

Techni.Cités

Le magazine des professionnels de la ville et des territoires

Tiré à part
8 novembre 2006
BIMENSUEL - ISSN : 1624-7876
PRIX AU NUMÉRO : 7 EUROS

N°118



VOIRIE

Zones 30 : de nombreux exemples à partager

Mairie de Paris, Bernard Pedretti

Certu

Le développement des zones 30 en France s'est accéléré ces dernières années. Aujourd'hui, le savoir-faire technique existe, les habitants sont demandeurs et la volonté politique se précise. Les zones 30 sont en quelque sorte bien dans « l'air du temps » et participent à rendre les villes plus accueillantes, moins bruyantes, moins dangereuses. En résumé : plus agréables à vivre. ■■■

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE

De l'intérêt d'aménager des zones 30

Le temps où l'on croyait que la ville n'avait d'autres choix que de s'adapter à l'automobile est révolu. Progressivement, une conception nouvelle de l'espace urbain modifie nos cités en s'appuyant sur une idée forte : celle d'un usage partagé de l'espace public. Autrement dit, il s'agit d'aménager des villes où tous les modes de déplacement ont droit de cité. Où les piétons et les cyclistes retrouvent leur place. Sans pour autant éliminer la circulation automobile, avec laquelle, l'objectif est de cohabiter plus harmonieusement et dans de meilleures conditions de sécurité. Le concept de zone 30 contribue à mettre en œuvre cette idée. Il donne la possibilité de définir et d'aménager des secteurs urbains où la vitesse est limitée à 30 km/h.

Or, modérer la vitesse en ville est fondamental. Cela permet de diminuer le risque et la gravité des accidents et donc de sécuriser l'ensemble des déplacements, et plus particulièrement, ceux des plus vulnérables. Cela permet aussi de favoriser le respect et la communication entre usagers, rétablissant ainsi leur cohabitation : les piétons peuvent traverser plus facilement ; les cyclistes peuvent se déplacer plus sereinement ; les automobilistes, loin d'être exclus, peuvent circuler tranquillement. Cela permet enfin de restituer un cadre de vie, moins stressant, moins bruyant, plus convivial, plus attractif, favorable en conséquence à l'épanouissement de la vie locale, économique et sociale.

Reste que les zones 30 ne peuvent résoudre à elles seules tous les problèmes liés à la circulation. Pour une efficacité maximale, elles doivent s'inscrire dans une réflexion d'ensemble sur l'urbanisme et les déplacements à l'échelle de la commune, voire de l'agglomération. Ainsi, maîtriser l'étalement urbain, augmenter l'offre en transports collectifs, développer une politique en faveur des vélos, maîtriser le stationnement en centre-ville sont autant d'actions complémentaires nécessaires qui permettent de reconquérir l'espace urbain dans une logique de développement durable.

Les zones 30 se multiplient aujourd'hui en France

Introduites dans le Code de la route en 1990, les zones 30 ont connu à leur début un succès limité qui reposait essentiellement sur un manque de connaissance réelle des possibilités qu'elles offraient. En revanche, depuis une dizaine d'années, le regard porté sur cet outil a considérablement évolué, au point qu'aujourd'hui les zones 30 bénéficient d'un véritable engouement.

Leur nombre a considérablement augmenté ainsi que leur superficie. Au début cantonnées sur des secteurs de dimensions modestes (une section de voie en quartier résidentiel, une rue commerçante en centre-ville, une sortie d'école, etc.), les zones 30 prennent aujourd'hui de plus en plus d'ampleur. On voit actuellement des projets s'engager

Montélimar...

... reconvertit un ancien axe de transit en zone 30

Aujourd'hui transformée en zone 30 et joliment rebaptisée « Les Allées provençales », l'ancienne RN7, à Montélimar, permet d'écouler un trafic encore dense (15 000 véhicules/jour) tout en étant devenue un lieu particulièrement intense de la vie de la cité. Pour lui donner un caractère résolument urbain, il a fallu remodeler tout l'espace. L'ancien axe a été déplacé afin de créer un vaste trottoir-terrasse côté commerces. Au centre, deux chaussées sont séparées par un îlot planté d'arbres et d'arbustes qui permet une traversée des piétons en deux temps. Des plateaux surélevés ont été installés pour ralentir la circulation automobile et assurer les continuités piétonnes les plus importantes. Plusieurs giratoires ponctuent également le parcours. Au total, on compte un dispositif ralentisseur tous les 80 mètres environ.



Avant

PHOTO CETE DE LYON



Après

PHOTO CETE DE LYON

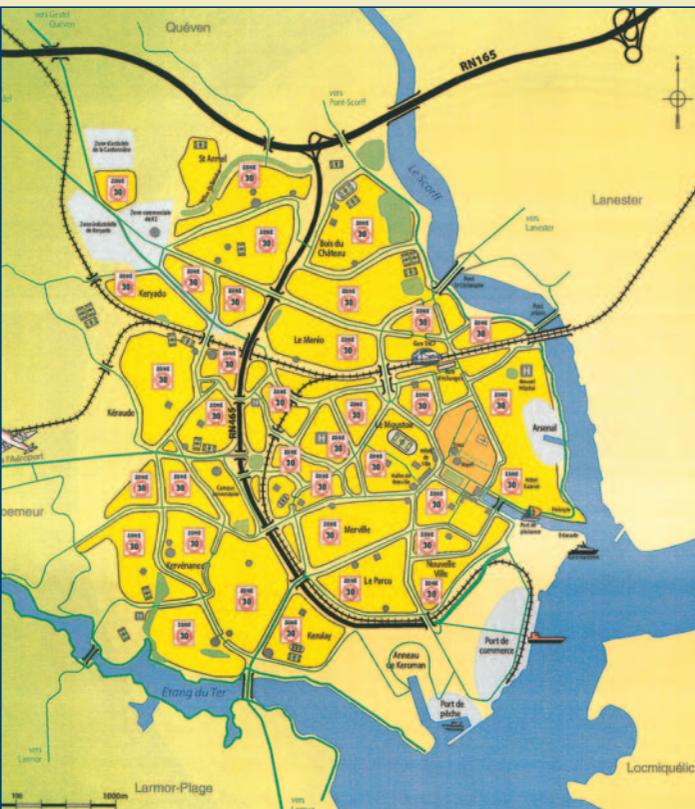


Schéma de principe des futures zones 30 à Lorient, adopté dans le cadre du PLU, en février 2005. L'objectif de la ville est de généraliser le concept à l'ensemble de ses quartiers. Les axes structurants (en vert sur la carte) délimitent les périmètres des futures zones 30 (en jaune). (Plan : Yan Le Gal pour la ville de Lorient).

d'emblée sur plusieurs quartiers quand ce n'est pas tout le réseau de voiries locales de la ville que l'on identifie en zones 30. À ce titre, on peut citer le cas de Lorient, de Toulouse, de Fontenay-aux-Roses ou de Paris, qui a un programme de généralisation de « quartiers verts » (basés sur des zones 30), sans oublier des communes plus petites comme Lezennes (3 300 habitants) près de Lille qui, ayant dévié le trafic de transit qui la traversait, fonctionne complètement en zone 30 !

Et cela n'a rien d'étonnant. En ville, à l'exception des grands axes (artères, pénétrantes, etc.) qui représentent en moyenne 10 à 20 % du réseau et dont la fonction principale est d'assurer l'écoulement du trafic motorisé, toutes les autres voies ont vocation à être aménagées en zones 30, car dans ces rues de quartiers, la priorité est donnée à la vie locale. (À noter que sont exclues de cette réflexion, les voies rapides urbaines ainsi que les aires piétonnes.)

D'ailleurs, rappelons qu'à l'étranger, depuis longtemps, certaines villes ont appliqué ce schéma et généraliser les zones 30 à la quasi-totalité de leurs rues (artères exceptées). C'est le cas de Fribourg-en-Brigau en Allemagne, dès 1990, de Graz en Autriche, dès 1992, de Zurich en Suisse, dès 1999. Plus récemment, c'est également le cas de La Haye aux Pays-Bas ou encore de Stockholm, en Suède.

Hormis les grands axes — soit 10 à 20 % du réseau d'une ville — toutes les autres voies ont vocation à être aménagées en zones 30

Pas de modèle unique, mais une grande variété d'aménagements

Avant tout, il faut le répéter, la simple pose du panneau réglementaire ne constitue pas en soi un élément suffisant pour que l'utilisateur reconnaisse l'existence d'une zone 30. La crédibilité et l'efficacité de celle-ci dépendent très fortement des caractéristiques des rues qui la composent. Aussi premier impératif (article R. 110-2 du Code de la route), toutes les entrées/sorties doivent faire l'objet d'un aménagement spécifique. Celui-ci est essentiel pour marquer un effet de « porte » et signifier un change-

Aytré...

... valorise son centre bourg

Embelli, le centre bourg d'Aytré redevient attractif : c'était là l'un des objectifs de la zone 30 projetée. La chaussée est rétrécie au minimum tout en autorisant le passage des bus. Des trottoirs sont créés et protégés. Les dispositifs ralentisseurs, comme la chicane sur la photo de droite, participent efficacement à la modération des vitesses tout en s'intégrant parfaitement à l'aménagement d'ensemble. La qualité des matériaux, du mobilier urbain et de l'éclairage crée une ambiance chaleureuse.



PHOTO CETE DU SUD-OUEST



PHOTO CETE DU SUD-OUEST

ment de lieu. Il doit être suffisamment visible pour attirer l'attention de l'automobiliste, suffisamment contraignant pour le faire ralentir. Ensuite, il faut faire en sorte que la vitesse ne dépasse pas les 30 km/h à l'intérieur du périmètre. Pour cela, il faut contraindre et/ou convaincre : par des aménagements « réducteurs de vitesse », par des aménagements d'ambiance qui concourent également au respect d'une zone 30.

Montlouis-sur-Loire...

... opte pour des aménagements à faibles coûts

Dans le milieu des années quatre-vingt-dix, Montlouis-sur-Loire mène une étude à l'échelle de la ville sur l'ensemble des déplacements et leur sécurité, étude qui lui permet notamment de hiérarchiser son réseau, d'identifier les futures zones 30 et de programmer leur mise en œuvre. Dans les quartiers résidentiels, l'option a été prise de recourir à des aménagements simples, efficaces en termes de modulation des vitesses et de coûts modestes : pincements de chaussée aux entrées et sorties de zone 30, organisation en mode alterné du stationnement sur la chaussée créant des chicanes, installation de plateaux surélevés, réalisation de simples marquages au sol ou encore pose de coussins berlinois.



PHOTO DSCR, F. CEPAS



PHOTO DSCR, F. CEPAS

Territorial Presse

Tiré à part de Techni.Cités, édité par Territorial SAS
58 cours Becquart Castelbon - 38500 Voiron
Site Internet : www.technicites.fr

- Directeur de publication et représentant légal : Jacques Guy
- Associé principal : Groupe Moniteur Holding
- Dépôt légal : à parution - CPPAP 0509T80254
- Impression : Imp. du Pont de Claix - ZAE Les Bauches - 9 chemin de la Plaine - 38640 Claix

Si certaines réalisations s'accompagnent de travaux de grande envergure, d'autres mettent en place des dispositifs plus modestes. Il n'y a donc pas un modèle unique de zone 30 mais, à partir de quelques recommandations précises, une grande variété d'aménagements.

Globalement, on distingue néanmoins deux tendances, suivant l'ordre de priorité du projet. Celle où l'objectif premier est la sécurité des déplacements par la réduction des vitesses. Elle consiste à aménager à faible coût, grâce à des dispositifs simples mais efficaces en matière de contrainte automobile : stationnement alterné, rétrécissements par avancées de trottoirs, priorité à droite aux carrefours... Cette tendance concerne plutôt les quartiers résidentiels. Elle présente l'avantage de permettre de traiter de grandes superficies.

Autre tendance, celle où les objectifs de redynamisation et de valorisation des lieux sont également affichés. Il s'agit là de projets plus lourds faisant appel à des techniques de requalification de l'espace public. Cette tendance concerne plutôt les centres-villes, secteurs commerciaux, quartiers historiques.

Catia Rennesson,

**Certu (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques),
département « sécurité, voirie, espace public »**

Pour aller plus loin

Basé essentiellement sur des exemples de réalisations, l'ouvrage du Certu *Zones 30 : des exemples à partager* est destiné à convaincre les décideurs locaux de tout l'intérêt de développer les zones 30.

Il présente ainsi, sous forme de fiches de cas, vingt-cinq exemples d'aménagements en France et cinq à l'étranger.

Il rappelle en outre en première partie les grands principes de l'outil réglementaire : l'essentiel de ce qu'il faut savoir sur les zones 30 et les clés pour réussir leur mise en œuvre.



Disponible au Certu – Bureau des ventes :
9 rue Juliette Récamier, 69456 Lyon Cedex 06,
Tél. : 04 72 74 59 59,
e-mail : bventes.certu@equipement.gouv.fr
Prix : 30 euros.