

► Annexe 1 : ZONE 30

⇒ Qu'est-ce qu'une zone 30 ?

Une zone 30 est **un ensemble de rues en ville** où la vitesse est limitée à 30 km/h. Le décret du 29 novembre 1990 permet au maire de décider l'instauration d'une zone 30.

Il est, par exemple, possible d'instaurer une zone 30 dans un quartier commerçant en centre ville, dans un quartier résidentiel, dans une zone scolaire, dans une zone allongée englobant un itinéraire cyclable.

Une **zone 30 scolaire** est en général limitée par des voies à trafic important : **à l'intérieur de ce polygone contour**, comprenant l'école, **toutes les rues sont limitées à 30 km/h**, car "les enfants sont partout" et pas seulement juste à la sortie de l'école.

⇒ La circulation

Une zone 30 n'est pas une "aire piétonne" : les véhicules y ont accès et aucune contrainte particulière, en dehors de la vitesse, n'est imposée.

Le stationnement est possible, sauf si d'autres raisons particulières nécessitent qu'on le réglemente.

Une vitesse faible (30) n'engendre pas plus de bouchon qu'une vitesse forte : entre 30 et 70 km/h le débit écoulé est le même, car plus on va vite plus on laisse d'espace entre les voitures : donc quelle que soit la vitesse, il en passe toujours une toutes les deux secondes environ (sauf s'il y a des feux, des carrefours, ou d'autres raisons de ralentissement). D'autre part, même dans "les rues à 50", il y toujours des raisons de ralentissement : feux rouges, carrefours ordinaires, ou congestion de trafic : il est donc fréquent que la vitesse soit assez proche de 20 à 30 km/h, donc en fait comparable à la vitesse en zone 30.

⇒ La vitesse

Comme dans les autres rues, les piétons peuvent traverser et, *comme dans les autres rues*, l'automobiliste est tenu de leur céder le passage (art. 220 du code), mais ici, **en zone 30 c'est plus facile pour le piéton de traverser et plus facile pour l'automobiliste de s'arrêter** : il faut savoir que l'arrêt d'un véhicule nécessite d'abord un temps de réaction du conducteur (environ une seconde), puis un temps de freinage du véhicule, proportionnel au carré de la vitesse (par exemple si l'on roule à 60 km/h la distance de freinage n'est pas deux fois plus longue qu'à 30, mais quatre fois plus longue !).

Si un enfant surgit devant vous à 12 m environ, il vous sera possible de vous arrêter *totale*ment si vous roulez à 30 km/h, alors que si vous rouliez à 50 km/h vous auriez juste le temps de réagir mais pas encore de commencer à freiner : le choc se produirait donc à 50 km/h, ce qui le plus souvent est mortel pour le piéton.

⇒ Les avantages

Une vitesse plus faible diminue le stress des résidents, rend le quartier plus paisible et améliore la sécurité. Les effets bénéfiques se font aussi sentir sur le bruit qui est nettement



diminué : une vitesse régulière, basse, sans accélérations brusques, abaisse le niveau de bruit des voitures (moteurs, pneus...).

S'il passe moins de voitures, la pollution sera nettement diminuée.

L'exécution d'une zone 30 est souvent l'occasion d'embellir la rue : arbres par exemple.

⇒ Les aménagements

Il ne suffit pas de placer un panneau "zone 30" pour avoir une zone 30 (cf. devant la gare). Il faut que la zone 30 ait l'aspect d'une rue paisible et que l'environnement n'incite pas à la vitesse. C'est parfois le cas naturellement, dans certaines rues, mais le plus souvent **surtout aux entrées, il est nécessaire d'exécuter des aménagements spécifiques**, ce qui ne signifie nullement qu'ils doivent être onéreux : des avancées de trottoir de temps en temps, en chicane, plantées d'un arbre n'entraînent pas de dépenses exorbitantes.

Passages piétons : il est déconseillé de marquer des passages zébrés dans les zones 30, car les piétons doivent pouvoir traverser n'importe où. Néanmoins, aux entrées-sorties, un passage zébré surélevé marquera bien la transition ; on peut avantageusement le conjuguer avec un rétrécissement de chaussée ou un îlot central laissant deux demi-chaussées rétrécies.

► **Un passage-piéton ne favorise aucunement, ni ne sécurise, la traversée des piétons. Il n'avantage que les automobilistes** : il est fait pour cela, et il n'a pas d'autre but que d'interdire aux piétons de traverser n'importe où car cela gênerait le trafic : donc ils sont absolument à déconseiller dans les rues (y compris carrefours) où justement la vie locale est prépondérante sur le trafic : rue commerçantes, rues des zones scolaires, rue résidentielles.

Sur les voies artérielles, les passages-piétons ont leur justification, car le trafic est prépondérant sur la vie locale de la rue, mais ils doivent être sécurisés au maximum.

Sens unique : il est préférable de ne pas mettre les rues en sens unique en zone 30. Néanmoins, il est habile de temps en temps de mettre quelques courtes sections en sens interdit (une fois un sens et plus loin l'autre sens) afin de dissuader le transit interquartier.

Les carrefours : ils doivent être des occasions de ralentir, en conséquence, il ne faut ni mettre des feux tricolores, ni donner la priorité à une rue. Les solutions sont donc soit la priorité à droite, soit le giratoire ou le minigiratoire (milieu bombé franchissable par les camions), soit le carrefour plateau (surélevé de 10 à 15 cm).