



AMÉNAGER DES RUES APAISÉES

**BOITES À OUTILS
RÉGLEMENTAIRES:**

**ZONES 30,
ZONES DE RENCONTRE,
AIRES PIÉTONNES**

Pourquoi apaiser?

- Pour plus de sécurité



Dans **61 %** des accidents mortels impliquant un piéton, il n'y a pas eu de réaction du conducteur.



- Pour une cohabitation renforcée

- Pour plus de bien être en ville

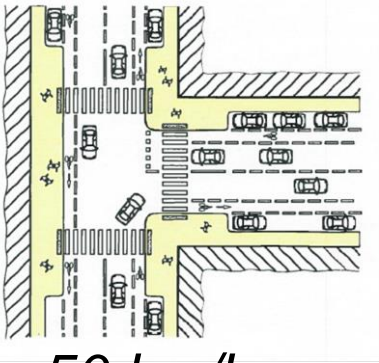


En zone de rencontre : **51 %**
Dans une rue à 50 km/h : **24 %**
des habitants déclarent s'attarder dans l'espace public.



« Aménager des rues apaisées –
Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes »

Une boîte à outils



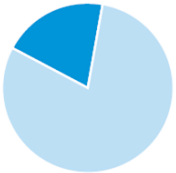
50 km/h

D 906

COURPIÈRE

Agglomération

50 km/h

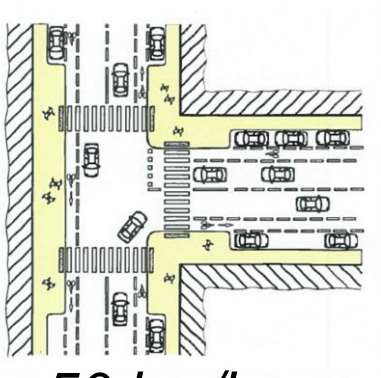


Développement vie locale

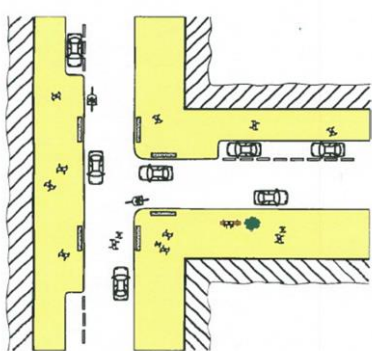
Fonction circulation

« Aménager des rues apaisées –
Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes »

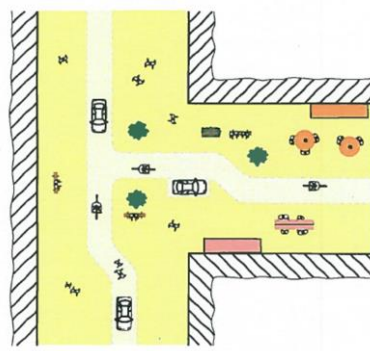
Une boîte à outils



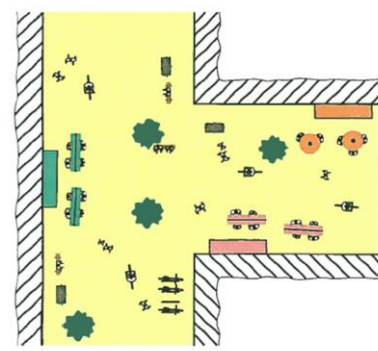
50 km/h



Zone 30



Zone de rencontre



Aire piétonne



Agglomération

50 km/h



Zone 30

30 km/h



Zone de rencontre

20 km/h



Aire piétonne

Allure du pas



■ Développement vie locale

■ Fonction circulation

« Aménager des rues apaisées –
Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes »

Comment mettre en place?

Connaître

Planifier

Aménager

Communiquer

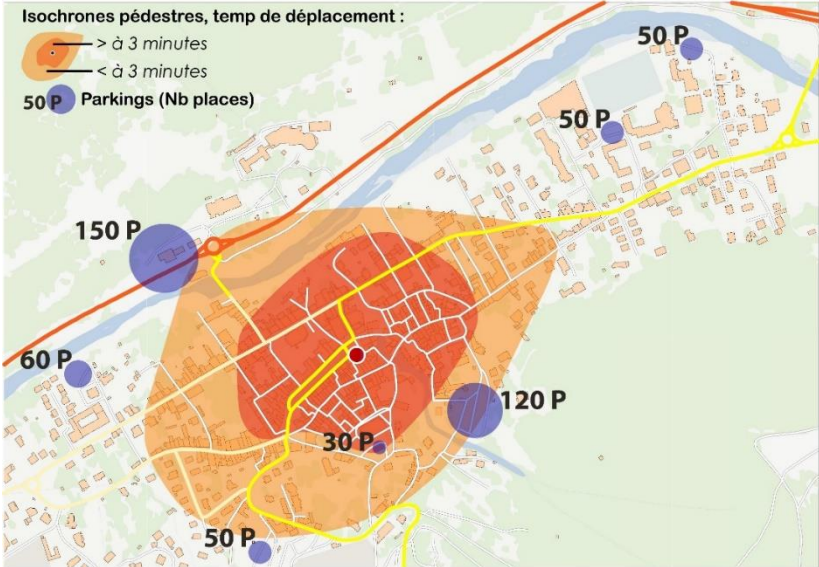
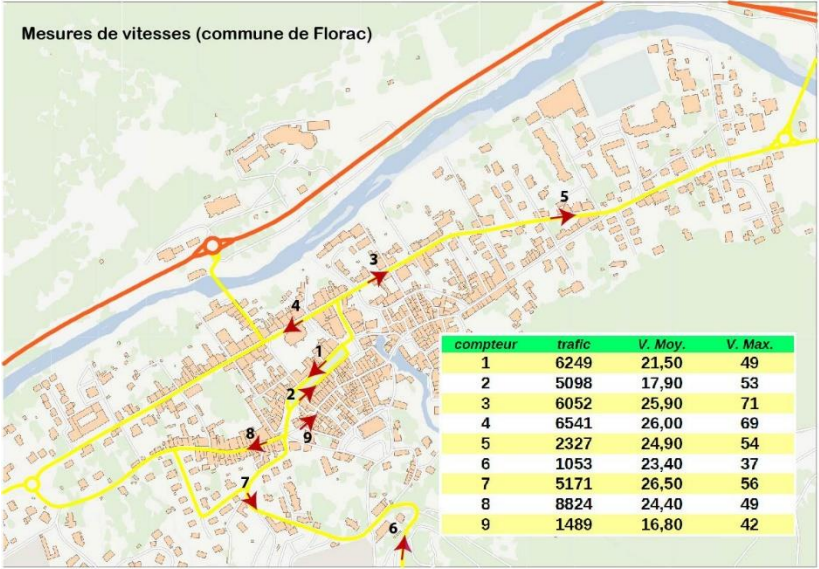
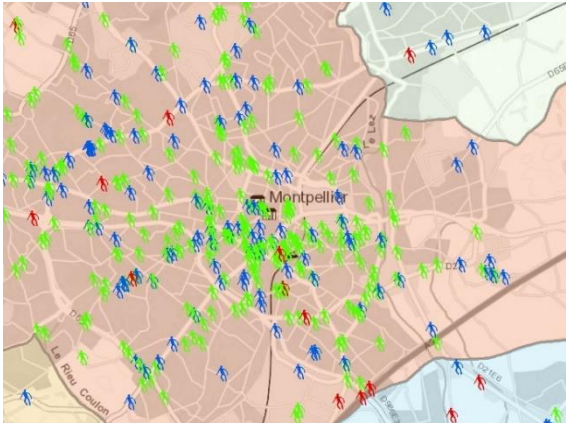
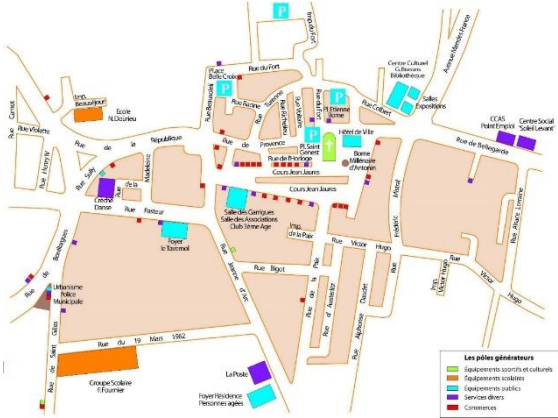
Évaluer

Connaitre : les différentes zones



Priorité au piéton	NON	OUI	OUI
Stationnement motorisé	OUI	OUI mais aménagé	NON
Accès tous véhicules	OUI	OUI	NON
Vitesse limite	30 km/h	20 km/h	Au pas

Connaitre : son territoire

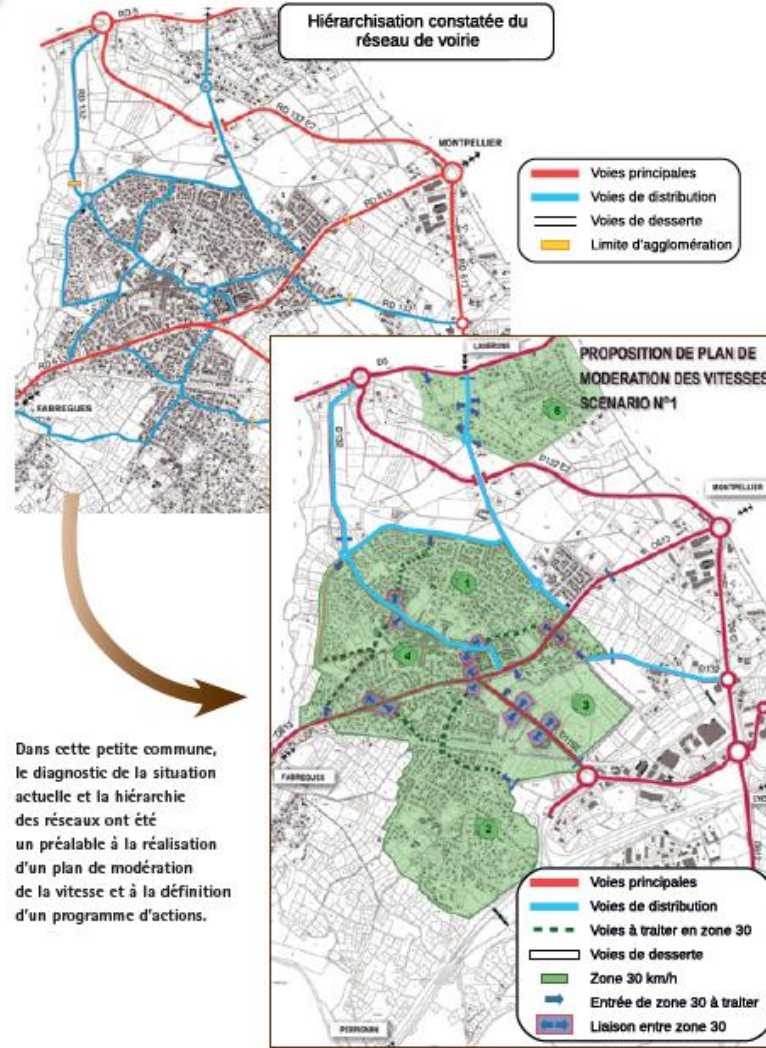


« Aménager des rues apaisées –
Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes »

Planifier



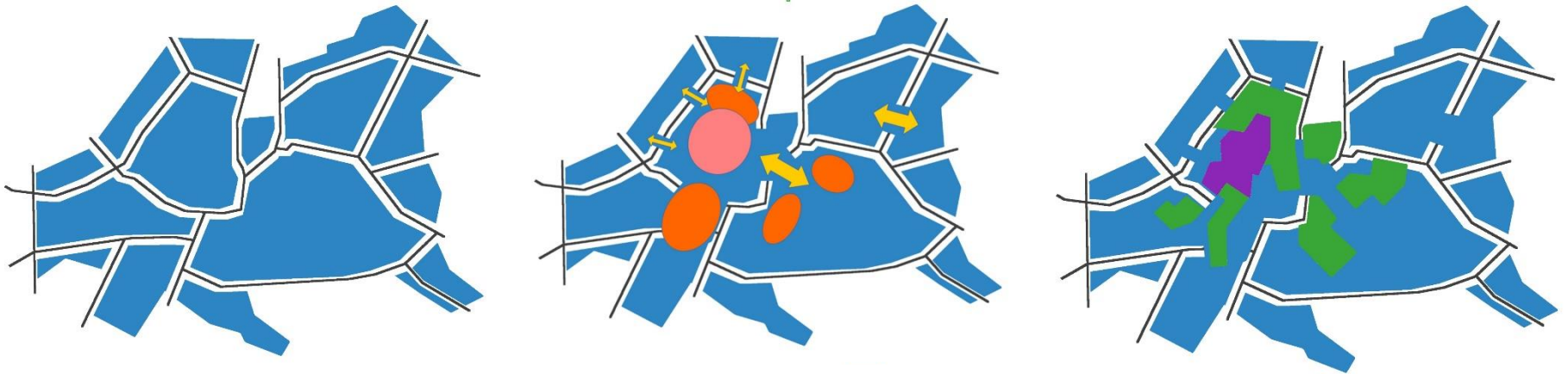
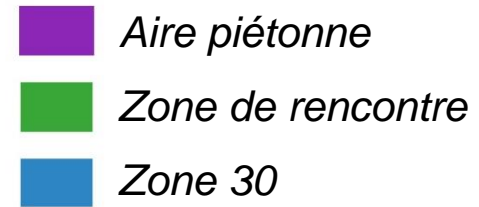
Exemple de hiérarchisation d'un réseau



« Aménager des rues apaisées –
Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes »

Planifier

- Grandes étapes d'un plan de modération

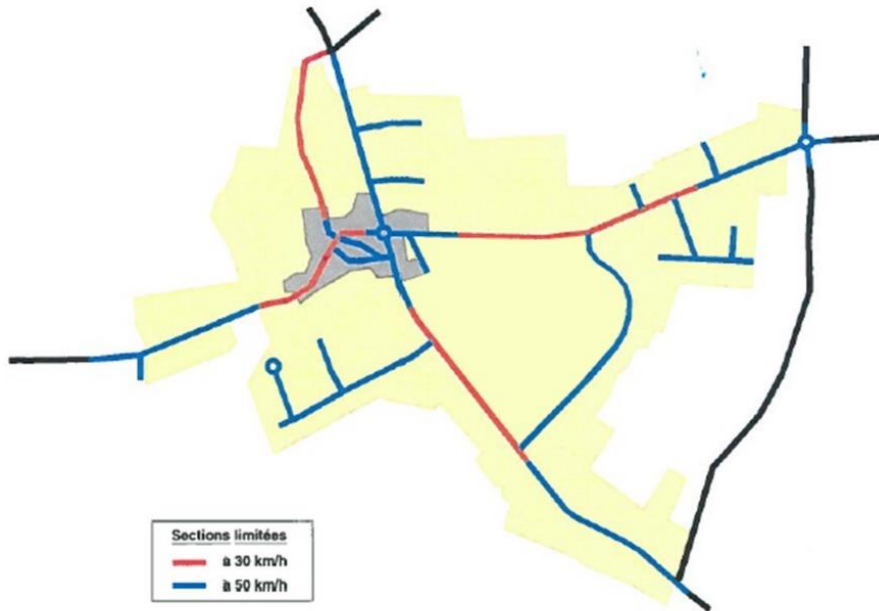


« Aménager des rues apaisées –
Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes »

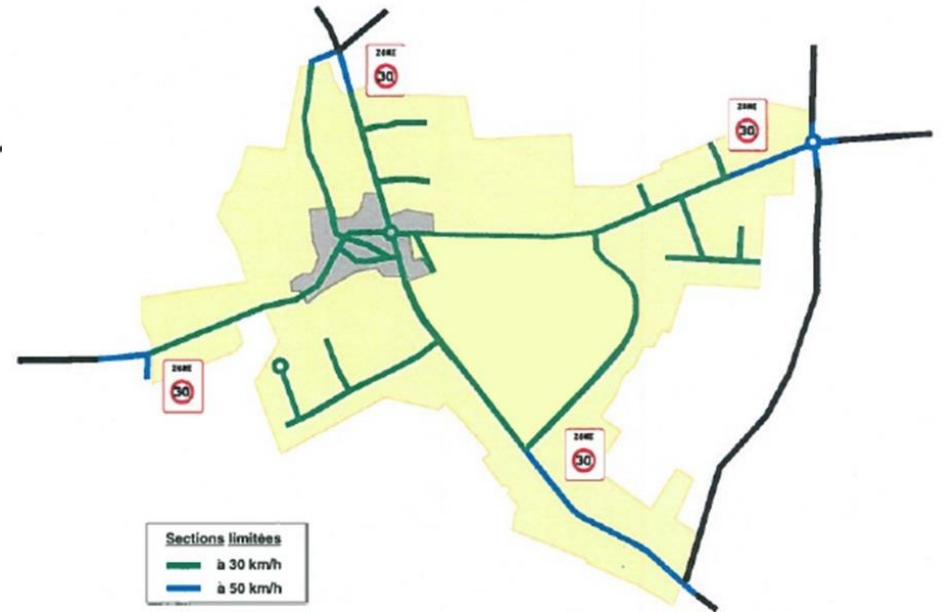
Planifier

- Avoir une vision globale

Vitesses ponctuelles à 30km/h



Vers une zone 30 généralisée



« Aménager des rues apaisées –
Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes »

Aménager



Zone 30



Zone de rencontre



Aire piétonne

« Aménager des rues apaisées –
Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes »

Aménager

- La simple réglementation ne suffit pas toujours



Zone 30



Zone de rencontre

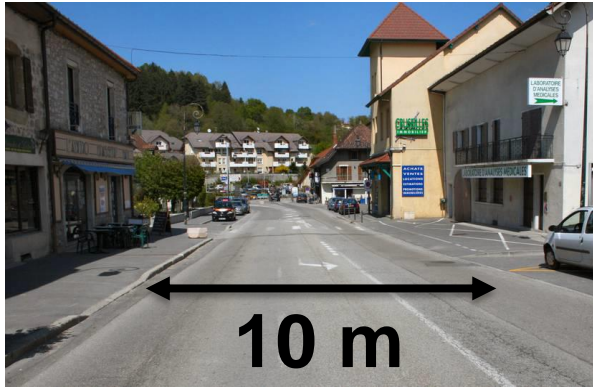


Aire piétonne

VISIBILITÉ
LISIBILITÉ
COHÉRENCE

« Aménager des rues apaisées –
Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes »

Aménager : zone 30



Aménager : zone 30



Aménager : zone 30



Aménager : zone 30

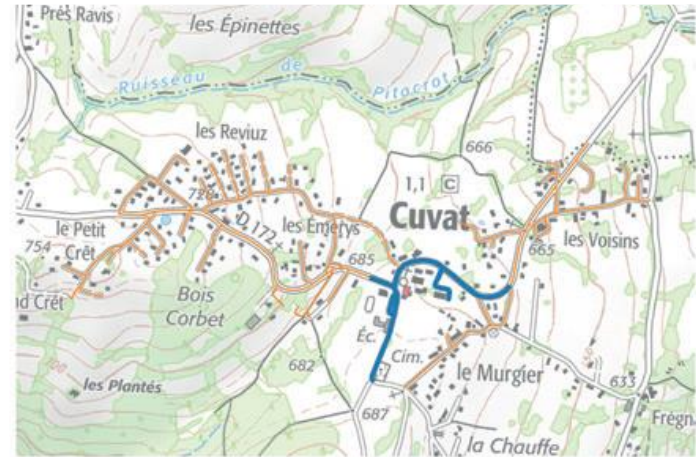


Webinaire « Aménager des rues apaisées – Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes »

Aménager : zone 30



zone 30 : créer une centralité



« Aménager des rues apaisées –
Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes »

Aménager : zone de rencontre



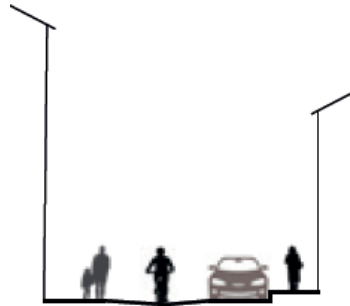
Aménager : zone de rencontre



Aménager : zone de rencontre



Aménager : zone de rencontre



zone de rencontre : sécurité et accessibilité



« Aménager des rues apaisées –
Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes »

Aménager : aire piétonne



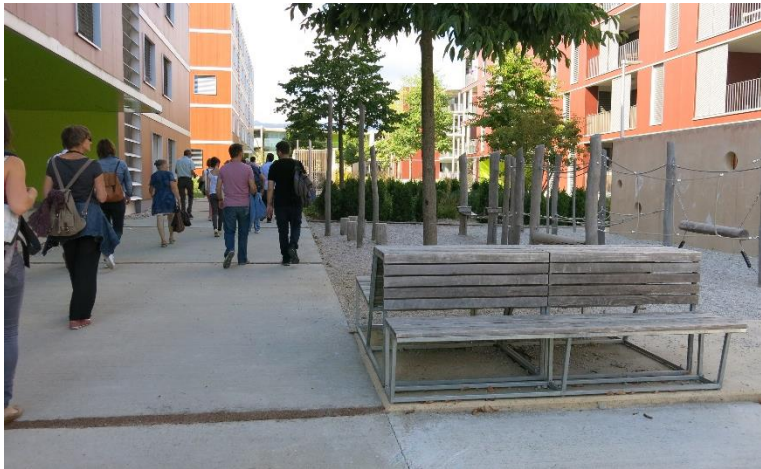
Aménager : aire piétonne



Aménager : aire piétonne



Aménager : aire piétonne



Aire piétonne : abords d'écoles



« Aménager des rues apaisées –
Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes »

Aménager des rues apaisées - *octobre 2020*



Aménager des rues apaisées

Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes



Collection | **Connaissances**



Aménager des rues apaisées - *octobre 2020*



Aménager des rues apaisées
Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes



Collection | **Connaissances**

- Éléments de connaissances pour programmer et concevoir des zones de circulation apaisée
- Illustré de nombreuses réalisations et retours d'expériences

Aménager des rues apaisées - octobre 2020

18 ZONES DE CIRCULATION APAISÉE : DE MULTIPLES INTÉRÊTS



Le piéton dans le Code de la route

Une partie du Code de la route est consacrée à la circulation des piétons : articles R412-34 à R412-43. L'extrait suivant définit les usagers entrant dans la catégorie des « piétons » (in article R412-34) :

« II. - Sont assimilés aux piétons :

- 1° Les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirme, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur ;
- 2° Les personnes qui conduisent à la main un cycle ou un cyclomoteur ;
- 3° Les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas. »

Le piéton et ses difficultés

Les gênes à la mobilité autonome peuvent prendre un grand nombre de formes : déficiences motrice, sensorielle ou mentale, accident temporaire, port de bagages, utilisation d'une poussette ou de béquilles... Apaiser la vitesse permet, entre autres, aux différents usagers d'avoir plus de temps pour réagir et pour s'adapter, et contribue ainsi à la sécurité des publics vulnérables.



Les seniors

Les seniors (65 ans et plus) sont surreprésentés dans la mortalité piétonne : 50 % des piétons tués sont âgés de plus de 65 ans¹⁰, alors qu'ils ne représentent que 20 % de la population. À partir de cet âge, la mobilité peut être limitée par une, voire plusieurs déficiences. La qualité de l'environnement et la proximité des services conditionnent les déplacements à pied des personnes âgées.

Le piéton ne fait pas que se déplacer. La présence de bancs ou de sièges à intervalles réguliers le long des cheminements lui permet de se reposer lors de son parcours, de se ménager des temps de pause, de contemplation. Des espaces de repos sont également à implanter à proximité des pôles attractifs et des lieux d'attente comme les arrêts de transports en commun ou les places.



Des bancs ou espaces permettant le repos sont nécessaires pour les piétons.

POUR ALLER PLUS LOIN

- ▶ Cerema, *Mieux accueillir les piétons âgés dans l'espace public - Recommandations d'aménagement*, Éditions du Cerema, nov. 2016.
- ▶ Cerema, *Les lieux de pause et de repos : éléments essentiels de la marche en ville*, Éditions du Cerema, oct. 2019.
- ▶ Cerema, *Vers une marche plaisir en ville*, Éditions du Cerema, 2012.

ZONES DE CIRCULATION APAISÉE : DE MULTIPLES INTÉRÊTS 19

Vitesses réduites : des déplacements facilités, plus sûrs et plus confortables pour les piétons

À vitesse modérée, les différents usagers se voient mieux. Les conducteurs s'arrêtent ou ralentissent plus facilement pour laisser passer un piéton qui veut traverser.



29 % des piétons sont tués alors qu'ils traversent la chaussée sur un passage piéton.¹¹

En zone 30, le confort et la sécurité des piétons sont améliorés. Pour faciliter leur traversée, des aménagements existent, sans que cela ne soit forcément des passages piétons.



Dès que c'est possible, les bordures hautes sont à éviter pour faciliter les échanges en zone 30.

Cela demande un travail sur la gestion et le contrôle du stationnement.

Quand la limitation est fixée à 20 km/h, le confort est encore meilleur : les vitesses sont suffisamment réduites pour autoriser des interactions entre les usagers. Et les plus vulnérables peuvent circuler plus sereinement.

Encore mieux : à cette vitesse et sous certaines conditions, piétons et véhicules peuvent partager le même espace. Ainsi, la zone de rencontre ajoute la priorité donnée aux piétons et permet ce partage. Et dans l'aire piétonne, c'est l'absence de véhicules motorisés qui rend le lieu sûr et agréable pour la déambulation.



Dans les zones de rencontre, pas de passage pour piétons à matérialiser : le piéton est prioritaire et il peut se déplacer partout, y compris sur la chaussée.

Passages piétons : quelle réglementation ?

Le marquage réglementaire de toutes les traversées piétonnes n'est pas obligatoire. Cependant, si l'on décide de marquer des passages pour piétons, il faut alors se conformer à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR), article 118-1.

Lorsque les passages piétons existent, les piétons doivent les utiliser pour traverser, dès lors qu'ils sont situés à moins de 50 m (article 412-37 du Code de la route). Les règles qui sont associées au passage pour piétons ne s'appliquent pas en zone de rencontre ni en aire piétonne. En effet, le passage pour piéton n'y est pas pertinent.



Retour d'expérience Paris, avenue de Clichy : ce que donne le 30 km/h

Nombreuses activités en pied d'immeubles et trafic de 25 000 véhicules par jour : voilà les caractéristiques de l'avenue de Clichy. Le passage à 30 km/h a permis de rassurer les piétons lorsqu'ils traversent l'avenue : « Suite à la limitation de vitesse à 30 km/h sur l'avenue de Clichy, les usagers de l'axe perçoivent les traversées piétonnes comme plus faciles. En effet, avant l'expérimentation avenue de Clichy, 60 % des usagers (tous modes confondus) estimaient qu'il était facile de traverser l'avenue de Clichy, alors qu'ils représentent 77 % après le passage à 30 km/h. Ainsi la limitation à 30 km/h améliore la perception d'une facilité de traverser. »

Étude « Quels gains à la réduction de limitation de vitesse à 30 km/h des axes structurants en ville ? » 8-t et Ville de Paris, Recherche financée par la Fondation Sécurité Routière.

IISR, 11
Bilan de l'actualité
de l'année 2016
pp. 68

10 Fiche « Analyses thématiques : les piétons », in OUISR, *Bilan de l'actualité de l'année 2016*, pp. 68.

Aménager des rues apaisées - octobre 2020

Villes, villages ou quartiers enclavés

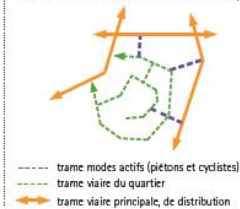
Pour cette catégorie, la traversée étant impossible, il n'y a pas de circulation de transit sur l'agglomération. Seule la desserte très locale est présente. Les riverains sont pratiquement les seuls à circuler dans ces rues.

La question du stationnement peut devenir un enjeu. La voirie étant peu passante, l'espace public peut rapidement être envahi par des véhicules stationnés. On pourra aménager des poches de stationnement en entrée ou en milieu de quartier.

Aménagement idéal : selon la configuration et l'environnement des rues, l'ensemble de la partie urbanisée ou le quartier peut facilement passer en zone de rencontre ou zone 30, en raison d'un trafic faible. L'aire piétonne peut également être envisagée.

Des quartiers résidentiels enclavés

L'accès au quartier résidentiel est « unique » et n'a pratiquement aucune connexion avec le réseau structurant environnant. La trame viaire est exclusivement dédiée à la desserte interne du quartier. La zone de rencontre ou la zone 30 sont tout à fait indiquées.



Saint-Guilhem-le-Désert, un village « en impasse »

Le village de Saint-Guilhem-le-Désert (34) est situé dans les gorges de l'Hérault, il est longé par une route départementale. Les rues étroites et l'affluence touristique ont amené à placer le bourg en zone de rencontre. Au niveau du village, la départementale a été placée en zone 30. Un parking est aménagé à environ 3 km, avec une navette gratuite vers le village.



Quelles ambitions, pour quelle zone 30 ?

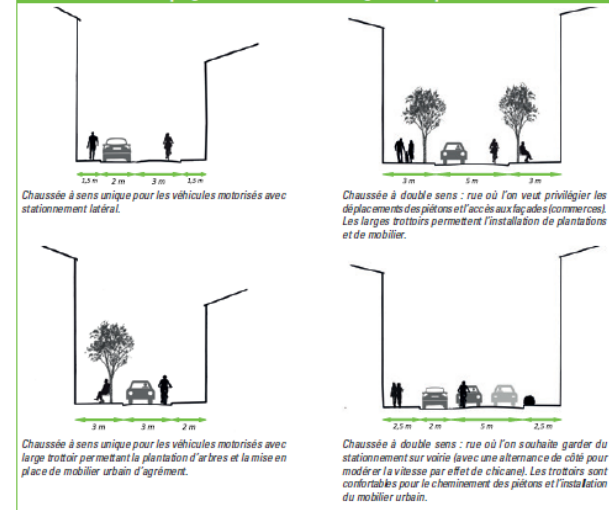
Selon le contexte, le choix et le programme voulu, sur une même emprise, la zone 30 peut se construire de façons très différentes : un espace à dominante commerciale, un lieu de promenade, un site de rassemblement, un endroit où l'on conservera du stationnement, où il y aura des plantations ou des espaces de repos et d'arrêt...

Autant de possibilités qui définiront de nombreuses configurations envisageables de la zone 30.

POUR ALLER PLUS LOIN

Certu, *Le profil en travers, outil de partage de la voirie*, Éditions du Certu, 2009.

Selon le contexte et le programme associé à l'aménagement, le profil varie



Aménager des rues apaisées - octobre 2020

La zone 30 a un profil classique de rue, avec une chaussée et des trottoirs. Entre la chaussée et l'espace dédié aux piétons, une limite franche existe. Elle est nécessaire, notamment pour être détectée par les personnes à mobilité réduite, et entre autres, par les personnes aveugles et malvoyantes.



Ici, la chaussée réduite et l'absence de bordure dénivelée incitent l'automobiliste à un comportement plus attentif envers les autres usagers. Et les piétons s'autorisent à traverser plus facilement. La différence de matériaux vise à rendre la limite détectable et repérable pour les personnes aveugles ou malvoyantes.



Dans cette zone 30, la limite entre trottoir et chaussée est matérialisée par des plantations. Les échanges sont facilités par un aménagement à niveau, mais chaque usager reste limité à circuler dans sa zone.

La limite entre le domaine piéton et celui des véhicules peut être matérialisée à l'aide de différents matériaux ou équipements : bordures basses, caniveaux, bornes, stationnement... La zone 30 offre de nombreuses possibilités pour marquer ces limites. Et cela permet une grande liberté de mouvement aux piétons.



Le trottoir est présent. L'utilisation d'une bordure basse (3 cm) facilite la traversée des piétons.

En zone 30, entre la chaussée et l'espace dédié aux piétons, une limite franche existe notamment pour les personnes à mobilité réduite.



Un exemple d'aménagement, à Fresnay-l'Évêque (28)

L'espace public a été totalement restructuré, avec amélioration du cadre de vie et redimensionnement des chaussées : parvis pour l'église, cheminements piétons, espaces végétalisés avec gestion des eaux pluviales.

Le plan de circulation a été retravaillé : il est passé d'une circulation en double sens des véhicules motorisés à une voie en sens unique pour les véhicules motorisés. De plus, des espaces latéraux pour la végétation et les cheminements piétons ont été dégagés. Auparavant, la voirie prenait une place très importante au pied de l'église et il y avait peu d'espace pour les piétons. Aujourd'hui, le parvis est devenu un espace de séjour, de repos, de jeux, agrémenté d'une végétation basse qui participe à un système de récupération des eaux pluviales.



Le schéma ci-contre présente l'existant (en noir) et la voirie nouvelle en zone 30 (en vert).



Equipes Cerema



Contact :
prenom.nom@cerema.fr

Contact général :
mobilites@cerema.fr

Pour en savoir plus :

Aménager des rues apaisées Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes



UNE VOIRIE POUR TOUS
Rues et espaces publics à vivre

Collection | Connaissances

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Cerema

Zones de circulation apaisée

Les aménagements pour les cyclistes en zones 30

Un document à utiliser avec une notice de lecture qui explique sur quels aspects de l'urbanisme (aménagement, zones de rencontre, zones de rencontre, zones 30) les fiches ont été réalisées et pourquoi.

Les principaux enjeux de l'urbanisme concernent par les cyclistes en ville sont le 4^e trimestre de vitesse entre le trafic motorisé et les piétons ainsi que le risque de se heurter.

Enrichir les vitesses, les zones à circulation apaisée offrent aux cyclistes un cadre et une sécurité accrues. Dans ces conditions, la calibration, via le même niveau des vitesses et de la vitesse maximale peut être proposée aux zones avec aménagements spécifiques recommandés. Cependant, dans certains cas, la vitesse maximale peut être maintenue ou même augmentée.

Cette fiche présente comment prendre en compte les spécificités de zone 30 et plus particulièrement des situations où les besoins à des aménagements spécifiques est renforcé.

Dans l'ensemble des situations de zones 30, il est recommandé de prévoir des aménagements spécifiques pour les cyclistes dans les zones de circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre et zones 30+). Il est donc recommandé de bien respecter ces zones pour les déplacements de tous les types des cyclistes (personnels, professionnels, scolaire) sans pour autant négliger la vitesse de la ville de demain.

Fiche n° 14 - juillet 2019

Collection | Références

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Cerema

Savoirs de base en sécurité routière

Modérer la vitesse en ville en développant les zones de circulation apaisée

Le développement des zones de circulation apaisée est le résultat d'un processus de réflexion à l'échelle de l'agglomération sur l'organisation de la circulation. Cette réflexion prend ses bases sur un diagnostic des espaces de circulation de l'agglomération. Elle conduit à une hiérarchisation du réseau et à la réalisation d'un plan de modification des vitesses, véritable plan support de développement des zones de circulation apaisée.

La question de la modulation des vitesses en ville renvoie à des questions de politiques de développement, d'urbanisme et de cadre de vie. Une réflexion à l'échelle de la ville est donc nécessaire pour définir les axes destinés au trafic de transit, sur lesquels on souhaite permettre aux véhicules motorisés de rouler à 50 km/h, tout au-delà avec un aménagement cohérent. Dans ce cadre, la très grande majorité des rues sont appelées à être en zone 30. La réflexion doit également permettre de définir des lieux plus propices à l'aménagement de zones à circulation apaisée (zones de rencontre ou zones piétonnes), ainsi que les moyens à mettre en œuvre. In fine, cette hiérarchisation est dans les documents de planification et est plus ou moins formalisée selon les villes.

Fiche n° 35 - janvier 2021

Collection | Connaissances



**MERCI POUR VOTRE
ATTENTION**

CONTACT : MOBILITES@CEREMA.FR