

# LA ZONE 30



## DÉFINITION

■ Article R. 110-2<sup>1</sup>

« zone 30 » section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »

La zone 30 est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulaire en abaissant la vitesse maximale autorisée pour les véhicules. Ceci doit aider au développement de l'usage de la marche en facilitant les traversées pour les piétons et l'usage du vélo en favorisant la cohabitation des vélos avec les véhicules motorisés sur la chaussée.

La configuration la plus courante de la voirie – une chaussée pour l'ensemble des véhicules et des espaces latéraux (trottoirs) pour les piétons – est donc adaptée aux zones 30.

Bien évidemment toute la réglementation s'applique, que ce soit par exemple la législation pour les personnes à mobilité réduite, la signalisation, etc.

## LES LIEUX CONCERNÉS

■ Art. R. 411-4

« Le périmètre des zones 30 et leur aménagement sont fixés par arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée et, s'il s'agit d'une section de route à grande circulation, après avis conforme du préfet. Les règles de circulation définies à l'article R. 110-2 sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police constatant l'aménagement cohérent des zones et la mise en place de la signalisation correspondante. »

La « zone 30 » est un ensemble de voiries à vitesse inférieure à 30 km/h. Elle peut être plus ou moins étendue.

Lors de leur introduction en 1990, il était recommandé qu'elles soient d'une longueur minimale de 200 m et de 2 km au maximum. Cette longueur maximale a rapidement été supprimée et ne correspond plus à la réalité du terrain aujourd'hui. Conformément aux recommandations en vigueur, il est important de franchir un pas avec l'extension du concept des zones 30 à toutes les voiries de desserte et à des tronçons situés sur des axes de circulation. La notion de 200 m minimum reste d'actualité mais devrait relever de l'exception car d'une taille trop modeste. À l'échelle de l'agglomération, il importe donc de réaliser une hiérarchisation de la voirie distinguant les zones 30 des axes qui resteront limités à 50 km/h. À terme, plus de 70 % de la voirie en agglomération devrait devenir de la zone 30. La création réglementaire des zones de rencontre devrait faciliter cette hiérarchisation en offrant la possibilité de créer des sous-ensembles plus fortement aménagés à priorité piéton à l'intérieur des zones 30.

Dans les zones de conflit important avec une vie locale et des traversées piétonnes, des axes de transit et des axes inter-quartiers peuvent être aménagés en zone 30 sur de courtes distances.

## Hiérarchisation de la voirie Généralisation de la zone 30



Plan théorique d'un réseau de voirie hiérarchisé

<sup>1</sup> Du code de la route, les articles mentionnés par la suite s'y réfèrent

À l'intérieur d'une même zone 30, plusieurs types d'espaces publics peuvent être rencontrés parmi lesquels par exemple :

- des rues résidentielles, ou de lotissement ;
- des rues de commerce de proximité ;
- rue de distribution du quartier ;
- un tronçon d'un axe de transit avec présence forte de traversée piétonne.

La description de ces quatre situations n'est pas exhaustive.



Rue résidentielle - Photo CETE Normandie Centre



Rue commerce de proximité  
Photo Ville de Bourg-en-Bresse - S. Buathier



Rue de distribution du quartier - Photo CERTU



Section d'axe de transit - Photo CETE Normandie Centre

## LE CHOIX DE LA VITESSE LIMITE

### Article R. 110-2

« Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h »

La vitesse est limitée à 30 km/h pour tout type de véhicules, c'est-à-dire, les vélos, les cyclomoteurs, les motos, les automobiles, les véhicules de livraisons, les bus. Le parti pris d'avoir fait figurer cette prescription de limitation de vitesse sur le panneau rappelle cette exigence.

Un véhicule qui roule à 30 km/h nécessite une distance de 13 m environ pour s'arrêter en cas d'urgence (1 seconde de réaction + décélération du véhicule) au lieu de 28 m à 50 km/h. Cette vitesse réduite permet à l'automobiliste

d'avoir un champ visuel fonctionnel plus large, d'établir un contact visuel avec les autres usagers et d'augmenter ainsi les chances d'éviter un piéton. En cas d'accident avec piéton, la probabilité de tuer un piéton passe de 100 % à 70 km/h, à 80% à 50 km/h et à environ 10 % à 30 km/h.

C'est en raison de cette faible vitesse des véhicules qu'une cohabitation dans de bonnes conditions de sécurité est possible entre les véhicules motorisés et les vélos sur la même chaussée. Elle permet également aux piétons de traverser la voie en tout point, dès lors qu'ils se situent à plus de 50 mètres du passage piéton le plus proche.

## LES USAGERS

### Article R.110-2

«[...] «zone 30» section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers [...]»

Comme pour les voiries à 50 km/h, aucun mode de transport n'est exclu, sauf dispositions contraires.

La signalisation montre clairement l'importance du message de modération de la vitesse pour tous les véhicules.

### LES PIÉTONS

Les piétons dans le code de la route forment une catégorie qui comprend les personnes qui se déplacent à pied ainsi que les rollers et trottinettes et les utilisateurs de fauteuils roulants.

Contrairement aux aires piétonnes et aux zones de rencontre, la réglementation relative aux piétons est la même que pour la voirie à 50 km/h. Les piétons n'ont pas de priorité particulière et ils ne sont pas autorisés à circuler sur toute la largeur de la chaussée. La règle est donc la priorité au piéton régulièrement engagé.

Toutefois, la vitesse réduite des véhicules rend compatible la traversée des piétons dans de bonnes conditions de sécurité tout le long de la rue. Les aménagements doivent donc tendre à faciliter la traversée des piétons en tout point de la chaussée, en limitant le recours aux passages piétons et en évitant les bordures hautes lorsque c'est possible.

### LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Les personnes à mobilité réduite regroupent non seulement les personnes en fauteuil roulant, celles ayant des handicaps sensoriels (aveugle, malvoyant, sourd, malentendant, ...) ou intellectuels (problème cognitif, etc.), mais aussi les personnes transportant des bagages lourds, les personnes âgées, les femmes enceintes, les adultes avec une poussette ou un caddie, etc.

Loi n° 2005-102 du 11 février 2005, décrets n° 2006-1657 et n° 2006-1658 du 21 décembre 2006,

Arrêté du 15 janvier 2007, alinéa n° 3 – profil en travers :  
«[...] La largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel [...]»

La loi, ses décrets et son arrêté concernent en milieu urbain les voies de circulation ouvertes à la circulation et tous les espaces publics, y compris les voies de la zone 30.

### LES CYCLISTES

Les cyclistes et les modes motorisés se partagent la chaussée sans nécessité de ségrégation avec des voies dédiées. Ceci suppose une homogénéisation des vitesses pratiquées : c'est à dire moins de 30 km/h pour tous les usagers.

Pour cette raison, en zone 30, il y a peu d'aménagements cyclables puisque la mixité répond aux besoins des cyclistes. Toutefois, la présence d'un double sens cyclable dans une rue à sens unique, d'une chicane ou d'une écluse dotée d'un bypass constitue intrinsèquement des aménagements cyclables. En aucun cas, ces aménagements cyclables ne doivent être réalisés sur le trottoir ou dans l'espace continu dédié aux piétons. Cela irait à l'encontre de l'esprit de la loi n° 2005-102 du 11/02/2005 relative au handicap.

Il ne faut pas toutefois tomber dans l'excès qui consisterait à déclarer en zone 30 des sections de voiries afin d'éviter de réaliser des aménagements cyclables prévus par l'application de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (article 20 codifié à l'article L. 228-2 du code de l'environnement)

### Article R.110-2

«[...] Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police [...]»

La généralisation du double sens cyclable vise à accompagner le développement de l'usage des vélos. Les cyclistes font rarement les détours engendrés par la présence de voirie à sens unique, soit parce que l'itinéraire imposé est plus long, soit parce qu'il est ressenti comme plus dangereux. Ils préfèrent alors souvent circuler illégalement sur les trottoirs. Il s'agit donc de prévenir ces comportements non par la répression mais par une signalisation et, là où c'est nécessaire par un aménagement adapté. Les organismes gestionnaires de la voirie devront donc étudier l'ensemble des voiries en zone 30 pour, soit dans le cas général créer des doubles sens cyclables, soit pour justifier dans un arrêté à prendre obligatoirement l'impossibilité de réaliser ce double sens cyclable.

Dans le cas où cette possibilité de double sens n'est pas offerte, l'autorité investie du pouvoir de police devra justifier son choix par des contraintes propres à la voirie et à son usage (nature du trafic dont une forte présence de poids lourds, etc.). Rappelons à cet effet, que la présence de stationnement sur voirie est le résultat d'un choix et non une contrainte ex nihilo, le choix d'offrir ou de maintenir du stationnement ne saurait dans le cas général justifier l'absence de mise à double sens cyclables des rues à sens unique.

Il importe d'examiner au cas par cas les carrefours qui constituent les points délicats de l'aménagement de la voie réservée aux cyclistes.

La signalisation à mettre en place reste identique à la situation actuelle (voir réglementation en vigueur).

On veillera à la continuité de ces doubles sens cyclables aux limites des zones 30.

### LES VÉHICULES MOTORISÉS HORS TRANSPORT PUBLIC

Les véhicules motorisés hors transport public comprennent donc les cyclomoteurs, les motos, les automobiles, les véhicules motorisés de livraison, etc.

En dehors de la restriction de vitesse et des double sens cyclables généralisés, il n'y a aucune autre règle relative au mode de fonctionnement qui soit spécifique à la zone 30. Les règles sont les mêmes que pour les axes à 50 km/h.

### LES TRANSPORTS PUBLICS

Les transports publics ont toute leur place dans les zones 30.

Les transports publics à guidage permanent ne peuvent pas faire de manœuvre d'évitement. C'est pourquoi, ils ne sont pas soumis au code de la route hors prescription absolue. Leur vitesse de circulation est définie dans le « Règlement d'Exploitation et de Sécurité » approuvé par le préfet. Ils doivent pratiquer une vitesse adaptée au contexte. Leur conduite est assurée par des professionnels qui ont connaissance des conditions d'exploitation et des contraintes au niveau de la sécurité.

### LES VÉHICULES D'URGENCE

Il n'y a pas de règle spécifique aux zones 30. Elles sont traitées comme toutes les autres voiries, les règles régissant les véhicules d'urgence primant sur les autres règles.

## LA SIGNALISATION ET LES AMÉNAGEMENTS

Les zones 30 visant un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la circulation, les aménagements doivent être pensés en ce sens, en favorisant les traversées piétonnes par un aménagement adapté et judicieusement positionné, en réduisant la vitesse à moins de 30 km/h y compris par de la contrainte physique lorsque cela est nécessaire (se référer aux guides techniques en vigueur).

Afin de ne pas exclure de ces lieux les usagers malvoyants ou non voyants, il est nécessaire d'avancer et d'expérimenter des solutions techniques, pour répondre à la loi n° 2005-102 du 11/02/2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, et même pour aller au-delà. Il peut être fait appel aux nouvelles technologies de communication ou à la sonorisation pour faciliter le repérage de ces personnes. L'aménagement doit aussi concourir à la lisibilité de la zone.

### EN ENTRÉE ET SORTIE

*La signalisation en entrée et sortie*

#### Article R. 110-2

« [...] Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation [...] »

#### En entrée



Panneau B30  
Entrée d'une zone 30

La figuration d'une limitation de vitesse pour tous les véhicules est l'élément essentiel du panneau.

Ce panneau fait partie de la famille des « panneaux de prescription » et de la sous-famille « panneaux de prescription zonale ». Le chiffre de la vitesse plafond

autorisée est entouré d'un cercle rouge qui symbolise les panneaux d'interdiction ou d'obligation.

C'est un panneau zonal, c'est-à-dire que ses prescriptions s'appliquent à l'ensemble de la zone signalée (axe sur lequel il est implanté et ensemble des voies sécantes) jusqu'à ce que l'utilisateur franchisse un panneau modifiant cette prescription (B54, B52, EB20), même si l'utilisateur change de plusieurs fois de direction.

En comparaison, le panneau de limitation de vitesse de type B14 ne s'applique que sur l'axe sur lequel il est implanté jusqu'à un panneau modifiant cette prescription (B31, B33, B14, B52, EB20). La limitation de vitesse ne s'applique donc pas aux rues sécantes. De plus, il est nécessaire de le répéter à chaque intersection pour les usagers venant des voies sécantes.



B14



B31



B33

*La zone 30 - 4*

### En sortie

La fin de la zone 30 peut être annoncée par un des panneaux suivants :



Panneau B51  
Sortie d'une zone 30



B54  
Entrée d'une aire piétonne



B52  
Entrée d'une zone de rencontre



EB20  
Sortie d'agglomération

### Les aménagements en entrée et sortie

#### Article R. 110-2

«[...]l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.»

La signalisation ne suffit souvent pas pour la lisibilité et la crédibilité d'une zone réglementée. C'est pourquoi il est prévu que des aménagements complètent la signalisation : ceci est inclus dans la notion d'aménagement cohérent.



Photo CETE Nord-Picardie

Les entrées doivent être marquées par des aménagements appropriés cohérents qui incitent à ralentir et qui soient repérables en complément de la signalisation réglementaire. Toutefois, dans certains quartiers historiques ou autres, la configuration et l'ambiance des lieux peuvent permettre d'éviter la réalisation d'aménagements.

On gagnera dans une même commune à conserver une homogénéité d'aménagement aux entrées des zones 30 afin de faciliter le repérage pour les usagers.

### À l'intérieur de la zone 30

#### Article R. 110-2

«[...]l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.»

#### La signalisation à l'intérieur de la zone 30

L'objectif est de mettre le moins de signalisation possible, en se limitant aux plaques de rues et quelques indications succinctes. Le marquage axial tout comme le marquage de rive par des lignes continues ou discontinues de peinture blanche est à éviter.

Il faudra toutefois signaler les rues avec double sens cyclable.

Pour ce qui concerne les passages piétons, il faudra trouver un compromis entre leur présence qui est nécessaire pour permettre aux personnes malvoyantes ou aux personnes aveugles accompagnées de chien de traverser, et la règle des 50m limitant les traversées piétonnes de part et d'autre d'un passage piéton, ce qui est contraire à l'esprit des zones 30.

Pour les piétons moins sûrs d'eux (enfants, personnes à mobilité réduite), on pourra aménager des traversées suggérées par des contrastes de matériaux sur la chaussée, en ayant recours à des abaissés de trottoir et des bandes d'éveil et de vigilance normalisées.

#### L'aménagement à l'intérieur de la zone 30

La cohérence des aménagements souligne que la vitesse de 30 km/h doit être crédible pour être mieux respectée. Ceci signifie deux choses :

- soit naturellement, la voirie existante (ambiance, largeur, courbe, carrefours rapprochés traités pour modérer la vitesse,...) conduit à ce respect de 30 km/h, auquel cas il n'est pas forcément nécessaire de réaliser des aménagements complémentaires ;
- soit la voie encourage la pratique de vitesse supérieure à 30 km/h (voie large, rectiligne, avec une perspective profonde,...), il est alors recommandé d'utiliser les outils d'aménagement modérateurs de vitesse type coussins, plateaux, ralentisseurs, rétrécissement de chaussée, etc. ainsi que la priorité à droite et les mini giratoires (se référer aux recommandations en vigueur, cf. bibliographie).

La priorité à droite, règle de base de gestion des priorités entre véhicules, est préconisée. Dans certains cas, la priorité à l'anneau du mini-giratoire ou du giratoire compact est intéressante car elle participe à la modération de la vitesse et traite à égalité les véhicules. Toutefois pour éviter des reprises de vitesse, on aura intérêt à souligner l'entrée et la sortie des lieux de conflits que sont les carrefours par le recours à des outils de modération de la vitesse (coussins, rampants, ...).

Cette modération de la vitesse doit aussi concourir à ce que la zone 30 ne soit pas utilisée comme un itinéraire permettant d'éviter les difficultés éventuelles présentes sur les axes principaux à 50 km/h.

## LE STATIONNEMENT

Les règles de stationnement sont les mêmes que dans les zones limitées à 50 km/h, c'est-à-dire interdiction de stationner pour les véhicules sur les trottoirs en l'absence de places de stationnement aménagées. Le quota de places de stationnement réservé aux personnes à mobilité réduite est appliqué conformément à la réglementation en vigueur comme pour toute voirie, c'est à dire 2%. En cas de création d'une seule place dans la zone 30, elle devra être réservée aux personnes à mobilité réduite, du fait de la loi n° 2005-102 du 11/02/2005 relative au handicap.

Deux options s'ouvrent à l'aménageur du point de vue de la sécurité :

- supprimer l'ensemble du stationnement sur la voirie, lorsqu'il y a de nombreuses traversées piétonnes. Les travaux sur l'accidentologie montrent que ceci permet d'éviter l'effet masque à la visibilité lorsque le piéton surgit entre deux véhicules pour traverser. Dans le scénario d'accident le plus courant, c'est un enfant qui est la victime ;
- laisser du stationnement sur la voirie pour contraindre les trajectoires des voitures (création de chicanes) et créer de l'inconfort afin de ralentir les véhicules.

Il est clair que la première option est préférable du point de vue de la sécurité routière ; toutefois elle se heurte à la pression locale en faveur du stationnement sur voirie. Il faudra donc trouver des compromis, le minimum étant d'empêcher le stationnement de véhicules motorisés à l'abord des carrefours pour dégager la visibilité, ainsi qu'en amont des lieux de traversée privilégiés par les piétons.

Du point de vue de l'aménagement, on prévoira du stationnement adapté pour les vélos. Il est également important de prendre en compte la problématique stationnement des cyclomoteurs et des motos si la demande existe, pour éviter le stationnement anarchique qui se fait souvent au détriment de l'espace des piétons.

## Mise en conformité pour la zone 30

■ Décret 2008-754 du 30 juillet 2008

« Les dispositions du 16° alinéa de l'article R. 110-2 du code de la route, relatives à la circulation des cyclistes sur les chaussées à double sens des zones 30, sont rendues applicables, en ce qui concerne les zones 30 existantes, par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation qui devra intervenir au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2010. »

La mise en conformité des zones 30 existantes pour ce qui concerne les double sens cyclables est prévue d'ici le 10 juillet 2010. Cette mise en conformité ne devra pas se limiter au double sens cyclable. En effet, après avoir réalisé les éventuelles modifications nécessaires en terme d'aménagement et de signalisation, il faudra prendre deux arrêtés pour chaque zone, constatant la conformité de la zone avec la nouvelle réglementation quel que soit le statut retenu.

■ Article R. 411-4 pour la zone 30 (R. 411-3 pour la zone de rencontre)

« Le périmètre des zones 30 et leur aménagement sont fixés par arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée et, s'il s'agit d'une section de route à grande circulation, après avis conforme du préfet.

Les règles de circulation définies à l'article R. 110-2 sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police constatant l'aménagement cohérent des zones et la mise en place de la signalisation correspondante. »

### Évolution

Il est souhaitable d'observer comment évolue la zone 30 au fil du temps, de vérifier s'il y a toujours cohérence entre les aménagements et les usages. Il faut éventuellement se tenir prêt par exemple à reconsidérer le statut de zone 30 s'il se révèle inadapté, ou encore à renforcer les aménagements de modération de la vitesse.

### Remarque :

Suite à l'évolution réglementaire, on ne devrait plus trouver de panneau indiquant des « zones 30 à priorité piétonne » ou « zone 30 priorité piéton », ce qui est contraire à la réglementation.

## En savoir plus

- Les doubles sens cyclables, fiche technique téléchargeable sur [www.certu.fr](http://www.certu.fr)
- Généralisation des doubles sens cyclables pour les voiries de type zone 30, le cas de Illkirch-Graffenstaden, rapport d'études téléchargeable sur [www.certu.fr](http://www.certu.fr)
- Zone 30 - des exemples à partager, [www.certu.fr](http://www.certu.fr), (antérieur à l'évolution réglementaire)