

# C'EST LA ZONE !

À l'occasion de la sortie du décret du 30 juillet 2008 modifiant le régime de circulation dans les zones 30 et créant les zones de rencontre, MDB vous dévoile tout ou presque sur la genèse de la zone 30 et de son rejeton, la zone de rencontre.

## La préhistoire

Comme dans l'histoire de la terre, l'histoire des zones 30 a été marquée par une période de glaciation. C'est en effet après le grand gel de 1962/1963 qui avait provoqué l'affaiblissement de nombreuses chaussées dans toute la France – après que les poids lourds eurent circulé sur les routes en dégel – puis celui de 1969, que l'État s'est préoccupé de donner au réseau national la capacité d'être emprunté par les poids lourds par tous les temps. Bien évidemment, les travaux étant importants, l'État a commencé par se débarrasser d'une partie quantitative du problème en confiant la moitié des routes aux départements pour se concentrer sur son réseau ainsi rétréci en longueur et pouvoir mieux le développer en épaisseur et en largeur. Un vaste programme dit de « *renforcements coordonnés* » a été engagé pour transformer les routes nationales étroites et bombées en voies larges et planes. Ce plan bénéficiera pendant une vingtaine d'années d'un budget de 1 million de francs par kilomètre pour passer d'une largeur moyenne de 6 m à 7,6 m (7 m de chaussée et 0,30 m de surlargeur destinée à recevoir le marquage de chaque côté), rectifier les virages et surtout consolider la chaussée pour qu'elle puisse supporter le trafic des poids lourds – qu'il faut bien sûr favoriser pour le plus grand bien de l'économie. À cette époque, l'accident est considéré par les ingénieurs comme une fatalité ; plus il y a de trafic et plus il y a d'accidents : on n'y peut rien.

Mais cette politique d'élargissements/renforcements buta sur les traversées d'agglomération (les « *traverses* » en langage routier). Quand le bâti était suffisamment loin de la chaussée, on appliqua les mêmes recettes : élargir et recharger. Puisque le but ultime était la fluidité du trafic sur les routes, on appliqua dans les traverses renforcées une vision « *ségrégationniste* » de l'aménagement : séparant bien les

trottoirs des chaussées et mettant si possible le stationnement sur les trottoirs. On était encore très loin du concept des zones 30. Et quand le bâti était proche et les contraintes trop importantes, on préféra différer le traitement des traversées d'agglomération.

## La révolution culturelle

Ce vaste effort national en faveur de la circulation automobile ne va pas tarder à porter ses fruits, mais ils ont un goût bien amer... En effet, sur ces nouvelles routes toutes belles, où le marquage était systématisé, mais où rien ne préservait ni du choc avec les platanes, ni des sorties de virage, ni des collisions en carrefours, les autos se sont multipliées, la vitesse s'est accrue... et le nombre des accidents et des morts aussi. Dans les années 1970, il y avait plus de 15 000 tués par an.

Surviennent alors les chocs pétroliers de 1973 et 1979 : pour économiser l'énergie, les pouvoirs publics décident de limiter les vitesses. Et on constate que la courbe du nombre d'accidents décroche de celle du trafic. C'est une révélation ; il se produit alors un changement de mentalité chez les ingénieurs. C'est dans ce mouvement qu'est apparue la notion fondamentale que fluidité, rapidité et sécurité n'étaient pas forcément concomitantes, bien au contraire.

On commence à s'intéresser aux rapports entre la géométrie de la route et les accidents, et les renforcements coordonnés prennent progressivement en compte des objectifs de sécurité. Ainsi, vers 1985, au 1 million de francs par kilomètre de chaussée s'ajoutent 600 000 francs d'investissement en sécurité : rectification de virages, suppression d'obstacles, amélioration des accotements, mises en place de glissières de sécurité, etc.

C'est dans ces mêmes années 1980 que la recherche et les programmes expérimentaux

sur la sécurité foisonnent. Issu de ces derniers, le programme « *Ville plus sûre, Quartier sans accident* », qui prend modèle sur les cours urbaines néerlandaises où on roulait naturellement peu vite, parce que l'environnement n'avait aucune similitude avec l'environnement routier, est lancé. Parmi les 50 lieux d'expérimentation choisis par le Comité interministériel pour la Ville, le CETUR (futur CERTU – Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) et la Direction en charge de l'urbanisme figurent, aux côtés des quartiers urbains, des « *traverses différenciées* » venant du programme de renforcements coordonnés.

C'est le début de la conviction que la route à 7 m n'est pas la panacée, que d'autres modèles sont non seulement possibles mais souhaitables. Ce programme prône, plutôt que des recettes toutes faites, une méthodologie et une analyse particulière des lieux à aménager par des équipes pluridisciplinaires. Il donnera rapidement lieu à des améliorations spectaculaires : les premiers résultats font apparaître des baisses d'accidents allant jusqu'à 80 % et cela même sous de forts trafics. En prime les riverains se réapproprient l'espace public, ravalent leurs maisons, rouvrent des commerces...

## Une zone est née

Née des résultats du programme d'expérimentation « *Ville plus sûre, Quartier sans accident* » et des expériences étrangères (dont les travaux de Hans Monderman sur la route nue), la zone 30 naît officiellement le 29 novembre 1990, en même temps que la règle du 50 km/h en ville.

Les documents qui accompagnent cette action nationale de « *modération de la vitesse en ville* » sont formels : c'est le niveau de « *vie urbaine* » régnant autour de la rue qui doit déterminer les choix de ces vitesses limites.

(Rappelons au passage que la limite à 30 km/h n'est pas une invention, c'est une réinvention. En effet, au tout début des temps, juste après la Première Guerre mondiale, la vitesse des voitures est limitée par les maires, car l'auto est perçue comme dangereuse. Mais en 1921, grâce au lobbying des automobile-clubs, le code de la route nouveau-né supprime toutes les limitations de vitesse pour les automobiles.)

## Dessine-moi une zone 30

« À 30 ou 40 km/h, dit Hans Monderman, les gens sont capables de résoudre leurs problèmes de circulation seuls. »

On part d'abord du constat que plus la vitesse des véhicules est élevée, plus les accidents sont graves et/ou fréquents. Pour casser cet engrenage, il ne suffit pas de marteler des campagnes médiatiques sur le respect du code de la route (chacun étant persuadé que c'est l'autre qui ne le respecte pas) ni de mettre force panneaux de limitation de vitesse (que personne ne regarde) : il est indispensable de créer un environnement où l'on va lentement naturellement. La principale idée est donc de supprimer toute référence visuelle au contexte routier qui, au fil des années, n'a appris aux automobilistes qu'à aller de plus en plus vite en toute sécurité, grâce à une chaussée « roulante » et aux marquages au sol de plus en plus élaborés. La zone 30 devant être très éloignée de toute référence routière – synonyme de vitesse et de gestion de circulation contrainte par la signalisation –, les stops, cédez-le-passage, feux tricolores, ainsi que les panneaux et le marquage au sol, doivent en être bannis. C'est le symbole de la mixité des usages. À 30 km/h, la cohabitation est possible entre les usages riverains et la circulation. Et le cercle est vertueux : plus cette cohabitation est évidente et plus l'automobiliste lève le pied.

Il s'agit surtout d'avoir confiance dans la capacité des gens à adapter leurs comportements à la situation en laissant les usagers utiliser les outils de base que sont leurs yeux, leurs oreilles et leur cerveau pour analyser les mouvements des autres usagers, nombreux et divers en ville. Ainsi le passage

piétons, qui n'a quasi pour seule valeur réglementaire que d'imposer son emprunt par les piétons qui veulent traverser, est-il absolument contraire à l'esprit des zones 30.

C'est cette notion de « faire confiance aux usagers » qui a le plus de mal à passer auprès des ingénieurs habitués à « décider » à notre place de ce qui est bon pour nous. C'est sans doute ce qui explique que, vingt ans après, ce concept ait encore tant de mal à passer parmi les aménageurs. À la décharge de ces derniers, il faut bien dire que le réflexe de tout un chacun est de demander aux « responsables » de plus en plus de garde-fous et d'avertissements ; et chacun (riverains, parents d'élèves, élus) d'en rajouter et de demander qui un passage piétons, qui un feu rouge, qui un panneau... et de n'admettre les vélos que sur une piste bien séparée.

## La (souvent) triste réalité

Ainsi règne aujourd'hui la plus grande confusion sur cet outil d'aménagement formidable qu'est la zone 30. Le panneau lui-même n'est compris par personne (même pas les techniciens). Pour beaucoup, il suffit d'un banal panneau de limitation à 30 km/h pour qu'on puisse déclarer qu'on a mis en place une zone 30. À l'inverse, nombre de zones 30 sont mal aménagées et on peut y rouler à toutes les vitesses comprises entre 0 et 50 km/h.



Photos : Kiki Lambert



Rue des Orteaux : un beau passage piétons, une chaussée rétrécie par du stationnement illicite et un marquage on ne peut plus routier : une bande blanche.



Rue des Orteaux à comparer avec la géométrie de la rue Saint-Maur.



Carrefour Orteaux/Réunion : nous sommes en zone 30, mais la priorité à la voiture est bien affichée par les passages piétons.



Fin Zone 30 rue des Orteaux.

d'un couloir à voitures, les carrefours sont traités de la même manière (cf. les passages piétons). Ce n'est pas tant que la rue des Orteaux ne mérite pas d'être en zone 30, mais quels repères offre-t-on aux automobilistes pour qu'ils ralentissent naturellement ? Vous apprécierez la ligne blanche continue, et le rétrécissement de voirie généré par le stationnement... illicite.

Poursuivant son enquête, Roue Libre a voulu en avoir le cœur net et est allé faire un reportage dans la ville de Fontenay-aux-Roses qui se proclame depuis 2005 : « Première Ville zone 30 ». L'intention est louable mais il est

clair que les moyens ne suivent pas et que si des aménagements existent, nombreuses



Malheureusement à l'autre bout de la même rue, l'esprit Z30 est bien loin !

...Et voici la rue Saint-Maur (Paris 11<sup>e</sup>), qui est une rue limitée à 30 km/h à l'approche d'une école.



Rue Saint-Maur : même géométrie que la rue des Orteaux, mais pas le même statut, alors que le rétrécissement de la chaussée par la mise en place d'une oreille en entrée de section pourrait laisser présager l'existence d'une zone 30.



Ça commence mal ! Cette rue qui est une des routes départementales n'est pas limitée à 30.



Encore une route départementale. Aménagée certes mais loin d'être une zone 30.



Sur cette rue qui débouche sur une rue à 50, pas de panneau Z 30 mais un bon aménagement... même si le passage piétons n'est manifestement pas au bon endroit.



Dans les quartiers « traités » : un passage piétons dénivelé en entrée, une largeur limitée, et une largeur qui confortent l'idée... mais pas de panneau alors qu'on quitte une route départementale au statut indéterminé.

On peut déjà noter que, malgré le panneau zonal et les panneaux de limitation de vitesse, chacune de ces rues permet des vitesses supérieures à 30 km/h (automobilistes qui nous lisez, ne soyez pas inquiets : les campagnes de verbalisations d'excès de vitesse dans les zones 30 sont quasi inexistantes). Mais surtout, rien ne distingue, hormis la signalisation, la rue limitée à 30 km/h de celle située en zone 30 (à part des ralentisseurs rue des Orteaux). La configuration est celle



Tout y est ou presque. On regrette tout de même la rue telle qu'elle était au début du XX<sup>e</sup> siècle comme on le voit sur le fronton de la première maison.



Simple et pas cher : le stationnement alterné qui coupe les élan automobiles. Ne manque que le panneau « saufs vélos » sous le sens interdit...

sont encore les rues où même la signalisation d'entrée en zone 30 n'existe pas. Le bon y côtoie le pire, et le tout donne une impression de grande confusion. Si dans les quartiers pavillonnaires la géométrie des rues n'incite pas à la vitesse et qu'une mesure aussi simple que du stationnement alternativement à gauche ou à droite suffit à maintenir le calme, il n'en est pas de même dans les quartiers centraux. On y trouve des rues aménagées et non limitées, et des rues limitées mais non aménagées. De plus, les axes principaux ne sont pas limités à 30 km/h... enfin pas partout, ce qui ajoute à la complexité de la lecture.

### *Et le vélo dans tout ça ?*

À y bien réfléchir, le vélo n'est pas directement visé par la zone 30, puisqu'il est en quelque sorte lui-même une zone 30. En effet, à l'exception des sportifs ou dans quelques grandes descentes, le cycliste roule naturellement à moins de 30 km/h. Si l'on est obligé de concevoir en ville des aménagements parfois onéreux (mais bien moins que ceux qui permettent aux autos de rouler à 90 ou 130 km/h), c'est bien pour remédier à la capacité des voitures à rouler trop vite.

Bien que la zone 30 ne soit pas à proprement parlé un aménagement cyclable, les cyclistes en tirent beaucoup d'avantages car ils bénéficient des effets de la réduction des vitesses des engins motorisés, aussi bien en terme de confort qu'en terme de sécurité : les accidents provoqués par les autos dans les zone 30 sont bien moins nombreux et bien moins graves qu'ailleurs. Ils bénéficient aussi de la préconisation de mettre les rues à double sens ou de créer des contresens autorisés aux cyclistes en cas de sens unique (quand les aménageurs et l'autorité investie du pouvoir de police veulent bien suivre ces recommandations, ce qui est malheureusement fort rare).

À noter qu'un stationnement automobile bien mis en œuvre peut se révéler très efficace pour casser la vitesse des automobilistes en jouant sur des variations de profil en travers (ce que MDB a demandé en vain pour la rue Émile-Richard à Paris 14<sup>e</sup>).

### *La zone de rencontre*

Puisque la zone 30 a été un échec patent – la prééminence du tout routier étant toujours prégnante chez les décideurs, les techniciens, les aménageurs, et bien évidemment le grand public donc les riverains –, plutôt que d'extirper de son sein les raisons de cet échec qu'elle a elle-même construit, la grande machine réglementariste est allée chercher ailleurs un nouveau concept : la zone de rencontre. Un endroit d'où aucun usager n'est exclu, mais où l'aménagement lui-même, de par l'absence de marquage, de panneaux, de feux et de passages piétons, ferait que tout le monde roule à moins de 20 km/h. À la limite de vitesse près, le même concept que les zones 30, vingt ans après.

Hélas ! forts de l'expérience de vingt ans de zones 30, nous pouvons craindre que les mauvaises habitudes perdurent, et que les véhicules motorisés rouleront à plus de 20 km/h dans les zones de rencontre si celles-ci sont aussi mal conçues et perçues que nos zones 30 rectilignes, agrémentées de feux, de passages piétons, de stops et de lignes blanches, éléments tous bien routiers.

### *La zone 15*

À ce jour, nous n'avons pas d'exemple de zone de rencontre en Ile-de-France à vous montrer. Par contre, on peut vous montrer à Paris des zones 15. Non, ce ne sont pas des zones 30 faites à moitié.

Quoique. Ainsi que vous pouvez le constater, on est censé y rouler naturellement à moins de 15 km/h grâce à la géométrie de l'espace, les références routières ayant disparu. Et pourtant, je passe tous les jours rue René-Boulanger, et malgré les pavés, j'y roule sans peine à 18 km/h. Les voitures – quand elles ne sont pas ralenties par une livraison ou un cycliste – y roulent facilement à 30 km/h. (Constat personnel : il n'y a rien de plus efficace qu'un

camion de livraison en pleine voirie ou en double file pour ralentir le trafic.)

C'est d'ailleurs parce que les vitesses constatées étaient trop élevées que le sens de la rue René-Boulanger a été récemment inversé, pour y limiter le nombre de voitures l'empruntant en itinéraire malin concurrent au boulevard parallèle. Belle illustration de l'utilisation des panneaux quand le profil de l'aménagement ne remplit pas les objectifs.

### *Autres zones*

Il existe aussi des zones 10, mais c'est comme les poissons volants, elles ne sont pas représentatives du genre.

### *Au-delà des zones*

Nous espérons que ce dossier vous aura permis d'approfondir vos connaissances sur les zones 30 et les zones de rencontre, mais surtout que, au-delà des aspects techniques et réglementaires, vous aurez retenu l'esprit et les objectifs qui en ont sous-tendu la mise en œuvre.

Pour améliorer la qualité et la quantité des déplacements cyclistes en ville, il ne s'agit pas d'exiger que toutes les rues soient mises en zone 30 ou en zone de rencontre. Si l'aménagement doit contribuer à modifier les comportements des usagers de la rue, il ne saurait constituer un aboutissement en soi. On ne pourra jamais assez regretter que la méthodo-



logie mise en place à l'occasion du programme « *Ville plus sûre, Quartier sans accident* » ait été oubliée et qu'il n'en ait été conservé que des recettes, dont on n'a collé que des bouts pour aller vite, en oubliant la vision globale, qui certes demande des efforts d'analyse et du temps, mais qui avait fait ses preuves. Si le décret du 30 juillet 2008 a le mérite de réhabiliter les contresens cyclables, il le fait du bout des lèvres, dans un cadre contraint.

MDB avait émis des réserves lors de l'assemblée générale du Club des villes cyclables de 2007 au cours de laquelle il avait été décidé de demander l'application systématique des contresens cyclables en limitant cette

demande aux zones 30. Le décret du 30 juillet dernier a bien évidemment retenu cette autolimitation de la revendication. Pourtant, le contresens cyclable est possible dans nombre d'autres cas. À Colombes, l'une des premières villes d'Ile-de-France qui a autorisé les contresens cyclables, ceux-ci ont été implantés dans des rues qui auraient mérité d'être en zone 30, mais qui ne le sont pas. Et ça marche !

Comme l'illustrent les photos de ce dossier, il y a du travail à faire pour obtenir dans un premier temps que toutes les rues qui en ont les caractéristiques soient bien déclarées en « zone 30 » et non pas simplement limitées à 30 km/h, cela pour faciliter la mise en place de contresens.

Sur des rues limitées à 30 ou 50 km/h où un contresens serait utile il ne faut pas hésiter néanmoins à réclamer des contresens sans passer par la case « zone 30 » car rien ne l'interdit réglementairement.

Surtout, ne cédon pas à la tentation commune d'exiger nous aussi des traitements spécifiques à grand renfort de marquage et de panneaux. Il y a des tas de rues qui sont des zones 30 « naturelles » ; y inscrire des bandes ou des pistes n'irait pas dans le bon sens. La documentation qui a étayé ce dossier est consultable au local de MDB. Plus nous serons professionnels, mieux nous nous adresserons aux professionnels.

---

## Article R110-2 du code de la route (au 30-11-2008)

---

**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 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.

**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 campagnes électorales sont des moments intéressants pour découvrir comment peuvent être compris les concepts. Ainsi ce maire réélu largement dans une commune des Hauts-de-Seine, qui a inscrit dans son programme une limitation généralisée à 30 km/h dans toute sa ville, explique : « Il est inadmissible de faire payer à tous les contribuables des aménagements hors de prix pour faire ralentir. Il faut faire payer les contrevenants. Ainsi je vais faire mettre en place des radars automatiques qui permettront de verbaliser les usagers non respectueux de la règle. »

Outre que c'est légalement impossible, on imagine aisément la quiétude d'une ville où l'on est radarisé dans toutes les rues...

---

Un ingénieur de l'Équipement témoigne : « En charge des arrêtés de circulation sur les axes relevant de la compétence du préfet en Seine-Saint-Denis à la fin des années 1990, j'ai été amené à refuser un arrêté déclarant "zone 30" une rue de Pantin qui venait d'être aménagée mais où les mesures de vitesses montraient que les flux de voitures s'écoulaient entre 40 et 60 km/h. J'ai été dénoncé par la mairie au préfet comme refusant d'appliquer une politique de sécurité routière. Je crois qu'ils n'ont jamais compris pourquoi j'ai en revanche accepté une limitation ponctuelle à 30 km/h par panneau B14 sur ledit tronçon... »