

# La création d'une zone 30

Il appartient au maire de décider de la mise en place d'une zone 30, en lien avec les autorités gestionnaires de la voirie et, le cas échéant, avec l'avis conforme du préfet.

## RÉFÉRENCES

- Décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement
- Décret n° 90-1060 du 29 novembre 1990 modifiant certaines dispositions du Code de la route
- Article L.2213-1-1 du CGCT (article 47 de la loi de transition énergétique)
- Code de la route, article R.110-2, R.411-4

## À SAVOIR

La zone 30, introduite dans le Code de la route par le décret du 29 novembre 1990, est un espace public destiné à concilier les pratiques de la vie quotidienne locale et la circulation en réduisant fortement la vitesse maximale des véhicules. La loi de transition énergétique a fait sortir les zones 30 du régime des zones dérogatoires à la règle générale, ce qui en permet la généralisation en toute sécurité juridique.

## DANS LE CODE

**La zone 30 selon l'article R.110-2 du Code de la route:** « 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. »

## 1. La définition de la zone 30

● **La zone et la rue.** La « zone 30 » se différencie de la rue dont la vitesse de circulation est limitée à 30 km/h. Il s'agit d'une zone, c'est-à-dire un espace public comprenant des rues, trottoirs, places et toutes sortes d'aménagement destinés à accueillir piétons, automobilistes, cyclistes dans des conditions apaisées, plus sûres.

La zone 30 constitue donc un ensemble de voiries à vitesse inférieure à 30 km/h. Depuis leur introduction, il a toujours été recommandé que les voiries où la vitesse est limitée à 30 km/h dépassent les 200 mètres. Il est aujourd'hui recommandé de généraliser la notion de zone 30 à toutes les voiries de dessertes.

● **Les mobilités actives.** Les communes ont la possibilité de délimiter des secteurs entiers de la ville où les véhicules ne peuvent dépasser cette vitesse. A travers ce recours à une vitesse lente, c'est non seulement la sécurité qui est recherchée, mais également une beaucoup plus grande coexistence de moyens de transports et l'accès à d'autres modes de déplacement dans la cité, comme le vélo ou la marche à pied : les mobilités actives.

## 2. La fixation du périmètre

● **L'article R.411-4.** « Le périmètre des zones 30 et leur aménagement sont fixés par arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée et, s'il s'agit d'une section de route à grande circulation, après avis conforme du préfet » (*art. R.411-4, C. route*). Il revient donc au maire, qui dispose de la police de la circulation, de fixer par arrêté ce périmètre. S'il s'agit d'une section de route à grande circulation, le périmètre des zones 30 est déterminé par le préfet, après consultation du maire. Dans tous les cas, le président du conseil général doit être consulté par l'autorité responsable lorsqu'une route départementale est concernée.

## 3. L'implantation

● **L'analyse du contexte local.** Elle est évidemment indispensable, comprenant une étude des circulations, de la vie locale, des accidents, des activités.

Après avoir décelé les difficultés à résoudre : dangers de la traversée de la chaussée à tel ou tel endroit, cheminements compliqués pour des piétons pour atteindre tel ou tel site, il peut être trouvé l'emplacement le plus apte à limiter ces troubles par la création d'un espace public dont l'aménagement et surtout la vitesse lente pourront permettre à tous les citoyens de progresser plus aisément dans la ville.

● **L'arrêté du maire.** L'arrêté instituant la zone 30 ne pourra être pris qu'après que les aménagements minimaux correspondants auront été mis en place.

## 4. La signalisation et l'aménagement

● **Aménager les entrées et sorties.** De nombreuses villes ont déjà commencé à s'équiper en optant pour la création de zones 30. Le panneau « 30 » nettement coloré et un aménagement attirant l'attention sur l'entrée dans la zone 30 indiquent clairement que vous arrivez dans une zone 30. La signalisation et l'aménagement doivent permettre aux automobilistes de comprendre la nécessité de respecter la limite de vitesse (*article R.110-2, C. route*).

Entrées et sorties de la zone doivent être soulignées et aménagées pour inciter à circuler lentement.

Les zones 30 sont nécessairement matérialisées par l'implantation de signaux de prescription zonale B30 – entrée de zone – et B51 – sortie de zone – (*arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié sur la signalisation des routes et autoroutes*). La voie parcourue par l'automobiliste doit, elle-même, inciter l'automobiliste à conserver une vitesse inférieure à 30 km/h, que ce soit en raison de ses caractéristiques ou de son aménagement (*article précité*).

L'utilisation de mobilier urbain, de chicanes, de passages surélevés, de revêtements, de couleurs est obligatoire aux entrées de la zone et doit être répétée lorsque la zone a des dimensions importantes.

● **Les usages.** L'homogénéisation des conditions de circulation, compte tenu de la vitesse, ne rend plus indispensable la ségrégation des voies de circulation entre vélos, motos ou automobiles.

A l'exception de certains lieux, la circulation des vélos en sens contraire est prévue dans les zones 30.

*Jean-Louis Vasseur, avocat à la cour, cabinet Seban et associés*  
Lire aussi, pp. 56 et 57 de ce numéro : « Imposer peu à peu la zone 30 ».