

# Zone 30

## Plateau traversant

---

COTITA  
rencontre du 8 octobre 2009



# Sommaire

---

- Les zones de circulation apaisées
- Où mettre en oeuvre les zones 30
- Leur aménagement
- Le plateau traversant
- Bilan sécurité

# Les 3 zones de circulation apaisée

- Introduction du principe de prudence du plus fort par rapport au plus faible
- Introduction réglementaire de la zone de rencontre entre aire piétonne et zone 30
- Généralisation du double sens cyclable dans les zones à circulation apaisée






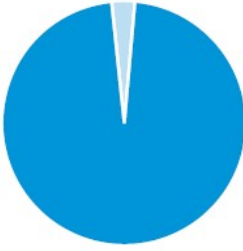
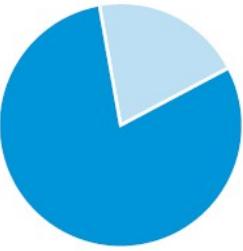
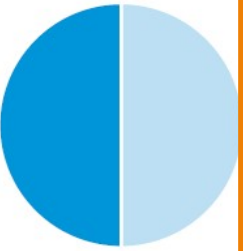
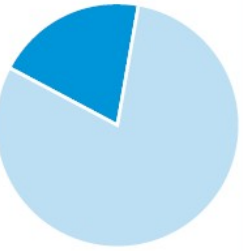
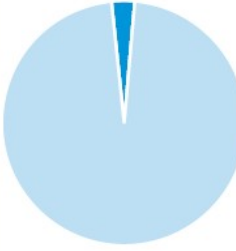


Téléchargeable sur [www.certu.fr](http://www.certu.fr)

Évolutions du code de la route :  
Décret 2008-754 du  
30/07/2008

# Les 3 zones de circulation apaisée

- Il y a désormais 3 zones à circulation apaisée : l'aire piétonne, la zone de rencontre et la zone 30

<p><b>Statut de la zone ou de la voie</b></p>	 <p>Aire piétonne</p>	 <p>Zone de rencontre</p>	 <p>Zone 30</p>	<p>D 906</p>  <p>Agglomération</p>	 <p>Section 70</p>
<p><b>Vitesse maximale</b></p>	<p>Allure du pas</p>	<p>20 km/h</p>	<p>30 km/h</p>	<p>50 km/h</p>	<p>70 km/h</p>
<p><b>Équilibre vie locale fonction circulation</b></p> <p>■ Circulation ■ Vie locale</p>					



# Les 3 zones de circulation apaisée

- Il y a désormais 3 zones à circulation apaisée : l'aire piétonne, la zone de rencontre et la zone 30
- La zone de rencontre répond à un besoin réel : celui d'une zone à priorité piétonne ouverte à tous les modes de circulation.

**Article R. 110-21** « zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 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. »



# Les 3 zones de circulation apaisée

---

- Il y a désormais 3 zones à circulation apaisée : l'aire piétonne, la zone de rencontre et la zone 30
- La zone de rencontre répond à un besoin réel : celui d'une zone à priorité piétonne ouverte à tous les modes de circulation.
- En terme d'aménagement, c'est la seule catégorie réglementaire qui permet une totale mixité entre tous les usagers sur une partie de la voirie urbaine : piétons, cyclistes, usagers motorisés, transports en commun...



# Les 3 zones de circulation apaisée

---

- Il y a désormais 3 zones à circulation apaisée : l'aire piétonne, la zone de rencontre et la zone 30
- La zone de rencontre répond à un besoin réel : celui d'une zone à priorité piétonne ouverte à tous les modes de circulation.
- En terme d'aménagement, c'est la seule catégorie réglementaire qui permet une totale mixité entre tous les usagers sur une partie de la voirie urbaine : piétons, cyclistes, usagers motorisés, transports en commun...
- L'introduction de la zone de rencontre a conduit à modifier sensiblement, par le décret du 30/07/08, les règles définies dans le code de la route pour les aires piétonnes et zones 30



# Les 3 zones de circulation apaisée

Différences entre zone 30 et zone de rencontre



Photo : Cete Normandie-Centre



Photo : Ville de Bourg-en-Bresse



Photo : CAUE Eure et Loir



Photo : LREP





# Ce qui change pour...

## La zone 30

### Réglementation:

- Vitesse maximum autorisée est de 30 km/h
- Règles de priorité identiques à celles des axes à 50 km/h
- L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable
- La règle générale est la circulation à double sens des cyclistes (double sens cyclables généralisés)
- Les piétons peuvent traverser où ils le souhaitent tout en restant vigilants



# Concrètement, pour les gestionnaires

- **Mise en conformité des aires piétonnes et des zones 30 existantes :**
  - Stationnement et signalisation pour les aires piétonnes
  - Cohérence des aménagements avec la limitation de vitesse applicable pour les zones 30
  - Pas d'échéance donc... application immédiate!
- **Généralisation des doubles sens cyclables :**
  - Echéance 1er juillet 2010

## Une réflexion globale apparaît d'ores et déjà nécessaire pour :

- Déterminer les zones 30 et les aires piétonnes pour lesquelles le statut de zone de rencontre apparaît le plus adapté
- Vérifier la cohérence de l'aménagement des zones 30 existantes avec la limitation de vitesse applicable
- Dans les zones 30 existantes, faire un état des lieux des rues à sens uniques pour : soit programmer les doubles sens cyclables (cas général), soit justifier l'impossibilité d'en créer par arrêté



# Définition

*" 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."*



# *Où aménager des zones 30 ?*

---

Partout où les fonction véritablement urbaines (habiter, commercer, se détendre, communiquer ...) sont prépondérantes par rapport à la fonction circulation motorisée !

*Autrement-dit, une très grande majorité de la voirie urbaine est concernée ...*

# Où aménager une zone 30



Photo : Cete Normandie-Centre



Photo : Ville de Bourg-en-Bresse



Photo : CERTU



Photo : Cete Normandie-Centre



# Où aménager des zones 30 ?

... et même sur des voies à fort trafic :



Photo : Ville de Chambéry

Avant



# Où aménager des zones 30 ?

... et même sur des voies à fort trafic :



Photo : Ville de Chambéry

Après



Photo : Cete de Lyon

# Vers une généralisation à l'ensemble des rues de quartiers

Paris : mise en œuvre des « Quartiers verts »



Avant

Après

Photos et plan : Ville de Paris



# Vers une généralisation à l'ensemble des rues de quartiers

Lezennes : un "village urbain" tout en zone 30



Photos : Cete Nord-Picardie

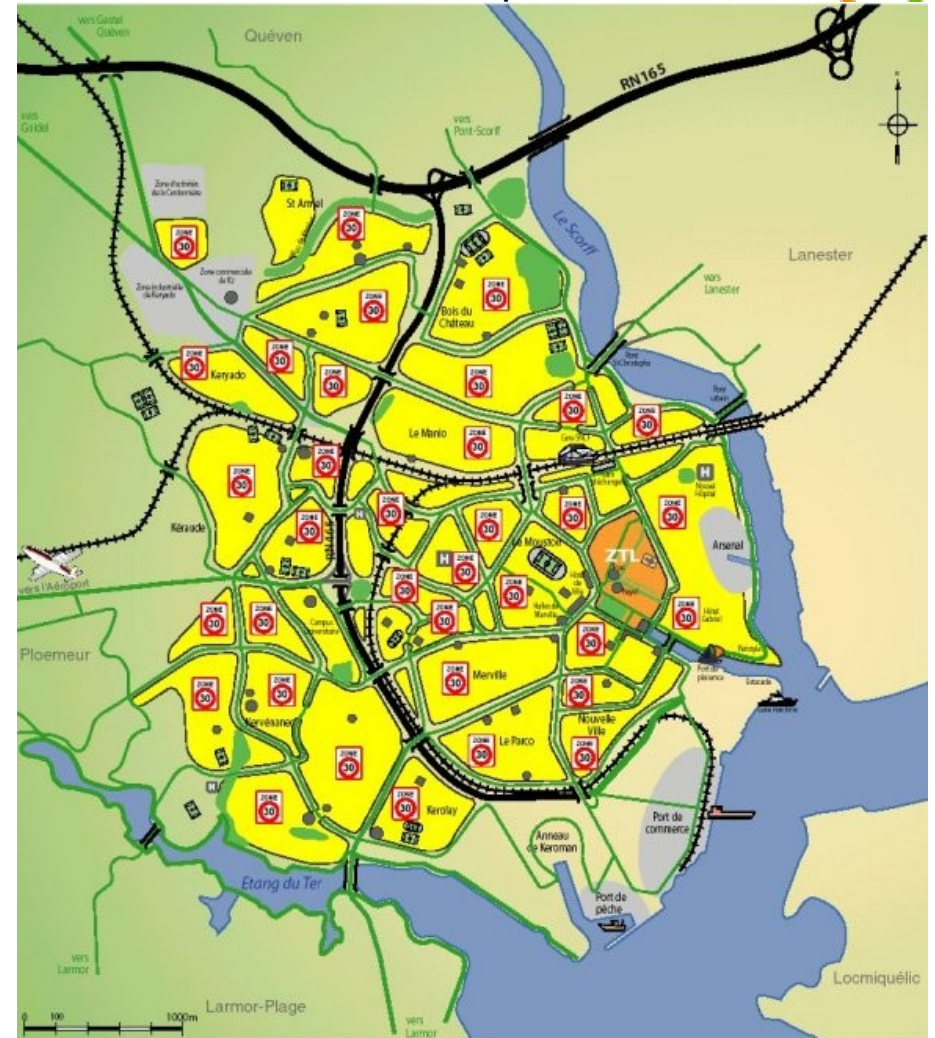
# Vers une généralisation à l'ensemble des rues de quartiers

Lorient : une généralisation des zones 30 à toute la ville (excepté les artères), inscrite au PLU en 2005



Photo : Ville de Lorient

Plan : Yan Le Gal pour la ville de Lorient

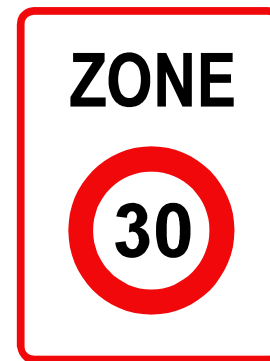


# Aménagement des zones 30

Toutes les entrées-sorties doivent obligatoirement être signalées par les panneaux réglementaires B30 et B51.



Photo : Mairie de Paris



B 30



B 51



# Aménagement des zones 30

L'espace est affecté de façon traditionnelle



Photo : CERTU

- *Conservation des trottoirs, si possible de hauteur réduite*
- *Bande de roulement de type classique dans le cas général (enrobé foncé etc...)*
- *Ne pas surdimensionner les largeurs de voirie (combien de véhicules sont amenés réellement à se croiser ? Quel gabarit de véhicule ?),*



# Aménagement des zones 30

## Vélos, TC et automobiles sur le même espace



- *Pas d'aménagement cyclable en général (sauf voie réservée du double sens cyclable si nécessaire, by pass, côte)*
- *Éviter le stationnement sur voirie, ou l'utiliser pour constituer des chicanes.*

Photo : Cete Nord-Picardie

# Aménagement des zones 30

## Traitement des carrefours



- *Pas de feu de signalisation ; Privilégier priorité à droite, mini giratoire, giratoire compact, combinés avec des rampants pour éviter les reprises de vitesse*
- *Traversées suggérées, peu de passage piéton (chiens guides), mais abaissés de trottoir avec BEV régulièrement (fauteuils)*
- *Signalisation (panneau, marquage) minimale*



# Aménagement des zones 30

Autoriser la circulation dans les 2 sens pour les cyclistes dans les rues à sens unique (sauf impossibilité)



Photo : Certu



Photo : Certu

# Aménagement des zones 30

## Aménager en cohérence avec la limitation de vitesse



Photo : Cete du Sud-Ouest

- *Outils classiques de modération de la vitesse (coussin, plateau, rupture de perspective etc.*
- *Réaliser des aménagements provisoires pour adapter aux réalités locales avant aménagement définitif*
- *Réalisation d'observations, de mesures de vitesse pour ajuster après mise en place*



Photo : Cete du Sud-Ouest



Photo : CERTU



# Aménagement des zones 30

## Traitement soigné de l'espace public



- *Réfléchir sur les occupations temporaires, le traitement de la végétation et le cheminement dégagé de tout obstacle sur les trottoirs*



Photo : Cete de Lyon

# Des exemples à partager ...

## Aytré (7 800 habitants) valorise son centre-bourg

Photos : Subdivision de La Rochelle

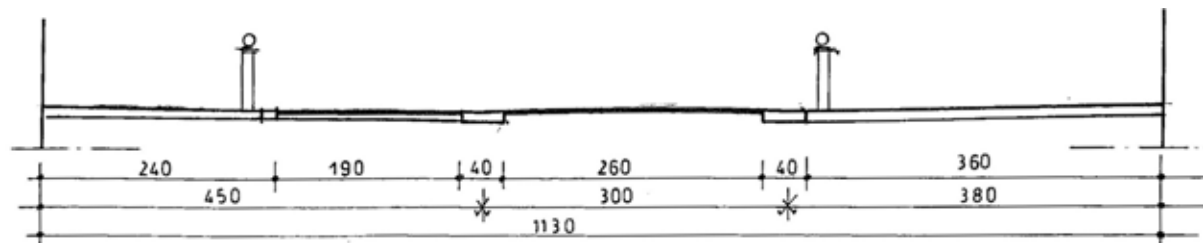


Avant

Photos : Cete de Sud-Ouest



Après



# *Le plateau traversant*

---

## Le principe :

Créer une modification du profil en long par une surélévation qui induit un inconfort pour le conducteur.

## Où le placer :

- En section courante
- En carrefour
- Sur les branches d'un giratoire
- Sur des voies à 50 km/h ou en zone 30

## Avantages :

- S'intègre bien dans le paysage urbain
- Moins contraignant que les ralentisseurs
- Facilite l'accessibilité des PMR



## *Le plateau traversant*



Photo : CERTU



Photo : CERTU



Photo : CU de Lille



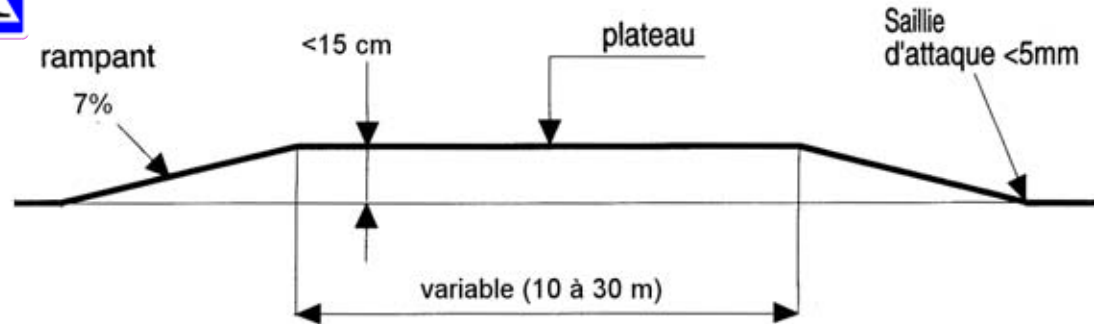
Photo : CERTU

**Guide certu "coussins et plateaux" nov 2000**

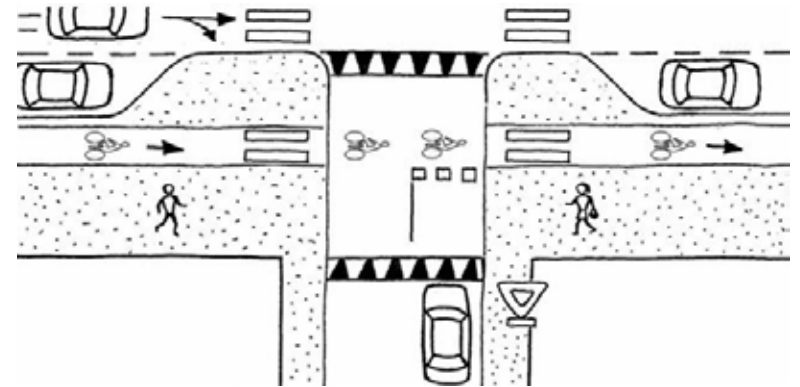
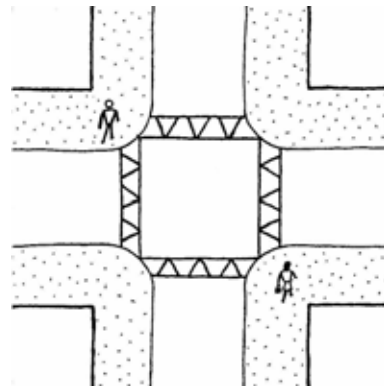
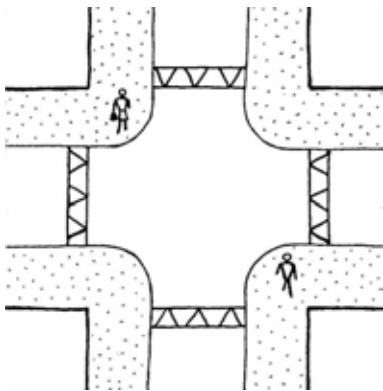
# Le plateau traversant

## Sa conception :

- En section courante



- En carrefour



# Le plateau traversant

- recommandations à venir (guide de 2010)
  - Pas de seuil de trafic
  - Quelques restrictions d'implantations
    - dans les 100 m d'une entrée d'agglomération sauf dans certaines cas
    - vérifier qu'ils n'engendrent pas de vibration sur les OA
    - sur les voies de déclivité >15%
    - hauteur limitée à 15 cm
    - limites détectables et repérables par aveugles et malvoyants
    - franchissable par les PMR
    - pente des rampes comprises entre 5% et 10% avec limite à 7% si ligne régulière de TC à trafic significatif de bus
    - coeff d'adhérence minimum exigé
    - bonne perception exigée
    - parfaite cohésion du plateau
    - tenue garantie dans le temps
    - ...



# Bilan sécurité : quelques chiffres...

Zones 30 aux Pays-Bas : (étude nationale portant sur un panel de 20 villes)

Résultats accidents: - 40 %

Résultats victimes: - 48 %



# Bilan sécurité : quelques chiffres...

## Londres et ses environs (étude TRL) :

Une étude menée en 2003

78 zones étudiées, situées presque toutes en quartiers résidentiels et pour la moitié comprenant des établissements scolaires.

En termes d'aménagement, on trouve principalement des ralentisseurs de type dos d'âne ou trapézoïdaux, des plateaux surélevés en carrefours et des coussins berlinois.





# Bilan sécurité : quelques chiffres...

---

Londres et ses environs :

Résultats victimes:

Ensemble des victimes	<b>- 45 %</b>
Victimes graves (tués ou blessés graves)	<b>- 54 %</b>

- ↳ Enfants : - 45 %
- ↳ Piétons : - 39 %
- ↳ Cyclistes : - 30 %

