Zone 30 et "rue cyclable"

Description

La zone 30 est un régime de circulation fréquent en milieu construit. Il s'agit d'une zone délimitée par des panneaux de signalisation où la vitesse du trafic est limitée à 30 km/h. Les véhicules (motorisés ou non) sont prioritaires mais les piétons peuvent traverser partout. Des bandes cyclables ne sont marquées que si nécessaire, p.ex. contresens cyclable. La priorité de droite s'applique à chaque carrefour, sauf dans le cas d'une « rue cyclable » où la priorité est donnée aux personnes circulant sur cet axe prioritaire. Il existe aussi des rues limitées à 30 km/h mais qui ne comportent aucun aménagement spécifique visant à abaisser les vitesses.

Intérêt

Comme les différences de vitesse entre les véhicules motorisés et les vélos y sont réduites, la zone 30 accroît la **sécurité** des cyclistes, même si une voiture à 30km/h représente toujours un certain danger. Dans le cas d'une « rue cyclable », la dérogation à la priorité de droite augmente le **confort** des cyclistes et la **continuité du réseau**. De plus, elle augmente l'attractivité d'un trajet en offrant un espace suffisant pour les dépassements. **Tous les types de cyclistes** et **motifs** de déplacement sont avantagés par cette mesure aux coûts relativement faibles.

Enjeux

La vitesse de circulation réduite est obtenue par la combinaison entre la limitation à 30km/h et des aménagements tels que des chicanes, du stationnement alterné ou du mobilier urbain (p.ex. bacs à plantes). Le contournement de ces obstacles peut péjorer le confort de circulation du cycliste et le mouvement de déportation vers la gauche l'expose à certains dangers.

Les zones 30 améliorent la perméabilité pour les piéton-ne-s et la vitesse réduite améliore la qualité de vie dans le quartier. Toutefois, sans aménagements cyclables et en fonction des volumes de trafic motorisé, l'abaissement de vitesse à lui seul n'a que peu d'intérêt pour la sécurité des cyclistes – d'autant plus que la vitesse n'est pas toujours respectée par les automobilistes. Par ailleurs, les priorités de droite entravent l'avancement continu des cyclistes, un problème pouvant être résolu avec la « rue cyclable », qui doit faire partie d'un réseau de voies cyclables. Cet aménagement nécessite un volume suffisant de cyclistes (par rapport au trafic automobile).



Rue cyclable Freiestrasse à Berne



Zone 30, Mühlemattstrasse à Berne

Dans une zone 30 bidirectionnelle, aucune infrastructure cyclable n'est en principe marquée. Dans une zone 30 unidirectionnelle pour le trafic motorisé, une bande cyclable indique en général le double-sens cyclable pour rendre attentifs et attentives les autres usagers et usagères de la route (voir fiche sur les contresens cyclables).



Zone 30, Morgartenstrasse à Berne



Zone 30 avec contresens cyclable, Nägeligasse à Berne

Les aménagements visant à diminuer la vitesse des automobilistes (chicanes, mobilier urbain, etc.) devraient être réalisés en tenant compte des trajectoires des cyclistes.



Zone 30 à Porrentruy avec aménagement n'interrompant pas la trajectoire des cyclistes



Exemple de rue cyclable à Utrecht, Pays-Bas

Des rues cyclables existent également dans d'autres pays, comme aux Pays-Bas, où un panneau indique sur les routes concernées que la voiture est l'invitée et que la priorité est donnée aux cyclistes. La circulation des cyclistes côte à côte y est également autorisée. En Belgique, les automobilistes ont l'interdiction de dépasser les cyclistes sur une rue cyclable.

Velozone

Dans plusieurs villes allemandes et belges, plusieurs rues cyclables ont déjà été regroupées en une "Velozone". La "Fietszone/zone cyclable" en Belgique et la "Fahrradzone" en Allemagne ne se distinguent pas juridiquement de la réglementation locale des véloroutes. Equivalentes aux zones 30, les zones cyclables se caractérisent par un réseau cohérent de différentes rues cyclables dans un quartier.



Illustration de pistes cyclables sûres et attrayantes dans les quartiers. Source: Conférence Vélo Suisse



Illustration de pistes cyclables sûres et attrayantes dans les quartiers. Source: Conférence Vélo Suisse

Références

- bpa (2017): Zones 30, Brochure technique
- Office des ponts et chaussées du Canton de Berne (2016): Zones 30, Aide de travail.
- ATE (2008): Le 30km/h généralisé. Dossier.
- OFROU (2019): Fiche d'information rues cyclables
- Mobilservice (2020): Rues cyclables.
- OFROU/Conférence Vélo Suisse (2023): Visualisations d'une infrastructure cyclable de qualité