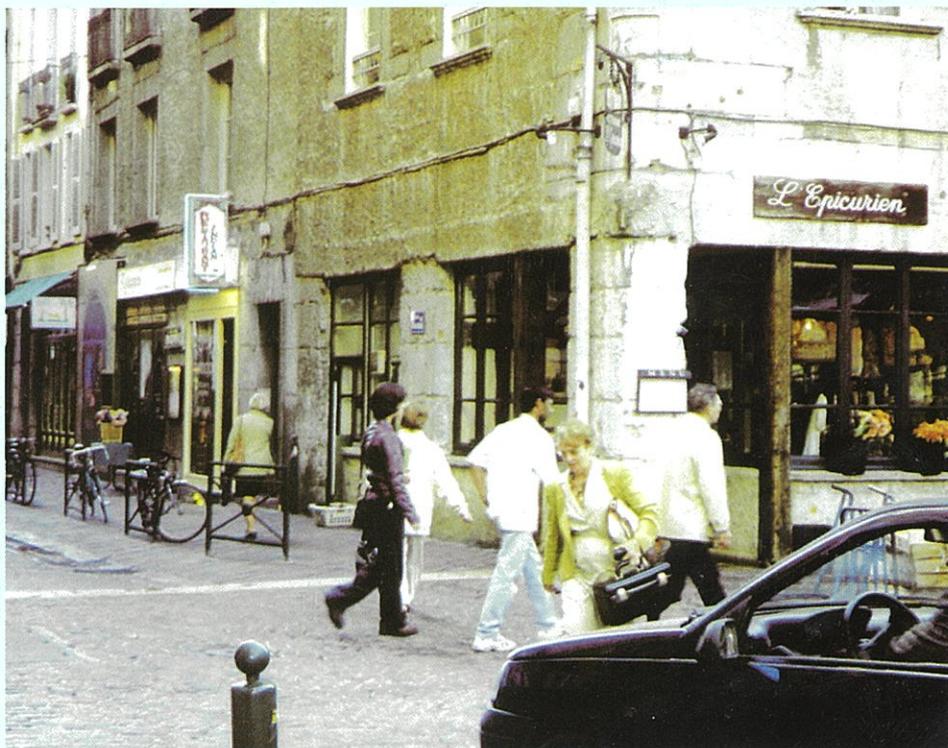


Apaiser le trafic

dans les quartiers, grâce aux Zones 30

En France, les zones 30 sont nées le 29 Nov. 1990. Non seulement il y en a peu (on en compte aujourd'hui un peu plus de 2000, il pourrait y en avoir plus de 20 000), mais elles ne sont pas toujours bien faites. Heureusement, les choses sont en train de changer. Le savoir-faire existe et la volonté d'aboutir se fait sentir. Multiplier les Zones 30, c'est se doter d'un outil incontournable pour requalifier la ville et ses quartiers.



Le tissu urbain est complexe. On peut parler malgré tout de son centre, des quartiers qui l'entourent, de façon continue jusqu'aux limites de l'agglomération et de sa périphérie.

Le gros transit s'effectue dans des artères qui dessinent plus ou moins des mailles, à l'intérieur desquelles s'organisent les quartiers, desservis par des rues plus étroites, les voies de desserte.

*Dans le cadre d'un objectif de **modération de la circulation automobile**, nous abordons ici les déplacements à l'intérieur des quartiers. Cette modération signifie à la fois moins de voiture en ville, mais aussi moins de vitesse, pour répondre aux objectifs de la Loi sur l'Air.*

*La baisse des vitesses a des conséquences très bénéfiques en terme de **sécurité**. On s'arrête plus tôt, le champ de vision latéral augmente. En cas d'accident, les blessures sont moins graves, des vies peuvent être sauvées. Mais, les effets bénéfiques dépassent largement le cadre de la sécurité.*

*La mise en place de Zones 30 dans les quartiers est **une démarche globale** qui vise l'amélioration de la qualité de vie en ville. Dans une Zone 30, tous les usagers de la rue, automobilistes, piétons, cyclistes sont mis en situation de se voir et de se respecter. Ils partagent la rue, non pas avec la règle du chacun-chez-soi, mais avec convivialité, sans passer par le rapport de forces.*

*A terme, **la multiplication des Zones 30** devrait toucher la majorité de la ville, et générer de nouveaux comportements. Les Zones 30 ont déjà fait leurs preuves! Ce n'est pas un "surcoût" d'aménagement, c'est un investissement qui, d'ailleurs, peut être modeste, comparé à d'autres.*

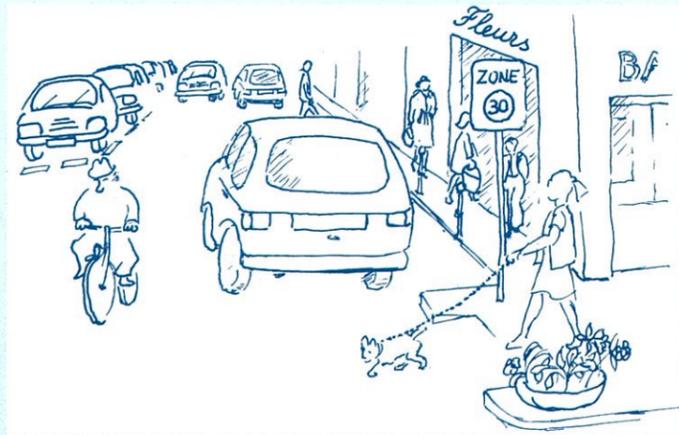
Faire une Zone 30 n'est pas très compliqué, mais encore faut-il respecter certaines règles. Ce document est destiné, bien sûr, aux élus et aux techniciens qui vont la mettre en oeuvre, mais aussi aux usagers, aux parents d'élèves, et aux autres associations.

Pour faire une Zone 30, il faut ...

En termes d'aménagements, il faut signaler clairement l'entrée, modifier le paysage qui s'offre à la vue des conducteurs et mettre en place certains dispositifs qui permettent une réduction de vitesse.

la rue n'est pas la route !

Signaler l'entrée, non seulement par le panneau réglementaire, mais par des avancées de trottoir qui pincent la voie et/ou du mobilier urbain, bac à fleur, surélévation, etc ... On peut signaler le nom du quartier pour lui redonner son identité.



Automobilistes, respectez le piéton engagé !



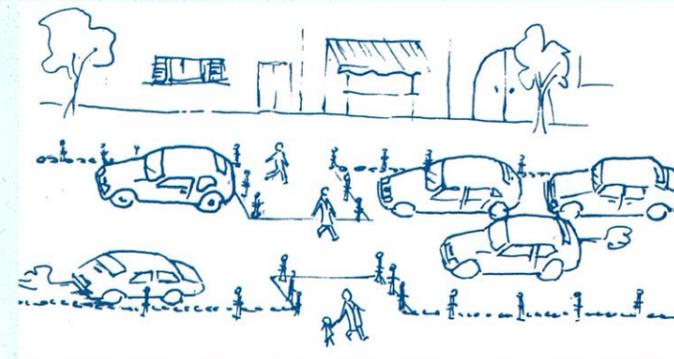
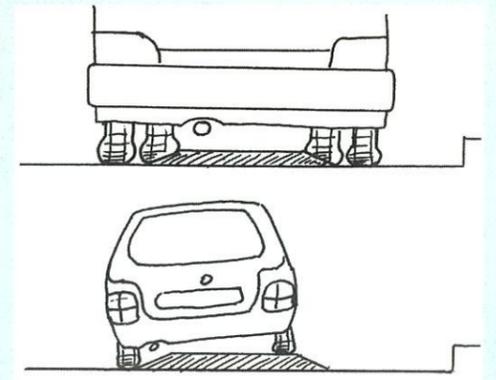
Privilégier le déplacement des piétons, en réalisant par exemple des voies de plain pied, sans trottoirs surélevés, afin de faciliter la traversée des piétons en tous points de la chaussée (pour aller directement d'un commerce à l'autre, etc...). Dans tous les cas, même s'ils sont surélevés, les trottoirs doivent être protégés contre le stationnement sauvage (avec des potelets, des bornes, etc...).

Aménager des plateaux s'il y a des trottoirs, sans marquer les traversées piétons, afin de réaliser une coupure transversale qui ne sera franchie qu'à faible vitesse. Cela permettra aussi de mettre en valeur le paysage. Cependant, si les passages de Transports en Commun sont fréquents, utiliser plutôt des coussins.

faire une Zone 30 est une démarche globale !

faire des Zones 30 là où on veut privilégier les fonctions urbaines habitat, commerces, écoles loisirs, etc

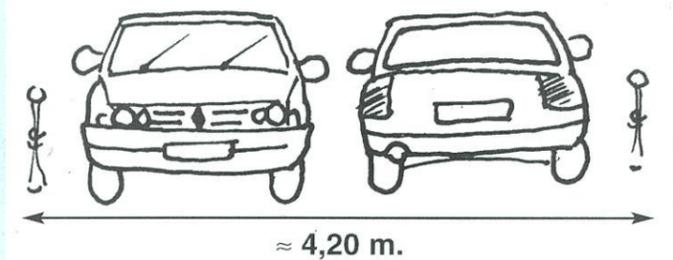
Planter des coussins, qui sont moins coûteux et aussi efficaces que les plateaux pour réduire la vitesse des voitures, mais sans réduire celle des Transports en Commun.



Réaliser des avancées de trottoir, même en dehors des carrefours, pour faciliter la traversée des piétons et baisser les vitesses des véhicules.

Le pincement de la chaussée peut aller jusqu'à 3 mètres avec un fonctionnement "en écluse", où ne passe qu'un seul véhicule à la fois.

Agir sur le profil de la chaussée qui ne devra pas être trop large ni trop linéaire, surtout s'il y a des bordures de trottoir (elles jouent un rôle d'un guide pour le conducteur), grâce, par exemple, à des chicanes.



Et les cyclistes?

Les cyclistes bénéficient, comme les piétons, de l'apaisement du trafic automobile. Ils n'ont donc pas besoin d'aménagements spécifiques pour circuler, mais il leur en faut, par contre, pour stationner.

Et le transit?

L'apaisement du trafic devrait, en principe, décourager le trafic à travers le quartier, mais il en restera toujours plus ou moins suivant les cas particuliers. S'il y a des commerces ou des écoles, et, d'une façon générale, à chaque fois que l'on veut privilégier la vie de quartier, on peut inclure dans la Zone 30 une rue où le transit est majoritaire.

Que choisir?

- En Zone 30, il ne faut pas placer de "Stop" ni de "Cédez-le-passage", car ils mettent les conducteurs en situation prioritaire et diminuent leur vigilance.
- Pour les mêmes raisons, il ne faut pas installer de feux de signalisation.
- Il ne faut pas tracer de passages piétons, car cela les obligerait à faire de longs détours pour traverser aux carrefours.
- Il ne faut pas limiter la Zone 30 à une seule rue, ni la faire trop petite. Sa taille normale doit être de plusieurs centaines de mètres.

rappel en Zone 30 priorité à droite !

la Zone 30 ne doit pas être trop petite !

Et le stationnement?

Dans une Zone 30, on peut stationner comme partout ailleurs. C'est pour cette raison que le concept est bien admis par tout le monde et les commerçants en particulier.

La création d'une Zone 30 est l'occasion de mieux organiser celui-ci. Le stationnement des riverains et l'arrêt proche des commerces doivent être privilégiés.

Cette réorganisation permet aussi de réaliser des chicanes, des rétrécissements de voie et d'en limiter la largeur.



Et l'Europe?

- En Angleterre, on a cherché à apaiser le trafic (Traffic calming), grâce, en particulier aux Zones 20 miles/h".
- En Italie, on multiplie les "Zona a traffico limitato" qui favorisent les résidents et les services, et les "Zona 30" calquées sur le modèle français.
- En Allemagne, il existe environ 30 000 Zones 30. A Berlin, par exemple, c'est 70% de la ville qui est concernée.
- En Autriche, dans une grande ville comme Graz, c'est le 50 km/h qui est l'exception et le 30, la règle.
- Dans toute l'Europe du Nord et en Suisse, il y a longtemps que le concept est connu et mis en pratique.

Repères.

- Au niveau national, c'est le CERTU (Département Sécurité, Voirie, Espace Public, 9 Rue Juliette Récamier 69 456 Lyon cedex 06) qui est en charge de faire connaître les Zones 30, et qui assure une veille technologique.
- Au niveau régional, un "correspondant Zone 30", désigné dans chaque CETE, peut apporter ses compétences et faire connaître les bons exemples de Zones 30.
- Au niveau départemental, chaque DDE possède une mallette pédagogique, disponible.

Publications.

- FICHES : La Rue, on partage, 1991, (Rue de l'Avenir)
30 Zone, 1992, (Senatverwaltung Berlin)
Zones 30, des quartiers à vivre, 1995, (CERTU)
Modérer la circulation, 1997, (Rue de l'Avenir)
Zones scolaires ...
... au coeur des Zones 30, 1998, (Rue de l'Avenir)
- GUIDES: Guide Zones 30, 1992 (CERTU)
Mallette pédagogique, 1996 (CERTU)
Guida alla Zona 30, 1999, (Université de Brescia)
Guide des coussins et plateaux, 2001 (CERTU)

FICHE PUBLIÉE PAR
Rue de l'Avenir
CONCEPTION
Jacques Hennebert

Réalisation IMPRIMERIE NOTRE-DAME
Pour plus d'information s'adresser au

CERTU

Grenoble Octobre 2001

