

## LA ZONE 30



Allée du 30 décembre 1866 - Vertou

### Code de la route : article R.110-2

**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 y est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, 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.

### 1. LE CONCEPT

Une zone 30 délimite un périmètre urbain dans lequel la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h de façon à **favoriser la cohabitation** de tous les usagers de la voirie. Ce périmètre peut être instauré à l'échelle de toute la ville (exemple : Nantes) ou seulement d'un secteur (exemple : Rezé).

**L'aménagement des voies (réalisé ou existant) doit être obligatoirement cohérent avec cette limitation de vitesse.** Cependant, la création d'une zone 30 ne nécessite pas forcément d'aménagements conséquents et coûteux : en fonction de la configuration, ceux-ci peuvent être simplement une adaptation de l'existant. Dans tous les cas, une amélioration de la sécurité et du cadre de vie sera recherchée.

## 1.A. LES DIFFÉRENTS USAGERS DE CET ESPACE

**Le piéton** est tenu d'utiliser le trottoir lorsqu'il existe, et qu'il est praticable. Si aucun passage piéton réglementaire n'existe, il peut traverser en tout lieu de son choix, en manifestant clairement son intention de le faire. Cela correspond à la philosophie de la zone 30. On s'abstiendra donc de marquer les passages piétons<sup>1</sup>, **sauf si la voie concernée est une voie principale à fort trafic**. Pour guider les personnes les plus vulnérables (enfants, Personnes à Mobilité Réduite (PMR), etc.), de nouvelles traversées piétonnes réglementaires ou suggérées pourront être aménagées judicieusement<sup>2</sup>. Celles-ci seront systématiquement dotées de bandes d'éveil et de vigilance. Voir **Fiche associée : Traversées piétonnes**

**Le cycliste** cohabite sur la chaussée quand le trafic est modéré ou faible, avec peu de véhicules lourds. La mise en place obligatoire du double sens cyclable pour les rues à sens unique modère la vitesse des véhicules motorisés et développe le réseau cyclable. Lorsque le trafic dépasse 5000 véhicules par jour, un aménagement cyclable est à étudier (bande ou piste). **Voir la page 5 de la fiche 1.3 du Guide vélo : Le choix d'aménagement**

**Les transports en commun** doivent respecter la limitation de vitesse à 30 km/h lorsque la vitesse maximale de circulation sur l'axe est de 30 km/h, même s'ils circulent en site propre. Certaines voies principales supportant une ligne de bus structurante restent limitées à 50 km/h même dans la ville à 30 km/h, ceci pour éviter une dégradation du niveau de service. Voir **Fiche 25 : Transport en commun et apaisement : Le cas des busways, chronobus express et bus de lignes régulières**

**Le stationnement des véhicules** est à mettre en œuvre selon le contexte (vie locale, commerces, etc.). Son organisation peut participer à la modération de la vitesse (écluses).

## 1.B. DANS QUELS CAS CRÉER UNE ZONE 30 ?

Pour le choix de la zone 30, voir :

- **Fiche 4 : La hiérarchisation des voies**
- **Fiche 6 : Choix du statut de la voie : Présentation de l'outil d'aide à la décision**
- **Fiche 11 : Méthode de déploiement de la zone apaisée**

La zone 30 est un statut très fréquent en ville, dont la vocation est de créer des espaces agréables à vivre pour répondre à l'objectif de cohabitation des usages. Elle peut être ponctuelle ou étendue à un ensemble de rues, un ensemble de quartiers, voire à toute la ville. Les lieux concernés sont nombreux et le niveau d'aménagement variable en fonction du contexte : **Les quartiers résidentiels et le centre-ville** : Dans ces voies, qui n'ont pas vocation à supporter un fort trafic de transit, la zone 30 est recommandée de façon évidente et constitue un minimum.

**Aux abords des établissements publics, établissements scolaires et espaces commerçants** : Une vitesse faible est nécessaire pour que les conducteurs puissent prendre en compte les flux des piétons présents à certaines heures. La création de la zone 30 apporte une sécurité pour les enfants ainsi que lors des temps de rassemblement.

**Dans une rue commerçante** : Dans un contexte de forte fréquentation par les piétons, la zone 30 apporte de la sécurité et facilite les échanges entre les deux rives de la rue, sans fermer un axe important à la circulation. La zone 30 reste un statut principalement urbain, mais il est possible d'aménager des zones 30 hors agglomération.

<sup>1</sup> **Les passages piétons** obligent le piéton de traverser sur le marquage et pas ailleurs, sauf si le piéton est éloigné du passage de plus de 50 mètres.

<sup>2</sup> L'aménagement de nouvelles traversées piétonnes doit se baser sur les connexions piétonnes observées au préalable.

## 1.C. AMBIANCE DE PARTAGE

La perception de cette zone doit être, **de jour comme de nuit**, celle d'un espace public où coexistent la fonction circulation et les pratiques de la vie locale, sans qu'aucune ne prenne le pas sur l'autre. Un calibrage de la rue doit être étudié au plus juste en redonnant de l'espace aux piétons, et en réduisant au minimum l'espace de circulation motorisée.

Il est intéressant de mettre en place des espaces de repos, de nature ou encore de déambulation pour que cette zone soit agréable à la pratique quotidienne. Voir [Fiche 20 : Favoriser l'apaisement par l'ambiance](#)

## 2. AMÉNAGER UNE ZONE 30

### 2.A. ENTRÉE DE ZONE

Pour la signalisation, voir :

- [Fiche SHV<sup>3</sup> : Zone 30 ponctuelle – Signalisation des entrées et sorties](#)
- [Fiche 16 : L'aménagement des entrées de zones apaisées : effet de porte](#)

**L'aménagement de l'entrée** met en valeur la zone 30 en créant un effacement ou une atténuation de la chaussée. Pour cela, un changement de matériau au sol, potentiellement complété par un plateau surélevé, permet une meilleure compréhension de cet espace.

Un trottoir traversant en entrée de zone est également adapté : cela forme un effet de porte très lisible et impose une baisse de vitesse en créant une transition entre deux statuts différents. Cela permet de rééquilibrer les cheminements en faveur des piétons. Deux points sont à prendre en compte :

- Une continuité visuelle du trottoir pour contraster avec la chaussée. Il faut également assurer un franchissement du trottoir pour les véhicules. Voir [Fiche 15 : Le trottoir traversant](#)
- Une végétation abondante en entrée de zone est également un bon indicateur pour les usagers. Voir [Fiche 20 : Favoriser l'apaisement par l'ambiance](#)



Bd Général de Gaulle / Rue Mérot du Barre - St Sébastien sur Loire



Chemin des Roches Vertes - Nantes

Enfin, un aménagement pour le double sens cyclable (DSC) est proposé, en entrée et en sortie de zone avec un îlot en peinture ou en bordure. [Voir la fiche 1.9 du Guide Vélo : Le double sens cyclable](#)

A noter que si le secteur est en priorité à droite, cela est également valable pour le cycle en DSC. Cela peut surprendre les automobilistes ne s'attendant pas à voir sortir un vélo d'une rue qu'ils connaissent comme étant en sens unique. Aussi, une bonne visibilité ainsi qu'une signalisation verticale adaptée devront être garanties pour la sécurité du cycliste.

3 SHV: Signalisation Horizontale et Verticale (fiche du Guide Signalisation)

## 2.B. SECTION COURANTE ET AMBIANCE :

La pertinence et l'efficacité de la zone 30 est permise grâce à une homogénéité de traitement sur l'ensemble de la commune afin d'améliorer la visibilité et la reconnaissance par les usagers. Une attention toute particulière doit être donnée aux points suivants :

- **La priorité à droite** : Elle a l'avantage de ne pas favoriser une voie par rapport à une autre car elle oblige le conducteur à ralentir et à soutenir son attention. Ce régime sera ainsi privilégié dans la zone 30 sauf sur les intersections qui ne garantissent pas la covisibilité nécessaire. Voir la **Fiche 21 : Les règles de covisibilité**
- **La chaussée** : Elle doit être calibrée au minimum, en veillant à ne pas surdimensionner les largeurs de voirie. Il est pertinent de briser le linéaire de la route. Pour cela, des chicanes, écluses ou plateaux peuvent être mis en place, de même que du mobilier urbain, des places de stationnement ou de la végétalisation. Les rayons de raccordement aux intersections devront être prévus au plus juste, tout en assurant la giration à très faible vitesse des engins de secours et de réputation. Voir **Fiche 22 : Outils d'apaisement**
- **Le stationnement des véhicules motorisés** : Il doit rester limité, voire supprimé lorsque la vie locale est prépondérante et les flux piétons importants. Il ne doit pas créer de barrière ni masquer la visibilité entre les usagers. Lorsqu'il existe, il peut être organisé pour créer des chicanes, l'inconfort engendré poussant les véhicules à ralentir. Ces places devront être matérialisées par un marquage blanc réglementaire et permettre des espaces de respiration pour les croisements, notamment avec les bus et les poids-lourds. Enfin, il faut penser à aménager des espaces attractifs de stationnement vélo pour faciliter la pratique cyclable.
- **La végétalisation et les espaces de repos** : La présence de verdure, de plantations ainsi que de zones ombragées permet de créer une ambiance particulière à l'espace.

Les pieds de façade peuvent être réinvestis, ces espaces étant souvent attractifs et propices au développement de la vie locale. Il est important d'y privilégier dès que possible les plantations en pleine terre qui participeront au « plan pleine terre ». Ce rafraîchissement de l'espace public, propice au repos, contribuera également à infiltrer l'eau pluviale.

Enfin, il est important de créer des espaces de détente avec des bancs, des sièges équipés de dossier et d'accoudoirs. Cela permet aux séniors ou personnes mal marchantes de se relever plus facilement.

- **Les personnes à mobilité réduite (PMR)** : La zone 30 a un profil classique de rue avec une limite franche entre la chaussée et le trottoir, ce qui facilite notamment le guidage. Il est possible d'aménager des traversées piétonnes avec des bandes blanches pour le repérage par les chiens guides<sup>4</sup>.



Rue Alsace Lorraine à Rezé

<sup>4</sup> A noter que les chiens guides sont aussi capables de repérer les BEV même s'il n'y a pas de marquage réglementaire. Néanmoins les bandes blanches réglementaires sont préférables.

- **Eclairage public adapté** : Il existe une interaction forte entre l'humain, l'espace où il évolue, l'usage qu'il en fait et la lumière artificielle qui l'accompagne en période nocturne. De cette interaction dépend sa perception et sa compréhension de son environnement spatial. Sur une année, 50 % du temps d'activité en milieu urbain se pratique avec un éclairage artificiel. **Aussi, un aménagement d'espace apaisé doit se concevoir avec une approche aussi bien diurne que nocturne.**

Les intentions et objectifs de la Métropole en terme d'ambiances nocturnes sont précisés dans un Schéma de Cohérence d'Aménagement Lumière (SCAL), associé à la charte d'aménagement et de gestion des espaces publics.



Rue Alsace Lorraine à Rezé

#### A retenir

*Lors du processus de création d'une zone 30, une réflexion préalable sur le plan de circulation est un gage de réussite. La réduction de l'emprise de la chaussée favorise le respect de la vitesse et libère de l'espace pour le déplacement des piétons et des cycles, ainsi que pour l'implantation de végétaux et de mobilier de repos. Le cadre de vie du quartier s'améliore.*