

LES USAGERS

Article R.110-2

«[...] «zone 30» section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers[...]»

Comme pour les voiries à 50 km/h, aucun mode de transport n'est exclu, sauf dispositions contraires.

La signalisation montre clairement l'importance du message de modération de la vitesse pour tous les véhicules.

LES PIÉTONS

Les piétons dans le code de la route forment une catégorie qui comprend les personnes qui se déplacent à pied ainsi que les rollers et trottinettes et les utilisateurs de fauteuils roulants.

Contrairement aux aires piétonnes et aux zones de rencontre, la réglementation relative aux piétons est la même que pour la voirie à 50 km/h. Les piétons n'ont pas de priorité particulière et ils ne sont pas autorisés à circuler sur toute la largeur de la chaussée. La règle est donc la priorité au piéton régulièrement engagé.

Toutefois, la vitesse réduite des véhicules rend compatible la traversée des piétons dans de bonnes conditions de sécurité tout le long de la rue. Les aménagements doivent donc tendre à faciliter la traversée des piétons en tout point de la chaussée, en limitant le recours aux passages piétons et en évitant les bordures hautes lorsque c'est possible.

LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Les personnes à mobilité réduite regroupent non seulement les personnes en fauteuil roulant, celles ayant des handicaps sensoriels (aveugle, malvoyant, sourd, malentendant,...) ou intellectuels (problème cognitif, etc.), mais aussi les personnes transportant des bagages lourds, les personnes âgées, les femmes enceintes, les adultes avec une poussette ou un caddie, etc.

Loi n° 2005-102 du 11 février 2005, décrets n° 2006-1657 et n° 2006-1658 du 21 décembre 2006,

Arrêté du 15 janvier 2007, alinéa n° 3 – profil en travers :
«[...]La largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel[...]»

La loi, ses décrets et son arrêté concernent en milieu urbain les voies de circulation ouvertes à la circulation et tous les espaces publics, y compris les voies de la zone 30.

LES CYCLISTES

Les cyclistes et les modes motorisés se partagent la chaussée sans nécessité de ségrégation avec des voies dédiées. Ceci suppose une homogénéisation des vitesses pratiquées : c'est à dire moins de 30 km/h pour tous les usagers.

Pour cette raison, en zone 30, il y a peu d'aménagements cyclables puisque la mixité répond aux besoins des cyclistes. Toutefois, la présence d'un double sens cyclable dans une rue à sens unique, d'une chicane ou d'une écluse dotée d'un bypass constituent intrinsèquement des aménagements cyclables. En aucun cas, ces aménagements cyclables ne doivent être réalisés sur le trottoir ou dans l'espace continu dédié aux piétons. Cela irait à l'encontre de l'esprit de la loi n° 2005-102 du 11/02/2005 relative au handicap.

Il ne faut pas toutefois tomber dans l'excès qui consisterait à déclarer en zone 30 des sections de voiries afin d'éviter de réaliser des aménagements cyclables prévus par l'application de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (article 20 codifié à l'article L. 228-2 du code de l'environnement)

Article R.110-2

«[...] Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police[...]»

La généralisation du double sens cyclable vise à accompagner le développement de l'usage des vélos. Les cyclistes font rarement les détours engendrés par la présence de voirie à sens unique, soit parce que l'itinéraire imposé est plus long, soit parce qu'il est ressenti comme plus dangereux. Ils préfèrent alors souvent circuler illégalement sur les trottoirs. Il s'agit donc de prévenir ces comportements non par la répression mais par une signalisation et, là où c'est nécessaire par un aménagement adapté. Les organismes gestionnaires de la voirie devront donc étudier l'ensemble des voiries en zone 30 pour, soit dans le cas général créer des doubles sens cyclables, soit pour justifier dans un arrêté à prendre obligatoirement l'impossibilité de réaliser ce double sens cyclable.

Dans le cas où cette possibilité de double sens n'est pas offerte, l'autorité investie du pouvoir de police devra justifier son choix par des contraintes propres à la voirie et à son usage (nature du trafic dont une forte présence de poids lourds, etc.). Rappelons à cet effet, que la présence de stationnement sur voirie est le résultat d'un choix et non une contrainte ex nihilo, le choix d'offrir ou de maintenir du stationnement ne saurait dans le cas général justifier l'absence de mise à double sens cyclables des rues à sens unique.

Il importe d'examiner au cas par cas les carrefours qui constituent les points délicats de l'aménagement de la voie réservée aux cyclistes.

La signalisation à mettre en place reste identique à la situation actuelle (voir réglementation en vigueur).

On veillera à la continuité de ces doubles sens cyclables aux limites des zones 30.

LES VÉHICULES MOTORISÉS

HORS TRANSPORT PUBLIC

Les véhicules motorisés hors transport public comprennent donc les cyclomoteurs, les motos, les automobiles, les véhicules motorisés de livraison, etc.

En dehors de la restriction de vitesse et des double sens cyclables généralisés, il n'y a aucune autre règle relative au mode de fonctionnement qui soit spécifique à la zone 30. Les règles sont les mêmes que pour les axes à 50 km/h.