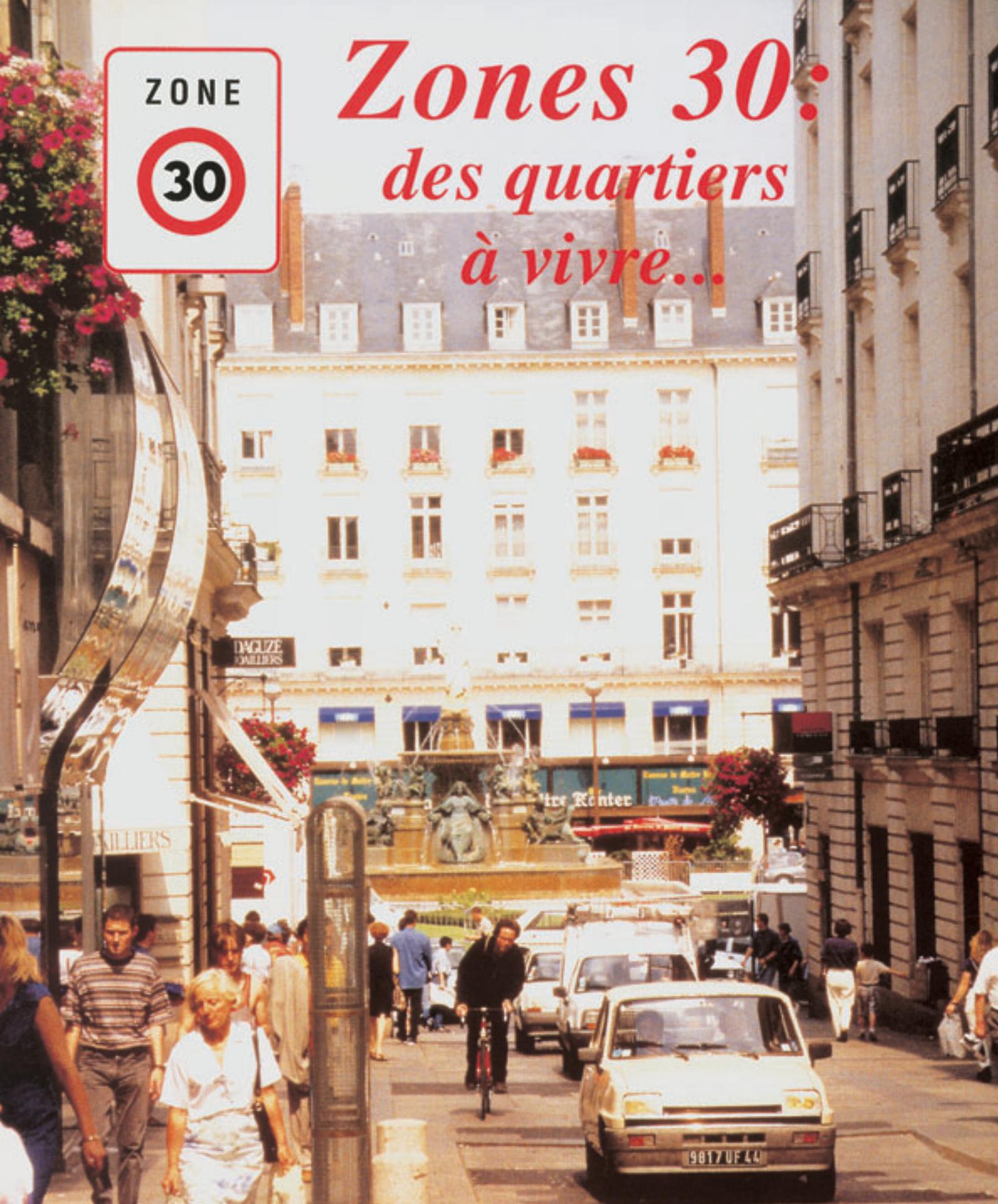


ZONE



# *Zones 30:* *des quartiers* *à vivre...*



Pour mieux vivre en ville, réduire le nombre d'accidents et favoriser les déplacements à pied et à vélo, tout en maîtrisant mieux la circulation automobile, la solution "zone 30" est la plus efficace. Dans les quartiers résidentiels, autour des établissements scolaires, comme dans les rues commerçantes en centre-ville, ou en traversée d'agglomération. Partout où il importe de concilier circulation, sécurité et vie locale. Par un partage plus équilibré de l'espace public entre tous les usagers. Une évolution qui s'inscrit dans le cadre plus général d'une politique de modération de la circulation et de la vitesse en ville.



# Sécurité et qualité de vie

*Pour que piétons et cyclistes soient plus en sécurité, pour que les habitants puissent jouir d'une meilleure qualité de vie, l'espace-rue doit être mieux partagé. Il convient pour cela de réduire la vitesse automobile au moyen de ce que le Code de la route appelle, depuis la parution du décret du 29 novembre 1990, une "zone 30".*

## De quoi s'agit-il?

Selon le Code de la route (art. R1) «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».

## Objectif: sécurité et qualité de vie

La réduction de la vitesse à 30 km/h vise à modifier progressivement et durablement les comportements de conduite pour une circulation plus conviviale, plus sûre et plus régulière dans un environnement plus agréable, moins bruyant et moins pollué, propre à l'épanouissement de la vie locale.

\* **Plus conviviale**, car l'abaissement de la vitesse permet une meilleure cohabitation et une meilleure communication piétons-automobilistes. Ces derniers s'arrêtent alors plus volontiers pour laisser passer un piéton.

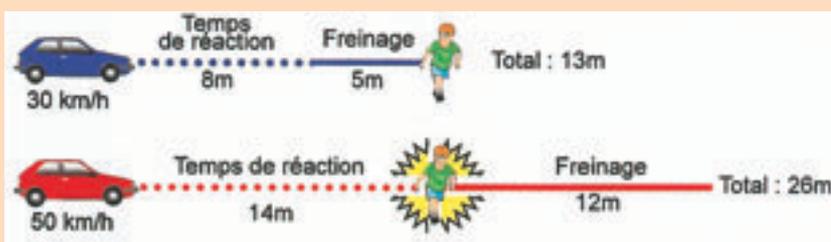
\* **Plus sûre**, parce que, à 30 km/h, un automobiliste a besoin de 13 m seulement pour s'arrêter, contre 26 m à 50 km/h. De plus, à 30 km/h, le risque d'accident diminue, ainsi que la gravité des lésions en cas de choc.

\* **Plus régulière** car, à vitesse moindre, les véhicules ont besoin de moins d'espace pour circuler. La circulation motorisée s'effectue de manière plus régulière avec moins d'à-coups, sans congestion.

## Où aménager des zones 30 ?

Des zones 30 peuvent être aménagées en secteur résidentiel, autour des établissements scolaires, dans les rues commerçantes, autour d'un itinéraire de liaison cycliste, et même sur des voies à trafic relativement dense lorsque la vie riveraine est au moins aussi importante que la fonction circulation de la voie. A terme, la majeure partie des surfaces urbaines peut être transformée en zone 30.

Une zone 30 peut concerner une section de rue, mais elle trouve sa meilleure expression lorsqu'elle englobe un ensemble de rues ou un quartier entier.



*A 30 km/h, si un enfant s'élançait à 13 m devant un automobiliste, celui-ci peut s'arrêter à temps. A 50 km/h, l'automobiliste n'aura même pas commencé à freiner et renversera l'enfant.*

Temps de réaction: environ 1 seconde; freinage par temps sec

### ▼ Zone 30 autour d'un établissement scolaire (Lorient).



### ▼ Itinéraire de liaison cycliste en zone 30 (Pays-Bas).



# A ménager les entrées...

Toutes les "entrées/sorties" d'une zone 30 doivent non seulement être signalées par des panneaux réglementaires, mais également être aménagées, afin d'être clairement identifiées et ainsi faire ralentir l'automobiliste.

**Signalisation:** doivent être implantés, en entrée, le panneau B30 ci-contre (à ne pas confondre avec le panneau circulaire B14 de simple limitation de vitesse) et, en sortie, le panneau B51.

**L'aménagement** des entrées doit être suffisamment fort pour attirer l'attention de l'automobiliste, de nuit comme de jour. Il doit être soigné et s'intégrer harmonieusement à son environnement immédiat. Il doit être suffisamment contraignant pour faire ralentir l'automobiliste.



Traitement de l'entrée d'une zone 30 au droit d'un carrefour (Rennes): surélévation complète du carrefour traité avec un revêtement visible de loin et réduction de l'emprise de la chaussée sur chaque voie d'entrée par des avancées de trottoir. ▼



**Moyens:** un rétrécissement, une surélévation, un emploi judicieux de plantations ou du mobilier urbain sont d'excellents moyens, pas forcément très coûteux, pour marquer une "entrée/sortie" de zone 30.

▲ Zone 30 dans un quartier résidentiel (Kingersheim): rétrécissement de la chaussée en entrée par avancées de trottoir et traitement spécifique du revêtement.

◀ Un trottoir traversant en entrée et rétrécissement de la chaussée à l'intérieur par une bande plantée intégrant signalisation et éclairage (Bruay-sur-Escaut).

Écluse en sortie de zone 30 (Odense, Danemark): pincement de chaussée n'autorisant qu'un passage alterné des voitures. Emploi de végétation, surélévation. Les deux-roues peuvent circuler sur la chaussée de part et d'autre de cet aménagement. ▼



# ... et les rues elles-mêmes

*Afin de garantir une vitesse constamment inférieure à 30 km/h, faciliter les déplacements des piétons et des cyclistes à l'intérieur d'une zone 30, aménagements et mesures de gestion de la circulation sont souvent nécessaires.*

**Des aménagements simples et peu onéreux** existent, ce qui ne doit pas exclure des traitements plus riches dans certains contextes. Les dispositifs de ralentissement auront un maximum d'efficacité s'ils sont prévus tous les 50 à 100 m. Cela étant, si les caractéristiques propres de la rue ou son environnement incitent naturellement à une vitesse inférieure à 30 km/h, le recours à ces dispositifs n'est pas toujours indispensable.

**Des mesures d'exploitation et de gestion de la circulation**, les plus légères possibles, sont à utiliser: priorité à droite dans les carrefours (suppression des "Stop", des "Cédez le passage", des feux tricolores), usage réduit des panneaux et du marquage au sol, remise à double sens, contresens autorisé aux cyclistes en cas de sens unique...

**Le stationnement** est l'un des moyens les plus efficaces pour agir sur la vitesse des automobilistes, par les variations de profil en travers et les modifications de trajectoire qu'il introduit. Il permet de réduire la largeur des chaussées, qu'il soit disposé en bande longitudinale ou en épi, latéral ou dans l'axe. On peut l'alterner et créer ainsi des chicanes à bon marché.

*Chicane formée par des avancées de trottoirs associées à un stationnement alterné. En phase provisoire l'installation de balises souples a permis de tester la meilleure géométrie possible. A noter que les avancées sont séparées du trottoir afin de permettre facilement l'écoulement des eaux de pluie (Le Plessis Robinson).*



*Autre exemple d'aménagement de chicane (Givors). L'éclairage, le mobilier urbain, la végétation sont autant de moyens pour souligner l'ambiance urbaine et la convivialité de l'espace.*



*En zone 30, le double sens est a priori souhaitable pour chaque voie. Dans les rues que l'on souhaite maintenir à sens unique, il est préconisé d'autoriser la circulation à contresens pour les cyclistes afin de faciliter leurs déplacements (Winterthur, Suisse).*

*Avancées de trottoirs en carrefour géré par la priorité à droite (Bain de Bretagne).*



# Usage et usagers

*Dans une zone 30, l'espace demeure affecté de manière traditionnelle : une chaussée pour les usagers motorisés et les cyclistes et des trottoirs ou espaces latéraux pour les piétons. Les règles d'usage sont les règles de base du Code de la route, notamment en ce qui concerne la priorité aux carrefours (priorité à droite préconisée) et la circulation des piétons.*

## Piétons

Conformément au Code de la route, dans les zones 30, comme dans toute autre rue classique, les piétons sont tenus d'utiliser les espaces qui leur sont réservés à l'exclusion de la chaussée (cf. art. R217) et ne doivent traverser qu'après s'être assurés qu'ils peuvent le faire sans danger immédiat (cf. art. R219). Les automobilistes sont tenus de céder le passage aux piétons engagés dans ces conditions (cf. art. R220).

Contrairement aux dispositions valables pour les aires piétonnes (voir ci-contre), aucun droit particulier n'est donné aux piétons. Néanmoins, dans une zone 30, du fait de la réduction de la vitesse des véhicules, les piétons peuvent traverser facilement et en tout point de la chaussée. Les passages piétons ne sont donc pas nécessaires, sauf cas exceptionnels.

## Cyclistes

Du fait de la faiblesse des vitesses pratiquées, les cyclistes peuvent circuler sans danger en compagnie des automobilistes. Une utilisation très intéressante du concept zone 30 consiste à profiter de la création d'une telle zone pour y tracer un itinéraire pratique pour les cyclistes (itinéraire parallèle à un grand axe très circulé, ensemble de rues reliant des points forts de la ville tels que gare, université, lycée, centre-ville,...).

## Un concept différent : l'aire piétonne

*\* Selon l'art. R1 du Code de la route, "le terme 'aire piétonne' désigne toute emprise affectée, de manière temporaire ou permanente, à la circulation des piétons et à l'intérieur du périmètre de laquelle la circulation des véhicules est soumise à des prescriptions particulières".*

*\* Dans une aire piétonne, tout l'espace est aménagé en faveur du piéton. La circulation automobile y est soit interdite, soit autorisée à vitesse très réduite (maximum 10 km/h). Partout, le piéton a priorité sur l'usager motorisé.*



▲ En zone 30, la limite entre le domaine du piéton et la chaussée pour automobiles et cyclistes est clairement marquée. Les piétons peuvent néanmoins traverser partout (Bourges).



## Transports publics

La circulation des transports en commun dans une zone 30 se conçoit parfaitement. En effet, constituant une alternative possible à l'usage de la voiture, ils participent à la modération de la circulation. On doit malgré tout s'assurer que le niveau de service et de confort des lignes ne se trouve pas affecté outre mesure.

## Stationnement et livraisons

Il convient de vérifier, au cours de la concertation précédant la mise en œuvre de la zone 30, que les aménagements et les nouvelles règles de stationnement sont compatibles avec la vie des entreprises et des commerces, notamment en matière de livraisons.



*Giratoire en zone 30 (Nuits-St-Georges). Si le régime de priorité à droite dans les carrefours convient bien aux zones 30, on peut également recourir au carrefour giratoire ou au mini-giratoire. Ces régimes permettent, en effet, d'attirer l'attention de l'automobiliste à l'approche de l'intersection et l'obligent à ralentir. Par l'absence de hiérarchisation des voies, ils marquent la volonté de traiter tous les usagers à égalité.*

# Une démarche cohérente

*La démarche qui conduit à l'implantation d'une ou de plusieurs zones 30 n'est pas figée et doit s'adapter au contexte local. Cependant, la réussite d'une telle opération nécessite un minimum d'analyse et de méthode.*

## Une approche globale et multidisciplinaire

**En premier lieu**, il convient d'identifier les zones 30 potentielles sur l'ensemble de la ville, à partir de l'analyse des fonctions et des usages des voies. Cela peut s'effectuer dans le cadre d'un plan local de modération de la vitesse par exemple.

**La deuxième étape** consiste à étudier l'opportunité et la faisabilité de création de chaque zone identifiée et à choisir les zones à traiter en priorité. A cette fin on s'appuie sur des données quantifiables (accidents, vitesses, trafics par mode de déplacement ...) et sur des données plus qualitatives (vie et demande locales, activités riveraines, urbanisme, environnement...).

**Enfin**, on définit les aménagements et les mesures à prévoir et leur éventuel phasage dans le temps.

## Rechercher l'efficacité au moindre coût

"Penser" zone 30 lors de réfections de voirie, de programmes d'aménagements cyclables ou de projets d'urbanisation, pour ne citer que ces exemples, doit devenir un réflexe.

Par ailleurs, une programmation judicieuse, un recours à des aménagements légers ou à des mesures provisoires autorisent des évolutions dans le temps et permettent de traiter davantage de zones.

## La concertation: un gage de réussite

Ce sont les habitants et les usagers qui connaissent le mieux les problèmes de fonctionnement des quartiers. En outre, les comportements évolueront d'autant mieux que les habitants auront pu s'approprier le concept de zone 30 dès l'origine. La concertation et l'information préalables sont donc essentielles pour la réussite des projets.

*Zone 30 réalisée dans le cadre d'un projet de réhabilitation de quartier (Cité minière de Bruay-sur-Escaut).* ►



**Fiche publiée et diffusée gratuitement par:** CERTU, Bureau de vente, 9, rue Juliette Récamier, 69456 Lyon Cedex 06, Tél.: 72.74.59.59. Renseignements techniques: CERTU 72.74.58.66

**Réalisation:** le département "Sécurité, voirie, espace public" du CERTU (notamment M. Broche et C. Rennesson), le CETE de l'Est (P. Tiercelin), Amarcande (F. Loiseau).

**Ouvrages de référence** disponibles au CERTU:

- Guide zone 30, méthodologie et recommandations, 1992.
- Modération de la vitesse en agglomération, recommandations techniques sur la limitation généralisée à 50 km/h, 1990.
- Ville plus sûre quartiers sans accidents, réalisations évaluations, 1994.

**Illustrations:** p. 1 - Ville de Nantes; p. 2 schéma CERTU, Ville de Lorient, CERTU; p. 3 CETE de l'Est, CETE Nord-Picardie, Ville de Rennes, CERTU; p. 4 CERTU, CETE de Lyon, CERTU, CERTU; p. 5 CERTU, CETE de Lyon; p. 6 CETE Nord-Picardie.

© Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports  
Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Conception: Amarcande, Tél.: 42.49.34.84.

Impression: Du Sceau (Seine-Saint-Denis)

Achevé d'imprimer et dépôt légal: octobre 1995 - ISBN: 2-110-86792-2

