Les zones 30 en France : bilan des pratiques en 2000

Corinne Pin, Catia Rennesson

▶ **To cite this version:**

Corinne Pin, Catia Rennesson. Les zones 30 en France : bilan des pratiques en 2000. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 2003, 6 p., illustrations. hal-02150533

HAL Id: hal-02150533

https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02150533

Submitted on 7 Jun 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Certu

Les zones 30 en France

Bilan des pratiques en 2000

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ministère
de l'Équipement
des Transports
de l'Aménagement
du territoire
du Tourisme et
de la Mer

Pourquoi des zones 30 ?

Introduites dans le code la route par le décret du 29 novembre 1990, les zones 30 délimitent des secteurs de la ville où les véhicules ne peuvent dépasser la vitesse de 30 km/h. Sont concernés tous les secteurs où «la vie locale est prépondérante»: quartiers commerçants, scolaires, résidentiels, mixtes,... En fait tous les secteurs où les fonctions véritablement urbaines (habiter, commercer, se détendre, communiquer…) sont, ou ont vocation à devenir, prépondérantes par rapport à la fonction circulation motorisée.

L'objectif est de construire une ville qui permette un usage plus équilibré de l'espace-rue entre tous les usagers tout en assurant pleinement la sécurité des déplacements de chacun, une ville moins polluée, moins bruyante, qui propose un cadre environnant plus convivial, plus agréable, propre à favoriser l'expression de la vie sociale et l'animation de quartier.

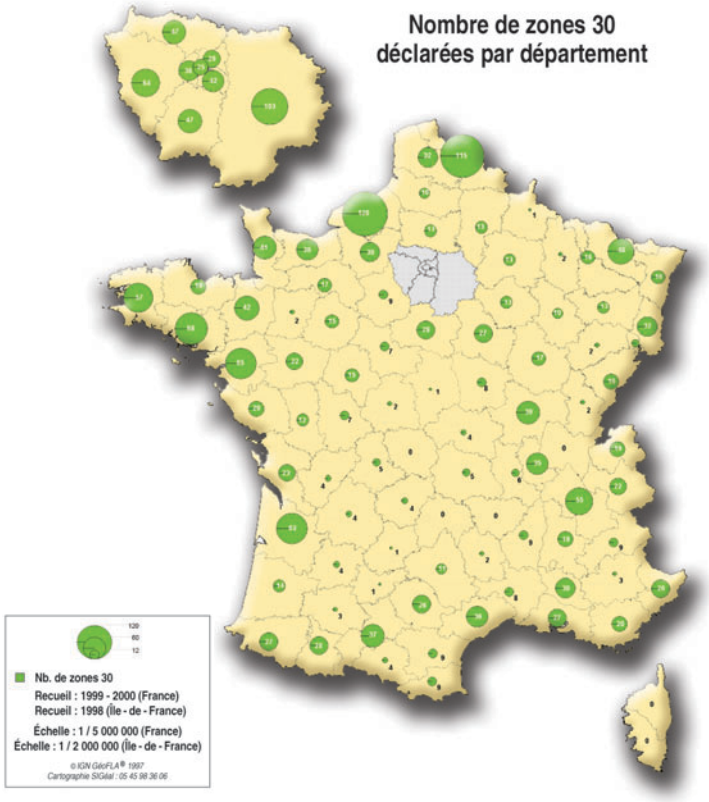
«L'article R.110-2 du code de la route indique que le terme "zone 30" désigne une section ou un ensemble de sections de routes constituant dans une commune, une zone de circulation homogène, où la vitesse est limitée à 30 km/h et dont les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et font l'objet d'aménagements spécifiques».

En 10 ans, plus de 2000 zones 30 se sont créées en France

La création d'un observatoire piloté par le CERTU et s'appuyant sur le réseau des Centres d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) a permis de procéder à une enquête sur les zones 30 existantes en France, hors région parisienne, entre octobre 1999 et juin 2000. L'objectif était d'obtenir une image globale en 2000 des pratiques en matière de réalisations – nombre, localisation, typologie – sans rechercher forcément l'exhaustivité d'un recensement. Par ailleurs, la DREIF ayant mené une enquête similaire pour la région Île-de-France en 1998, les résultats de celle-ci ont été incorporés à la présente étude.

Hors Île-de-France, l'enquête est surtout représentative de la situation dans les communes de plus de 5 000 habitants, toutes ont été consultées et 52 % ont répondu. Par contre, la consultation plus difficile dans les autres communes n'a permis d'obtenir des informations que pour 3 % d'entre elles. En Île-de-France, toutes les communes ont été interrogées et le taux de réponse a été de 60 %.

La carte ci-contre permet de visualiser la répartition géographique des zones 30 ainsi recensées. Nous observons une concentration dans la moitié Nord de la France et plus particulièrement dans la région parisienne, l'Ouest et le Nord. Dans le Sud de la France, les zones 30 ont essentiellement été identifiées dans la région Bordelaise, en Rhône-Alpes, et dans une moindre mesure, dans les Pyrénées et les départements en bordure du littoral méditerranéen. Dans le centre de la France, très peu de zones 30 ont été recensées.

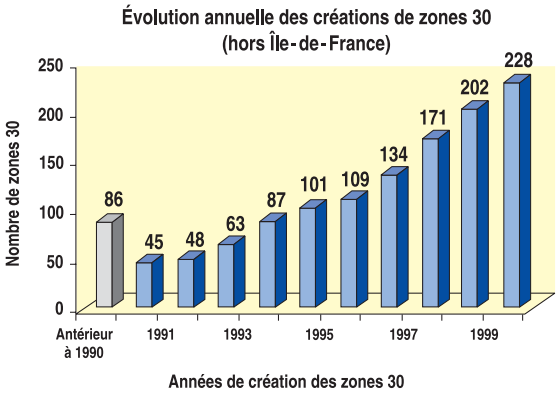


Hors Île-de-France: L'enquête a permis de recueillir des informations auprès de 1 873 communes, essentiellement des communes de plus de 5 000 habitants. 880 ont déclaré avoir au moins une zone 30, soit 47 %. 1 713 zones 30 ont été recensées au total. Les petites communes étant sous représentées dans notre panel, nous pouvons penser qu'en réalité elles sont bien plus nombreuses.
En Île-de-France: 781 communes sur 1 300 ont répondu à l'enquête. 215 ont déclaré avoir au moins une zone 30, soit 28 %. Ce taux est nettement plus élevé pour les communes fortement peuplées de Paris et de la Petite Couronne, avec 66 %. Il n'est que de 22 % pour la Grande Couronne. Au total, 393 zones 30 ont été recensées.

Un fort potentiel de création

Après cinq années de maturation, la mise en œuvre des zones 30 s'est accélérée en France et l'année 1996 marque le début d'une évolution prometteuse.
Néanmoins, le potentiel de développement reste aujourd'hui encore important.
En effet :

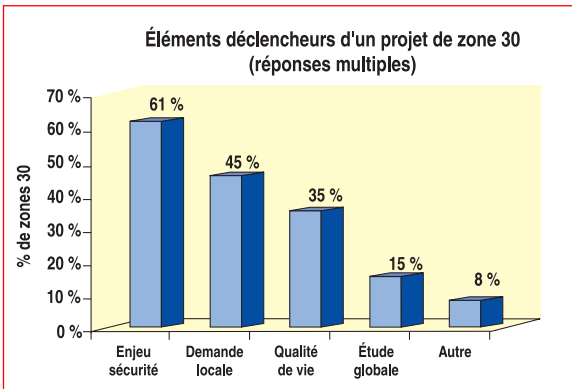
- beaucoup de communes **n'ont pas encore de zones 30** ;
- parmi celles qui en ont réalisé, **65 % n'ont qu'une seule zone 30** ;
- dans près de la moitié des cas, **la longueur totale cumulée de réseau de voirie en zone 30 par commune ne dépasse pas 500 m**, ce qui est très peu.



Les objectifs « sécurité et qualité de vie » restent une priorité des zones 30

Les principaux éléments déclencheurs des projets de zones 30 sont :

- les enjeux de sécurité (vitesse, accidents) ;
- les demandes des habitants (parents d'élèves, riverains…) ;
- l'amélioration du cadre de vie.



Ces éléments correspondent bien aux objectifs initiaux, de sécurité et de qualité de vie, attribués aux zones 30.
Par contre 15 % seulement d'entre elles ont fait l'objet d'une étude globale préalable intégrant l'ensemble des préoccupations de circulation, de déplacements, d'urbanisme. C'est pourtant une condition importante pour qu'elles s'inscrivent dans une politique cohérente d'aménagement urbain. Cette lacune se retrouve aussi en Île-de-France.

Les trois principaux secteurs d'implantation sont les centres-villes, les secteurs scolaires et les secteurs résidentiels avec habitat pavillonnaire. Ces secteurs sont marqués par une « vie locale prépondérante ou intense » telle que la circulaire d'application du décret de 1990 sur les zones 30 le recommandait.

Quelques pratiques qui s'écartent des recommandations...

D'une façon générale les zones 30 restent de petite taille, puisque pour la grande majorité elles ne concernent pas plus de 500 m de voirie chacune. **On s'écarte vraiment des recommandations lorsque leur longueur tombe en dessous de 200 m**, ce qui est observé dans **20 % des cas**. Il ne s'agit plus alors de zones 30 mais d'aménagements ponctuels à signaler par une simple limitation de vitesse à 30 km/h (panneau B14).
Concernant **les régimes de circulation en carrefour**, si la priorité à droite est majoritairement citée, **les « stop » et « cédez le passage » sont encore trop nombreux** alors qu'ils sont déconseillés au même titre d'ailleurs que les feux.
Enfin, **le marquage au sol des passages piétons reste une pratique persistante** (hors Île-de-France : dans 75 % des zones 30) bien qu'il soit recommandé de ne pas en faire. Cela « pénalise » les piétons en les obligeant à traverser en un lieu bien précis alors que la zone 30 doit accroître au contraire leur liberté de déplacements.

...mais des réalisations encourageantes

Il est intéressant de constater que parmi les zones 30 recensées hors Île-de-France, une trentaine **incorporent des voies à fort trafic**, supportant plus de 10 000 véhicules/jour. Nous rappelons à ce propos que la possibilité d'insérer une voie dans une zone 30 est définie par sa fonction et son usage, indépendamment du trafic qu'elle supporte ou de son statut (RN/RD/VC). Il faut néanmoins vérifier que l'activité riveraine est suffisamment développée pour équilibrer le trafic motorisé, et généralement, recourir à un aménagement «fort» de l'espace public pour bien marquer le changement de situation.

Par ailleurs, la présence de **lignes de transports collectifs (TC)** est relevée dans la moitié des zones 30 hors Île-de-France et dans 40 % en région parisienne. En terme de fonctionnement le bilan est positif. En fait, la circulation de TC qui constituent une alternative à l'usage de la voiture, se conçoit parfaitement en zone 30. Des précautions doivent simplement être prises. Il faut s'assurer que les aménagements de zone 30 n'entravent pas de manière significative le fonctionnement des TC et vice-versa.

CETE de Lyon

Les Allées provençales à Montélimar: une zone 30 aménagée sur une route départementale supportant environ 15 000 véh/j

De l'intérêt de traiter les entrées/sorties

80 % des zones 30 sont signalées avec les **panneaux réglementaires d'entrée/sortie de zones 30**, hors Île-de-France, et 60 % en région parisienne. Dans les autres cas, une confusion existe encore avec le panneau B14 de simple limitation de vitesse à 30 km/h.
Bien qu'obligatoire, nous constatons que **l'aménagement spécifique des entrées/sorties** n'est pas encore systématique; hors Île-de-France, seulement 52 % des zones 30 l'ont fait. La lisibilité des entrées/sorties de zones 30 reste pourtant un enjeu majeur pour que les usagers adaptent convenablement leur comportement. Les aménagements les plus courants sont les surélévations, l'usage au sol de revêtements différenciés, les rétrécissements.

CERTU

Le traitement d'une entrée de zone 30 peut être simple et efficace

ou faire l'objet d'un traitement plus global

CETE du Sud-Ouest

Des aménagements pour crédibiliser la limitation à 30 km/h

L'aménagement à l'intérieur des zones 30 est très fréquent. Les principaux aménagements peuvent être classés en trois catégories :

- contraintes pour limiter la vitesse (dispositifs ralentisseurs du type surélévation de chaussée, chicane, rétrécissement, etc.) ;
- aménagements qualitatifs (mobilier urbain, éclairage, végétation, revêtements différenciés au sol) ;
- aménagements fonctionnels (organisation du stationnement, traitement des cheminements piétons, réaménagement de carrefours).

En Île-de-France, la plupart des zones 30 ont bénéficié d'un aménagement spécifique, notamment celles de Paris et de la Petite Couronne.

CERTU

Chicane simplement réalisée par un stationnement alterné

CERTU

Ralentissement sélectif des voitures grâce aux coussins. Les bus dont l'espacement entre les roues est plus large peuvent les franchir aisément et les vélos peuvent passer sur le côté

CETE du Sud-Ouest

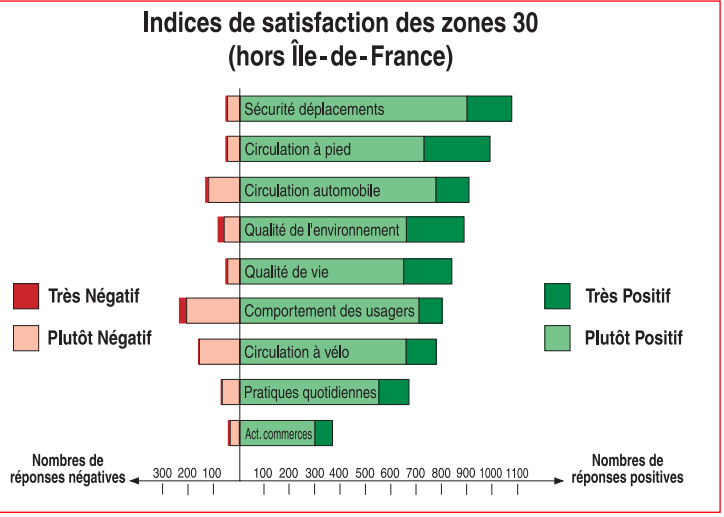
Modification de la trajectoire des véhicules. Aménagement soigné de l'espace public

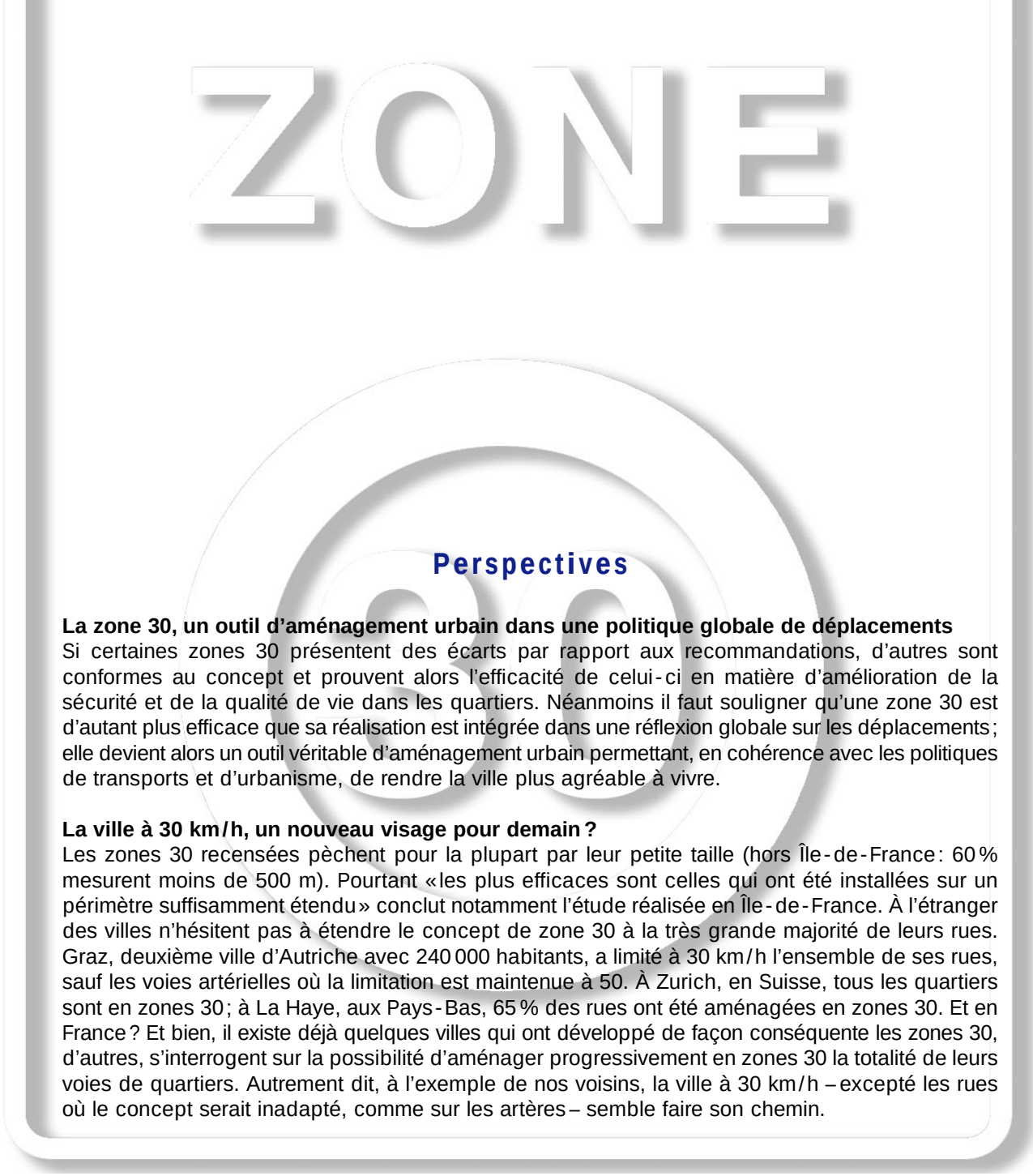
Les zones 30 : une expérience positive à partager

Les appréciations portées sur les zones 30, par les autorités publiques ayant répondu au questionnaire, font apparaître un **bilan plutôt positif**. Les deux thèmes les plus plébiscités sont la **sécurité accrue des déplacements** et la **circulation des piétons qui se trouve facilitée**.

Parmi les éléments négatifs, les services citent surtout le comportement des usagers (incivisme ou non respect des vitesses), la prise en compte insuffisante de la circulation des vélos (contresens insuffisants, manque d'équipements pour le stationnement) et la présence encore trop forte de la circulation automobile.

En Île-de-France, dans 9 cas sur 10, la zone 30 est perçue positivement. Ainsi parmi les communes dotées de zones 30, 91 % ont constaté une amélioration de la sécurité, 42 % une amélioration du cadre de vie, de l'habitat et du stationnement des résidents, 35 % une diminution de pollution notamment sonore, 21 % une amélioration des échanges sociaux (respect des piétons par exemple), 16 % une amélioration de l'activité commerciale et 10 % un report modal (quand la zone 30 est intégrée dans un plan de déplacements au moins communal).





Perspectives

La zone 30, un outil d'aménagement urbain dans une politique globale de déplacements
Si certaines zones 30 présentent des écarts par rapport aux recommandations, d'autres sont conformes au concept et prouvent alors l'efficacité de celui-ci en matière d'amélioration de la sécurité et de la qualité de vie dans les quartiers. Néanmoins il faut souligner qu'une zone 30 est d'autant plus efficace que sa réalisation est intégrée dans une réflexion globale sur les déplacements ; elle devient alors un outil véritable d'aménagement urbain permettant, en cohérence avec les politiques de transports et d'urbanisme, de rendre la ville plus agréable à vivre.

La ville à 30 km/h, un nouveau visage pour demain ?
Les zones 30 recensées pèchent pour la plupart par leur petite taille (hors Île-de-France : 60 % mesurent moins de 500 m). Pourtant « les plus efficaces sont celles qui ont été installées sur un périmètre suffisamment étendu » conclut notamment l'étude réalisée en Île-de-France. À l'étranger des villes n'hésitent pas à étendre le concept de zone 30 à la très grande majorité de leurs rues. Graz, deuxième ville d'Autriche avec 240 000 habitants, a limité à 30 km/h l'ensemble de ses rues, sauf les voies artérielles où la limitation est maintenue à 50. À Zurich, en Suisse, tous les quartiers sont en zones 30 ; à La Haye, aux Pays-Bas, 65 % des rues ont été aménagées en zones 30. Et en France ? Et bien, il existe déjà quelques villes qui ont développé de façon conséquente les zones 30, d'autres, s'interrogent sur la possibilité d'aménager progressivement en zones 30 la totalité de leurs voies de quartiers. Autrement dit, à l'exemple de nos voisins, la ville à 30 km/h – excepté les rues où le concept serait inadapté, comme sur les artères – semble faire son chemin.

Références documentaires :

- Les zones 30 en France : bilan des pratiques en 2000 Rapport d'étude, CERTU, 2003
- Les zones 30 d'Île-de-France, enquête communale 1998. DREIF, 1998
- Zones 30 : des quartiers à vivre. Fiche 6 pages CERTU, 1995
- Guide zones 30, méthodologie et recommandations CETUR, 1992

Observatoire des zones 30 - contacts :

CETE Méditerranée :	Claude Abignoli - Franck Monti
CETE Normandie-Centre :	Roger Charles (Blois)
	Jacques Couty (Rouen)
CETE Nord-Picardie :	Jean-Marie Lipinski
CETE de l'Ouest :	Michel L'Houtellier
CETE de Lyon :	Isabelle Basset (Bron)
	Grana Gateau (Dijon)
CETE du Sud-Ouest :	Michel Pouchard
CERTU :	Catia Rennesson

Certu

centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
tél. 04 72 74 58 00
télécopie 04 72 74 59 00
mél : certu@equipement.gouv.fr
site internet : http://www.certu.fr

Crédits photos page 1, de gauche à droite et de haut en bas :
Ville de Paris, CERTU, Prévention routière, Rue de l'Avenir

Rédaction :
Corine PIN, consultante en sécurité routière / LIGNES DE CONDUITE
Catia RENNESSON / CERTU

Mise en page : CETE de Lyon, Groupe Communication
PAO Concept ✆ 04 78 22 70 35

Impression : JOUVE ✆ 01 44 76 54 40