

Les zones 30 en France : bilan des pratiques en 2000

Certu

centre d'Études sur les réseaux,
les transports, l'urbanisme
et les constructions publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone: 04 72 74 58 00
télécopie: 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Avis aux lecteurs

La collection Rapports d'étude du Certu se compose de publications proposant des informations inédites, analysant et explorant de nouveaux champs d'investigation. Cependant l'évolution des idées est susceptible de remettre en cause le contenu de ces rapports.

Le Certu publie aussi les collections :

Dossiers : Ouvrages faisant le point sur un sujet précis assez limité, correspondant soit à une technique nouvelle, soit à un problème nouveau non traité dans la littérature courante. Le sujet de l'ouvrage s'adresse plutôt aux professionnels confirmés. Le Certu s'engage sur le contenu mais la nouveauté ou la difficulté des sujets concernés implique un certain droit à l'erreur.

Références : Cette collection comporte les guides techniques, les ouvrages méthodologiques et les autres ouvrages qui, sur un champ donné assez vaste, présentent de manière pédagogique ce que le professionnel courant doit savoir. Le Certu s'engage sur le contenu.

Débats : Publications recueillant des contributions d'experts d'origines diverses, autour d'un thème spécifique. Les contributions présentées n'engagent que leurs auteurs.

Catalogue des publications disponible sur : <http://www.certu.fr>

NOTICE ANALYTIQUE

Organisme commanditaire : DSCR			
Titre : LES ZONES 30 EN FRANCE : bilan des pratiques en 2000.			
Sous-titre :		Date d'achèvement : Juin 2003	Langue : Français
Organismes auteur : Bureau d'études LIGNES DE CONDUITE et CERTU		Rédacteurs ou coordonnateurs : Corine PIN de LIGNES DE CONDUITE Catia RENNESSON du CERTU	Relecteur assurance qualité : Bernard ENEAU - CERTU Hubert TREVE - CERTU
Résumé : Cette étude vise à faire un bilan des réalisations de zones 30 en France (nombre, localisation, typologie ...), neuf années après la parution du décret les instaurant dans le code de la route. Elle s'appuie sur une enquête portant sur toute la France à l'exception de la région Ile de France, réalisée par le CERTU avec l'aide des CETE, de octobre 1999 à juin 2000. Pour ce faire, un questionnaire a été envoyé soit directement aux villes, soit aux DDE, selon la taille des communes concernées. En ce qui concerne l'Ile de France, une enquête pratiquement similaire ayant été réalisée par la DREIF en 1998, les résultats de cette dernière ont été autant que possible incorporés à la présente étude. Au total, ces deux enquêtes ont permis de recueillir des informations pour 2654 communes (1873 hors Ile de France + 781 en Ile de France). Ces communes regroupent 45 % de l'ensemble de la population française. 1095 d'entre-elles ont déclaré avoir au moins une zone 30. Environ 2000 zones 30 (1713 hors Ile de France + 393 en Ile de France) ont été dénombrées. En réalité elles sont certainement plus nombreuses, le retour d'information concernant les communes de moins de 5000 habitants ayant été faible. L'objectif principal de l'étude était d'établir un « profil » des zones 30 existantes. Celui-ci a été fait à partir d'une base de données de 1565 zones 30 recensées hors Ile de France, pour lesquelles des fiches détaillées d'information ont été renseignées. Un bilan descriptif a donc été établi et concerne principalement les thématiques suivantes : contexte de création, taille des zones 30, secteurs concernés, aménagements réalisés, indices de satisfaction. Là encore lorsque les informations étaient disponibles pour l'Ile de France, elles ont été mentionnées. En conclusion, l'enquête fait apparaître que depuis 1996 la mise en œuvre des zones 30 s'est accélérée en France. Néanmoins le potentiel de développement reste très important et en conséquence elles pourraient être plus nombreuses. En terme d'aménagement, les zones 30 sont plus ou moins abouties selon leur site d'implantation. Des exemples très encourageants contrastent avec d'autres moins réussis et parfois les pratiques s'éloignent des recommandations. Leur principal point faible réside dans leur taille, trop petite dans la plupart des cas. Par ailleurs le concept de zone 30 est encore trop souvent perçu comme un simple outil réglementaire de limitation de la vitesse. Information, sensibilisation et formation doivent donc être poursuivies pour que la zone 30 soit considérée comme un véritable outil d'aménagement urbain dans une politique globale des déplacements. Enfin, les appréciations portées sur les réalisations par les communes ou subdivisions de l'Équipement interrogées sont plutôt satisfaisantes; les zones 30 semblent donc constituer une expérience positive à partager.			
Remarques complémentaires éventuelles (rubrique facultative) :			
Mots clés : zones 30 ; bilan ; enquête ; France		Diffusion : libre	
Nombre de pages : 71		Confidentialité : Non	Bibliographie : Néant

Ont participé au recueil des données nécessaires à cette étude (enquête « zones 30 » hors Ile de France) :

Claude Abignoli et Franck Monti pour le CETE Méditerranée; Brigitte Canu et Jacques Couty pour le CETE Normandie-Centre; Nadine Douez pour le CETE Nord-Picardie; Claudine Gueguen pour le CETE de l'Ouest; Robert Cartoux, Alain Degoutte et Jean Patrick Vievard pour le CETE de Lyon; Michel Guardiola et Michel Pouchard pour le CETE du Sud Ouest; Hervé Graff pour le CETE de l'Est.

L'exploitation de la base de données et l'élaboration d'un rapport de synthèse ont été confiés à Corine Pin de LIGNES de CONDUITE, consultante en sécurité routière. La partie cartographique a été réalisée par Christophe Damour de SIGéal.

Le présent rapport d'étude a été rédigé par : Corine Pin de LIGNES DE CONDUITE et Catia Rennesson du CERTU.

L'ensemble du travail a été coordonné par le CERTU et plus particulièrement, par Catia Rennesson.

Des remerciements sont adressés :

- à Elisabeth Trévin de la DREIF pour sa participation au groupe de travail et la mise à disposition des données concernant l'Ile de France,*
- à Armelle Poidevin et à Jacques Hennebert de la RUE de L'AVENIR ainsi qu'à Patrick Lernould de KINERGOS pour leur participation au groupe de travail et leur avis motivés,*
- à Bernard Eneau et à Hubert Treve du CERTU pour la relecture de ce rapport.*

SOMMAIRE

1.	INTRODUCTION	7
2.	CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ÉTUDE	8
2.1	CONTEXTE.....	8
2.1.1	Les freins à la mise en œuvre des zones 30, identifiés en 1995.....	8
2.1.2	L'observatoire des zones 30.....	12
2.2	OBJECTIFS DE L'ÉTUDE.....	12
3.	MÉTHODE DE TRAVAIL	13
3.1	L'ENQUÊTE 1999-2000, HORS ÎLE DE FRANCE.....	13
3.1.1	Mode opératoire	13
3.1.2	Le questionnaire, son contenu	14
3.2	LE CAS PARTICULIER DE LA RÉGION ÎLE DE FRANCE, L'ENQUÊTE DREIF DE 1998	14
4.	BILAN QUANTITATIF.....	15
4.1	TAUX DE RÉPONSE AUX ENQUÊTES.....	15
4.1.1	Hors Ile de France	15
4.1.2	En Ile de France	17
4.2	RÉSULTATS GÉNÉRAUX	18
4.2.1	Chiffres globaux, hors Ile de France.....	18
4.2.2	Chiffres globaux, en région Ile de France.....	19
4.2.3	Localisation géographique cartographiée des zones 30	21
4.2.4	Pourcentage de réalisation de zones 30 selon la taille des communes	26
4.2.5	Nombre de zones 30 par commune	27
4.2.6	Longueur cumulée de réseau de voirie en zone 30, par commune	28
4.2.7	Projets d'extension de zones 30 ou de création de nouvelles zones 30 dans les communes	29
5.	PROFIL DES ZONES 30 RECENSÉES.....	30
5.1	RÉPARTITION PAR ANNÉE DE CRÉATION	30
5.1.1	Hors Ile de France	30
5.1.2	Région Ile de France	31
5.2	DÉCLENCHEURS DU PROJET	32
5.3	TAILLE DES ZONES 30.....	33
5.4	SECTEURS CONCERNÉS.....	34
5.5	CARACTÉRISTIQUES, TRAFIC ET FONCTION DES VOIES CONCERNÉES	35
5.5.1	Statut des voies	35
5.5.2	Fonction des voies.....	36
5.5.3	Présence de voies classées à grande circulation.....	36
5.5.4	Trafic de la voie principale.....	37
5.6	AMÉNAGEMENTS DES « ENTRÉES-SORTIES »	38
5.6.1	Présence des panneaux réglementaires	38
5.6.2	Présence d'aménagements spécifiques.....	38
5.6.3	Détails des aménagements	39
5.7	AMÉNAGEMENTS À L'INTÉRIEUR DES ZONES 30	40
5.7.1	Présence d'aménagements.....	40
5.7.2	Détail des aménagements.....	40
5.7.3	Régime de circulation le plus souvent utilisé en carrefour	42
5.7.4	Marquage des passages piétons.....	42
5.8	ZONES 30 AVEC TRANSPORTS COLLECTIFS.....	43
5.8.1	Quelle proportion ?	43
5.8.2	Détail des aménagements.....	43
5.8.3	Indices de satisfaction	43

5.9 APPRÉCIATIONS PORTÉES SUR LES ZONES 30.....	44
5.9.1 Indices de satisfaction	44
5.9.2 Éléments les plus appréciés.....	46
5.9.3 Éléments les moins appréciés.....	47
6. SYNTHÈSE ET CONCLUSIONS	48
ANNEXE 1 : QUESTIONNAIRE « ZONES 30 » DU CERTU	55
ANNEXE 2 : TAUX DE RÉPONSE, PAR DÉPARTEMENT, À L'ENQUÊTE RÉALISÉE HORS ILE DE FRANCE.....	61
ANNEXE 3 : RÉSULTATS GÉNÉRAUX CONCERNANT LES COMMUNES AYANT RÉPONDU À L'ENQUÊTE RÉALISÉE HORS ILE DE FRANCE	67

1. Introduction

Introduites dans le code de la route par le décret du 29 novembre 1990, les zones 30 délimitent des secteurs de la ville où les véhicules ne peuvent dépasser les 30km/h.

Sont concernés tous les quartiers où "*la vie locale est prépondérante* " ; quartiers commerçants, scolaires, résidentiels, touristiques, ..., en fait tous les secteurs où les fonctions véritablement urbaines (habiter, commercer, se détendre, communiquer ...) sont ou ont vocation à devenir prépondérantes par rapport à la fonction circulation motorisée. L'objectif est de construire une ville plus conviviale, une ville qui offre un partage plus équilibré de l'espace-rue entre tous les usagers tout en assurant pleinement la sécurité des déplacements de chacun, une ville qui propose un environnement moins pollué, moins bruyant, un cadre de vie plus agréable propre à favoriser l'expression de la vie sociale et l'animation de quartier.

Neuf années après la parution du décret, il nous a semblé intéressant de procéder à un bilan des réalisations de zones 30 en France : nombre, localisation, typologie ... L'exhaustivité n'a pas été recherchée, l'objectif était plutôt d'obtenir une image globale des pratiques en 2000.

Le CERTU, avec l'aide des Centres d'Études Techniques de l'Équipement (CETE), a donc lancé une enquête auprès des villes et des DDE, d'octobre 1999 à juin 2000. Celle-ci a porté sur l'ensemble du territoire national à l'exception de la Région Ile de France pour laquelle la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile de France (DREIF) avait fait une enquête similaire en 1998. Les résultats de cette dernière ont été autant que possible incorporés au présent document.

Après une présentation plus détaillée du contexte, objectifs et mode opératoire de l'étude, ce rapport présente:

- un bilan quantitatif avec notamment, le taux de réponse à l'enquête selon la taille des villes, le nombre de zones 30 déclarées, leur répartition géographique.
- un bilan qualitatif, destiné à établir un « profil des zones 30 » en 2000. Celui-ci s'appuie sur l'analyse des thématiques suivantes : contexte de création, secteurs concernés, taille des zones 30, aménagements réalisés, indices de satisfaction.

En fin de document, une synthèse des principaux résultats précède la conclusion qui ouvre des pistes pour un développement plus important des zones 30.

2. Contexte et objectifs de l'étude

2.1 Contexte

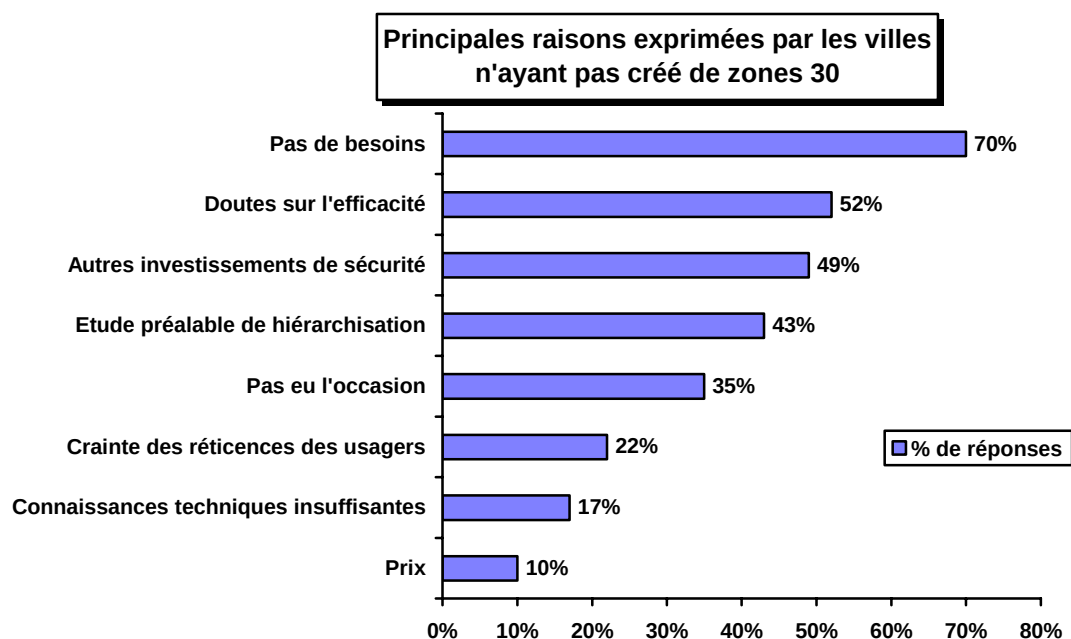
2.1.1 Les freins à la mise en œuvre des zones 30, identifiés en 1995

Conscient que depuis la parution du décret de 1990, peu de zones 30 avaient été créées, le CERTU a lancé, à l'automne 1995, une enquête auprès des grandes villes avec pour objectif principal de connaître les raisons de cette mise en place assez lente.

Cette enquête a été menée auprès des 800 communes de plus de 10 000 habitants, sur la base d'un questionnaire. Les municipalités et leurs services techniques étaient invités à s'exprimer sur les problèmes importants qu'ils avaient rencontrés lors de la réalisation de ces zones et sur les freins qui à leurs yeux limitaient leur généralisation. Il s'agissait également de connaître les réticences de ceux qui jusqu'alors n'avaient pas réalisé de telles zones.

Nous avons obtenu 212 réponses (soit un taux de 26 %) dont 119 de villes ayant réalisé une ou plusieurs zones 30.

Les raisons exprimées par les villes qui n'avaient pas jusqu'alors créé de zones 30 sont résumées ci-après :



Les raisons sont souvent multiples et s'additionnent pour freiner le développement de ce type d'aménagement. Ainsi :

- 70 % des communes ont indiqué ne pas éprouver le besoin de créer de zones 30 :
 - soit parce qu'elles avaient réalisé des aménagements de sécurité ayant fait diminuer la vitesse et donc qu'elles n'éprouvaient pas la nécessité de les compléter par une réglementation du type zone 30 (32 %),
 - soit parce qu'elles pensaient que les habitants n'étaient pas demandeurs (24 %),
 - soit parce qu'elles considéraient que sur leur réseau de voirie il n'y avait pas de rues susceptibles d'être classées en zone 30 (11%),

L'expression de ces raisons traduit un manque de connaissance du concept zone 30. En effet :

- *La réglementation « zone 30 » va au-delà d'une simple limitation de vitesse. La mise en place d'un panneau « zone 30 » doit être considérée comme un message adressé à l'automobiliste qui lui signifie qu'il entre dans un espace urbain différent, un espace où la vie locale est prépondérante, et, qu'il doit modifier son comportement en conséquence.*
 - *Le concept zone 30 était peu répandu à cette époque là, donc peu connu du grand public et donc rarement évoqué par les habitants.*
 - *Quelle que soit la ville, indépendamment de sa taille, il faut envisager la démarche d'implantation de zones 30. Dans les communes de plus de 10 000 habitants (communes ayant fait l'objet de cette enquête), il existe forcément un secteur au moins dont l'usage est compatible avec les critères d'implantation d'une zone 30 : secteur centre-ville, secteur scolaire, quartier résidentiel.*
- Ensuite, 52 % ont émis des doutes quant à l'efficacité d'une limitation à 30km/h
 - Ainsi, par exemple, 29 % ont répondu que les accidents n'étaient pas en général dus à la vitesse mais plutôt au manque de civisme de certains automobilistes qui ne respectent pas les feux rouges, les règles de priorité, effectuent des manœuvres dangereuses, stationnent de façon gênante, ..., ou encore aux traversées hasardeuses pour ce qui concerne les piétons.
 - d'autres ont répondu qu'il y avait peu de différence entre le 30 et le 50 km/h et que ce n'était pas évident que l'on y gagne beaucoup.

Ces réponses montrent que la prise de conscience des enjeux liés à la réduction des vitesses en ville est encore très insuffisante. Aussi convient-il de rappeler que la vitesse alourdit sérieusement le bilan de l'insécurité routière. Elle constitue à la fois un facteur de risque d'accident et un facteur aggravant. En abaissant la vitesse de 50 à 30 km/h, les zones 30 permettent d'améliorer considérablement la sécurité des usagers, et notamment celle des usagers vulnérables comme les piétons ou les cyclistes. Et puis, il ne faut pas oublier, qu'outre la sécurité, les zones 30 permettent d'améliorer la qualité de vie en ville. En effet, la modération de la vitesse se traduit par une conduite moins agressive et permet donc de restituer un cadre de vie plus calme, plus agréable, propre à servir de déclencheur à l'animation et au développement d'une rue, d'un quartier, d'un centre ville ...

- 49 % ont porté de préférence leur choix sur d'autres investissements de sécurité.
 - Par exemple, en réalisant des aménagements de sécurité aux abords des écoles (40 %), car cela correspondait à une forte demande de la part des habitants.

Or, c'est oublier que les zones 30 permettent de répondre particulièrement bien à la protection des zones scolaires ; les sorties, mais aussi les rues aux alentours où s'effectue le cheminement des écoliers.

- 43 % préféraient faire au préalable une étude de hiérarchisation du réseau afin de déterminer les secteurs les plus adaptés aux zones 30.

Cette approche est encourageante, car elle montre que la création de zones 30 vise à s'inscrire dans un travail de réflexion, le plus global possible, sur l'organisation et le traitement de l'ensemble de la voirie. Par contre, cet attentisme témoigne des difficultés à mettre en oeuvre une telle démarche.

- 35 %, bien que connaissant la possibilité de création de zones 30, n'ont pas eu l'occasion de l'envisager (Aucune raison majeure ne les a empêchés.).
- 22 % craignaient les réticences des usagers :
 - réticences des riverains (15 %) qui ont peur de perdre le stationnement à proximité de leur domicile.
 - réticences des commerçants (5 %) qui ont peur d'une baisse de fréquentation des commerces, conséquence d'un trafic moins important, d'un accès plus délicat, de difficultés de stationnement à proximité. Réticences également car ils s'interrogent sur l'accès des camions de livraison et sur leur perte d'exploitation pendant la phase des travaux.
 - réticences des automobilistes (6%) qui émettent des inquiétudes quant aux difficultés de circulation (dispositifs de ralentissement trop contraignants / embouteillages).

Toutes ces craintes ne sont en fait pas justifiées et traduisent une mauvaise connaissance du fonctionnement des zones 30 :

- *le stationnement est généralement conservé, il est simplement organisé différemment,*
- *les activités commerciales sont valorisées dans un espace plus convivial,*
- *les conditions de circulation ne sont pas plus difficiles à 30 km/h qu'à 50 km/h (débit écoulé identique, circulation plus régulière et sans congestion).*

De plus, ces craintes s'effacent avec l'information et la concertation.

- 17 % avouaient ne pas très bien connaître les détails techniques et la réglementation sur les zones 30.

Information et formation apparaissent donc nécessaires.

- 10 % évoquaient le problème financier.

Pourtant, la réalisation de zones 30 ne nécessite pas forcément de grosses dépenses :

- *si des aménagements spécifiques sont souvent nécessaires, on peut faire simple et peu onéreux. Par exemple, des avancées de trottoir aux entrées, puis un stationnement en chicane et la gestion des carrefours en priorité à droite, peuvent dans certains cas suffire à l'aménagement d'une zone 30.*
- *on peut aussi minimiser les contraintes budgétaires en étalant les dépenses (réalisation par tranches ou recours à des aménagements provisoires qui autorisent des évolutions dans le temps), ou encore en ayant le réflexe de penser "zone 30" dans le cadre de programmes de travaux (réfections de voirie, rénovations de quartiers, opérations nouvelles d'urbanisme...).*

Tels étaient donc les freins exprimés par les villes n'ayant pas jusqu'à l'enquête réalisé de zones 30. En ce qui concerne les villes qui avaient déjà mis en oeuvre une zone 30, elles nous ont indiqué avoir rencontré lors des réalisations, les principaux problèmes suivants : la réticence des usagers (notamment des commerçants et des riverains), les doutes sur l'efficacité qu'il a fallu dissiper, l'insuffisance des connaissances techniques.

En conclusion, l'enquête de 1995 faisait apparaître que le succès limité du concept zone 30 reposait essentiellement sur un manque de connaissance réelle des enjeux et des possibilités offertes par les zones 30 ainsi que sur un manque de savoir-faire technique quant à leur mise en oeuvre. D'où la nécessité de mieux faire comprendre et valoriser la notion de zone 30 auprès des élus, des aménageurs et des usagers.

Ce constat a tout naturellement amené le CERTU à poursuivre et à renforcer ses actions de promotion des zones 30, de façon à mieux faire connaître leurs avantages et la façon de les réaliser. Concrètement cela s'est traduit par l'élaboration et la diffusion de documents de communication et d'outils pédagogiques parmi lesquels une "mallette pédagogique". Des actions d'information et de formation de différente nature ont également été menées, la plus conséquente étant la campagne de promotion menée autour de la mallette, de juin 97 à février 99. Au cours de cette campagne, 16 journées « zones 30 », régionales ou interrégionales, ont été organisées avec l'aide des CETE, avec pour principaux invités : les élus et les techniciens des villes, les services de l'Équipement, les services des départements, les associations...

A la suite de cette campagne, l'idée d'un « Observatoire des zones 30 » s'est imposée, son principal objectif étant de continuer à promouvoir le concept.

2.1.2 L'observatoire des zones 30

L'Observatoire a commencé son activité en mars 1999.

Piloté par le CERTU et la DSCR, son fonctionnement s'appuie essentiellement et pour l'heure, sur le réseau technique des Centres d'Études Techniques de l'Équipement (CETE). Un groupe de travail a été constitué en conséquence, comprenant des membres représentants des organismes pilotes et des CETE, mais aussi des membres de l'association « La RUE de L'AVENIR » et du bureau d'études « KINERGOS ».

Ses principaux objectifs sont les suivants :

- suivre la mise en place des zones 30 :
 - nombre, localisation, typologie,
- tirer des enseignements de l'existant pour faire évoluer le concept et/ou mieux le promouvoir :
 - bilan en terme de sécurité et de qualité de vie,
 - analyse des expériences étrangères,
 - études thématiques comme par exemple, la perception des zones 30 par les usagers, l'impact des zones 30 sur le développement socio-économique d'un quartier, les attentes des usagers,
- continuer à promouvoir les zones 30 :
 - édition de fiches de cas présentant les réalisations les plus intéressantes,
 - organisation éventuelle de visites pour les élus et les techniciens des villes,
 - développement de la formation.

2.2 Objectifs de l'étude

La première tâche de l'Observatoire a été de procéder à un bilan des réalisations de zones 30 en France.

Plus précisément, il s'agissait, via un questionnaire envoyé aux villes et aux DDE, de faire 9 années après la parution du décret, un état des lieux des zones 30 existantes en France : nombre, localisation, profil ... L'exhaustivité en terme de recensement n'a pas été recherchée. L'objectif était plutôt d'obtenir une image globale, en 2000, des pratiques en matière de réalisations de zones 30.

En outre, cette enquête visait également à recueillir des éléments descriptifs de façon à pouvoir repérer les réalisations les plus intéressantes, dans un objectif second de constituer un recueil d'expériences à partager.

3. Méthode de travail

3.1 L'enquête 1999-2000, hors Ile de France

3.1.1 Mode opératoire

Une enquête a donc été effectuée entre octobre 1999 et juin 2000, sur la France entière (Métropole + DOM), à l'exception de la région Ile de France pour laquelle une enquête similaire avait déjà été effectuée par la Direction Régionale de l'Équipement de l'Ile de France (DREIF) en 1998. L'enquête « Hors Ile de France », que l'on qualifie dans ce rapport d'enquête CERTU/CETE, a été menée par le groupe de travail de l'Observatoire des zones 30.

Quelques repères chronologiques :

- Un questionnaire, outil de base de cette enquête, a été élaboré au second trimestre 1999.
- L'envoi a été effectué en octobre 1999 par chaque CETE dans sa zone d'action :
 - directement aux maires pour les communes de plus de « 2000 », « 3000 » ou « 5000 » habitants. Le seuil a été fixé par chaque CETE selon le caractère plus ou moins urbanisé des départements de sa zone d'action (Cf. tableau ci-dessous),
 - aux subdivisions des DDE pour réponse, en ce qui concerne l'enquête complémentaire auprès des petites communes.

CETE	Nombre de départements enquêtés	Taille des communes enquêtées par envoi direct du questionnaire
Nord-Picardie	5	≥ 5 000 ou ≥ 2 000, selon les départements
Méditerranée	14 (dont 1 en Outre Mer)	≥ 3 000
Sud-Ouest (Toulouse)	8	≥ 2 000
Sud-Ouest (Bordeaux)	12	≥ 5 000 ou ≥ 2 000, selon les départements
Lyon (Dijon)	8	≥ 3 000
Lyon (Isle d'Abeau)	6	≥ 5 000
Lyon (Bron)	6	≥ 5 000
Normandie-Centre (Rouen)	5	≥ 2 000
Normandie-Centre (Blois)	9 (dont 3 en Outre Mer)	≥ 5 000
De l'Ouest	9	≥ 2 000
De L'Est	10	≥ 5 000 ou ≥ 2 000, selon les départements

- Les retours se sont échelonnés entre décembre 1999 et juin 2000.
- Les informations récupérées ont permis de constituer des bases de données régionales, puis par concaténation une base nationale (hors Ile de France).

Les résultats présentés dans ce rapport, sauf ceux de la région Ile de France, sont issus de l'exploitation de cette dernière base de données. Le dénombrement des zones 30 est loin d'être exhaustif dans la mesure où d'une part, toutes les communes n'ont pas été consultées directement (en dessous de 5 000 habitants : consultation principalement des DDE et non directement des villes) et où d'autre part le taux de réponse à l'enquête n'est bien sûr pas de 100%.

3.1.2 Le questionnaire, son contenu

Le questionnaire, ayant servi de support à l'enquête comporte 2 parties :

- Une 1^{ère} partie (1 page) destinée à recueillir des informations générales sur les zones 30 à l'échelle de la commune :
 - nombre,
 - longueur ou superficie des secteurs concernés,
 - extensions ou créations envisagées.
- Une 2^{ème} partie (3 pages) à remplir pour chaque zone 30 et destinée à recueillir des informations descriptives sur les zones 30 réalisées :
 - contexte de création,
 - description comportant la localisation et la configuration de la zone 30 ; les caractéristiques, le trafic et la fonction des voies ; l'aménagement des entrées-sorties ; les aménagements à l'intérieur de la zone,
 - bilan et appréciation.

Ce questionnaire est joint en annexe, à la fin du présent rapport.

3.2 Le cas particulier de la région Ile de France, l'enquête DREIF de 1998

Comme nous l'avons déjà dit, la Direction Régionale de l'Équipement de l'Ile de France (DREIF) a mené une enquête similaire en 1998.

Cette enquête avait pour objectifs de connaître :

- le nombre de communes ayant instauré des zones 30 sur leur territoire,
- le nombre global de zones 30 en Ile de France,
- la place des circulations douces dans ces zones 30,
- les différents types d'aménagements réalisés.

La méthodologie et le questionnaire étaient légèrement différents de ceux de l'enquête « Hors Ile de France ». Néanmoins bon nombre de résultats ont été incorporés à la présente étude, dès qu'une comparaison était possible.

Les résultats complets de l'enquête menée en Ile de France sont quant à eux disponibles auprès de la DREIF qui a édité en novembre 2000 un rapport intitulé « *Les zones 30 d'Ile de France : enquête communale 1998* ».

4. Bilan quantitatif

4.1 Taux de réponse aux enquêtes

4.1.1 Hors Ile de France

Les tableaux détaillés par département avec distinction, communes « de 5 000 hab. et plus » d'une part et communes de « moins de 5 000 hab. » d'autre part, sont donnés en annexe 2. On présentera ici les principaux enseignements.

4.1.1.1 Résultats globaux

L'enquête nationale (hors Ile de France) sur les zones 30 a concerné la Métropole et les départements d'Outre Mer.

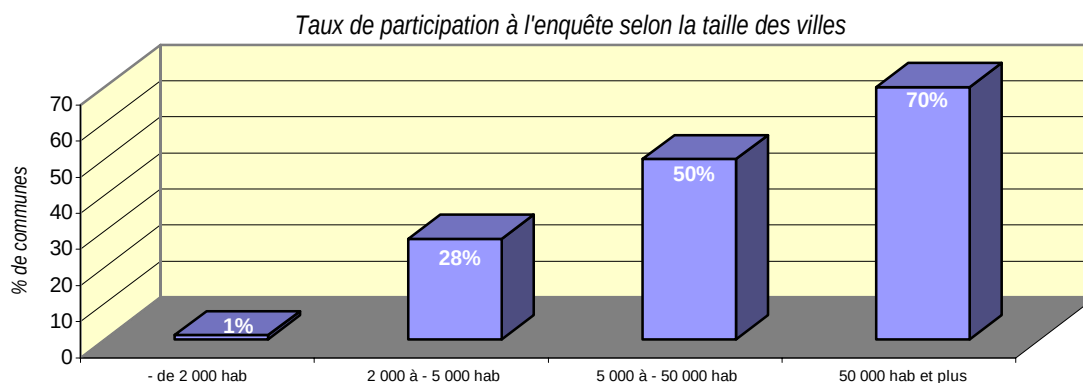
Nous avons obtenu des réponses de la part de 1 873 communes regroupant 37% de la population (Hors Ile de France).

La distinction entre les communes de « moins de 5 000 habitants » et de « 5 000 habitants et plus » est nécessaire sachant que les résultats sont très dissemblables du fait de la différence du mode de consultation:

- Pour les communes de 5 000 habitants et plus, l'enquête a concerné 1 537 communes. 794 ont répondu. La participation au sein de ces communes est donc de 52%. A noter également, qu'elles regroupent 56 % de la population des communes de « 5 000 habitants et plus », hors Ile de France.
- Pour les communes de moins de 5 000 habitants, la consultation n'a pas toujours été faite directement auprès des villes. Ce sont principalement les DDE qui ont été interrogées et qui ont répondu selon leur connaissance du terrain sans forcément relayer aux communes. Au total, nous avons obtenu des réponses pour ce qui concerne seulement 1 079 communes.

Enquête zones 30 – Hors Ile de France	Communes de 5 000 hab. et +	Communes de - 5 000 hab.	Total ou moyenne, hors Ile de France
Nombre total de communes (Métropole hors Ile de France, Guadeloupe, Guyane, Martinique, Réunion)	1 537	33 860	35 397
Nombre de communes ayant répondu à l'enquête	794	1 079	1 873
% de communes ayant répondu à l'enquête	52%	3%	5%
% de population concernée	56%	12%	37%

4.1.1.2 Résultats selon la taille des villes



On constate des écarts importants entre les taux de réponse selon la taille des villes ce qui correspond notamment à la différence du mode de consultation :

- Moins de 2 000 habitants : très faible taux de participation (1%) - (*)
- 2 000 à 5 000 habitants : taux de participation relativement faible (28%) – (**)
- 5 000 à moins de 50 000 habitants : taux de participation tout à fait correct (50%)– (***)
- 50 000 habitants et plus : taux de participation élevé (70%) – (***)

Tranches d'habitants	Nombre de communes concernées par tranche d'habitants	Population concernée par tranche d'habitants (en millions d'habitants)	Nombre de communes ayant répondu (% de communes ayant répondu à l'enquête)	Population des communes ayant répondu (% de population concernée)
- de 2 000 hab.	31 296	14 522 966	363 (1%)	297 870 (2%)
2 000 à 5 000 hab.	2 564	7 840 947	716 (28%)	2 321 923 (30%)
5 000 à 10 000 hab.	873	5 956 032	436 (50%)	2 994 625 (50%)
10 000 à 50 000 hab.	584	11 198 379	302 (52%)	5 670 423 (51%)
50 000 à 100 000 hab.	46	2 946 487	32 (67%)	2 104 765 (71%)
100 000 hab. et plus	34	8 597 028	24 (71%)	5 218 146 (61%)
Totaux	35 397	51 061 839	1 873 (5%)	18 607 752 (37%)

(*) Consultation des subdivisions de la DDE pour les communes de – 2 000 hab.

(**) Selon les départements, consultation directe des communes ou consultation des subdivisions de la DDE (seuil variable de 2 000, 3 000 ou 5 000 hab. selon les zones de CETE).

(***) Consultation directe des communes par les CETE.

4.1.2 En Ile de France

L'enquête sur les zones 30 en Ile de France, réalisée en 1998 par la Direction Régionale de l'Équipement de l'Ile de France (DREIF), a concerné toutes les communes de la région, soit 1300. La consultation a été directe pour l'ensemble des communes, indépendamment de leur taille.

781 communes ont répondu à l'enquête ce qui représente un taux de réponse de 60%. Ce taux est plus important (72%) pour les communes situées dans la Petite Couronne (composée essentiellement de communes urbaines) et Paris.

Département		Nombre total de communes	Nombre de communes ayant répondu	% de communes ayant répondu
Paris	75	20 (*)	20	100
Hauts de Seine	92	36	27	75
Seine -Saint-Denis	93	40	25	63
Val de Marne	94	47	31	66
Sous-total Petite Couronne		143	103	72
Seine et Marne	77	514	296	58
Yvelines	78	262	168	64
Essonne	91	196	122	62
Val d'Oise	95	185	92	50
Sous-total Grande Couronne		1 157	678	59
Total		1 300	781	60

(*) Paris : 20 arrondissements.

4.2 Résultats généraux

4.2.1 Chiffres globaux, hors Ile de France

Les tableaux détaillés par région et département avec distinction, communes « de 5 000 hab. et plus » d'une part et communes de « moins de 5 000 hab. » d'autre part, sont donnés en annexe 3.

Sur 1873 communes ayant répondu à l'enquête, 880 communes, soit 47%, ont déclaré avoir au moins une zone 30. Au total, 1713 zones 30 ont été déclarées.

La proportion de communes ayant déclaré avoir au moins une zone 30 est plus forte pour les communes de « 5 000 hab. et plus » avec 52%, contre 43% pour les autres.

Parmi les communes dotées de zones 30, le nombre moyen de réalisations est plus élevé pour celles de « 5 000 hab. et plus », avec 2,6 zones 30 par commune, contre seulement 1,3 pour celles de « moins de 5 000 hab. ».

Enquête « Hors Ile de France »	Communes de 5 000 hab. et +	Communes de - 5 000 hab.	Total ou moyenne (hors Ile de France)
Nombre de communes ayant répondu à l'enquête	794	1 079	1 873
% de communes ayant déclaré ne pas avoir de zone 30	48% (381)	57% (612)	53% (993)
% de communes ayant déclaré avoir au moins une zone 30	52% (413)	43% (467)	47% (880)
Nombre de zones 30 déclarées	1 085	628	1 713
Nombre de zones 30 déclarées rapporté au nombre de communes avec au moins une zone 30	2,6	1,3	1,9

4.2.2 Chiffres globaux, en région Ile de France

Sur 781 communes ayant répondu à l'enquête, 215 ont déclaré avoir au moins une zone 30 ce qui représente un pourcentage de 28%. Celui-ci est nettement plus élevé pour les communes de Paris et de la Petite Couronne (66%) que pour celles de la Grande Couronne (22%).

A noter d'ailleurs qu'à Paris et en Petite Couronne, si on rapporte le nombre de communes ayant réalisé des zones 30 à l'ensemble des communes on s'aperçoit qu'au moins la moitié se sont dotées de zones 30 (plus précisément au moins 48%). Le chiffre dont on dispose ne tient en effet pas compte des réalisations supplémentaires parmi les communes n'ayant pas répondu.

Au total, 393 zones 30 ont été recensées. 261, soit les 2/3, sont localisées en Grande Couronne dont 39 en Villes Nouvelles. Néanmoins c'est bien à Paris et en Petite Couronne que la densité de zones 30 réalisées est la plus élevée. Ainsi, si on considère le nombre de zones 30 rapporté au nombre de communes ayant répondu, celui-ci est de 1,3 à « Paris + Petite Couronne » et de 0,4 en Grande Couronne, soit 3 fois plus important à « Paris + Petite Couronne ». Les taux de réponse sont suffisamment importants, respectivement, 72 % et 59%, pour assurer une représentativité satisfaisante.

En conclusion, en Ile de France, les zones 30 se concentrent principalement à Paris et en Petite Couronne, ce qui est logique compte tenu de la densité de l'urbanisation.

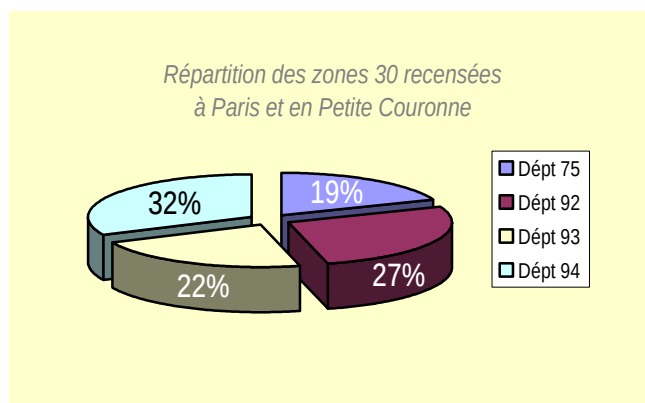
Département		Nombre de communes (*)	Nombre et % de communes ayant répondu	Nombre de communes ayant déclaré avoir au moins une zone 30	% de communes ayant déclaré avoir au moins une zone 30 (% par rapport aux communes ayant répondu)	% de communes ayant déclaré avoir au moins une zone 30 (% par rapport aux communes du département)	Nombre de zones 30 déclarées
Paris	75	20	20 (100%)	14	70 %	70%	25
Hauts de Seine	92	36	27 (75%)	22	81 %	61%	36
Seine - Saint-Denis	93	40	25 (63%)	15	60 %	38%	29
Val de Marne	94	47	31 (66%)	17	55 %	36%	42
Sous-total Paris + Petite Couronne		143	103 (72%)	68	66 %	48%	132
Seine et Marne	77	514	296 (58%)	55	19 %	11%	103
Yvelines	78	262	168 (64%)	38	23 %	15%	64
Essonne	91	196	122 (62%)	29	24 %	15%	47
Val d'Oise	95	185	92 (50%)	25	27 %	14%	47
Sous-total Grande Couronne		1157	678 (59%)	147	22 %	13%	261
Total		1300	781 (60%)	215	28 %	17%	393

(*) : arrondissements pour Paris.

4.2.2.1 Les zones 30 dans Paris et en Petite Couronne

La situation est la suivante :

- Paris comporte 25 zones 30, appelées « Quartiers tranquilles » ;
- les Hauts-de-Seine (Dépt 92) peuvent être assimilés à un département pilote avec une implantation de zones 30 dans au moins 60 % de l'ensemble des communes du département (*) ;
- en Seine-Saint-Denis (Dépt 93), au moins 38% de l'ensemble des communes du département (*) ont une zone 30 ;
- en Val de Marne (Dépt 94), au moins 36% de l'ensemble des communes du département (*) ont une zone 30.



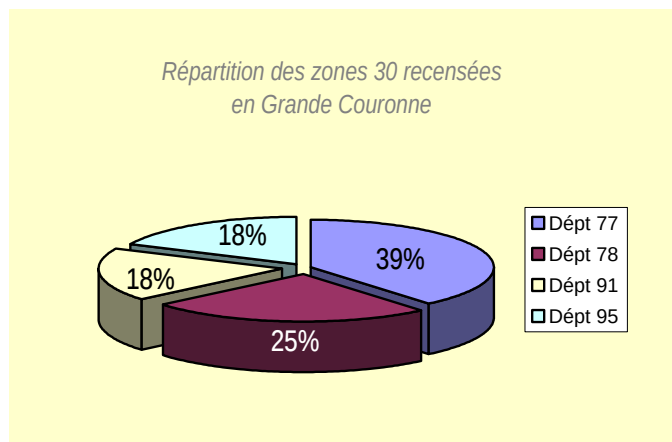
(*) : On entend par « ensemble des communes du département », la totalité des communes, y compris celles qui n'ont pas répondu à l'enquête.

4.2.2.2 Les zones 30 en Grande Couronne

Les zones 30 sont plus disséminées. Parmi les communes ayant répondu à l'enquête, seulement 22% ont déclaré avoir réalisé des zones 30.

Considérant maintenant l'ensemble des communes, on obtient par département les résultats suivants :

- Seine-et-Marne (Dépt 77) : au moins 11% de l'ensemble des communes du département ont une zone 30 ;
- Yvelines (Dépt 78) : au moins 15% de l'ensemble des communes du département ont une zone 30 ;
- Essonne (Dépt 91) : au moins 15% de l'ensemble des communes du département ont une zone 30 ;
- Val d'Oise (Dépt 95) : au moins 14% de l'ensemble des communes du département ont une zone 30.



Si l'on ne connaît pas le pourcentage exact de réalisations de zones 30 par département, du fait que toutes les communes n'ont pas répondu à l'enquête, le taux de réponse est suffisamment élevé (59% en Grande Couronne) pour laisser penser que les chiffres ci-dessus ne sont pas trop éloignés de la réalité.

4.2.3 Localisation géographique cartographiée des zones 30

Trois cartes nationales permettent de visualiser les secteurs d'implantation des zones 30 en France :

carte A : Nombre de zones 30 déclarées par département (chiffres bruts). Cette carte prend en compte toutes les communes de France, sans distinction de taille.

carte B : Nombre de zones 30 déclarées par département (chiffres bruts), en prenant en compte uniquement les communes de « 5 000 habitants et plus ».

carte C : Nombre de zones 30 déclarées par département pour 100 000 habitants, en prenant en compte uniquement les communes de « 5 000 habitants et plus ».

▪ Carte A

Cette carte met en valeur les départements où ont été identifiés les plus grands nombres de zones 30. Ainsi :

- 9 départements présentent plus de 50 zones 30 (Finistère, Gironde, Isère, Loire-Atlantique, Morbihan, Nord, Seine-Maritime, Seine et Marne, Yvelines) ;
- 14 départements ont entre 31 et 50 zones 30 (Calvados, Essonne, Haut-Rhin, Hauts de Seine, Haute-Garonne, Hérault, Ille et Vilaine, Meurthe et Moselle, Manche, Pas-de-Calais, Rhône, Saône et Loire, Val de Marne, Val d'Oise).

La moitié Nord de la France concentre le plus grand nombre de zones 30 et plus particulièrement la région parisienne, l'Ouest et le Nord. Dans le Sud de la France, les zones 30 ont essentiellement été identifiées dans la région Bordelaise, en Rhône-Alpes, et dans une moindre mesure dans les Pyrénées et les départements en bordure du littoral méditerranéen. Le centre de la France se caractérise par un très faible nombre de zones 30, du moins identifiées.

On rappelle une dernière fois ici que ces résultats sont à nuancer du fait de la différence du mode opératoire de l'enquête selon la taille des communes. Ainsi, hors Ile de France, il n'y a pas eu de consultation directe des communes de moins de 5 000 habitants ; les informations ont été demandées aux DDE. Le taux de réponse a été très faible : retour d'informations uniquement pour 3% des communes. Il en résulte que le nombre de zones 30 identifiées par l'enquête dans les communes de moins de 5 000 habitants est sous-évalué.

▪ Cartes B et C

Ces cartes se concentrent sur les villes de « 5 000 habitants et plus » pour lesquelles la consultation directe de toutes les communes a été effectuée et le taux de réponse est cette fois-ci satisfaisant (52 %).

La carte B fait apparaître les résultats suivants :

- la majeure partie des départements présente au plus 10 zones 30 ;
- 4 départements présentent plus de 50 zones 30 (Gironde, Nord, Seine-Maritime, Seine et Marne) ;

- 13 départements ont de 31 à 50 zones 30 (Essonne, Finistère, Haut-Rhin, Hauts de Seine, Hérault, Isère, Manche, Meurthe et Moselle, Morbihan, Saône et Loire, Val de Marne, Val d'Oise, Yvelines).

Considérant uniquement les villes de plus de 5 000 habitants, on identifie là encore, une plus forte implantation de zones 30 sur le pourtour de la France et la région parisienne, par rapport au centre.

La carte C permet de relativiser les résultats précédents au regard de l'urbanisation plus ou moins importante des départements ; ainsi elle présente le rapport entre le nombre de zones 30 dans les communes de plus de 5000 habitants à la population de ces communes dans chaque département. On compte alors 7 départements (la majorité sur la façade nord-ouest de la France) pour lesquels il existe plus de 10 zones 30 pour 100 000 habitants dans les villes de « 5 000 habitants et plus » : Manche, Seine-Maritime, Eure, Orne, Morbihan, Saône et Loire, Landes.

Nombre de zones 30 déclarées par département

Carte A



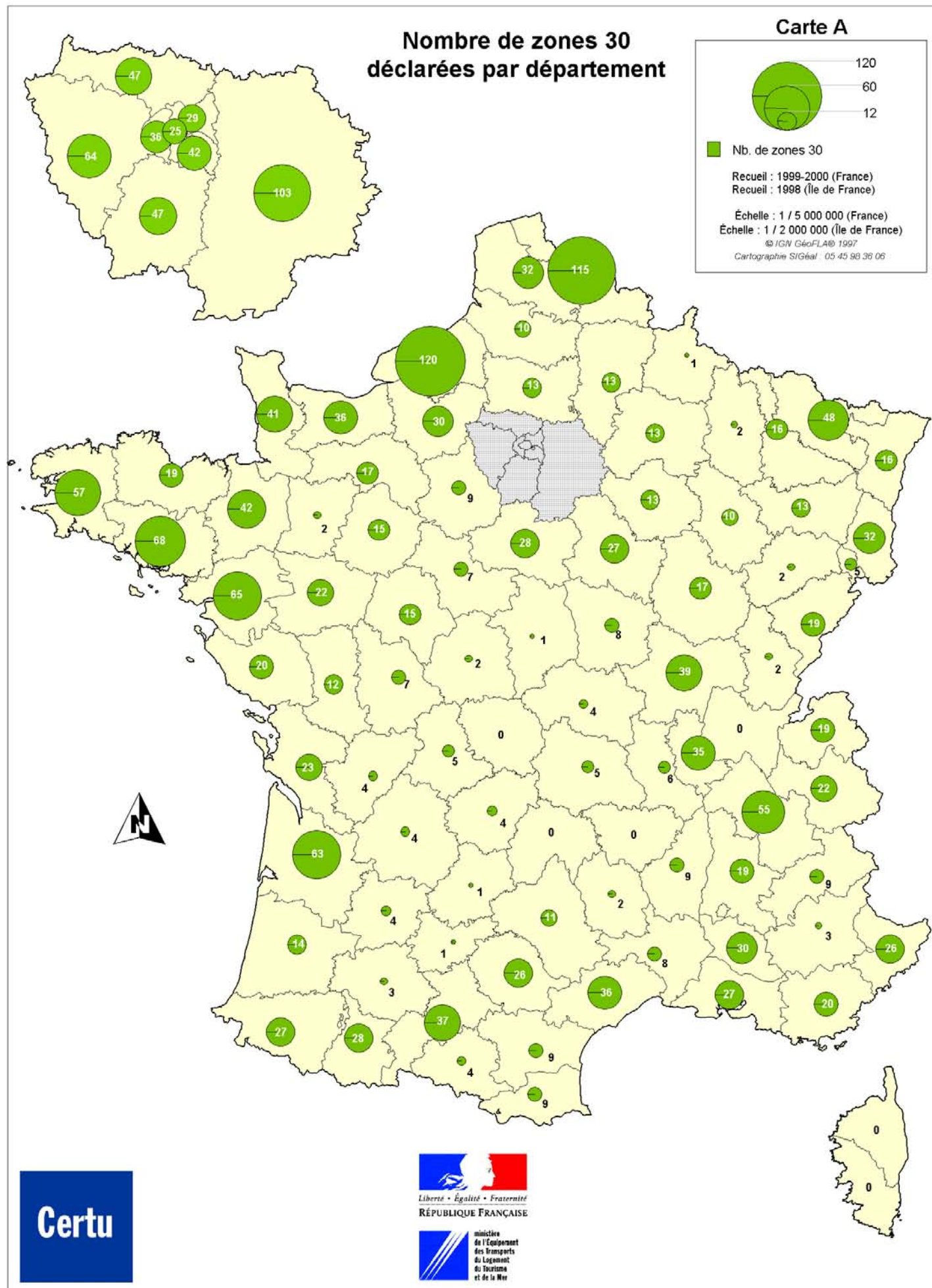
Nb. de zones 30

Recueil : 1999-2000 (France)
Recueil : 1998 (Île de France)

Échelle : 1 / 5 000 000 (France)
Échelle : 1 / 2 000 000 (Île de France)

© IGN GéoFLA® 1997

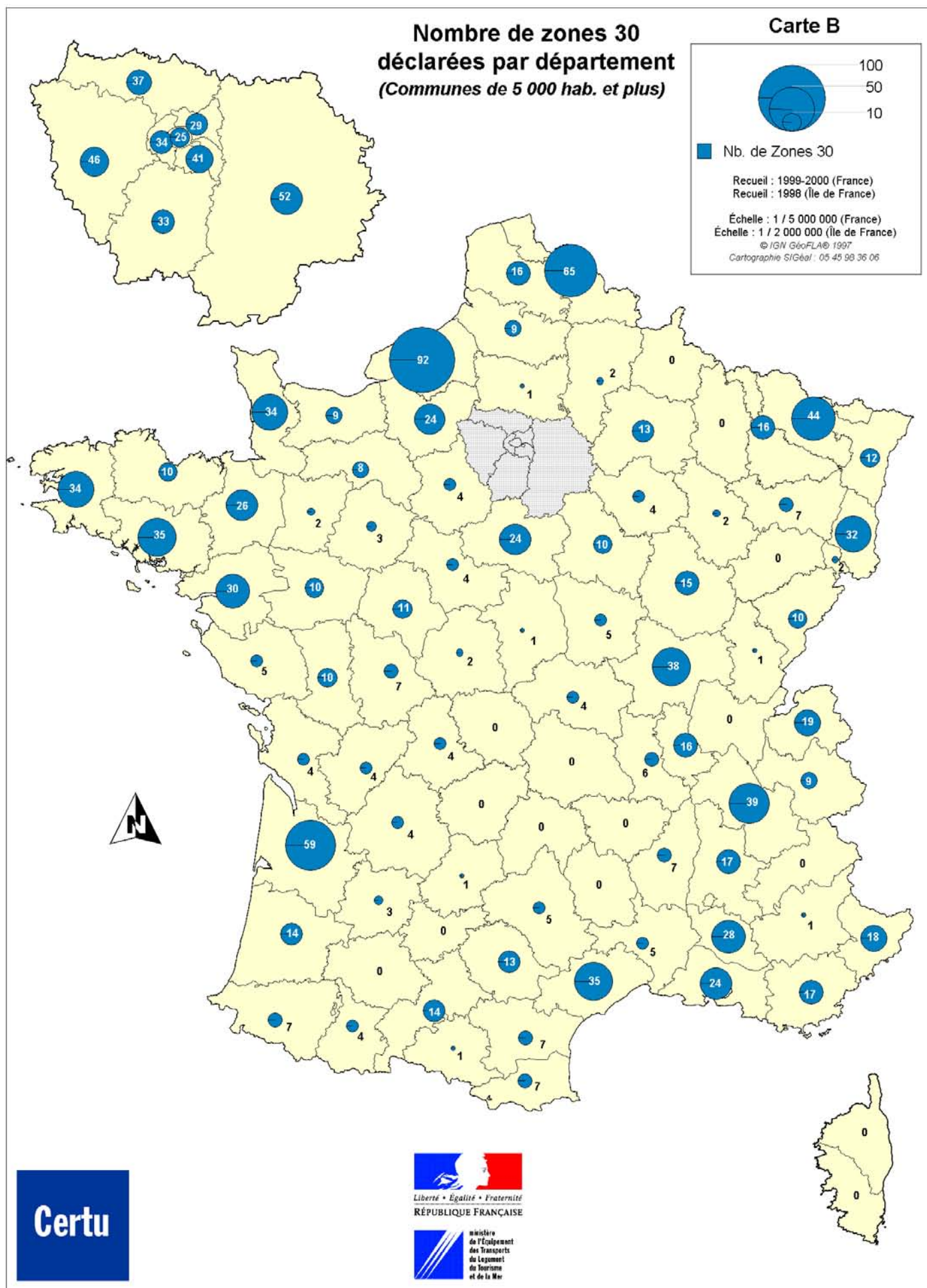
Cartographie SIGéol : 05 45 98 36 06

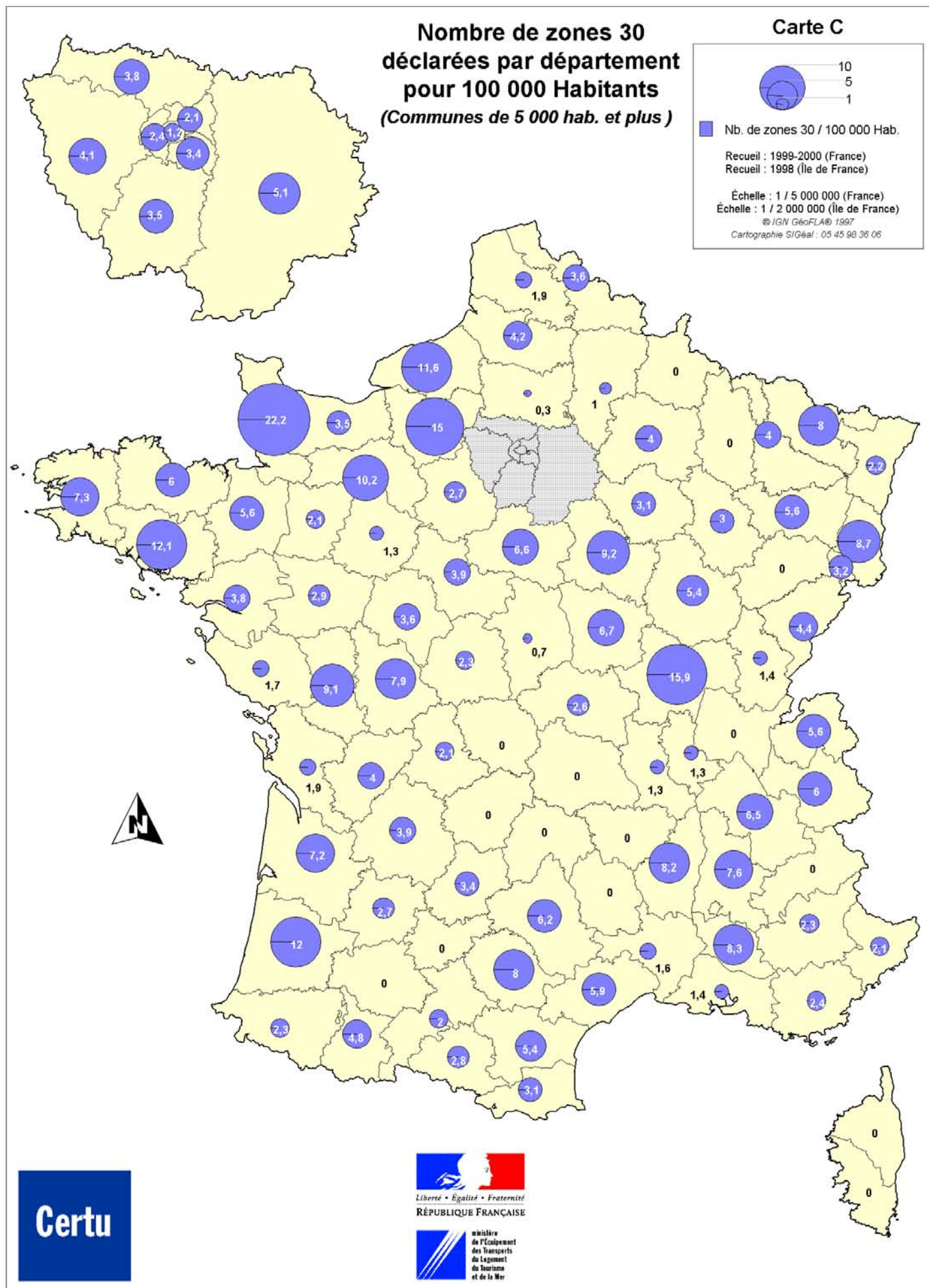


Certu

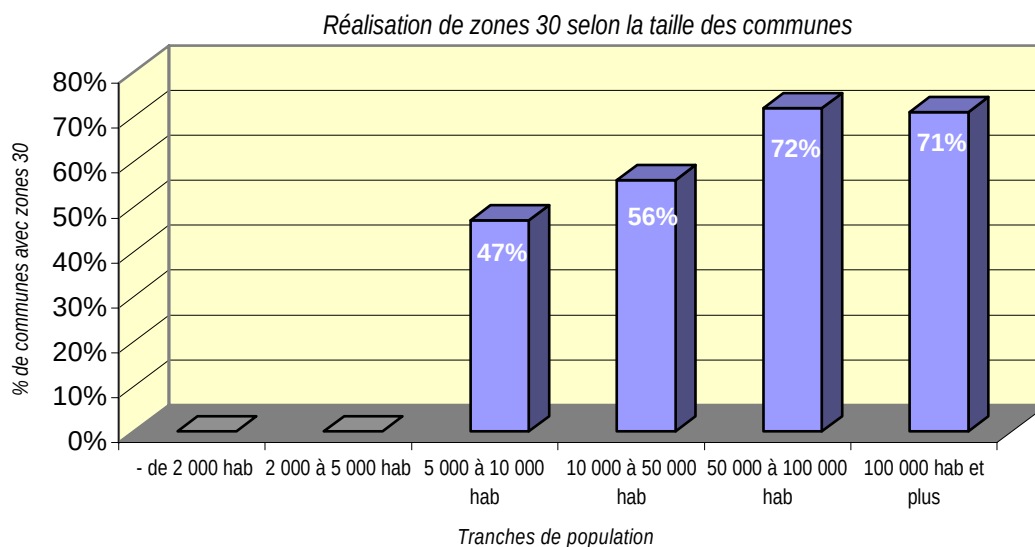
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère
des Transports
du Logement
et de la Mer





4.2.4 Pourcentage de réalisation de zones 30 selon la taille des communes

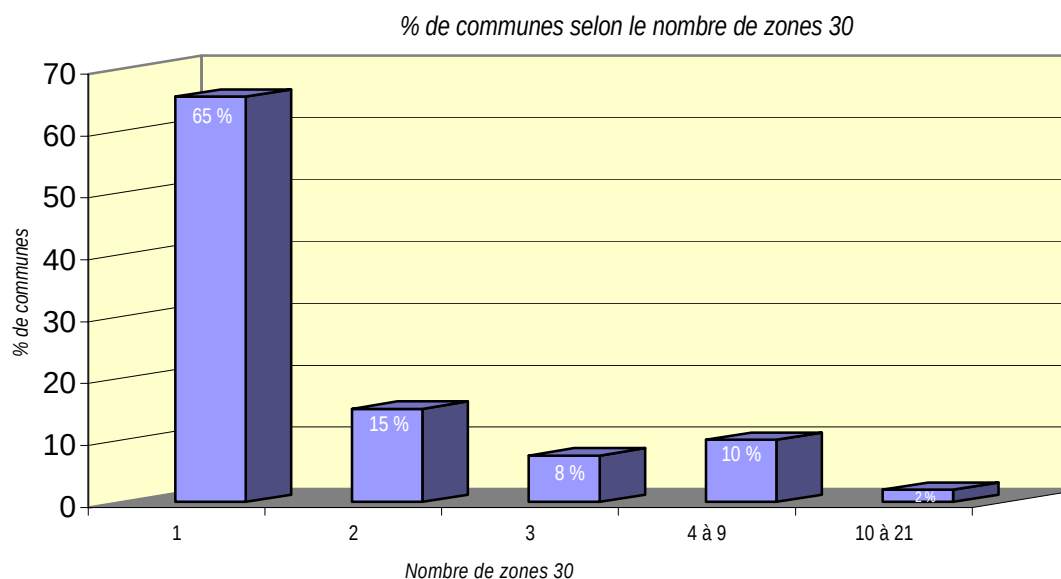


Pour les communes de plus de 5 000 habitants, le taux de réponse à l'enquête est supérieur à 50%, ce qui en estimant que l'échantillon soit représentatif de la réalité, permet d'ébaucher une analyse par taille de communes. On observe alors que le pourcentage des communes ayant réalisé des zones 30 est d'autant plus fort que la taille des villes est plus importante.

Pour les communes de moins de 5 000 habitants, le taux de réponse à l'enquête est trop faible pour que l'on puisse énoncer quoi que ce soit de représentatif.

Tranches d'habitants	Nombres de communes concernées par tranches d'habitants	Nombre de communes ayant répondu (% de communes ayant répondu à l'enquête)	Nombre de communes avec zones 30	% communes avec zones 30 % calculé par rapport au total des communes ayant répondu
- de 2 000 hab.	31 296	363 (1%)	194	/
2 000 à - 5 000 hab.	2 564	716 (28%)	273	/
5 000 à - 10 000 hab.	873	436 (50%)	203	47 %
10 000 à - 50 000 hab.	584	302 (52%)	170	56 %
50 000 à - 100 000 hab.	46	32 (70%)	23	72 %
100 000 hab. et plus	34	24 (71%)	17	71%
Total	35 397	1 873 (5%)	880	47%

4.2.5 Nombre de zones 30 par commune



Parmi les communes ayant réalisé des zones 30, une large majorité (65%) déclare n'en avoir qu'une seule.

La situation est très marquée pour les communes de moins de 10 000 habitants ; 56 à 88% de ces communes n'ont qu'une seule zone 30. A l'inverse, plus de la moitié des villes de plus de 50 000 habitants possède plus de 4 zones 30.

Ces caractéristiques sont détaillées dans les deux tableaux suivants :

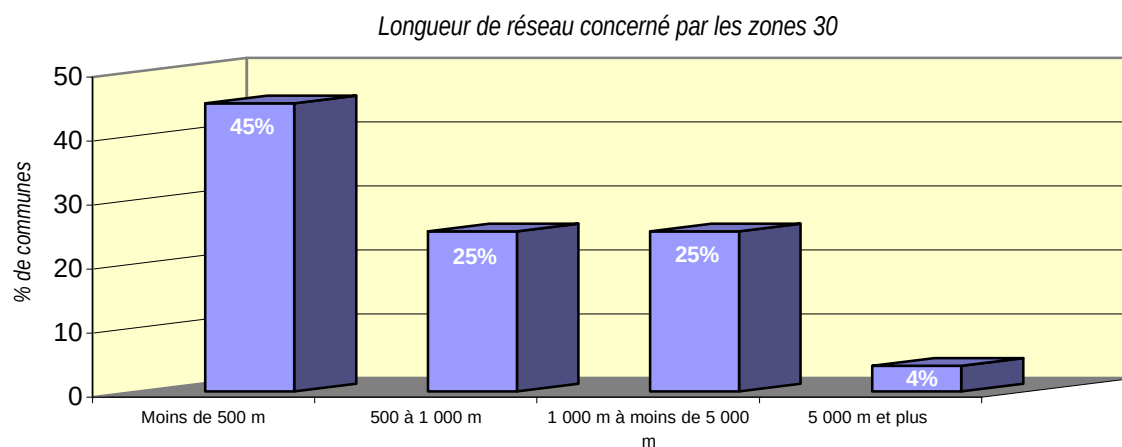
Tranches de population	Communes sans zone 30	Communes avec zones 30						Total
		1 zone 30	2 zones 30	3 zones 30	4 à 9 zones 30	10 à 21 zones	Non Renseigné	
Moins de 2 000 hab	169	167	16	5	0	0	6	363
2 000 à moins de 5 000 hab	443	200	37	22	9	2	3	716
5 000 à moins de 10 000 hab	233	109	35	22	26	4	7	436
10 000 à moins de 50 000 hab	132	75	39	13	35	5	3	302
50 000 à moins de 100 000 hab	9	7	1	2	8	4	1	32
100 000 hab et plus	7	5	1	1	8	2	0	24
Total communes	993	563	129	65	86	17	20	1873

Tranches de population	% des communes ayant au moins :					Total %
	1 zone 30	2 zones 30	3 zones 30	4 à 9 zones 30	10 à 21 zones 30	
Moins de 2 000 hab	89	9	3	0	0	100
2 000 à moins de 5 000 hab	74	14	8	3	1	100
5 000 à moins de 10 000 hab	56	18	11	13	2	100
10 000 à moins de 50 000 hab	45	23	8	21	3	100
50 000 à moins de 100 000 hab	32	5	9	36	18	100
100 000 hab et plus	29	6	6	47	12	100
Total	65	15	8	10	2	100

En Ile de France également, la plupart des communes n'ont qu'une seule zone 30.

4.2.6 Longueur cumulée de réseau de voirie en zone 30, par commune

Il s'agit de la longueur totale de réseau aménagé en zone 30 sur une commune (pouvant regrouper plusieurs zones 30).



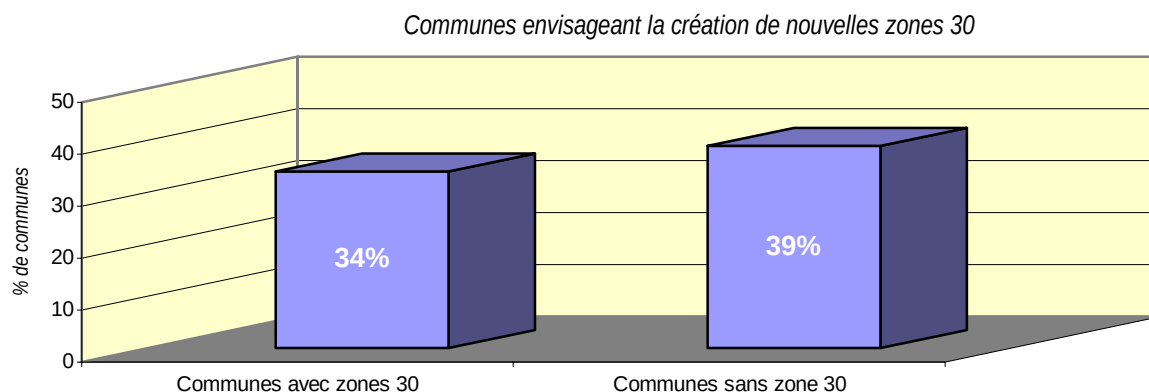
Près de la moitié des communes présente un réseau de voirie affecté en zone 30 inférieur à 500 m, ce qui est très peu, y compris dans le cas d'une seule zone 30.

L'autre moitié des communes possède une longueur totale de voirie en zone 30, entre 500 et 5 000 mètres.

Les communes possédant un réseau de plus de 5 000 m de voirie en zone 30 sont extrêmement peu nombreuses (4%).

Longueur de réseau concerné par les zones 30	Nombre de communes	% de communes
Moins de 500 m	315	45
500 à 1 000 m	178	25
1 000 m à moins de 5 000 m	177	25
5 000 m et plus	31	4
Total	701	100%
Non renseigné	179	--

4.2.7 Projets d'extension de zones 30 ou de création de nouvelles zones 30 dans les communes



Les projets de création de zones 30 sont légèrement plus importants pour les communes sans zone 30 (39%) en comparaison aux autres (34%).

Parmi les communes ayant déjà au moins une zone 30, les projets de création de nouvelles zones 30 et d'extension de zones 30 existantes sont respectivement de l'ordre de 34 % et de 23%.

Communes avec zones 30	Nombre de communes envisageant la création de nouvelles zones 30	Nombre de communes envisageant l'extension de zones 30 existantes	Réponses
880	245 (34%)	164 (23%)	Oui
	469 (66%)	562 (77%)	Non
	714 (100%)	726 (100%)	Total
	166	154	Non répondu

Communes sans zone 30	Nombre de communes envisageant la création de zones 30	Réponses
993	125 (39%)	Oui
	199 (61%)	Non
	324 (100%)	Total
	669	Non répondu

En Ile de France, à l'époque du recensement (1998), 15% des communes Franciliennes envisageaient un projet de réalisation ou d'extension de zones 30. Ainsi 45 communes projetaient la création d'une première zone 30 et 144 (sur les 215 ayant déjà une première zone 30, soit les 2/3) étaient prêtes à continuer le développement de zones 30 sur leur territoire. 61, soit 40% des communes de Paris et de la Petite Couronne avaient un projet de zones 30.

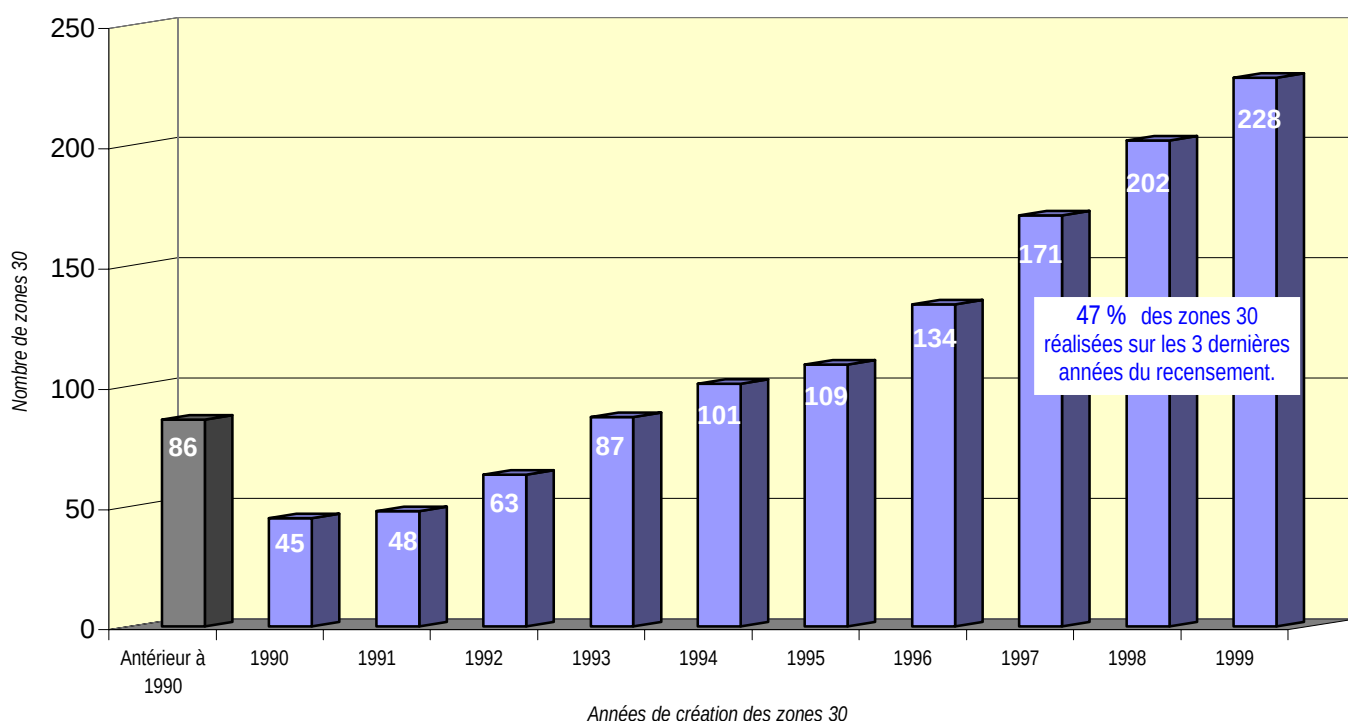
5. Profil des zones 30 recensées

Cette exploitation porte sur les 1565 zones 30 recensées et décrites dans la base de données nationale, hors Ile de France. Les commentaires intègrent dès que possible les comparaisons avec la région Ile de France, en s'appuyant sur les résultats de l'enquête menée dans cette région en 1998 par la DREIF.

5.1 Répartition par année de création

5.1.1 Hors Ile de France

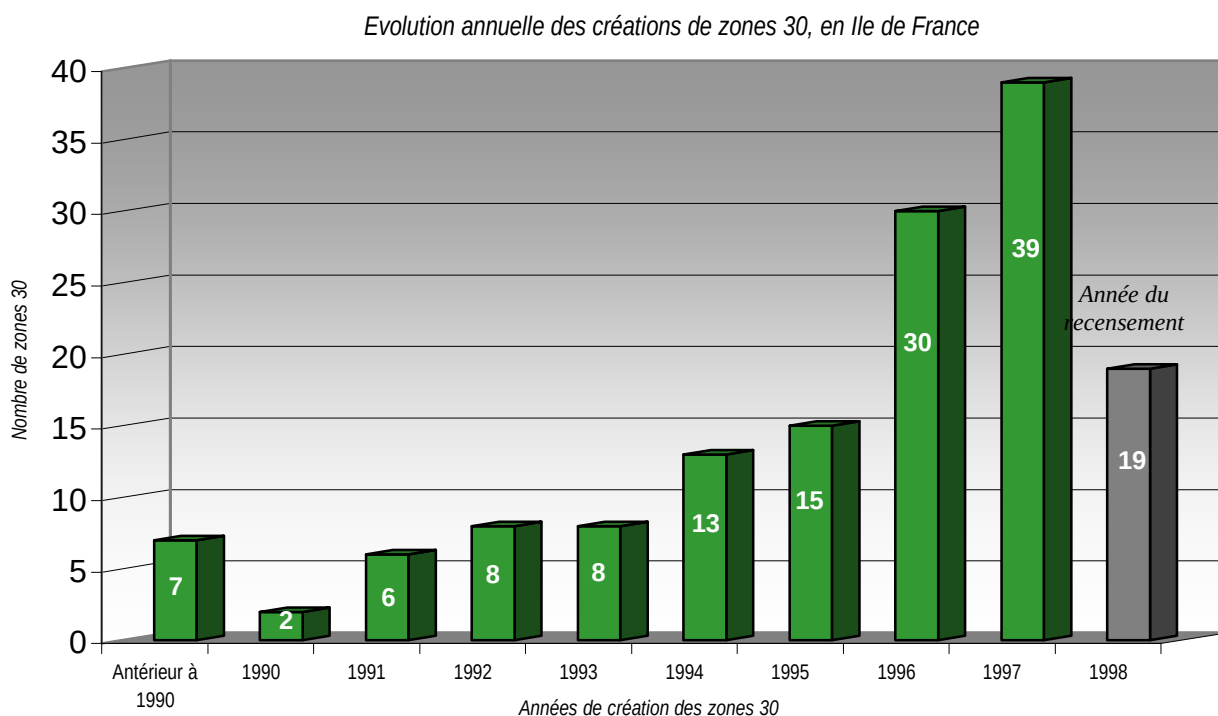
Evolution annuelle des créations de zones 30



Si on constate une progression régulière de la mise en œuvre des zones 30 depuis 1990, on note une nette accélération depuis 1996. Près de la moitié des zones 30 recensées (47%) a été créée entre 1997 et 1999.

Année de création de la zone 30	Nombre de zones 30	%
Antérieur à 1990	86	7
1990	45	4
1991	48	4
1992	63	5
1993	87	7
1994	101	8
1995	109	9
1996	134	11
1997	171	13
1998	202	16
1999	228	18
Total	1274	100
Non renseigné	291	--

5.1.2 Région Ile de France



En Ile de France, les créations de zones 30 se sont accélérées depuis 1996. L'année 1998 étant celle du recensement, le recueil pour cette dernière période est incomplet.

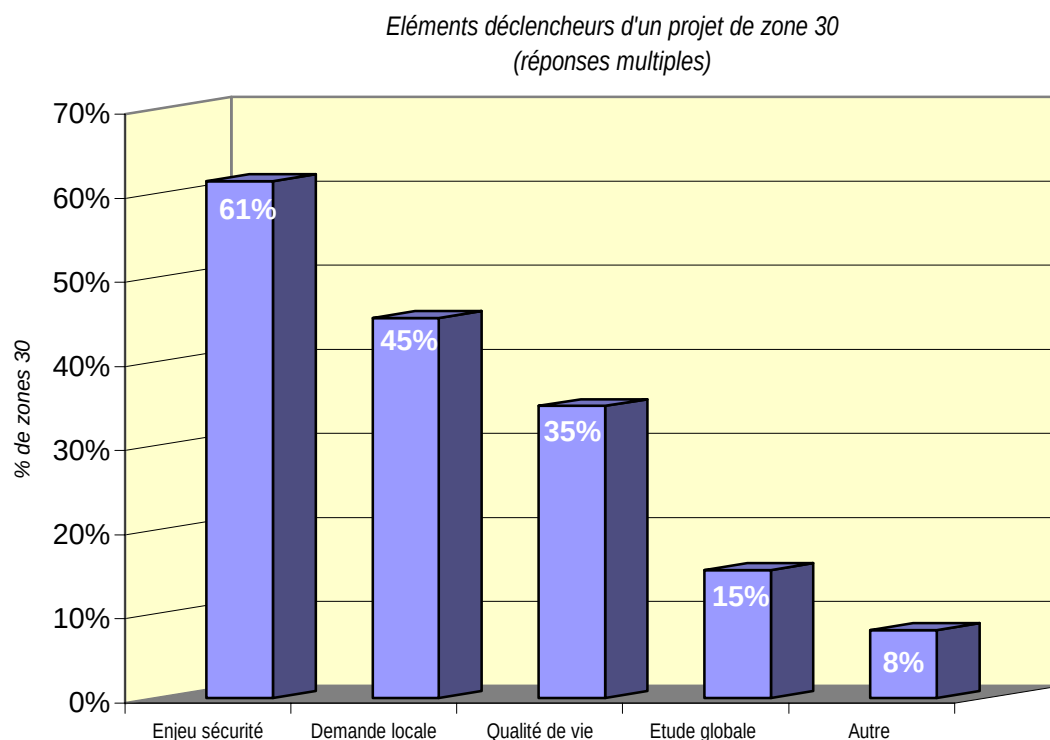
Les premières communes à avoir créé des zones 30, avant même le décret de 1990, se situent dans les Hauts-de-Seine, en Essonne et en Seine-et-Marne. Puis à partir de 1990, les communes du Val d'Oise, du Val de Marne et des Yvelines en ont créé à leur tour. Depuis 1997, la Seine-Saint-Denis développe à son tour des zones 30.

5.2 Déclencheurs du projet

Une question sur les éléments ayant pu déclencher les projets de zone 30 est posée dans le questionnaire. Différentes réponses sont proposées et leurs intitulés sont explicités comme suit. Néanmoins l'interprétation de leur contenu a pu varier selon la personne ayant répondu.

- *Enjeux sécurité* : accidents, vitesse, etc.
- *Demande locale* : parents d'élèves, riverains, etc.
- *Enjeux qualité de vie* : partage de l'espace, épanouissement de la vie locale, réduction des nuisances, etc.
- *Études globales* : circulation, déplacements, urbanisme, etc.

La rubrique « autre » a quant à elle été renseignée de façon libre. On y trouve par exemple: création de lotissements ou aménagement de secteurs sensibles (centre-bourg, écoles, quartiers commerçants, etc.).

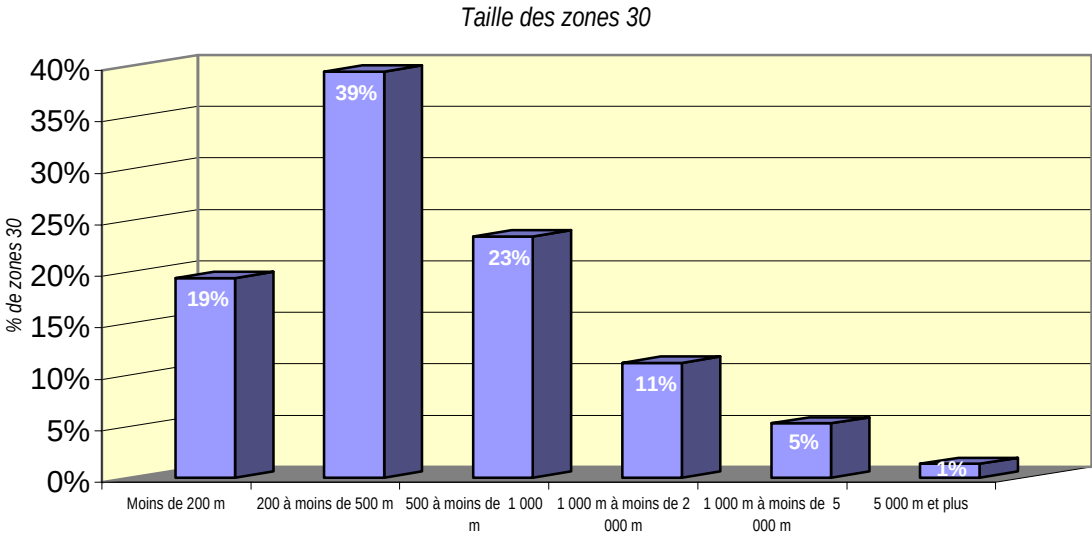


Les éléments déclencheurs des projets de zones 30 sont généralement liés à des pressions de riverains ou d'élus, suite à des problèmes de sécurité (vitesse, accidents) ou à une demande locale (pétitions relatives au bruit, au trafic, etc.).

Par contre il est regrettable de noter que très peu de zones 30 sont réalisées suite à une étude globale intégrant les différentes préoccupations de circulation, de déplacements, d'urbanisme ... C'est pourtant une condition importante pour qu'elles s'inscrivent dans une politique cohérente et durable d'aménagement urbain. Cette lacune se retrouve également en Ile de France.

5.3 Taille des zones 30

Les tailles exprimées ici sont celles de chacune des zones 30. A ne pas confondre avec les longueurs cumulées du réseau en zone 30 par commune, analysées au 4.2.6.



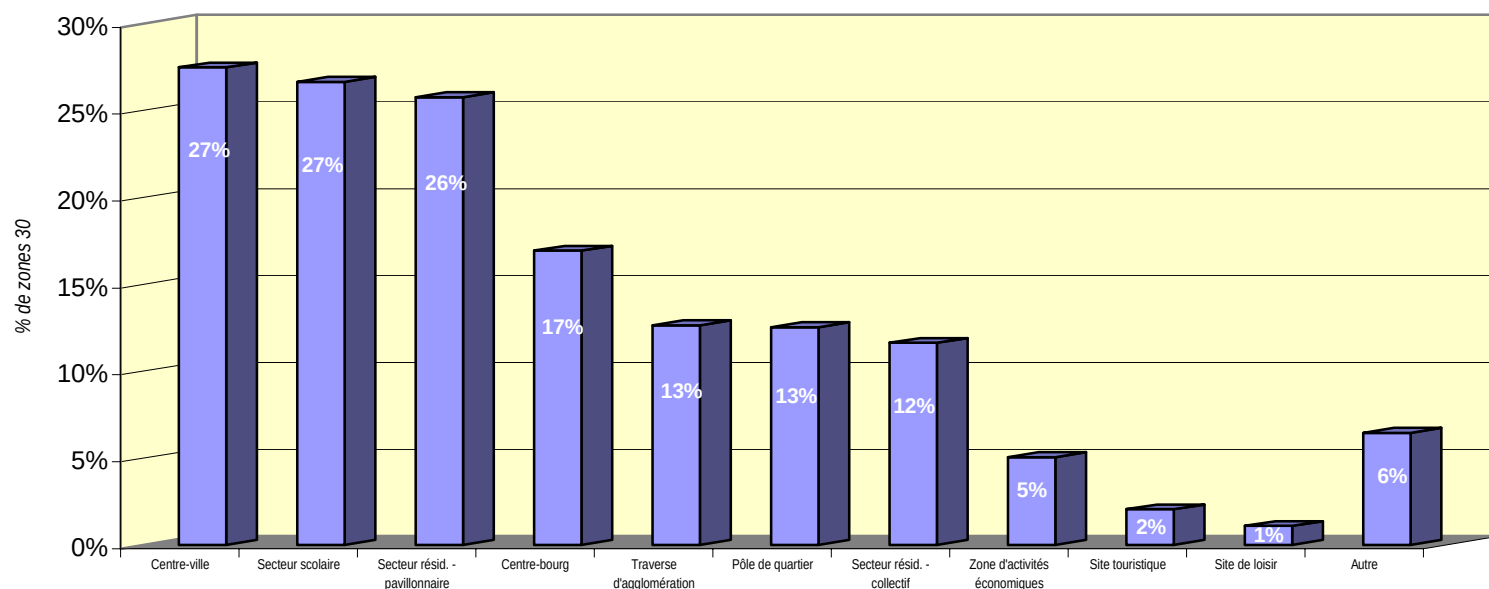
Environ 60 % des zones 30 mesurent moins de 500 m, dont une forte proportion entre 200 et 500 m.

Longueur des zones 30	Nombre de zones 30	%
Moins de 200 m	257	19
200 à moins de 500 m	523	39
500 à moins de 1 000 m	311	23
1 000 m à moins de 2 000 m	148	11
1 000 m à moins de 5 000 m	70	5
5 000 m et plus	18	1
Total	1327	100%
Non renseigné	238	

En Ile de France, « une zone 30 occupe souvent un lieu ponctuel ou un tronçon de rue, quelques rues éventuellement, un îlot pavillonnaire de temps en temps, un secteur rarement, et jamais une commune entière ». - Extrait texte rapport DREIF, 1998. Globalement, leur emprise est donc réduite. Le rapport mentionne également que leur taille reste souvent inférieure à 200 mètres linéaires.

5.4 Secteurs concernés

Secteur d'implantation des zones 30 (réponses multiples)



NB : Pour une même zone 30, plusieurs réponses ont pu être données (ex : centre-bourg et résidentiel avec habitat pavillonnaire).

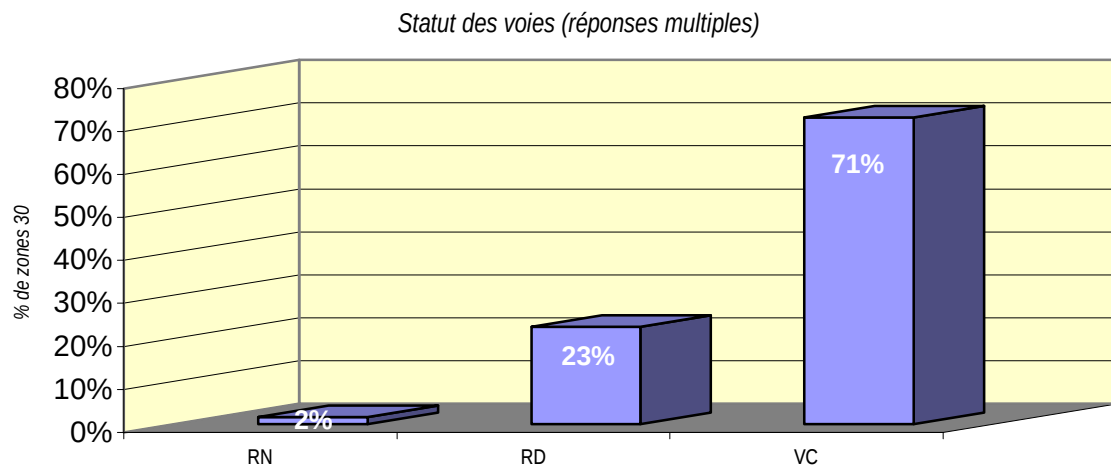
Trois principaux secteurs d'implantation se dégagent : centre-ville, secteur scolaire, secteur résidentiel-habitat pavillonnaire.

Secteurs d'implantation	Nombre de zones 30	%
Centre-ville	430	27%
Secteur scolaire	417	27%
Secteur résidentiel - habitat pavillonnaire	403	26%
Centre-bourg	265	17%
Traverse d'agglomération	198	13%
Pôle de quartier	196	13%
Secteur résidentiel - habitat collectif	182	12%
Zone d'activités économiques	79	5%
Site touristique	32	2%
Site de loisir	17	1%
Autre	101	6%
Total des zones 30 analysées	1565	-

En Ile de France, 3 types d'occupation du sol sont principalement concernés : groupe scolaire, centre-ville, pavillonnaire. « En priorité ce sont principalement les secteurs avec équipements scolaires. L'aménagement porte alors sur la sécurité du piéton lors de la traversée des voies. Les zones 30 les plus travaillées occupent souvent un lieu de centralité, commerçant, que ce soit en commune rurale, en zone urbaine ou urbaine dense. L'aménagement porte alors essentiellement sur l'utilisation de la voirie par tous, l'amélioration urbaine et esthétique. En zone périphérique, ce sont surtout les secteurs pavillonnaires qui sont concernés. L'aménagement porte essentiellement sur l'amélioration du stationnement et la réduction des vitesses par obstacles. » - Extrait texte rapport DREIF, 1998. Les cas de zones 30 en secteurs de grands ensembles sont rares et les aménagements réalisés y sont sommaires.

5.5 Caractéristiques, trafic et fonction des voies concernées

5.5.1 Statut des voies



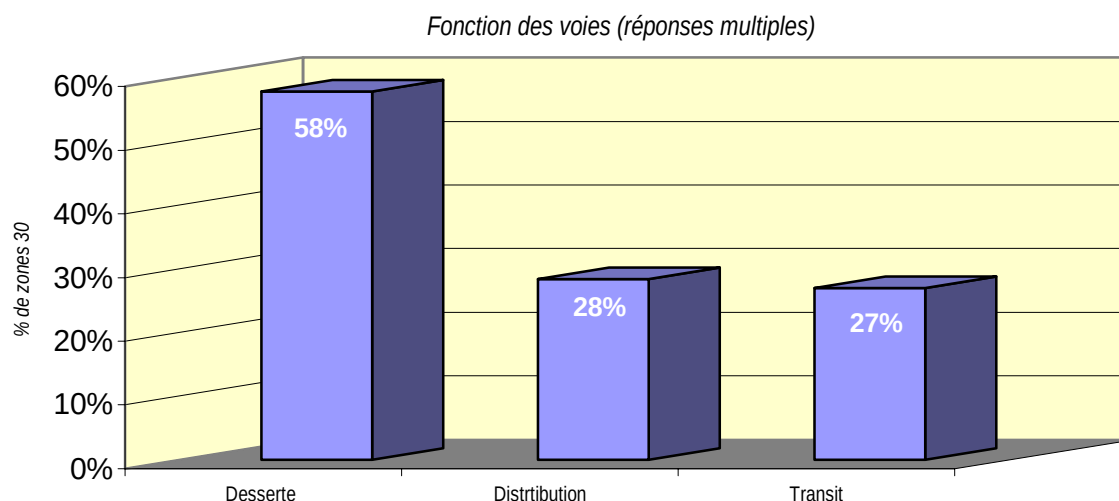
NB : Lorsqu'une zone 30 recouvre un secteur maillé elle peut contenir des voies de statut différent ; par conséquent pour une même zone, il peut y avoir plusieurs réponses.

On observe que la très forte majorité des zones 30 englobe des voies communales. Toutefois il existe des zones 30 qui incorporent des sections de Routes Départementales (23%) et de Routes Nationales (2%).

Statut des voies	Nombre de zones 30	%
RN	25	2%
RD	353	23%
VC	1116	71%
Total des zones 30 analysées	1565	-

Il convient à ce propos de rappeler que la possibilité d'insérer ou non une voie dans une zone 30 est définie par la fonction et l'usage de la voie et de son environnement, et non, par son statut.

5.5.2 Fonction des voies



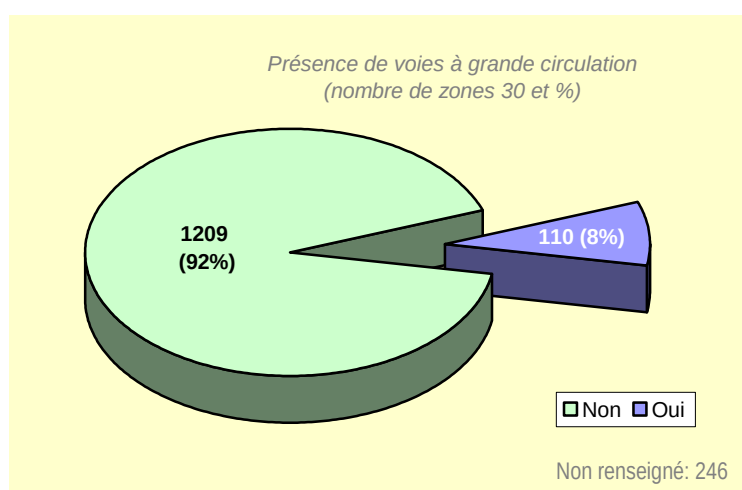
NB : Lorsqu'une zone 30 recouvre un secteur maillé elle peut comporter des voies de fonctions différentes ; par conséquent pour une même zone, il peut y avoir plusieurs réponses.

La majorité des zones 30 englobe des voies de desserte. Toutefois, et même s'il est difficile de savoir quelle interprétation exacte a été faite de la notion de transit dans les réponses à l'enquête, on constate que des zones 30 ont été réalisées sur des voies où la fonction circulation est importante (27%).

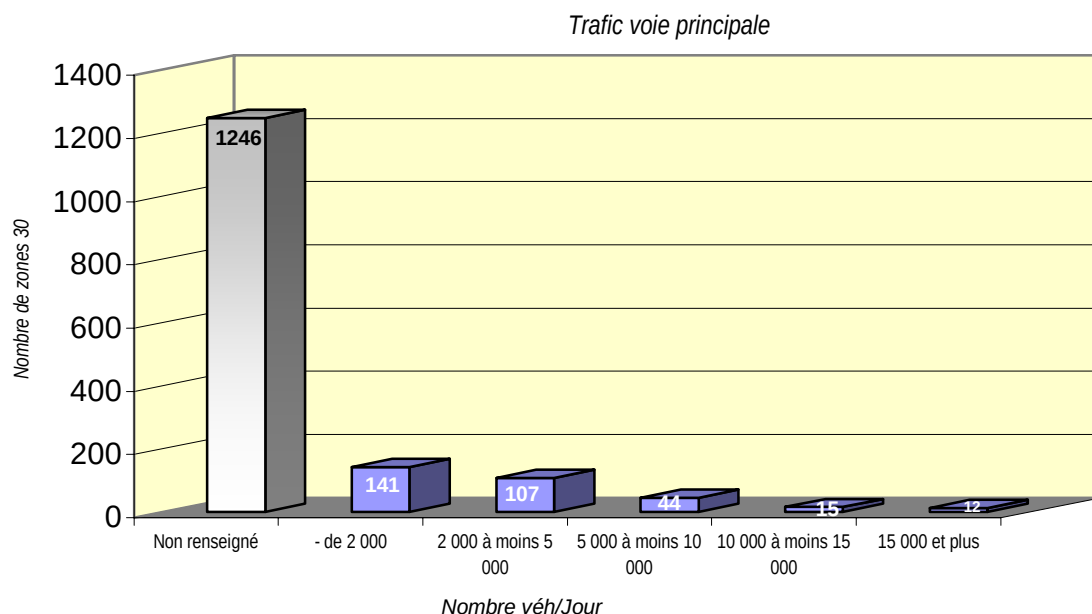
Fonction des voies	Nombre de zones 30	%
Desserte	906	58%
Distribution	444	28%
Transit	423	27%
Total des zones 30 analysées	1565	-

5.5.3 Présence de voies classées à grande circulation

Quelques zones 30 ont été réalisées sur des voies classées à grande circulation. Cela est possible au regard du code de la route mais néanmoins peu courant.



5.5.4 Trafic de la voie principale



L'enquête n'a pas permis d'avoir une idée très complète des volumes de circulation en zones 30. Les indications sur le trafic de la voie principale ne sont disponibles que pour 319 zones 30. Il est cependant intéressant de constater que parmi celles-ci 27, soit presque 10%, incorporent une voie supportant plus de 10 000 véhicules par jour.

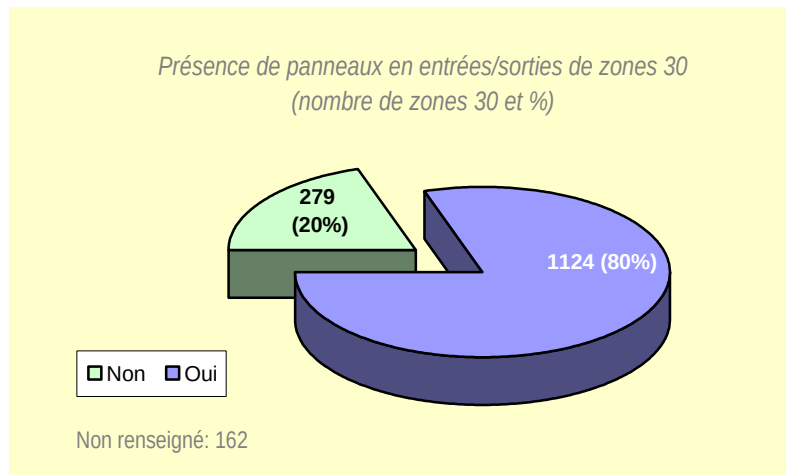
La rubrique concernant le trafic poids-lourds a été très peu renseignée et aucun chiffre n'est donc donné ici.

5.6 Aménagements des « entrées-sorties »

5.6.1 Présence des panneaux réglementaires

80% des zones 30 sont aménagées avec des panneaux d'entrée et de sortie mais une certaine confusion existe encore entre les panneaux B30 et B51 réglementaires et les panneaux B14, de simple limitation de vitesse à 30 km/h.

En Ile de France, 60% seulement des zones 30 recensées sont signalées à l'aide des panneaux réglementaires



Ci-contre les panneaux réglementaires d'entrée et de sortie de zone 30.



Panneau B30

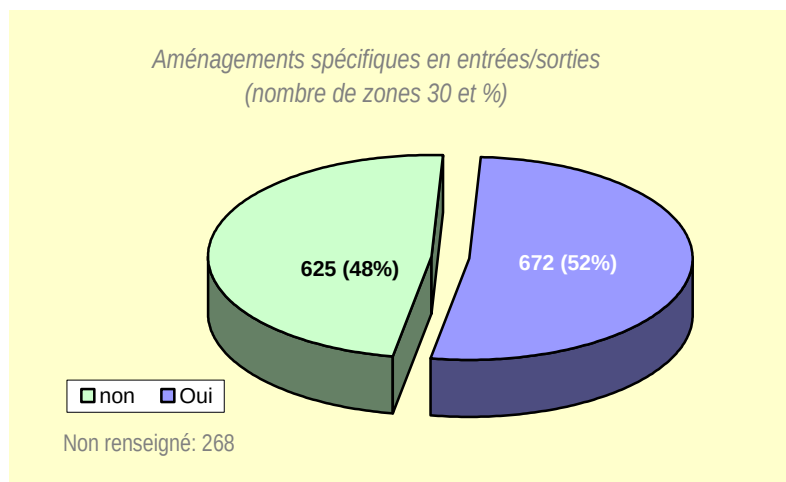


Panneau B51

5.6.2 Présence d'aménagements spécifiques

Les aménagements spécifiques en entrées/sorties de zones 30 n'accompagnent pas toujours les panneaux réglementaires. La lisibilité des entrées/sorties de zones 30 reste pourtant un enjeu majeur pour que les usagers adaptent convenablement leur comportement. Un effort de communication reste donc à faire dans ce domaine.

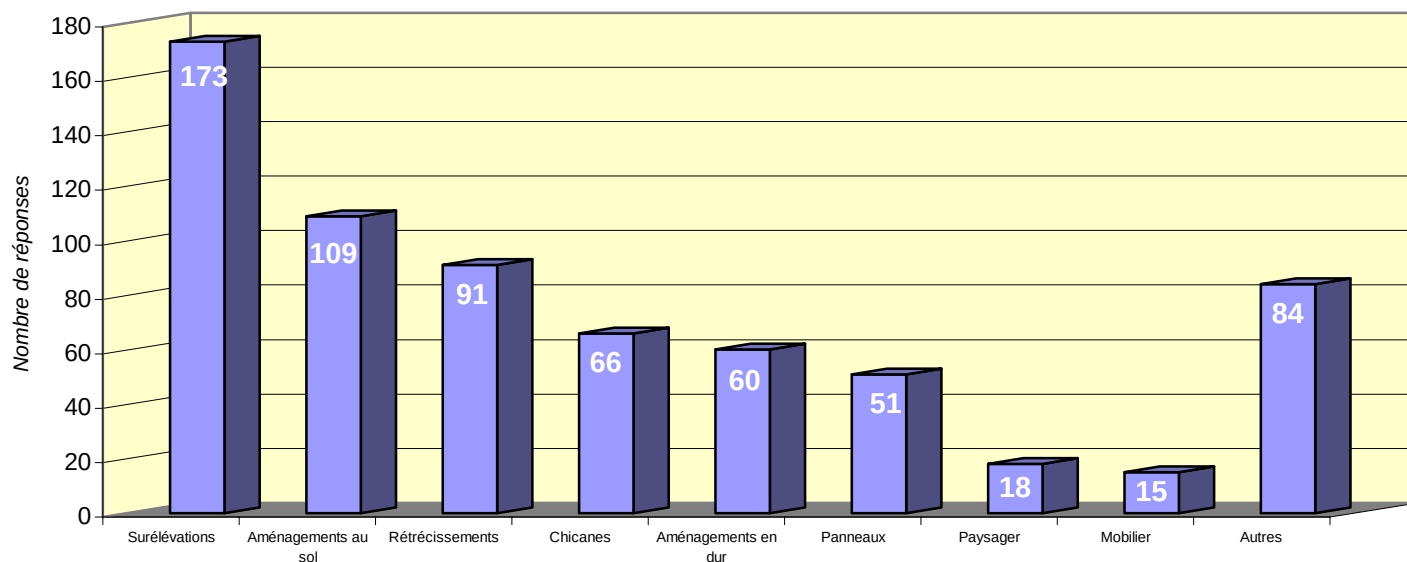
Le constat est identique en Ile de France, où de nombreuses zones 30 ne sont pas équipées d'aménagements spécifiques en entrée/sortie.



5.6.3 Détails des aménagements

Les résultats présentés ci-dessous résultent de l'agrégation des réponses à une question ouvertement posée.

Détail des aménagements en entrée de zone 30 (réponses multiples)



Les aménagements les plus courants cités en entrées/sorties de zones 30 sont :

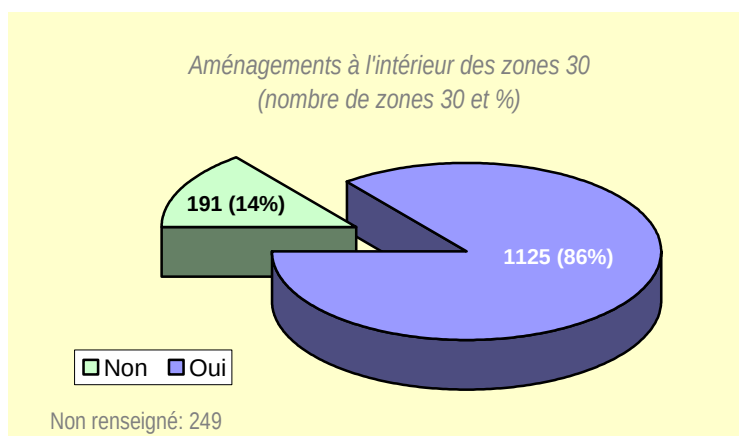
- les surélévations en premier lieu ;
- les aménagements au sol qui se traduisent surtout par des changements de matériaux. Cette rubrique intègre aussi les marquages qui ne coïncident pourtant pas avec le contexte urbain des zones 30 ;
- les giratoires, îlots et avancées de trottoirs, classés dans les différentes autres rubriques.

5.7 Aménagements à l'intérieur des zones 30

5.7.1 Présence d'aménagements

La réalisation d'aménagements physiques spécifiques à l'intérieur des zones 30 est très fréquente.

En Ile de France, la plupart des zones 30 ont bénéficié d'un aménagement propre. Celui-ci est particulièrement présent en Petite Couronne. Plus les communes sont peuplées et plus les aménagements sont importants. Certaines communes ont fourni un gros effort budgétaire. D'autres ont réussi à minimiser les coûts tout en aboutissant à une sécurité accrue.

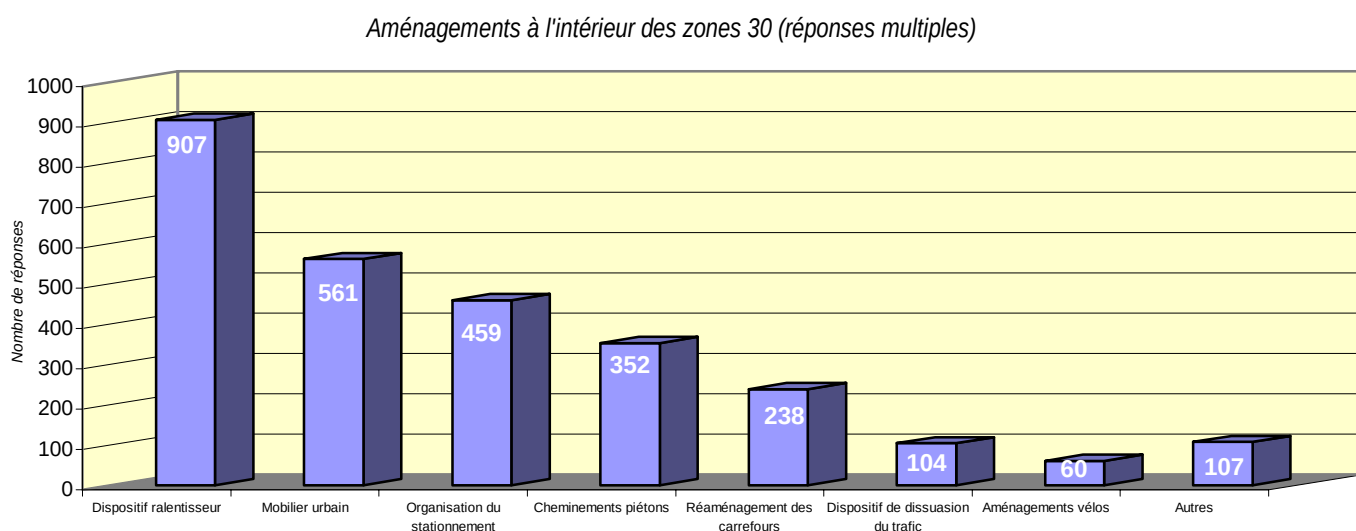


5.7.2 Détail des aménagements

Le détail des aménagements à l'intérieur des zones 30 est classé de la manière suivante dans le questionnaire:

- Dispositifs ralentisseurs (chicanes, rétrécissements, surélévations de chaussée, ...) ;
- Dispositifs destinés à dissuader la circulation automobile ;
- Réaménagement de carrefours ;
- Organisation du stationnement ;
- Traitement des cheminements piétons ;
- Aménagements spécifiques vélos ;
- Emploi de mobilier urbain, éclairage, végétation, matériaux différenciés au sol ;
- Autres.

Les résultats selon ce classement sont présentés ci-dessous :



On peut noter la grande diversité des aménagements avec une prépondérance des dispositifs ralentisseurs.

En Ile de France,

Dans 60% des zones 30, les trottoirs ont été élargis, facilitant les déplacements des piétons et induisant souvent un rétrécissement de chaussée qui participe à la diminution de la vitesse. Dans les zones 30 « élaborées » le choix de mettre le trottoir et la voirie au même niveau est fréquent, tout en conservant une séparation marquée des deux espaces.

La différenciation du sol (carrefours, espaces piétons ...) par la couleur ou les matériaux est une technique souvent utilisée dans les zones 30 « élaborées ».

Les ralentisseurs sont encore très présents dans les premières zones 30 réalisées. Ils sont depuis quelques temps déjà moins prisés et se limitent aux abords des écoles et entrées/sorties de zones 30. Les surélévations de carrefours deviennent quant à elles plus fréquentes.

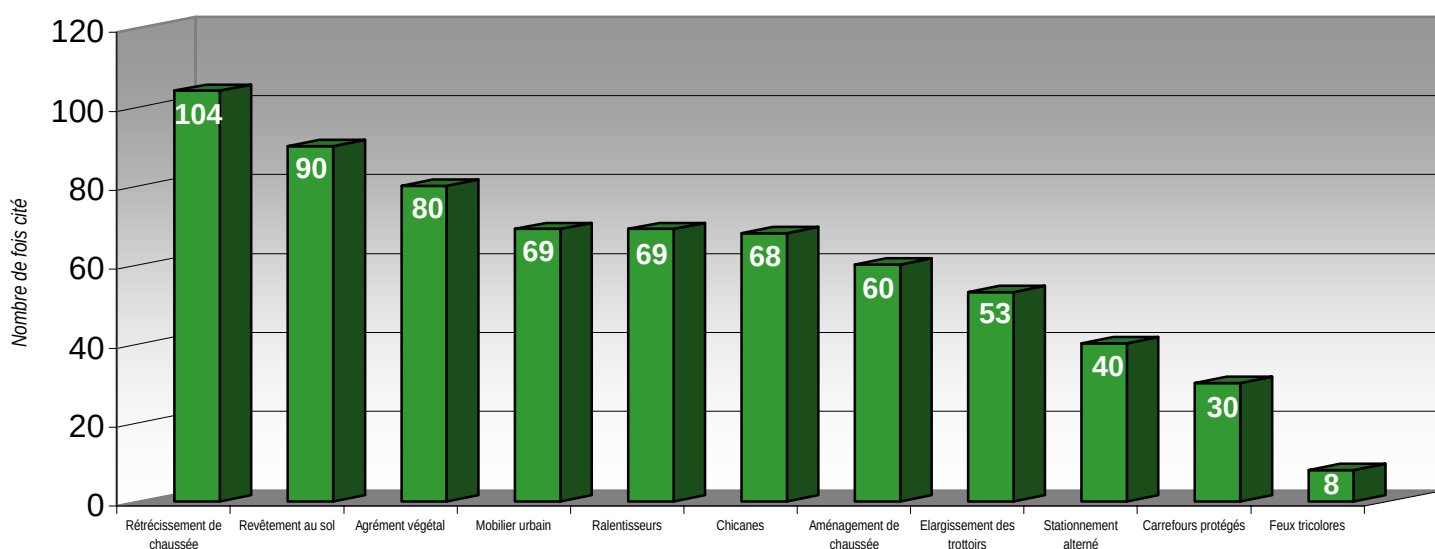
La végétalisation se rencontre principalement dans les zones 30 « travaillées ».

L'usage du mobilier urbain (bancs, éclairages, signalétique, ...) est très différent selon les communes selon qu'elles ont ou non profité de la mise en place des zones 30 pour requalifier l'aménagement de leur espace public.

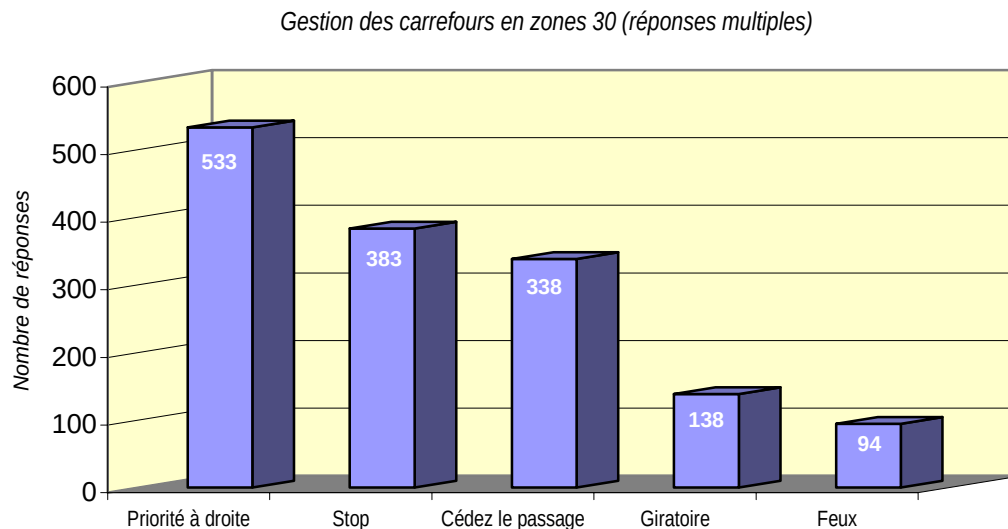
En zones 30, les Personnes à Mobilité Réduite ne sont ni mieux ni moins bien prises en compte que dans les rues « classiques » ; un effort général reste donc à faire.

Enfin, si en zones 30, les vélos sont intégrés dans la circulation générale (ni bandes, ni pistes cyclables nécessaires), les équipements destinés à faciliter leur usage tels que parcs de stationnement, circulation à contresens, raccourcis au travers du bâti, ..., se développent mais restent insuffisants.

Aménagements rencontrés dans les zones 30 en Ile de France



5.7.3 Régime de circulation le plus souvent utilisé en carrefour



NB : Pour une même zone 30, plusieurs réponses ont pu être données.

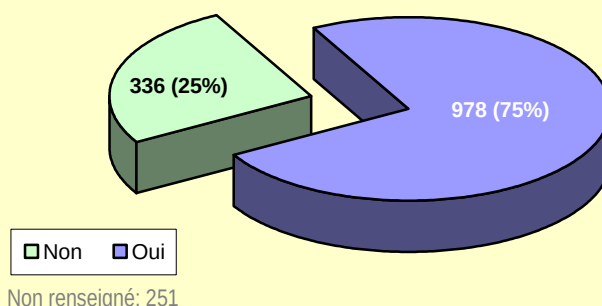
Le régime de priorité à droite, qui ressort en majorité ici, et les giratoires sont adaptés aux zones 30. A l'inverse, il est regrettable que les « Stop » et « Cédez le passage » soient aussi nombreux. Ils sont généralement déconseillés en zone 30 de même que le sont les feux.

Le régime de priorité à droite et les giratoires présentent l'avantage d'attirer l'attention des conducteurs et de les faire ralentir à l'approche des intersections, et ce de façon identique sur toutes les branches.

5.7.4 Marquage des passages piétons

Le marquage des passages piétons reste une pratique persistante, bien qu'il soit recommandé de ne pas en faire car cela « pénalise » les piétons en les obligeant à traverser en un lieu bien précis. On rappelle en effet que d'après le code de la route, lorsqu'un passage piéton est marqué au sol, le piéton est obligé de l'emprunter pour traverser dès lors qu'il se situe à moins de 50 m.

*Marquage des passages piétons
(nombre de zones 30 et %)*



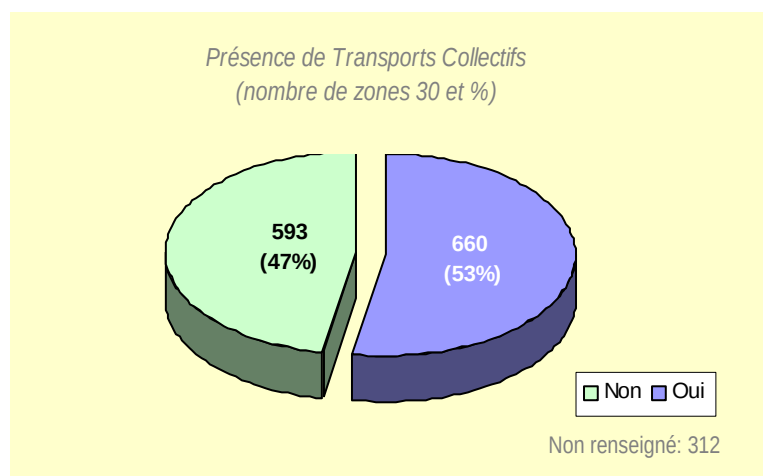
La zone 30 doit au contraire offrir aux piétons une liberté supérieure à celle d'une rue à 50km/h en leur laissant la possibilité de traverser en tout point.

5.8 Zones 30 avec Transports Collectifs

5.8.1 Quelle proportion ?

La forte proportion (53%) de zones 30 avec des Transports Collectifs montre que les aménagements conçus pour la réduction des vitesses peu-vent être compatibles avec des contraintes particulières de circulation et notamment avec les bus.

En Ile de France, 157 zones 30 sur 393 recensées sont traversées par des transports en commun. Il s'agit principalement de bus. Les gares et stations d'échanges intermodales sont encore peu insérées en zones 30.



5.8.2 Détail des aménagements

En entrées/sorties de ces zones 30, les aménagements contraignants sont peu nombreux :

- Surélévations : 87 zones 30 avec TC sur 660 (13%) ;
- Rétrécissements : 51 zones 30 avec TC sur 660 (8%) ;
- Chicanes : 32 zones 30 avec TC sur 660 (5%).

En revanche, en matière d'aménagement intérieur, les dispositifs ralentisseurs (chicanes, rétrécissements, surélévations de chaussée, ...) sont cités dans 441 zones 30 avec TC, soit dans 67% des cas.

5.8.3 Indices de satisfaction

Les zones 30 avec TC présentent un bilan plutôt satisfaisant au regard des différents critères qui suivent :

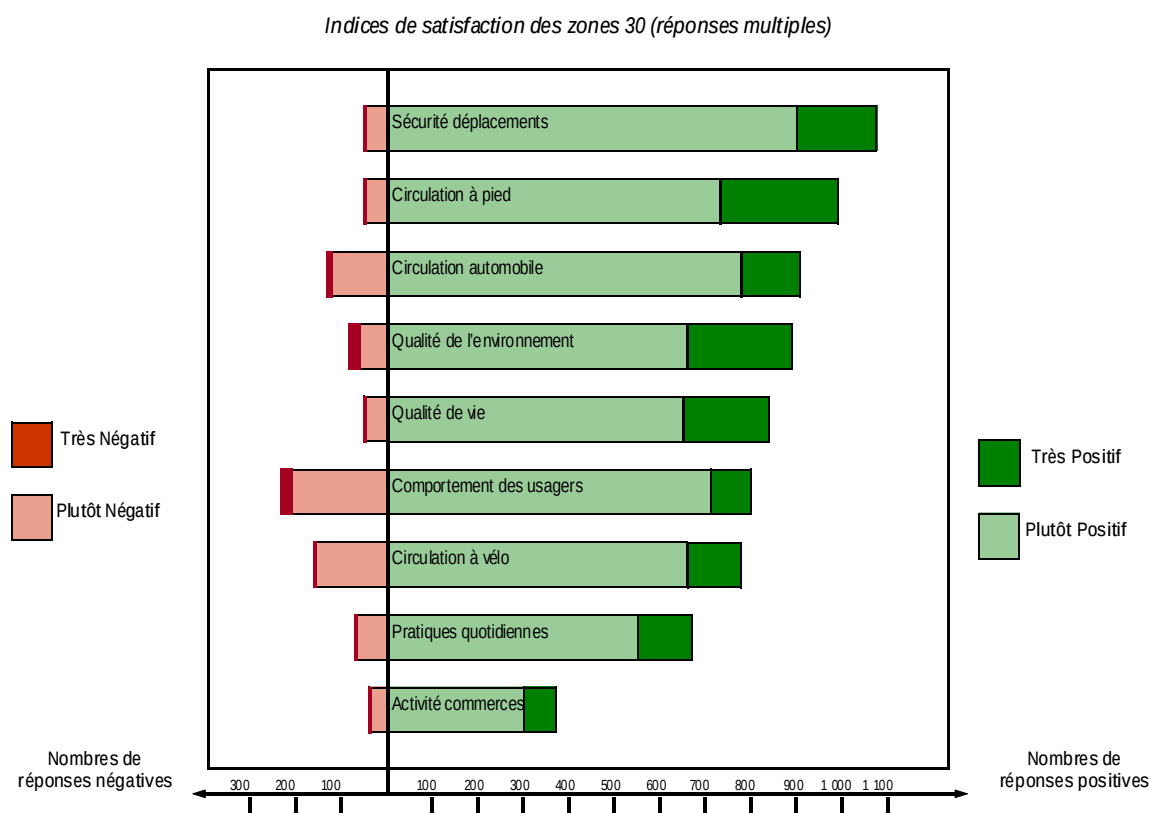
Thèmes	Très négatif	Plutôt négatif	Plutôt positif	Très positif	Non répondu	Total
Sécurité des déplacements	1	27	435	81	116	660
Circulation automobile	4	63	373	54	166	660
Comportement des usagers	7	112	336	41	164	660
Pratiques quotidiennes	3	33	276	59	289	660

NB : Il s'agit d'appréciations portées par les services techniques des villes ou par les subdivisions de l'Équipement.

5.9 Appréciations portées sur les zones 30

5.9.1 Indices de satisfaction

Les indices de satisfaction des zones 30 présentés dans le graphe ci-dessous ont été renseignés par les personnes ayant répondu au questionnaire (en général : services techniques des villes ou subdivision de l'Équipement) et non par les usagers des zones 30.



Les zones 30 sont ressenties favorablement pour l'ensemble des communes ayant répondu au questionnaire.

Le taux de réponse est très différent selon les thèmes proposés ce qui ne permet pas une comparaison directe entre eux.

Les services se sont peu exprimés en ce qui concerne l'impact des zones 30 sur les activités commerciales. Par contre, ils plébiscitent les conséquences positives sur la sécurité des déplacements et la circulation des piétons. En ce qui concerne les appréciations négatives, nombreuses sont celles concernant le comportement des usagers (incivisme ou non respect des vitesses), la présence encore trop forte de la circulation automobile ou la prise en compte insuffisante de la circulation des vélos.

En Ile de France, dans 9 cas sur 10, la zone 30 est perçue positivement.

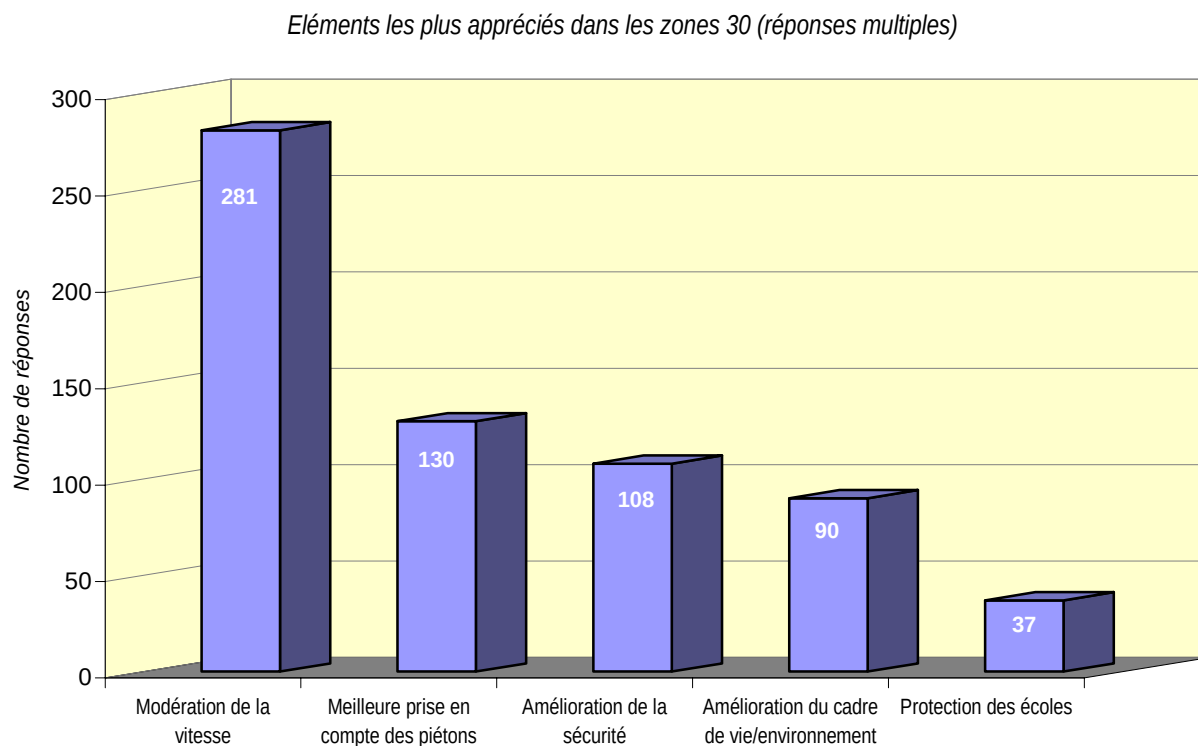
Ainsi parmi les communes dotées de zones 30 :

- 91% ont constaté une amélioration de la sécurité ;
- 42% ont constaté une amélioration du cadre de vie / de l'habitat / du stationnement des résidents ;
- 35% ont constaté une amélioration de la pollution notamment sonore ;
- 21% ont constaté une amélioration des échanges sociaux (respect des piétons par exemple) ;
- 16% ont constaté une amélioration de l'activité commerciale ;
- 10% ont constaté un report modal (quand la zone 30 est intégrée dans un plan de déplacements au moins communal).

En ce qui concerne l'impact des zones 30 sur le commerce en Ile de France, on peut rajouter que d'une façon générale les zones commerciales sont valorisées et que les commerçants, inquiets au départ de perdre « leurs automobilistes » sont satisfaits une fois les zones 30 mises en place. Parmi les nombreux villages de Grande Couronne qui déplorent un fort trafic de transit sur leur voirie principale entraînant une insécurité quasi-permanente et suscitant une désaffection des commerces, certains, depuis le traitement de leur rue principale en zone 30, ont vu l'implantation de nouveaux commerces de proximité.

5.9.2 Éléments les plus appréciés

Contrairement aux résultats présentés en 5.9.1, les éléments ci-dessous résultent de l'agrégation des réponses à une question ouvertement posée.

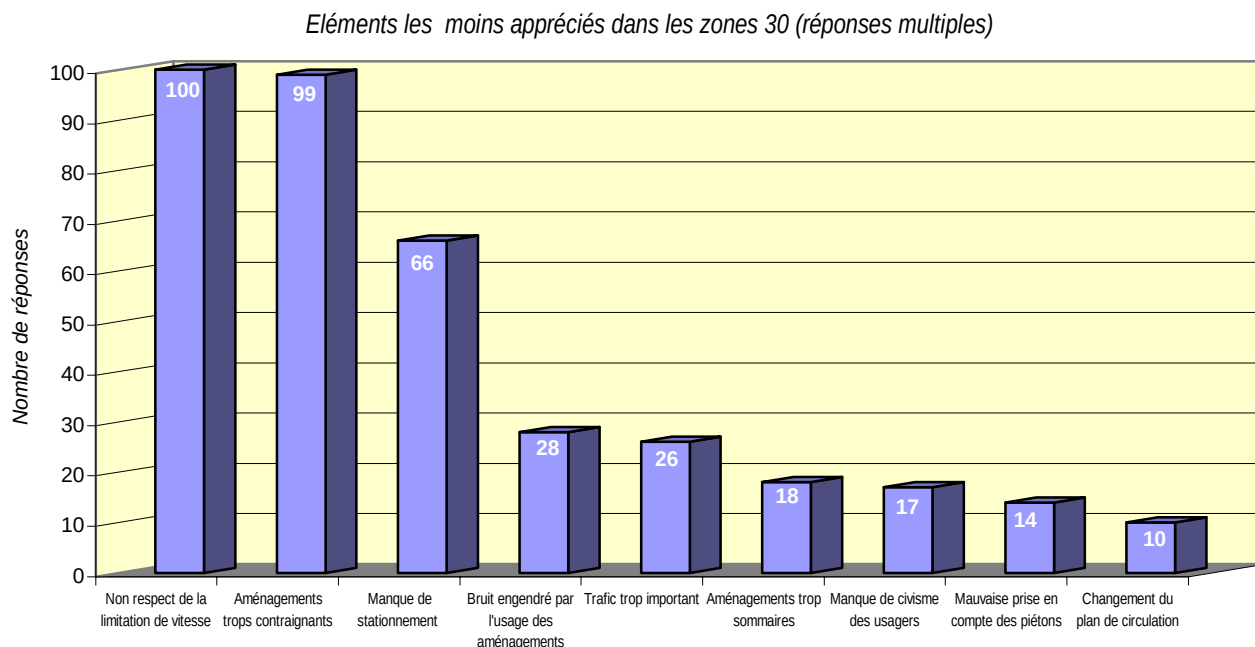


La réussite des zones 30 se lit au travers des appréciations positives concernant :

- la modération de la vitesse ;
- la prise en compte des piétons ;
- la sécurité ;
- le cadre de vie et l'environnement ;
- la protection des écoles.

5.9.3 Éléments les moins appréciés

De même qu'au chapitre précédent, les éléments ci-dessous résultent de l'agrégation des réponses à une question ouvertement posée.



La juxtaposition des réponses « non respect de la limitation de vitesse » et « aménagements trop contraignants » peut paraître paradoxale ; le non respect de la limitation de vitesse étant étroitement lié au niveau d'aménagement des zones 30 !

La mention du « manque de stationnement » et des « changements de plan de circulation » renvoie aux changements d'habitude, très difficiles à faire accepter.

Le bruit est cité dans une moindre mesure. C'est un élément de nuisance pour les riverains lorsque les dénivellations sont importantes ou les matériaux inadaptés.

6. Synthèse et conclusions

La présente étude vise à faire un bilan des réalisations de zones 30 en France, neuf années après la parution du décret les introduisant dans le code de la route. Elle a été effectuée dans le cadre de l'Observatoire des zones 30, en activité depuis mars 1999.

Mode opératoire

Pour établir ce bilan une enquête a été menée par le CERTU avec l'aide des CETE, auprès des villes et des DDE, d'octobre 1999 à juin 2000. Cette enquête s'est appuyée sur un questionnaire envoyé :

- à tous les maires des communes de plus de 5000 habitants. Dans certains départements, les plus ruraux, l'envoi direct aux maires a été effectué jusqu'aux communes de plus de 2000 habitants ;
- principalement aux DDE pour l'enquête complémentaire dans les communes de moins de 5000 habitants.

Cette enquête a porté sur toute la France à l'exception de la région Ile de France pour laquelle une enquête similaire avait été réalisée par la DREIF en 1998. Le présent rapport mentionne à chaque fois qu'une comparaison était possible, les résultats de l'enquête DREIF.

Bilan quantitatif

Hors Ile de France

L'enquête CERTU a permis d'obtenir des informations pour 1873 communes qui regroupent au total 37% de la population hors Ile de France. Les communes de plus de 5000 habitants sont largement sur-représentées dans cet échantillon du fait du mode opératoire de l'enquête.

Parmi ces 1873 communes, 880 ont déclaré avoir au moins une zone 30, soit 47%.

Le nombre de zones 30 par commune augmente avec la taille de la ville. Néanmoins dans 65% des cas elles n'ont réalisé qu'une seule zone 30. De plus, la longueur totale cumulée du réseau de voirie en zone 30 n'excède pas 500 m dans près de la moitié des communes.

1713 zones 30 ont été déclarées au total. Il convient de souligner que le nombre réel de zones 30 est certainement largement supérieur à ce chiffre, puisque si le taux de réponse à l'enquête a été de 52 % pour les communes de plus de 5000 habitants, nous ne disposons que de très peu d'informations pour les plus petites communes.

Enfin 1565 zones 30 ont fait l'objet d'une fiche détaillée d'information. Ce sont ces informations qui ont permis de constituer la base de données utilisée pour le bilan descriptif qui suit.

En Ile de France

L'ensemble des 1300 communes ont été consultées par la DREIF et 781 ont répondu à l'enquête, soit 60%. Les communes ayant répondu regroupent 74 % des franciliens.

Parmi ces 781 communes, 281 ont déclaré avoir au moins une zone 30, soit 28%. Ce taux est nettement plus élevé pour les communes fortement peuplées de Paris et de la Petite Couronne, avec 66%. Il n'est que de 22% pour la Grande Couronne.

En Ile de France également, la plupart des communes n'ont qu'une seule zone 30.

393 zones 30 ont été recensées au total. 261, soit les 2/3 sont localisées en Grande Couronne dont 39 en villes nouvelles. Cette forte proportion en valeur absolue s'explique par le nombre proportionnellement élevé de communes en Grande Couronne (1157 sur 1300). Mais encore une fois, en Ile de France, les zones 30 se concentrent principalement à Paris et en Petite Couronne. La densité de zones 30 y est trois fois plus importante qu'en Grande Couronne (*On entend ici par densité, le nombre de zones 30 rapporté au nombre de communes ayant répondu*).

France entière

1873 hors Ile de France + 781 en Ile de France, soit 2654 communes ont répondu à l'une ou à l'autre des deux enquêtes. Ces communes regroupent 45 % de l'ensemble de la population française.

A total plus de 2000 zones 30 (1713 + 393 en Ile de France) ont été recensées en France en 2000. Sachant encore une fois que, vu le caractère non exhaustif de l'enquête, elles sont certainement beaucoup plus nombreuses.

En matière de localisation géographique, la moitié Nord de la France semble concentrer le plus grand nombre de zones 30 et plus particulièrement la région parisienne, l'Ouest et le Nord. Dans le Sud de la France, les zones 30 ont essentiellement été identifiées dans la région Bordelaise, en Rhône-Alpes, et dans une moindre mesure dans les Pyrénées et les départements en bordure du littoral méditerranéen. Le centre de la France se caractérise par un très faible nombre de zones 30 identifiées.

Profil des zones 30 recensées

Les résultats présentés ci-après reflètent le profil des zones 30 recensées. Ces résultats proviennent de l'exploitation de la base de données constituée par les 1565 zones 30 recensées hors Ile de France et qui ont fait l'objet d'une fiche détaillée d'information. Les résultats concernant l'Ile de France sont spécifiés lorsqu'ils étaient disponibles.

Ainsi, en résumé ;

- Si la progression de la mise en œuvre des zones 30 est régulière depuis 1990, on constate une très nette accentuation depuis 1996. La situation est identique en Ile de France.
- Les principaux éléments déclencheurs des projets de zones 30 sont :
 - les enjeux sécurité (vitesse, accidents) : dans 61% des cas ;
 - les demandes locales (parents d'élèves, riverains ...) : dans 45 % des cas ;
 - l'amélioration de la qualité de vie : dans 35 % des cas.

Ces éléments correspondent bien aux objectifs initiaux, de sécurité et de qualité de vie, attribués aux zones 30.

Par contre, il est à noter que peu de zones 30, 15% seulement, sont réalisées dans la suite logique d'une étude globale préalable intégrant l'ensemble des préoccupations de circulation, de déplacements, d'urbanisme ... Cette lacune se retrouve aussi en Ile de France.

- 60% des zones 30 n'excèdent pas, pour chacune d'entre elles, 500 m de voirie et dans 20% des cas elles mesurent même moins de 200 m ce qui est en dessous du seuil minimal recommandé. Ces dernières correspondent à des aménagements ponctuels ; elles devraient donc être signalées avec des panneaux B14 de simple limitation de vitesse à 30 km/h et non avec des panneaux zones 30. En Ile de France, *« une zone 30 occupe souvent un lieu ponctuel ou un tronçon de rue, quelques rues éventuellement, un îlot pavillonnaire de temps en temps, un secteur rarement, et jamais une commune entière »*. Leur taille reste souvent inférieure à 200 m.
- Les trois principaux secteurs d'implantation sont les centres-villes, les secteurs scolaires et les secteurs résidentiels avec habitat pavillonnaire. Ces secteurs sont marqués par une « vie locale prépondérante ou intense » telle que la circulaire d'application du décret de 1990 sur les zones 30 le recommandait. En Ile de France on retrouve également ces 3 principaux types d'implantation.
- Il est intéressant de constater qu'une trentaine de zones 30 incorporent des voies à fort trafic, à savoir supportant plus de 10 000 véh/j. Il convient à ce propos de rappeler que la possibilité d'insérer ou non une voie dans une zone 30 est définie par la fonction et l'usage de la voie et de son environnement, et non, par son trafic ou son statut (RN / RD / VC). De même la réglementation n'exclut pas la création de zones 30 sur des voies classées à grande circulation ; simplement dans ce cas, la décision appartient au préfet et non plus au maire. L'insertion d'un axe à fort trafic dans une zone 30 nécessite cependant que l'activité riveraine soit suffisamment développée pour équilibrer le trafic motorisé, et généralement, de recourir à un aménagement « fort » de l'espace public.
- 80% des zones 30 recensées sont signalées par les panneaux réglementaires B30 et B51 d'entrée et de sortie. En ce qui concerne les 20 % restant, une confusion existe encore avec le panneau B14 de simple limitation à 30 km/h. En Ile de France, 60% seulement des zones 30 recensées sont signalées à l'aide des panneaux réglementaires.
- Bien qu'obligatoire, l'aménagement spécifique des entrées/sorties n'est pas encore systématique. Seulement 52% des zones 30 recensées comportent cet aménagement. La lisibilité des entrées/sorties de zones 30 reste pourtant un enjeu majeur pour que les usagers adaptent convenablement leur comportement. Les aménagements les plus courants sont : les surélévations, l'usage au sol de revêtements différenciés, les rétrécissements. Le constat est identique en Ile de France où de nombreuses zones 30 ne sont pas aménagées en entrée/sortie.
- L'aménagement à l'intérieur des zones 30 est par contre très fréquent (86% des zones 30). On peut classer les principaux aménagements en trois catégories :
 - Contraintes pour limiter la vitesse (dispositifs ralentisseurs du type surélévations de chaussée, chicanes, rétrécissements, ...) ;
 - Aménagements qualitatifs (mobilier urbain, éclairage, végétation, revêtements différenciés au sol) ;

- Aménagements fonctionnels (organisation du stationnement, traitement des cheminements piétons, réaménagement de carrefours).

En Ile de France, la plupart des zones 30 ont bénéficié d'un aménagement propre, notamment celles de Paris et de la Petite Couronne. Les aménagements sont moins importants dans les communes de petite taille.

- Concernant le régime de circulation le plus souvent utilisé en carrefour, celui de la priorité à droite est majoritairement cité. Cependant les « stop » et « cédez le passage » sont encore trop nombreux. On rappelle que les carrefours avec priorité à droite ainsi que les giratoires sont plus particulièrement recommandés en zone 30 car ils attirent l'attention du conducteur à l'approche de l'intersection et l'obligent à ralentir et ce, sur toutes les branches. A l'inverse l'utilisation de feux, stop ou cédez le passage est déconseillée.
- Le marquage au sol des passages piétons reste une pratique persistante bien qu'il soit recommandé de ne pas en faire ; ils sont marqués dans 75% des zones 30. Un effort de communication sur ce sujet est donc à poursuivre.
- La présence de lignes de transports collectifs est relevée dans la moitié des zones 30 et le bilan au niveau de l'appréciation de ces zones est plutôt positif. Le guide zones 30 (CETUR, 1992) indique que la circulation de transports collectifs, qui constituent une alternative possible à l'usage de la voiture, se conçoit parfaitement bien en zones 30. Des précautions doivent néanmoins être prises. D'une façon générale, on doit s'assurer que le niveau de service et de confort des lignes de transport collectif ne se trouve pas affecté outre mesure par l'organisation interne et les aménagements de la zone et vice-versa. Les couloirs bus réservés sont à exclure des zones 30. Concernant les tramways, si l'aménagement en site banalisé peut s'avérer intéressant, et ce notamment au niveau des stations, l'aménagement en site propre doit rester exceptionnel et faire l'objet d'un examen particulier au niveau des carrefours. En Ile de France, 40 % des zones 30 recensées sont traversées par des transports en commun et 1/3 de celles-ci ont constaté une meilleure qualité de service sur leur réseau.
- Les appréciations portées sur les zones 30 par les services ayant répondu au questionnaire (en général : services techniques des villes ou subdivisions de l'Équipement) font apparaître un bilan plutôt positif. L'impact positif sur la sécurité des déplacements et la circulation des piétons est plébiscité. Parmi les éléments négatifs, les services citent surtout le comportement des usagers (incivisme ou non respect des vitesses), la présence encore trop forte de la circulation automobile, la prise en compte insuffisante de la circulation des vélos. En Ile de France, dans 9 cas sur 10, la zone 30 est perçue positivement. Ainsi parmi les communes dotées de zones 30, 91% ont constaté une amélioration de la sécurité, 42% une amélioration du cadre de vie / de l'habitat / du stationnement des résidents, 35% une amélioration de la pollution notamment sonore, 21% une amélioration des échanges sociaux (respect des piétons par exemple), 16% une amélioration de l'activité commerciale et 10% un report modal (quand la zone 30 est intégrée dans un plan de déplacements au moins communal).

- L'exploitation de questions ouvertes a permis de connaître un peu mieux les éléments d'appréciation des zones 30.

Éléments les plus appréciés :

- La modération de la vitesse et l'amélioration de la sécurité, notamment meilleure prise en compte des piétons et des enfants aux sorties d'écoles, restent les deux principaux critères de réussite des zones 30.

Éléments les moins appréciés des zones 30 :

- Le « non respect de la limitation de vitesse » et les « aménagements trop contraignants ». La juxtaposition de ces deux réponses peut paraître paradoxale car le non respect de la limitation de vitesse est étroitement lié au niveau d'aménagement des zones 30 ;
- Le « manque de stationnement » et les « changements de plan de circulation ». Ces mentions renvoient aux changements d'habitude très difficiles à faire accepter ;
- Le bruit est dans une moindre mesure cité. C'est un élément de nuisance pour les riverains lorsque les dénivellations sont importantes ou les matériaux inadaptés.

CONCLUSIONS

Les zones 30 se développent !

Après cinq années de maturité, la mise en œuvre des zones 30 s'est accélérée en France. C'est en effet à partir de 1996 qu'elles se sont multipliées et, en 2000, un peu plus de 2000 zones 30 ont été recensées. En réalité, elles sont certainement plus nombreuses. Cependant, même si on ne considère que les communes de plus de 2000 habitants, le potentiel de développement reste important.

La communication autour des objectifs et possibilités offertes par les zones 30 doit donc être poursuivie, voir développée encore.

Des zones 30 plus ou moins abouties ...

Les deux enquêtes réalisées ont permis d'identifier des zones 30 intéressantes et conformes au concept tel qu'il a été défini. Selon qu'elles visent ou non, outre l'objectif de sécurité des déplacements, l'objectif de convivialité des espaces publics, les aménagements sont plus ou moins importants.

A l'inverse, des progrès sont encore à faire au regard de zones trop petites, mal signalées ou aménagées de façon inadaptée. Le manque d'informations et de connaissances d'exemples réussis intervient certainement.

Dans ce contexte, un document rassemblant des exemples à partager est en cours de préparation au CERTU.

La zone 30, un outil d'aménagement urbain dans un politique globale de déplacements.

Des enquêtes, il ressort que trop peu de zones 30 sont réalisées à partir d'une étude globale sur la circulation, les déplacements, l'urbanisme... Or, il est très souhaitable que les zones 30 potentielles soient identifiées en amont, à partir d'un travail de réflexion le plus global possible sur l'organisation et le traitement du réseau de voirie et de son environnement. C'est une condition importante pour qu'elles s'inscrivent dans une politique cohérente et durable d'aménagement urbain. C'est d'autant plus important si l'on souhaite qu'elles participent à l'objectif de transfert modal vers les modes doux, objectif qui est parmi ceux des PDU.

Il semble donc encore nécessaire de rappeler que la zone 30 n'est pas un simple outil réglementaire de limitation des vitesses mais qu'elle constitue un véritable outil d'aménagement urbain à partir du moment où sa réalisation a été intégrée dans une réflexion globale sur les déplacements.

Des zones 30 à plus grande échelle.

Les zones 30 recensées pèchent pour la plupart par leur petite taille et par leur faible nombre par commune (65% des communes, hors Ile de France, n'ont qu'une seule zone 30). Or l'étude réalisée en Ile de France permet de conclure que « *les plus efficaces sont celles qui ont été installées sur un périmètre suffisamment étendu* ». Par ailleurs, certaines villes françaises se demandent actuellement si elles ne vont pas aménager progressivement en zones 30 la totalité de leurs voies communales ... A l'étranger de tels exemples existent et fonctionnent très bien. On peut citer celui de Graz (240 000 habitants) en Autriche, ville qui dans sa totalité est limitée à 30 km/h sauf sur les voies artérielles où la limitation est maintenue à 50. C'est un nouveau visage de ville qui pourrait se dessiner en France pour les années futures.

En conclusion, des efforts sont à faire pour inciter les villes à aller plus loin que la zone 30 du centre-ville et à généraliser autant que possible la mise en œuvre de ce concept.

Annexe 1 : questionnaire « zones 30 » du CERTU



Questionnaire « Zones 30 »

Le décret du 29 novembre 1990 prévoit la possibilité de créer des zones 30. Celles-ci ont été instaurées petit à petit et, aujourd'hui, beaucoup de villes en ont créé à la satisfaction de toutes les parties prenantes. Afin de recenser les zones 30 existantes et d'en connaître les principales caractéristiques, le CERTU lance une enquête nationale basée sur ce questionnaire. Nous vous serions très reconnaissants de bien vouloir renseigner celui-ci et de le retourner au :

CETE
À l'attention de

.....
.....

Commune : Population :

Département :

Coordonnées de la personne qui répond à ce questionnaire :

Nom : Adresse :
Service :
Téléphone : Fax :

Existe-t-il des zones 30 sur votre commune ? ☐ oui ☐ non

Si oui, nombre de zones 30 :

Longueur ou superficie (approximatives) des rues concernées m

par l'ensemble des zones 30 de la commune : ha

Une extension des zones 30 existantes est-elle envisagée ? : ☐ oui ☐ non

La création de nouvelles zones 30 est-elle envisagée : ☐ oui ☐ non

Remplir pour chaque zone 30, la fiche d'information suivante

(Si vous ne disposez pas de toutes les informations demandées, retournez-nous un document même partiellement rempli ...)

Fiche d'information « Zone 30 »

(remplir une fiche par zone 30)

I - CONTEXTE DE CREATION

- Année de création :
- Déclencheur de la demande (plusieurs réponses possibles) :
 - ☐ Demande locale (parents d'élèves, riverains ,...)
 - ☐ Enjeux sécurité (accidents, vitesse, ...)
 - ☐ Enjeux qualité de vie (partage de l'espace, épanouissement de la vie locale, réduction des nuisances, ...)
 - ☐ Études globales (circulation, déplacements, urbanisme ...)
 - ☐ Autres (préciser) :
.....
.....

II - DESCRIPTION

Fournir un plan de situation (par rapport à la ville) et si possible des photos de la zone 30.

Localisation et configuration

- Situation par rapport à la ville : de préférence à reporter sur le plan
- Longueur totale approximative de voirie concernée (en mètres) :m
ou superficie approximative (en ha) :ha
- Nombre de rues concernées (si absence de plan) :
- Localisation :
 - ☐ Centre-ville
 - ☐ Centre-bourg
 - ☐ Pole de quartier
 - ☐ Secteur résidentiel avec habitat collectif
 - ☐ Secteur résidentiel avec habitat pavillonnaire
 - ☐ Secteur scolaire
 - ☐ Zone d'activités économiques
 - ☐ Traverse d'agglomération
 - ☐ Autres (préciser, ex : sites touristiques ou de loisirs ...) :
.....
.....

Caractéristiques, trafic et fonction des voies

- Statut (RN, RD, VC) :
- Présence de voies classées à grande circulation : ☐ oui ☐ non
- Trafic de la rue principale (si possible) : en véh./jour ou véh./heure de pointe
- Poids Lourds :% (ou volume :)
- Présence de transports collectifs : ☐ oui ☐ non
- Fonction des voies : ☐ desserte ☐ distribution ☐ transit

Aménagement des « entrées-sorties » de la zone 30

- Réalisation d'aménagements spécifiques : ☐ oui ☐ non

Si oui, lesquels :

- Présence des panneaux réglementaires



☐ oui ☐ non

Aménagements à l'intérieur de la zone 30

- Réalisation d'aménagements spécifiques : ☐ oui ☐ non

Si oui, lesquels :

- ☐ Dispositifs ralentisseurs (chicanes, rétrécissements, surélévations de chaussée,...)
- ☐ Dispositifs destinés à dissuader la circulation automobile
- ☐ Réaménagement de carrefours
- ☐ Organisation du stationnement
- ☐ Traitement des cheminements piétons
- ☐ Aménagements spécifiques vélos
- ☐ Emploi de mobilier urbain, éclairage, végétation, matériaux différenciés au sol
- ☐ Autres :

- Régime de circulation, le plus souvent utilisé en carrefour :

- ☐ Priorité à droite
- ☐ Feux
- ☐ Stop
- ☐ Cédez le passage ou Stop
- ☐ Giratoire

- Marquage des passages piétons : ☐ oui ☐ non

III – BILAN / APPRECIATION

➤ Comment appréciez-vous l'impact de la zone 30 sur :

	très négatif	plutôt négatif	plutôt positif	très positif
la sécurité des déplacements				
les pratiques quotidiennes de l'espace public, l'animation des rues				
la circulation à pied				
la circulation à vélo				
la circulation automobile				
l'activité commerciale (si quartier commerçant)				
la qualité de l'environnement, du cadre de vie				
le comportement des usagers				
la qualité de vie				

➤ Quels sont les éléments les plus appréciés dans cette zone 30 ? :

.....

.....

.....

.....

.....

➤ Quels sont les éléments les moins appréciés dans cette zone 30 ?

.....

.....

.....

.....

.....

Nous vous remercions d'avoir bien voulu répondre à ce questionnaire.

Annexe 2 : Taux de réponse, par département, à l'enquête réalisée hors Ile de France

Résultats par département, pour les communes de 5000 habitants et plus

Département	Nombre total de communes de 5 000 hab. et + dans le département	Nombre de communes ayant répondu	% de communes ayant répondu	% Population concernée par rapport au département (communes de 5 000 hab. et plus)
01 - Ain	17	1	6 %	5 %
02 - Aisne	11	4	36 %	43 %
03 - Allier	10	2	20 %	24 %
04 - Alpes-de-Haute-Provence	3	3	100 %	100 %
05 - Hautes-Alpes	3	1	33 %	11 %
06 - Alpes-Maritimes	27	16	59 %	74 %
07 - Ardèche	9	7	78 %	91 %
08 - Ardennes	7	7	100 %	100 %
09 - Ariège	4	1	25 %	28 %
10 - Aube	8	8	100 %	100 %
11 - Aude	7	4	57 %	58 %
12 - Aveyron	6	2	33 %	48 %
13 - Bouches-du-Rhône	52	26	50 %	71 %
14 - Calvados	14	13	93 %	91 %
15 - Cantal	3	0	0 %	0 %
16 - Charente	7	5	71 %	51 %
17 - Charente-Maritime	15	5	33 %	30 %
18 - Cher	8	1	13 %	52 %
19 - Corrèze	4	1	25 %	14 %
2A - Corse-du-Sud	2	1	50 %	17 %
2B - Haute Corse	5	0	0 %	0 %
21 - Côte D'Or	15	13	87 %	91 %
22 - Côtes-d'Armor	14	6	43 %	66 %
23 - Creuse	2	0	0 %	0 %
24 - Dordogne	9	2	22 %	33 %
25 - Doubs	11	10	91 %	86 %
26 - Drôme	14	9	64 %	69 %
27 - Eure	10	9	90 %	91 %
28 - Eure-et-Loir	9	2	22 %	38 %
29 - Finistère	30	22	73 %	91 %
30 - Gard	19	5	26 %	14 %
31 - Haute-Garonne	32	14	44 %	75 %
32 - Gers	4	0	0 %	0 %
33 - Gironde	40	21	53 %	75 %
34 - Hérault	33	21	64 %	57 %
35 - Ille-et-Vilaine	28	15	54 %	76 %
36 - Indre	6	1	17 %	6 %
37 - Indre-et-Loire	16	4	25 %	13 %
38 - Isère	42	24	57 %	78 %
39 - Jura	5	4	80 %	75 %
40 - Landes	11	5	46 %	54 %
41 - Loir-et-Cher	6	2	33 %	12 %
42 - Loire	24	11	46 %	78 %
43 - Haute-Loire	5	0	0 %	0 %
44 - Loire-Atlantique	41	20	49 %	59 %
45 - Loiret	25	7	28 %	46 %

Département	Nombre total de Communes de 5 000 hab. et + dans le département	Nombre de communes ayant répondu	% de communes ayant répondu	% Population concernée par rapport au département (communes de 5 000 hab. et plus)
46 - Lot	2	1	50 %	17 %
47 - Lot-et-Garonne	9	3	33 %	52 %
48 - Lozère	2	1	50 %	78 %
49 - Maine-et-Loire	18	9	50 %	82 %
50 - Manche	12	11	92 %	85 %
51 - Marne	12	12	100 %	100 %
52 - Haute-Marne	3	3	100 %	100 %
53 - Mayenne	6	4	67 %	41 %
54 - Meurthe-et-Moselle	31	31	100 %	100 %
55 - Meuse	5	5	100 %	100 %
56 - Morbihan	22	14	64 %	77 %
57 - Moselle	39	39	100 %	100 %
58 - Nièvre	5	4	80 %	87 %
59 - Nord	107	40	37 %	45 %
60 - Oise	21	5	24 %	30 %
61 - Orne	5	3	60 %	72 %
62 - Pas-de-Calais	69	24	0 %	33 %
63 - Puy de Dôme	16	0	0 %	0 %
64 - Pyrénées-Atlantiques	18	7	39 %	27 %
65 - Hautes-Pyrénées	5	2	40 %	17 %
66 - Pyrénées-Orientales	17	11	65 %	63 %
67 - Bas-Rhin	26	21	81 %	90 %
68 - Haut-Rhin	23	21	91 %	96 %
69 - Rhône	43	13	30 %	47 %
70 - Haute-Saône	5	2	40 %	37 %
71 - Saône-et-Loire	18	14	78 %	77 %
72 - Sarthe	11	5	46 %	76 %
73 - Savoie	10	6	60 %	70 %
74 - Haute-Savoie	29	18	62 %	81 %
76 - Seine-Maritime	42	39	93 %	30 %
79 - Deux-Sèvres	6	2	33 %	24 %
80 - Somme	10	2	20 %	6 %
81 - Tarn	10	5	50 %	54 %
82 - Tarn-et-Garonne	4	2	50 %	73 %
83 - Var	37	26	70 %	67 %
84 - Vaucluse	21	13	62 %	70 %
85 - Vendée	19	9	47 %	31 %
86 - Vienne	9	4	44 %	31 %
87 - Haute-Vienne	9	3	33 %	78 %
88 - Vosges	12	12	100 %	100 %
89 - Yonne	8	8	100 %	100 %
90 - Territoire de Belfort	3	1	33 %	11 %
971 - Guadeloupe	29	2	7 %	6 %
972 - Martinique	18	1	6 %	2 %
973 - Guyane	7	1	14 %	14 %
974 - Réunion	22	0	0 %	0 %
Totaux	1 537	794	52%	56%

Résultats par département pour les communes de moins de 5 000 habitants

Département	Nombre total de communes de - 5 000 hab. dans le département	Nombre de communes ayant répondu	% de communes ayant répondu	% de population concernée par rapport au département (communes de moins de 5 000 hab.)
01 - Ain	402	1	0,2 %	1 %
02 - Aisne	805	12	2 %	8 %
03 - Allier	310	0	0 %	0 %
04 - Alpes-de-Haute-Provence	197	2	1 %	4 %
05 - Hautes-Alpes	174	11	6 %	16 %
06 - Alpes-Maritimes	136	17	13 %	19 %
07 - Ardèche	330	2	1 %	2 %
08 - Ardennes	456	16	4 %	27 %
09 - Ariège	328	5	2 %	8 %
10 - Aube	423	13	3 %	23 %
11 - Aude	431	2	1 %	5 %
12 - Aveyron	298	8	3 %	9 %
13 - Bouches-du-Rhône	67	7	10 %	14 %
14 - Calvados	691	24	4 %	20 %
15 - Cantal	257	0	0 %	0 %
16 - Charente	397	0	0 %	0 %
17 - Charente-Maritime	457	11	2 %	9 %
18 - Cher	282	0	0 %	0 %
19 - Corrèze	282	6	2 %	13 %
2A - Corse-du-Sud	122	1	1 %	6 %
2B - Haute Corse	231	2	1 %	10 %
21 - Côte D'Or	692	4	1 %	5 %
22 - Côtes-d'Armor	358	31	9 %	22 %
23 - Creuse	258	1	0,4 %	2 %
24 - Dordogne	548	1	0,2 %	1 %
25 - Doubs	583	12	2 %	16 %
26 - Drôme	356	1	0,3 %	2 %
27 - Eure	665	27	4 %	19 %
28 - Eure-et-Loir	394	3	1 %	4 %
29 - Finistère	253	30	12 %	22 %
30 - Gard	334	12	4 %	14 %
31 - Haute-Garonne	556	27	5 %	26 %
32 - Gers	459	5	1 %	12 %
33 - Gironde	502	4	1 %	3 %
34 - Hérault	310	10	3 %	14 %
35 - Ille-et-Vilaine	324	28	9 %	22 %
36 - Indre	241	0	0 %	0 %
37 - Indre-et-Loire	261	5	2 %	6 %
38 - Isère	491	14	3 %	4 %

Département	Nombre total de communes de - 5 000 hab. dans le département	Nombre de communes ayant répondu	% de communes ayant répondu	% de population concernée par rapport au département (communes de moins de 5 000 hab.)
39 - Jura	540	4	1 %	8 %
40 - Landes	320	1	0,3 %	1 %
41 - Loir-et-Cher	285	2	1 %	4 %
42 - Loire	303	1	0,3 %	1 %
43 - Haute-Loire	255	0	0 %	0 %
44 - Loire-Atlantique	180	49	27 %	38 %
45 - Loiret	309	3	1 %	4 %
46 - Lot	338	2	1 %	5 %
47 - Lot-et-Garonne	308	3	1 %	5 %
48 - Lozère	183	2	1 %	6 %
49 - Maine-et-Loire	346	22	6 %	14 %
50 - Manche	590	14	2 %	13 %
51 - Marne	608	7	1 %	12 %
52 - Haute-Marne	429	14	3 %	25 %
53 - Mayenne	255	3	1 %	5 %
54 - Meurthe-et-Moselle	563	0	0 %	0 %
55 - Meuse	493	10	2 %	22 %
56 - Morbihan	239	40	17 %	31 %
57 - Moselle	691	4	1 %	4 %
58 - Nièvre	307	8	3 %	18 %
59 - Nord	546	189	35 %	29 %
60 - Oise	672	16	2 %	10 %
61 - Orne	502	9	2 %	16 %
62 - Pas-de-Calais	825	24	3 %	10 %
63 - Puy de Dôme	454	2	0,4%	2 %
64 - Pyrénées-Atlantiques	527	19	4 %	11 %
65 - Hautes-Pyrénées	469	19	4 %	19 %
66 - Pyrénées-Orientales	209	6	3 %	14 %
67 - Bas-Rhin	500	4	1 %	1 %
68 - Haut-Rhin	354	0	0 %	0 %
69 - Rhône	250	19	8 %	17 %
70 - Haute-Saône	540	5	1 %	10 %
71 - Saône-et-Loire	555	4	1 %	6 %
72 - Sarthe	364	18	5 %	17 %
73 - Savoie	295	11	4 %	4 %
74 - Haute-Savoie	264	0	0 %	0 %
76 - Seine-Maritime	702	42	6 %	22 %
79 - Deux-Sèvres	302	3	1 %	6 %
80 - Somme	773	10	1 %	10 %
81 - Tarn	314	18	6 %	21 %
82 - Tarn-et-Garonne	191	6	3 %	13 %
83 - Var	116	6	5 %	11 %

Département	Nombre total de communes de - 5 000 hab. dans le département	Nombre de communes ayant répondu	% de communes ayant répondu	% de population concernée par rapport au département (communes de moins de 5 000 hab.)
84 - Vaucluse	130	18	14 %	22 %
85 - Vendée	265	34	13 %	24 %
86 - Vienne	271	0	0 %	0 %
87 - Haute-Vienne	192	7	4 %	15 %
88 - Vosges	504	29	6 %	35 %
89 - Yonne	445	15	3 %	11 %
90 - Territoire de Belfort	99	2	2 %	12 %
971 - Guadeloupe	7	0	0 %	0%
972 - Martinique	9	0	0 %	0%
973 - Guyane	9	0	0 %	0%
974 - Réunion	2	0	0 %	0%
Totaux	33 860	1 079	3%	12%

Annexe 3 : Résultats généraux concernant les communes ayant répondu à l'enquête réalisée hors Ile de France

Réponses des communes de 5 000 habitants et plus : répartition par région et par département

Région	Département	% de communes ayant répondu (par rapport au nombre total de communes de 5 000 hab. et +)	% de communes ayant déclaré ne pas avoir de zones 30 (par rapport au nombre de communes ayant répondu)	% de communes ayant déclaré avoir au moins une zone 30 (par rapport au nombre de communes ayant répondu)	Nombre de communes ayant répondu	Nombre de communes ayant déclaré ne pas avoir de zones 30	Nombre de communes ayant déclaré avoir au moins une zone 30	Nombre de zones 30 déclarées
Alsace	67 - Bas-Rhin	81 %	81 %	19 %	21	17	4	12
	68 - Haut-Rhin	91 %	67 %	33 %	21	14	7	32
Aquitaine	24 - Dordogne	22 %	0 %	100 %	2	0	2	4
	33 - Gironde	53 %	14 %	86 %	21	3	18	59
	40 - Landes	46 %	60 %	40 %	5	3	2	14
	47 - Lot-et-Garonne	33 %	33 %	67 %	3	1	2	3
Auvergne	64 - Pyrénées-Atlantiques	39 %	29 %	71 %	7	2	5	7
	03 - Allier	20 %	0 %	100 %	2	0	2	4
	15 - Cantal	0 %	--	--	0	0	0	0
	43 - Haute-Loire	0 %	--	--	0	0	0	0
Basse-Normandie	63 - Puy de Dôme	0 %	--	--	0	0	0	0
	14 - Calvados	93 %	54 %	46 %	13	7	6	9
	50 - Manche	92 %	36 %	64 %	11	4	7	34
	61 - Orne	60 %	33 %	67 %	3	1	2	8
Bourgogne	21 - Côte D'Or	87 %	46 %	54 %	13	6	7	15
	58 - Nièvre	80 %	25 %	75 %	4	1	3	5
	71 - Saône-et-Loire	78 %	64 %	36 %	14	9	5	38
	89 - Yonne	100 %	25 %	75 %	8	2	6	10
Bretagne	22 - Côtes-d'Armor	43 %	17 %	83 %	6	1	5	10
	29 - Finistère	73 %	36 %	64 %	22	8	14	34
	35 - Ille-et-Vilaine	54 %	27 %	73 %	15	4	11	26
	56 - Morbihan	64 %	21 %	79 %	14	3	11	35
Centre	18 - Cher	13 %	0 %	100 %	1	0	1	1
	28 - Eure-et-Loir	22 %	0 %	100 %	2	0	2	4
	36 - Indre	17 %	0 %	100 %	1	0	1	2
	37 - Indre-et-Loire	25 %	0 %	100 %	4	0	4	11
Champagne Ardenne	41 - Loir-et-Cher	33 %	0 %	100 %	2	0	2	4
	45 - Loiret	28 %	0 %	100 %	7	0	7	24
	08 - Ardennes	100 %	100 %	0 %	7	7	0	0
	10 - Aube	100 %	75 %	25 %	8	6	2	4
Corse	51 - Marne	100 %	58 %	42 %	12	7	5	13
	52 - Haute-Marne	100 %	67 %	33 %	3	2	1	2
	2A - Corse-du-Sud	50 %	100 %	0 %	1	1	0	0
	2B - Haute Corse	0 %	--	--	0	0	0	0
DOM-TOM	971 - Guadeloupe	7 %	100 %	0 %	2	2	0	0
	972 - Martinique	4 %	100 %	0 %	1	1	0	0
	973 - Guyane	8 %	100 %	0 %	1	1	0	0
	974 - Réunion	0 %	--	--	0	0	0	0

Région	Département	% de communes ayant répondu (par rapport au nombre total de communes de 5 000 hab. et +)	% de communes ayant déclaré ne pas avoir de zones 30 (par rapport au nombre de communes ayant répondu)	% de communes ayant déclaré avoir au moins une zone 30 (par rapport au nombre de communes ayant répondu)	Nombre de communes ayant répondu	Nombre de communes ayant déclaré ne pas avoir de zones 30	Nombre de communes ayant déclaré avoir au moins une zone 30	Nombre de zones 30 déclarées
Franche-Comté	25 - Doubs	91 %	70 %	30 %	10	7	3	10
	39 - Jura	80 %	75 %	25 %	4	3	1	1
	70 - Haute-Saône	40 %	100 %	0 %	2	2	0	0
	27 - Eure	90 %	33 %	67 %	9	3	6	24
	76 - Seine-Maritime	93 %	26 %	74 %	39	10	29	92
Languedoc-Roussillon	11 - Aude	57 %	25 %	75 %	4	1	3	7
	30 - Gard	26 %	60 %	40 %	5	3	2	5
	34 - Hérault	64 %	48 %	52 %	21	10	11	35
	48 - Lozère	50 %	100 %	0 %	1	1	0	0
	66 - Pyrénées-Orientales	65 %	64 %	36 %	11	7	4	7
Limousin	19 - Corrèze	25 %	100 %	0 %	1	1	0	0
	23 - Creuse	0 %	--	--	0	0	0	0
	87 - Haute-Vienne	33 %	67 %	33 %	3	2	1	4
Lorraine	54 - Meurthe-et-Moselle	100 %	77 %	23 %	31	24	7	16
	55 - Meuse	100 %	100 %	0 %	5	5	0	0
	57 - Moselle	100 %	59 %	41 %	39	23	16	44
	88 - Vosges	100 %	50 %	50 %	12	6	6	7
Midi-Pyrénées	09 - Ariège	25 %	0 %	100 %	1	0	1	1
	12 - Aveyron	33 %	0 %	100 %	2	0	2	5
	31 - Haute-Garonne	44 %	64 %	36 %	14	9	5	14
	32 - Gers	0 %	--	--	0	0	0	0
	46 - Lot	50 %	0 %	100 %	1	0	1	1
	65 - Hautes-Pyrénées	40 %	50 %	50 %	2	1	1	4
	81 - Tarn	50 %	80 %	20 %	5	4	1	13
	82 - Tarn-et-Garonne	50 %	100 %	0 %	2	2	0	0
Nord-Pas-De-Calais	59 - Nord	37 %	43 %	57 %	40	17	23	65
	62 - Pas-de-Calais	35 %	67 %	33 %	24	16	8	16
PACA	04 - Alpes-de-Haute-Provence	100 %	67 %	33 %	3	2	1	1
	05 - Hautes-Alpes	33 %	100 %	0 %	1	1	0	0
	06 - Alpes-Maritimes	59 %	75 %	25 %	16	12	4	18
	13 - Bouches-du-Rhône	50 %	54 %	46 %	26	14	12	24
	83 - Var	70 %	62 %	38 %	26	16	10	17
	84 - Vaucluse	62 %	46 %	54 %	13	6	7	28
Pays de la Loire	44 - Loire-Atlantique	49 %	20 %	80 %	20	4	16	30
	49 - Maine-et-Loire	50 %	44 %	56 %	9	4	5	10
	53 - Mayenne	68 %	50 %	50 %	4	2	2	2
	72 - Sarthe	46 %	40 %	60 %	5	2	3	3
	85 - Vendée	47 %	67 %	33 %	9	6	3	5

Région	Département	% de communes ayant répondu (par rapport au nombre total de communes de 5 000 hab. et +)	% de communes ayant déclaré ne pas avoir de zones 30 (par rapport au nombre de communes ayant répondu)	% de communes ayant déclaré avoir au moins une zone 30 (par rapport au nombre de communes ayant répondu)	Nombre de communes ayant répondu	Nombre de communes ayant déclaré ne pas avoir de zones 30	Nombre de communes ayant déclaré avoir au moins une zone 30	Nombre de zones 30 déclarées
Picardie	02 - Aisne	36 %	50 %	50 %	4	2	2	2
	60 - Oise	24 %	80 %	20 %	5	4	1	1
	80 - Somme	20 %	0 %	100 %	2	0	2	9
Poitou-Charente	16 - Charente	71 %	60 %	40 %	5	3	2	4
	17 - Charente-Maritime	33 %	40 %	60 %	5	2	3	4
	79 - Deux-Sèvres	33 %	50 %	50 %	2	1	1	10
	86 - Vienne	44 %	50 %	50 %	4	2	2	7
Rhône-Alpes	01 - Ain	6 %	100 %	0 %	1	1	0	0
	07 - Ardèche	78 %	29 %	71 %	7	2	5	7
	26 - Drôme	64 %	33 %	67 %	9	3	6	17
	38 - Isère	57 %	21 %	79 %	24	5	19	39
	42 - Loire	46 %	55 %	45 %	11	6	5	6
	69 - Rhône	30 %	39 %	61 %	13	5	8	16
	73 - Savoie	60 %	0 %	100 %	6	0	6	9
	74 - Haute-Savoie	62 %	33 %	67 %	18	6	12	19
	90 - Territoire de Belfort	33 %	0 %	100 %	1	0	1	2
	Totaux	52%	48%	52%	794	381	413	1 085

Réponses des communes de moins de 5 000 habitants : répartition par région et par département

Région	Département	% de communes ayant répondu (par rapport au nombre total de communes de - de 5 000 hab.)	% de communes ayant déclaré ne pas avoir de zones 30 (par rapport au nombre de communes ayant répondu)	% de communes ayant déclaré avoir au moins une zone 30 (par rapport au nombre de communes ayant répondu)	Nombre de communes ayant répondu	Nombre de communes ayant déclaré ne pas avoir de zones 30	Nombre de communes ayant déclaré avoir au moins une zone 30	Nombre de zones 30 déclarées
Alsace	67 - Bas-Rhin	1 %	0 %	100 %	4	0	4	4
	68 - Haut-Rhin	0 %	--	--	0	0	0	0
Aquitaine	24 - Dordogne	0,2 %	100 %	0 %	1	1	0	0
	33 - Gironde	1 %	25 %	75 %	4	1	3	4
	40 - Landes	0,3 %	100 %	0 %	1	1	0	0
	47 - Lot-et-Garonne	1 %	67 %	33 %	3	2	1	1
	64 - Pyrénées-Atlantiques	4 %	0 %	100 %	19	0	19	20
Auvergne	03 - Allier	0 %	--	--	0	0	0	0
	15 - Cantal	0 %	--	--	0	0	0	0
	43 - Haute-Loire	0 %	--	--	0	0	0	0
	63 - Puy de Dôme	0,4 %	50 %	50 %	2	1	1	5
Basse-Normandie	14 - Calvados	4 %	50 %	50 %	24	12	12	27
	50 - Manche	2 %	50 %	50 %	14	7	7	7
	61 - Orne	2 %	44 %	56 %	9	4	5	9
Bourgogne	21 - Côte D'Or	1 %	50 %	50 %	4	2	2	2
	58 - Nièvre	3 %	63 %	37 %	8	5	3	3
	71 - Saône-et-Loire	1 %	75 %	25 %	4	3	1	1
	89 - Yonne	3 %	20 %	80 %	15	3	12	17
Bretagne	22 - Côtes-d'Armor	8 %	71 %	29 %	31	22	9	9
	29 - Finistère	12 %	53 %	47 %	30	16	14	23
	35 - Ille-et-Vilaine	9 %	57 %	43 %	28	16	12	16
	56 - Morbihan	17 %	38 %	62 %	40	15	25	33
Centre	18 - Cher	0 %	--	--	0	0	0	0
	28 - Eure-et-Loir	1 %	0 %	100 %	3	0	3	5
	36 - Indre	0 %	--	--	0	0	0	0
	37 - Indre-et-Loire	2 %	20 %	80 %	5	1	4	4
	41 - Loir-et-Cher	1 %	0 %	100 %	2	0	2	3
Champagne Ardenne	45 - Loiret	1 %	0 %	100 %	3	0	3	4
	08 - Ardennes	4 %	94 %	6 %	16	15	1	1
	10 - Aube	3 %	62 %	38 %	13	8	5	9
	51 - Marne	1 %	100 %	0 %	7	7	0	0
Corse	52 - Haute-Marne	3 %	57 %	43 %	14	8	6	8
	2A - Corse-du-Sud	1 %	100 %	0 %	1	1	0	0
	2B - Haute Corse	1 %	100 %	0 %	2	2	0	0

Région	Département	% de communes ayant répondu (par rapport au nombre total de communes de - de 5 000 hab.)	% de communes ayant déclaré ne pas avoir de zones 30 (par rapport au nombre de communes ayant répondu)	% de communes ayant déclaré avoir au moins une zone 30 (par rapport au nombre de communes ayant répondu)	Nombre de communes ayant répondu	Nombre de communes ayant déclaré ne pas avoir de zones 30	Nombre de communes ayant déclaré avoir au moins une zone 30	Nombre de zones 30 déclarées
DOM-TOM	971 - Guadeloupe	0 %	--	--	0	0	0	0
	972 - Martinique	0 %	--	--	0	0	0	0
	973 - Guyane	0 %	--	--	0	0	0	0
	974 - Réunion	0 %	--	--	0	0	0	0
Franche-Comté	25 - Doubs	2 %	58 %	42 %	12	7	5	9
	39 - Jura	1 %	75 %	25 %	4	3	1	1
	70 - Haute-Saône	1 %	60 %	40 %	5	3	2	2
Haute-Normandie	27 - Eure	4 %	74 %	26 %	27	20	7	6
	76 - Seine-Maritime	6 %	48 %	52 %	42	20	22	28
Languedoc-Roussillon	11 - Aude	1 %	50 %	50 %	2	1	1	2
	30 - Gard	4 %	83 %	17 %	12	10	2	3
	34 - Hérault	3 %	90 %	10 %	10	9	1	1
	48 - Lozère	1 %	0 %	100 %	2	0	2	2
	66 - Pyrénées-Orientales	3 %	67 %	33 %	6	4	2	2
Limousin	19 - Corrèze	2 %	50 %	50 %	6	3	3	4
	23 - Creuse	0,4 %	100 %	0 %	1	1	0	0
	87 - Haute-Vienne	4 %	86 %	14 %	7	6	1	1
Lorraine	54 - Meurthe-et-Moselle	0 %	--	--	0	0	0	0
	55 - Meuse	2 %	90 %	10 %	10	9	1	2
	57 - Moselle	1 %	0 %	100 %	4	0	4	4
	88 - Vosges	6 %	97 %	3 %	29	28	1	6
Midi-Pyrénées	09 - Ariège	2 %	60 %	40 %	5	3	2	3
	12 - Aveyron	3 %	50 %	50 %	8	4	4	6
	31 - Haute-Garonne	5 %	52 %	48 %	27	14	13	23
	32 - Gers	1 %	60 %	40 %	5	3	2	3
	46 - Lot	1 %	100 %	0 %	2	2	0	0
	65 - Hautes-Pyrénées	4 %	16 %	84 %	19	3	16	24
	81 - Tarn	6 %	44 %	56 %	18	8	10	13
	82 - Tarn-et-Garonne	3 %	83 %	17 %	6	5	1	1
Nord-Pas-De-Calais	59 - Nord	35 %	82 %	18 %	189	154	35	50
	62 - Pas-de-Calais	3 %	42 %	58 %	24	10	14	16
PACA	04 - Alpes de haute-Provence	1 %	0 %	100 %	2	0	2	2
	05 - Hautes-Alpes	6 %	27 %	73 %	11	3	8	9
	06 - Alpes-Maritimes	13 %	53 %	47 %	17	9	8	8
	13 - Bouches-du-Rhône	10 %	57 %	43 %	7	4	3	3
	83 - Var	5 %	67 %	33 %	6	4	2	3
	84 - Vaucluse	14 %	89 %	11 %	18	16	2	2

Région	Département	% de communes ayant répondu (par rapport au nombre total de communes de - de 5 000 hab.)	% de communes ayant déclaré ne pas avoir de zones 30 (par rapport au nombre de communes ayant répondu)	% de communes ayant déclaré avoir au moins une zone 30 (par rapport au nombre de communes ayant répondu)	Nombre de communes ayant répondu	Nombre de communes ayant déclaré ne pas avoir de zones 30	Nombre de communes ayant déclaré avoir au moins une zone 30	Nombre de zones 30 déclarées
Pays de la Loire	44 - Loire-Atlantique	27 %	43 %	57 %	49	21	28	35
	49 - Maine-et-Loire	6 %	46 %	54 %	22	10	12	12
	53 - Mayenne	1 %	100 %	0 %	3	3	0	0
	72 - Sarthe	5 %	39 %	61 %	18	7	11	12
	85 - Vendée	13 %	56 %	44 %	34	19	15	15
Picardie	02 - Aisne	2 %	33 %	67 %	12	4	8	11
	60 - Oise	2 %	81 %	19 %	16	13	3	12
	80 - Somme	1 %	90 %	10 %	10	9	1	1
Poitou-Charente	16 - Charente	0 %	--	--	0	0	0	0
	17 - Charente-Maritime	2 %	9 %	91 %	11	1	10	19
	79 - Deux-Sèvres	1 %	33 %	67 %	3	1	2	2
	86 - Vienne	0 %	--	--	0	0	0	0
Rhône-Alpes	01 - Ain	0,2 %	100 %	0 %	1	1	0	0
	07 - Ardèche	1 %	0 %	100 %	2	0	2	2
	26 - Drôme	0,3 %	0 %	100 %	1	0	1	2
	38 - Isère	3 %	7 %	93 %	14	1	13	16
	42 - Loire	0,3 %	0 %	100 %	1	0	1	0
	69 - Rhône	8 %	16 %	84 %	19	3	16	19
	73 - Savoie	4 %	0 %	100 %	11	0	11	13
	74 - Haute-Savoie	0 %	--	--	0	0	0	0
Territoire de Belfort	90 - Territoire de Belfort	2 %	0 %	100 %	2	0	2	3
	Totaux	3%	57%	43%	1 079	612	467	628

© ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement
centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Certu est illicite (loi du 11 mars 1957).
Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

Reprographie: CETE de Lyon ☎ (+33) (0) 4 72 14 30 30 (octobre 2003)
Dépôt légal: 4^e trimestre 2003
ISSN: 1263-2570
ISRN: Certu/RE -- 03 - 17 -- FR

Certu
9, rue Juliette-Récamier
69456 Lyon Cedex 06
☎ (+33) (0) 4 72 74 59 59
Internet <http://www.certu.fr>