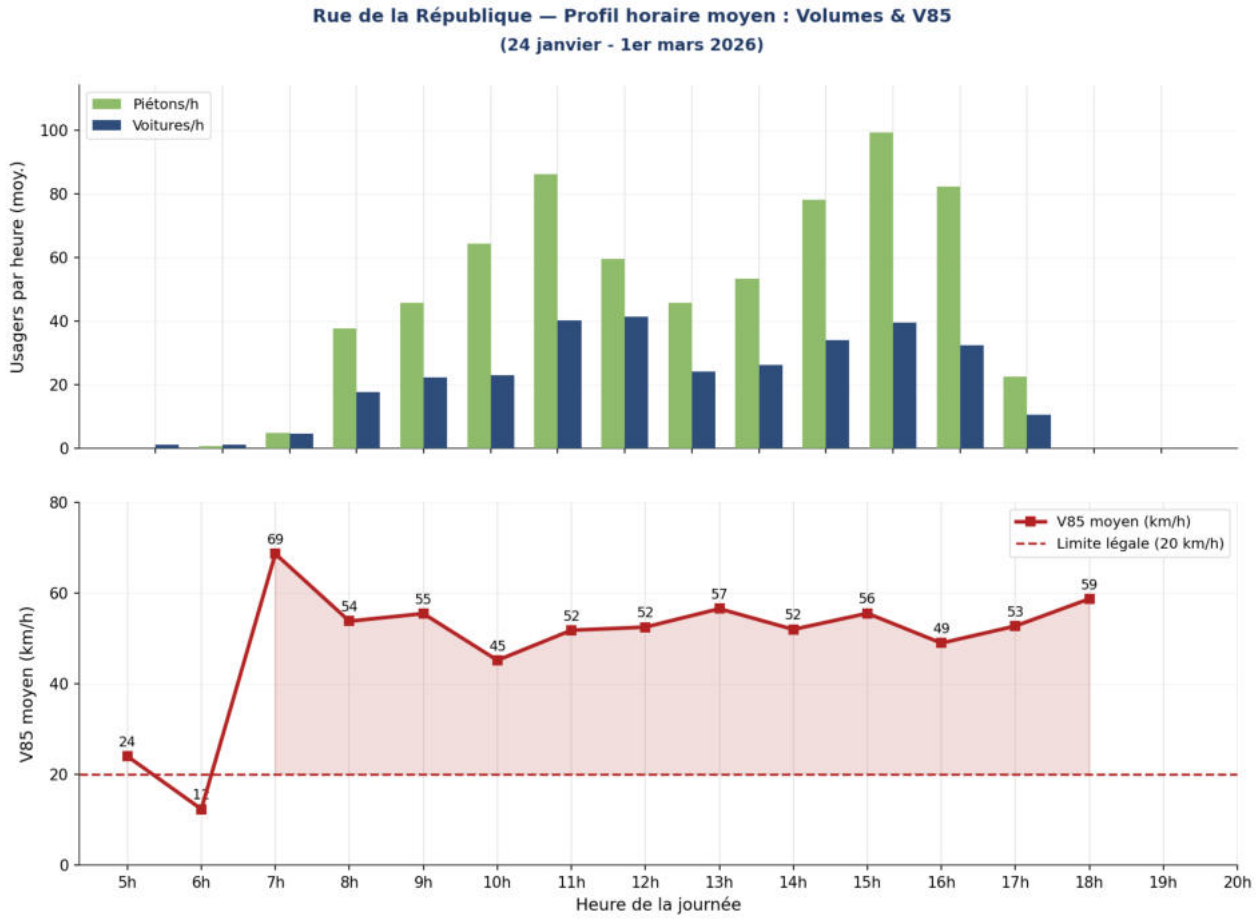


Figure 1 — Profil horaire moyen, Rue de la République

Ce double graphique représente, pour la Rue de la République sur la période 24 janvier–1er mars 2026, le profil horaire moyen des flux de piétons et de voitures (barres, panneau supérieur) ainsi que le V85 moyen par heure de la journée (courbe rouge, panneau inférieur), sur la plage horaire 5h–20h. Le panneau inférieur met en évidence un V85 largement supérieur à la limite légale (20 km/h) à toute heure de la journée. Fait marquant : les vitesses les plus élevées sont enregistrées tôt le matin (près de 69 km/h à 7h) lorsque le trafic est quasi inexistant, soulignant le rôle modérateur de la congestion sur la vitesse.

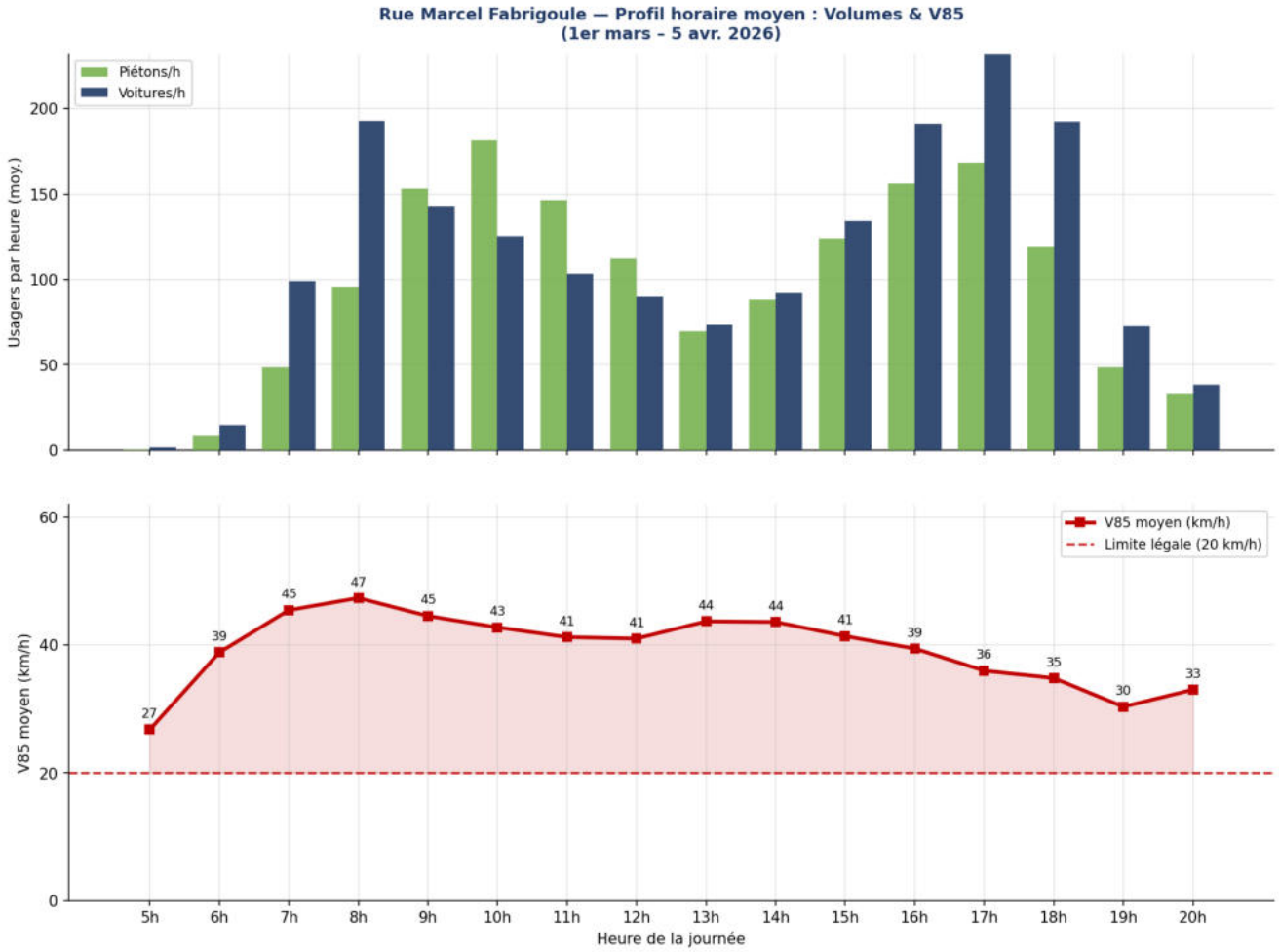


Figure 2 — Profil horaire moyen, Rue Marcel Fabrigoule

Ce double graphique représente, pour la Rue Marcel Fabrigoule sur la période 1er mars–5 avril 2026, le profil horaire moyen des flux de piétons et de voitures (barres, panneaux supérieur) ainsi que le V85 moyen par heure de la journée (courbe rouge, panneau inférieur), sur la plage horaire 5h–20h. Le panneau inférieur met en évidence l'écart structurel entre le V85 mesuré et la limite légale de 20 km/h (ligne tiretée rouge), qui n'est jamais approchée, quelle que soit l'heure. Le pic automobile à 17h (234 voitures/h en moyenne) coïncide avec une présence piétonne importante (169 piétons/h), créant le contexte de risque le plus élevé de la journée.

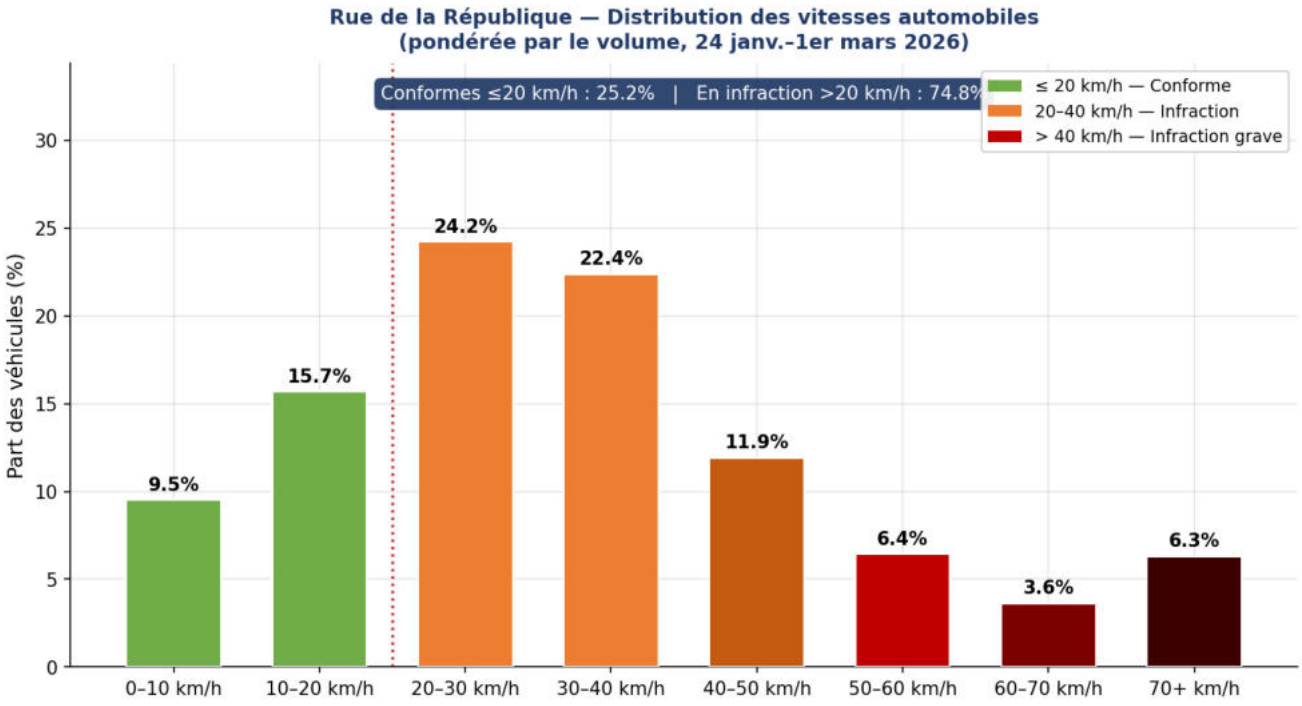


Figure 3 — Distribution des vitesses automobiles, Rue de la République

Ce graphique représente, pour la Rue de la République sur la période 24 janvier–1er mars 2026, la distribution des vitesses automobiles par tranche de 10 km/h, pondérée par le volume de trafic journalier. Les barres vertes (tranches 0–10 et 10–20 km/h) représentent les 25,2% de conducteurs circulant dans les limites légales de la zone de rencontre. Les barres orangées et rouges illustrent les 74,8% de conducteurs en infraction, dont 16,3% dépassant la vitesse d'une zone urbaine ordinaire (50 km/h) et 9,9% circulant à plus de 60 km/h dans une rue piétonne classée.

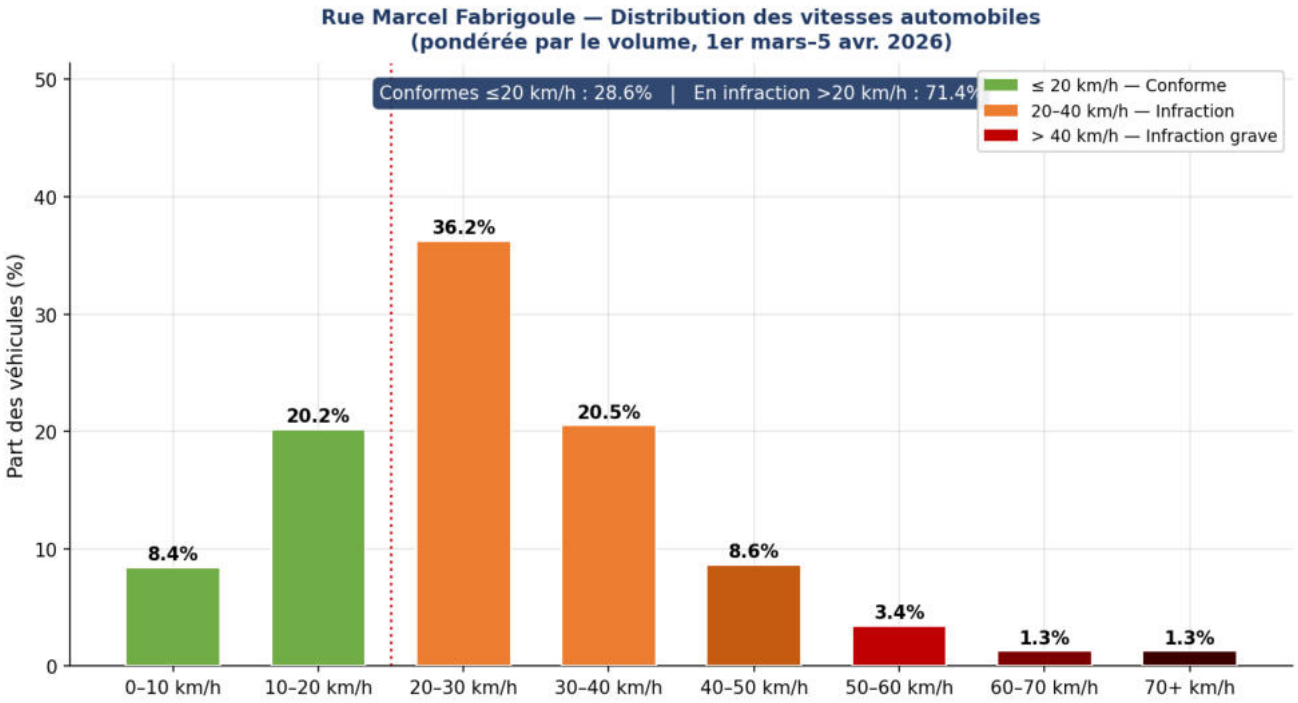


Figure 4 — Distribution des vitesses automobiles, Rue Marcel Fabrigoule

Ce graphique représente, pour la Rue Marcel Fabrigoule sur la période 1er mars–5 avril 2026, la distribution des vitesses automobiles par tranche de 10 km/h, pondérée par le volume de trafic. Les 28,6% de conducteurs conformes (≤ 20 km/h) sont légèrement plus nombreux que rue de la République, mais 71,4% restent en infraction. L'effet de ralentissement relatif lié au volume de trafic élevé aux heures de pointe se traduit par une part de vitesses extrêmes (> 60 km/h) plus faible (2,6% contre 9,9% rue de la République), mais la non-conformité de masse demeure le constat dominant sur les deux sites.

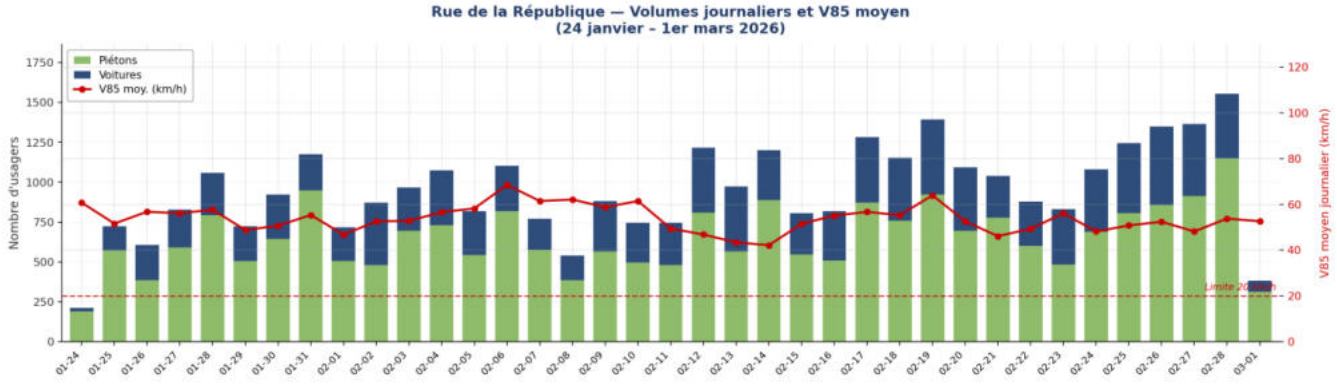


Figure 5 — Volumes journaliers et V85 moyen, Rue de la République

Ce graphique présente, pour chacun des 37 jours d'observation sur la Rue de la République, le volume journalier de piétons (barres vertes) et de voitures (barres bleu marine), ainsi que le V85 moyen journalier (courbe rouge, axe droit). La ligne tiretée rouge matérialise la limite légale de 20 km/h. On constate que le V85 moyen journalier se situe à chaque instant très largement au-dessus de la limite réglementaire, évoluant entre 42 et 68 km/h selon les jours. Les journées des 24–25 janvier et du 1er mars présentent des volumes sensiblement plus faibles que la moyenne de la période, sans que la qualité des données (i.e., uptime partiel) ne permette d'en attribuer définitivement la cause à un facteur particulier.

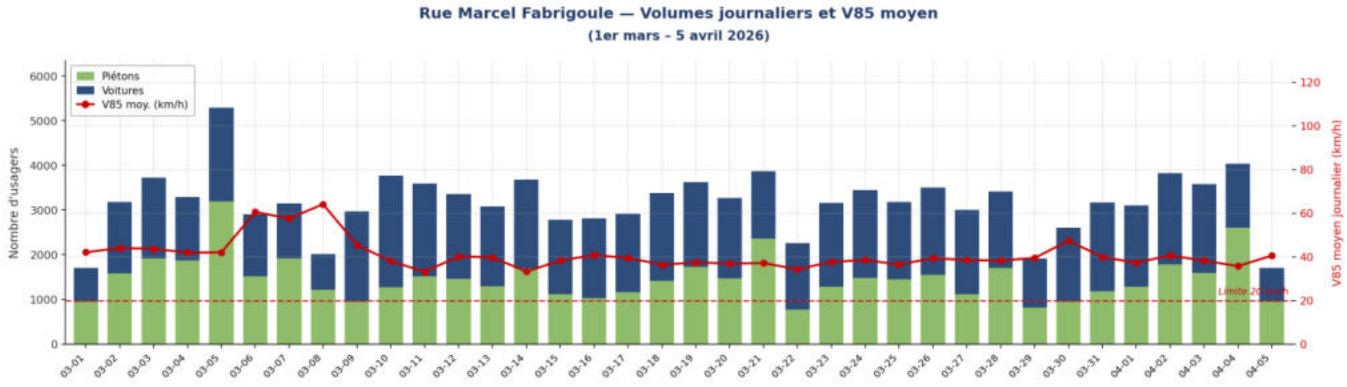


Figure 6 — Volumes journaliers et V85 moyen, Rue Marcel Fabrigoule

Ce graphique présente, pour chacun des 36 jours d'observation sur la Rue Marcel Fabrigoule, le volume journalier de piétons (barres vertes) et de voitures (barres bleu marine), ainsi que le V85 moyen journalier (courbe rouge, axe droit). Les volumes sont nettement plus élevés que rue de la République : les barres automobiles atteignent régulièrement 1 500 à 2 500 véhicules/jour. La courbe V85 reste en permanence entre 33 et 64 km/h — soit entre 1,7 et 3,2 fois la limite légale — sans que le volume de trafic élevé n'induise d'effet d'apaisement durable sur les vitesses. La journée record du 5 mars (3 187 piétons, 2 103 voitures, 602 PL) est visible sous la forme de la barre verte la plus haute. Les journées du 1er mars et du 5 avril présentent des volumes nettement inférieurs à la moyenne observée sur la période. Ces journées de début et de fin de collecte peuvent correspondre à des créneaux de mesure partiels ou à des facteurs contextuels non documentés.

6. Note de synthèse à destination des élus et du grand public :

La Zone de Rencontre du Centre Historique (SPR) N'est Pas Respectée

RC Asso (République-Chartreuse) & VLAV Asso (Villeneuve Les Angles À Vélo) — Avril 2026

Ce que nos associations ont fait

RC Asso (République-Chartreuse) et VLAV Asso (Villeneuve Les Angles À Vélo) ont installé un capteur de trafic **Telraam S2** certifié dans le centre historique de Villeneuve-lès-Avignon. Ce dispositif a mesuré automatiquement, heure par heure, le nombre de voitures, de piétons, de cyclistes et de véhicules lourds, ainsi que les vitesses pratiquées. Les données ont été collectées du **24 janvier au 5 avril 2026** sur deux rues du centre : la **Rue de la République** (~37 jours) puis la **Rue Marcel Fabrigoule** (~36 jours).

Le système Telraam est un outil objectif, certifié, **protégé par conception contre toute falsification ou manipulation des données**, aussi bien lors de la collecte que lors de leur envoi vers le serveur cloud. Ses données sont publiquement accessibles sur **www.telraam.net** et de plus en plus utilisées par des institutions publiques, des bureaux d'études et des collectivités territoriales en France et dans l'Union européenne.

Ce que dit la loi

- Les deux rues se trouvent dans une **zone de rencontre**, signalée par des panneaux spécifiques. Selon le Code de la Route français (articles R.110-2 et R.412-6) :
  - La **vitesse maximale est 20 km/h** — soit la vitesse d'un joggeur
  - Les **piétons sont prioritaires sur toute la largeur de la rue, à tout moment**
  - Les **véhicules doivent céder la priorité aux piétons partout** et adapter leur allure
  - L'esprit de la zone de rencontre est celui **d'un espace partagé et apaisé, réservé en priorité à la vie locale**
- Cette zone de rencontre est de surcroît située au cœur d'un **site patrimonial remarquable (SPR)**, statut qui constitue une servitude d'utilité publique de protection du patrimoine (Code du patrimoine, art. L. 630-1 ; loi LCAP du 7 juillet 2016). **Ce double classement emporte des conséquences juridiques précises** :

  1. Les deux rues devraient être à sens unique. Tout comme la rue de la République, la rue Fabrigoule présente une chaussée inférieure à 5–6 mètres de large, ce qui rend le double sens motorisé incompatible avec l'obligation légale de maintenir un cheminement piéton d'au moins **1,40 mètre** libre de tout obstacle (arrêté du 15 janvier 2007, art. 3-3°, pris en application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006, et loi n° 2005-102 du 11 février 2005 sur l'accessibilité). Dans un SPR où l'élargissement des voies historiques est structurellement exclu par la protection des façades, **la mise à sens unique est la seule mesure permettant de satisfaire simultanément les exigences d'accessibilité et la cohérence de la zone de rencontre** (art. R. 411-3-1 du Code de la route). Le maire dispose du pouvoir d'y procéder par arrêté motivé (art. L. 2213-2 du CGCT).

2. La circulation de transit n'est pas autorisée et l'aménagement doit être conçu pour l'interdire. La zone de rencontre est, par définition réglementaire, un espace « où la vie locale est développée et prépondérante » (art. R. 110-2 du Code de la route ; CERTU/CEREMA, fiche technique officielle). **Une zone de rencontre n'a pas vocation à servir d'axe de passage ou de transit pour les véhicules qui ne font que traverser le site patrimonial protégé**. L'article L. 2213-4 du CGCT autorise le maire à interdire, par arrêté motivé, le transit motorisé pour préserver « **la tranquillité publique** » et assurer « **la mise en valeur à des fins esthétiques ou touristiques** » d'un site — **critères directement applicables à un SPR classé. L'aménagement physique de la zone (chicanes, rétrécissements, signalisation d'entrée horizontale et verticale) doit rendre ce transit matériellement impossible ou fortement dissuasif**, conformément à l'obligation de cohérence entre aménagement et réglementation posée par l'article R. 411-3-1 du Code de la route.

3. Les bornes placées contre les murs et au bord de la chaussée sont illégales et doivent être retirées. Les bornes actuellement installées en bordure des façades, surtout celles qui laissent un espace inférieur à 1,40 mètre entre le mur et la borne, sont en violation directe de l'arrêté du 15 janvier 2007 : elles constituent des obstacles au cheminement piéton rendant impossible le passage d'une personne en fauteuil roulant, avec une poussette ou tout autre usager à mobilité réduite. Ces dispositifs canalisent illégalement les piétons contre les murs au lieu de protéger leur espace de circulation. Si des bornes sont utilisées dans cette zone, **leur seule fonction légalement admissible est de canaliser, comprimer et restreindre la circulation des véhicules motorisés** — notamment en entrée de zone, pour imposer la réduction de vitesse et guider le trafic à sens unique — sans jamais empiéter sur le cheminement piéton de 1,40 m requis par la loi.

Ce que montrent les chiffres

Sur la Rue de la République (~37 jours d'observation) :

- **74,8 % des voitures dépassent la limite légale de 20 km/h** à chaque heure active
- La vitesse réellement pratiquée (V85) est en moyenne de **53,6 km/h** — soit **2,7 fois la limite légale**
- Le record absolu relevé : **120,5 km/h** en plein centre-ville, un mercredi matin à 7h
- Sur les **24 032 piétons** comptabilisés, la grande majorité circule durant des heures où les voitures roulent bien au-delà de 20 km/h

Sur la Rue Marcel Fabrigoule (~36 jours d'observation) :

- **61 163 voitures** ont été comptées — soit **1 699 par jour** en moyenne, un volume de transit digne d'un axe départemental
- **71,4 % des voitures dépassent les 20 km/h réglementaires**
- Le V85 ne descend jamais en dessous de 30 km/h, même lors des heures où **plus de 170 piétons par heure** circulent dans la rue
- **603 véhicules** traversent la rue chaque nuit en moyenne
- **190 véhicules lourds par jour** circulent dans cette zone censée être apaisée
- La journée record du **5 mars 2026** : 3 187 piétons, 2 103 voitures et 602 véhicules lourds en une seule journée

Ce que cela signifie concrètement

Imaginez **234 voitures traversant votre rue en une seule heure** — soit **une voiture toutes les 15 secondes** — pendant que 169 piétons, dont des enfants et des personnes âgées, tentent de traverser ou de marcher sur la chaussée. C'est la réalité mesurée chaque soir à 17h sur la Rue Fabrigoule. Et ces voitures ne roulent pas à 20 km/h : elles circulent en moyenne à **36,0 km/h** à cette heure-là.

Imaginez ensuite qu'un mercredi matin, une voiture traverse en plein centre historique classé à **120,5 km/h**. C'est la vitesse mesurée Rue de la République, dans une zone protégée où la limite légale est de 20 km/h. Sur la Rue Fabrigoule, la valeur maximale enregistrée est de **114,0 km/h**, à 5h du matin.

Notre demande aux autorités compétentes

Face à ces preuves objectives, RC Asso et VLAV Asso demandent aux autorités compétentes (Mairie de Villeneuve-lès-Avignon, Préfecture du Gard, Conseil Départemental) :

- **Des contrôles de vitesse ciblés dans un premier temps** (radar pédagogique et/ou forces de l'ordre) aux créneaux identifiés : 7h–9h et 17h–19h sur la Rue Fabrigoule, 7h et 18h–19h sur la Rue de la République
- **Un réaménagement physique forçant la réduction des vitesses** : mise en sens unique partout en SPR, rétrécissement de chaussée, chicanes (de préférence végétalises en SPR) — ce que les spécialistes appellent la « **modération physique du trafic** »
- **La limitation du trafic de transit** à travers un plan de circulation qui détourne les flux motorisés hors du centre historique
- **L'interdiction ou la forte restriction des véhicules lourds** dans la zone de rencontre, excepté pour les riverains et livraisons autorisées en créneaux définis
- **Un suivi mensuel des données Telraam** et leur publication transparente auprès des habitants et du conseil municipal, afin d'évaluer l'efficacité des mesures prises

Les données Telraam sont objectives, certifiées et infalsifiables par conception. Elles montrent que la zone de rencontre existe sur les panneaux, mais pas dans les faits. Il est temps d'agir.

RC Asso — République-Chartreuse, Villeneuve-lès-Avignon
VLAV Asso — Villeneuve Les Angles À Vélo
Données collectées par capteur Telraam S2, segment #9000010677
Toutes données disponibles sur demande et publiques sur telraam.net

Annexes et sources de référence

A. Sources des données

- TELRAAM-raw-data-Rue-de-la-Republique-recd-27-mar-2026.xlsx — Données brutes Telraam S2, segment #9000010677, Rue de la République, 24 janvier – 1er mars 2026. Collecte organisée par RC Asso et VLAV Asso.
- TELRAAM-raw-data-Rue-Marcel-Fabrigoule-recd-5-avr-2026-3.xlsx — Données brutes Telraam S2, segment #9000010677, Rue Marcel Fabrigoule, 1er mars – 5 avril 2026. Collecte organisée par RC Asso et VLAV Asso.

B. Références réglementaires et techniques

- **Code de la Route français**, Art. R.110-2 : définition de la zone de rencontre, et **Code de la Route français**, Art. R.412-6 : règles de circulation en zone de rencontre
- **Guide national du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)** « Aménager des rues apaisées — Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes » : https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenager-rues-apaisees-guide-du-cerema-collectivites/
- **Série de 13 fiches « Zones de circulation apaisée »** par CEREMA/CERTU , financée par la DSCR (**Ministère de l'Environnement**) : https://www.cerema.fr/fr/actualites/zones-circulation-apaisee-13-fiches-telecharger
- **Fiche technique « La zone de rencontre », Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR)**, Ministère de la Transition écologique, in securite-routiere.gouv.fr : https://www.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2019-02/guide_techn_fiche3_technique_zone_rencontre_cle0262fe.pdf
- **Fiche technique Zone de Rencontre, Ministère de la Transition écologique** : https://www.msr25.doubs.developpement-durable.gouv.fr/fiche-9-la-zone-de-rencontre-a701.html
- **Telraam FAQ** — Explication de la mesure de vitesse V85 : https://faq.telraam.net/article/14/speed-measurement-v85-explained
- **Telraam S2** — Description technique : https://telraam.net/fr/S2
- **Telraam & Privacy** : https://telraam.net/fr/blog/telraam-privacy
- Wecount / **EU Citizen Science** : https://eu-citizen.science/organisation/283
- **Talks Telraam — Times of Speeding** : https://talks.telraam.net/t/times-of-speeding/817

C. Glossaire

V85 : Vitesse au 85e percentile : vitesse en-dessous de laquelle circulent 85 % des conducteurs dans des conditions normales de trafic. **Indicateur standard international de la vitesse réellement pratiquée**.

Zone de rencontre : Espace protégé du Code de la Route français où la vitesse maximale est de 20 km/h et où les piétons sont prioritaires sur toute la chaussée.

Véhicule lourd (PL) : Dans la classification Telraam : bus, camions, camionnettes, poids lourds. Catégorie regroupant tout véhicule autre que voiture, vélo ou piéton.

Trafic nocturne : Dans les données Telraam S2 : passages enregistrés en dehors des heures diurnes actives (incluant les enregistrements de nuit du capteur).

Modération physique du trafic : Ensemble des aménagements physiques (chicanes, rétrécissements, sens unique) conçus pour contraindre mécaniquement les conducteurs à réduire leur vitesse.