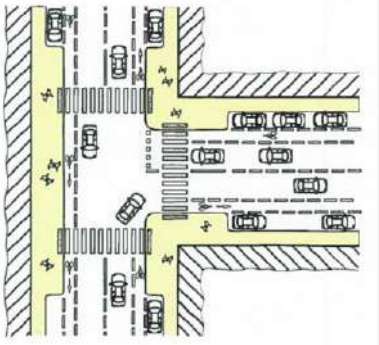


Aires piétonnes, Zones de rencontre, Zones 30, Ville 30, ZTL, ZFE, autres dispositions possibles ?

Eline ALLIER
Cerema

Gildas BOURVEN
Rennes Ville et Métropole

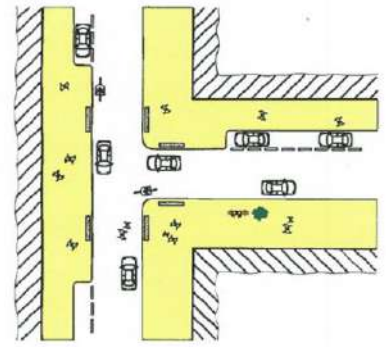
Zones de circulation apaisées



50 km/h



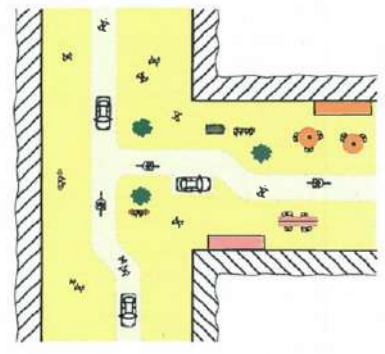
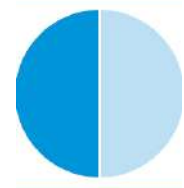
Agglomération
50 km/h



Zone 30



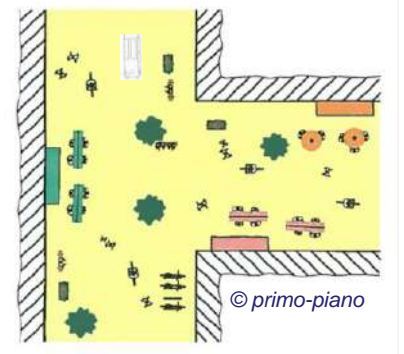
Zone 30
30 km/h



Zone de rencontre



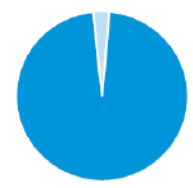
Zone de rencontre
20 km/h



Aire piétonne



Aire piétonne
Allure du pas



Article R.110-2 Code de la Route

Zone 30

- Zone affectée à la circulation de tous les usagers, avec une chaussée et des trottoirs
- Vitesse des véhicules limitée à 30 km/h
- Règles de priorité identiques à celles des axes à 50 km/h (y.c. pour les piétons)
- Chaussées à double sens pour les cyclistes et les engins de déplacements motorisés électriques (EDPM) *

*Sauf dispositions différentes prises par le pouvoir de police



Principes d'aménagement

- entrées/sorties annoncées par de la signalisation
- stationnement autorisé
- ensemble de la zone aménagée
- en cohérence avec la vitesse



Zone de rencontre

- Zone affectée à la circulation de **tous les usagers**
 - **Priorité absolue du piéton** sur les véhicules (y.c. vélos et EDPM)
 - **Vitesse maximale 20 km/h** pour les véhicules (y.c. vélos et EDPM)
 - **Autorisation pour les piétons de circuler sur l'espace circulé** mais interdiction d'y stationner
 - Chaussées à double sens pour les cyclistes et EDPM *
- * sauf dispositions différentes prises par le pouvoir de police*



Principes d'aménagement

- entrées/sorties annoncées par de la signalisation
- ensemble de la zone aménagée en cohérence avec la vitesse
- stationnement possible uniquement sur emplacements aménagés (*mais déconseillé*)



Aire piétonne

- Zone **affectée aux piétons** (temporaire ou permanente)
- **Priorité absolue du piéton** sur les véhicules (y.c. vélos et EDPM)
- **Cyclistes autorisés** (*par défaut, sauf restriction locale*)
- Seuls véhicules motorisés autorisés : ceux **nécessaires à la desserte interne**
- la **vitesse maximale est le pas** (6 km/h) pour les véhicules (y.c. vélos et EDPM)



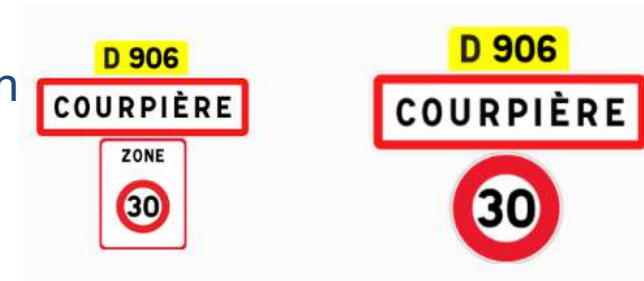
Principes d'aménagement

- entrées/sorties annoncées par de la signalisation
- pas de stationnement possible, mais l'arrêt reste autorisé
- revêtement confortable

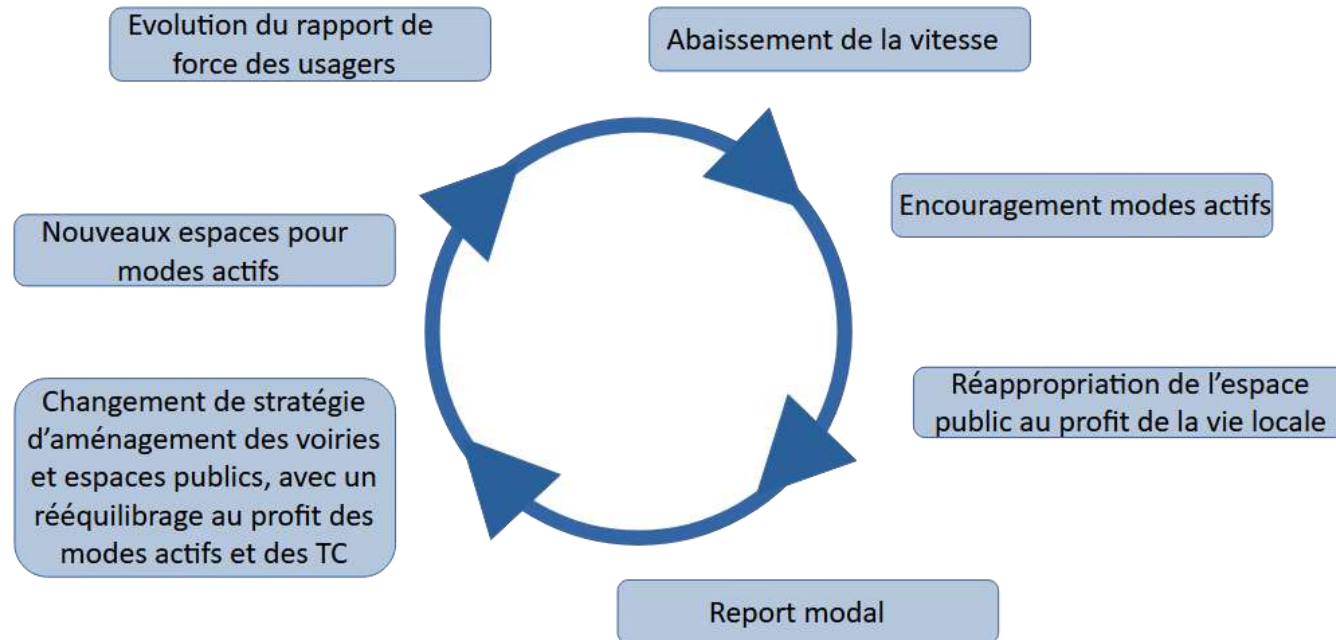


Ville 30

- Vitesse limite ≥ 50 km/h pour maximum 30% du linéaire de la voirie urbaine, les autres voiries ≤ 30 km/h
- **Cocktail de mesures** : hiérarchisation de la voirie - redistribution de l'espace public - plan de circulation stationnement - aménagement modes actifs et TC
- **Effet d'entraînement**



© Plans



Ville 30

Résultats d'une étude*, synthèse d'études d'évaluation de 18 villes européennes

* Yannis, G.; Michelaraki, E. *Review of City-Wide 30 km/h Speed Limit Benefits in Europe*. *Sustainability* 2024, 16, 4382.
<https://doi.org/10.3390/su16114382>

Sécurité

- Réduction de 23 % des accidents
- Baisse de 37 % des décès
- Diminution de 38 % des blessés



Environnement

- Diminution de 18 % des émissions
- Réduction de 2,5 dB des niveaux sonores
- Baisse de 7 % de la consommation de carburant

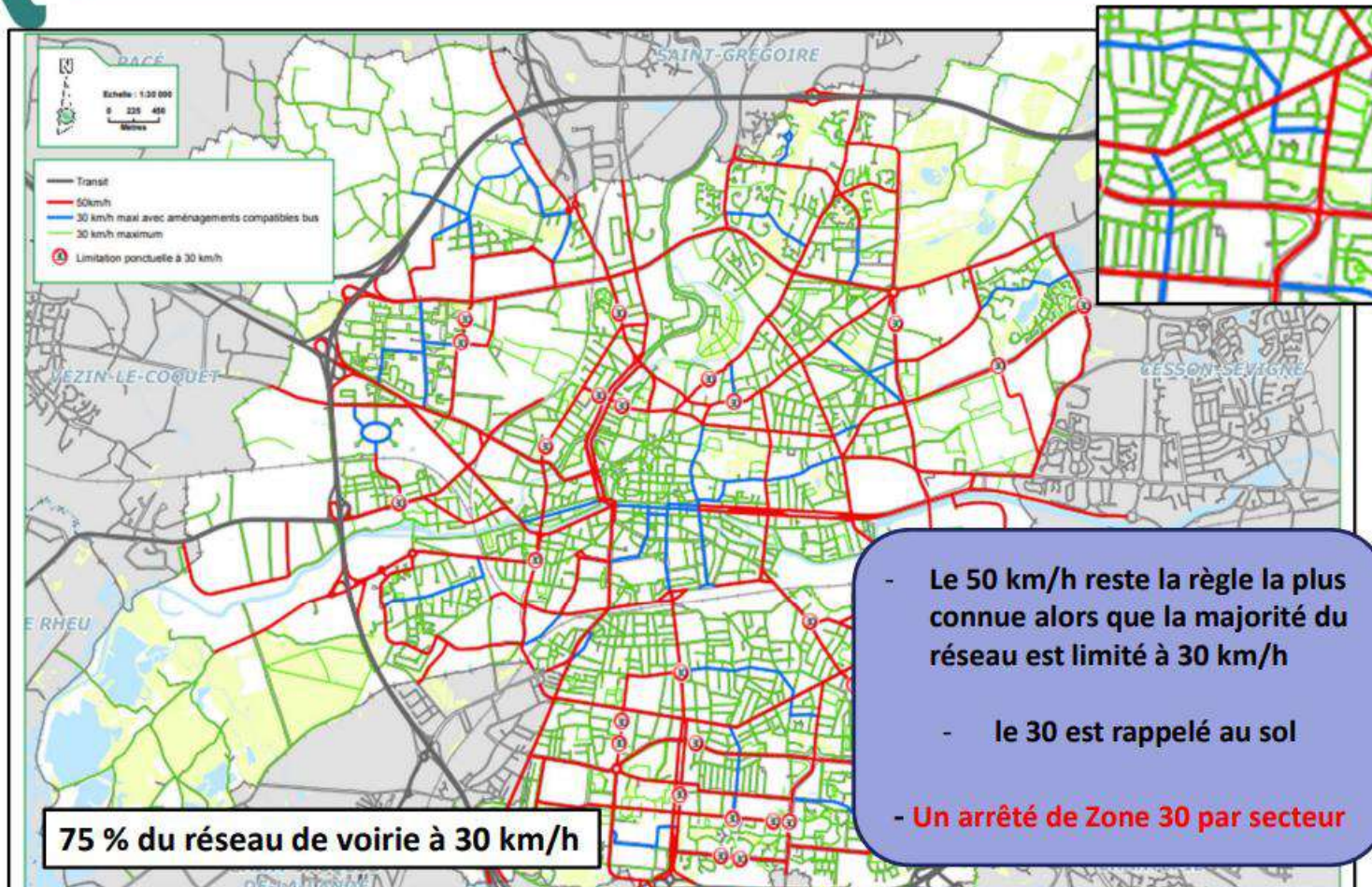
Résultats encourageants, mais abaissement vitesse récent



© Nantes

Ville 30 – La démarche à Rennes

R Plan de Modération de la Vitesse PMV 2012-2022



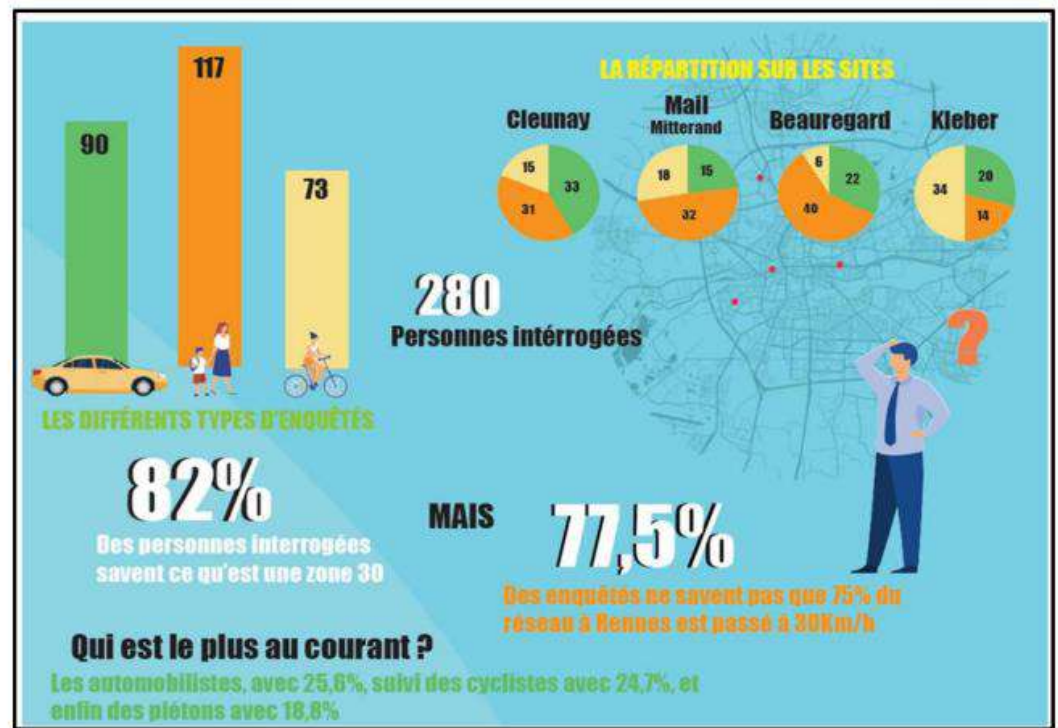
Ville 30 – La démarche à Rennes



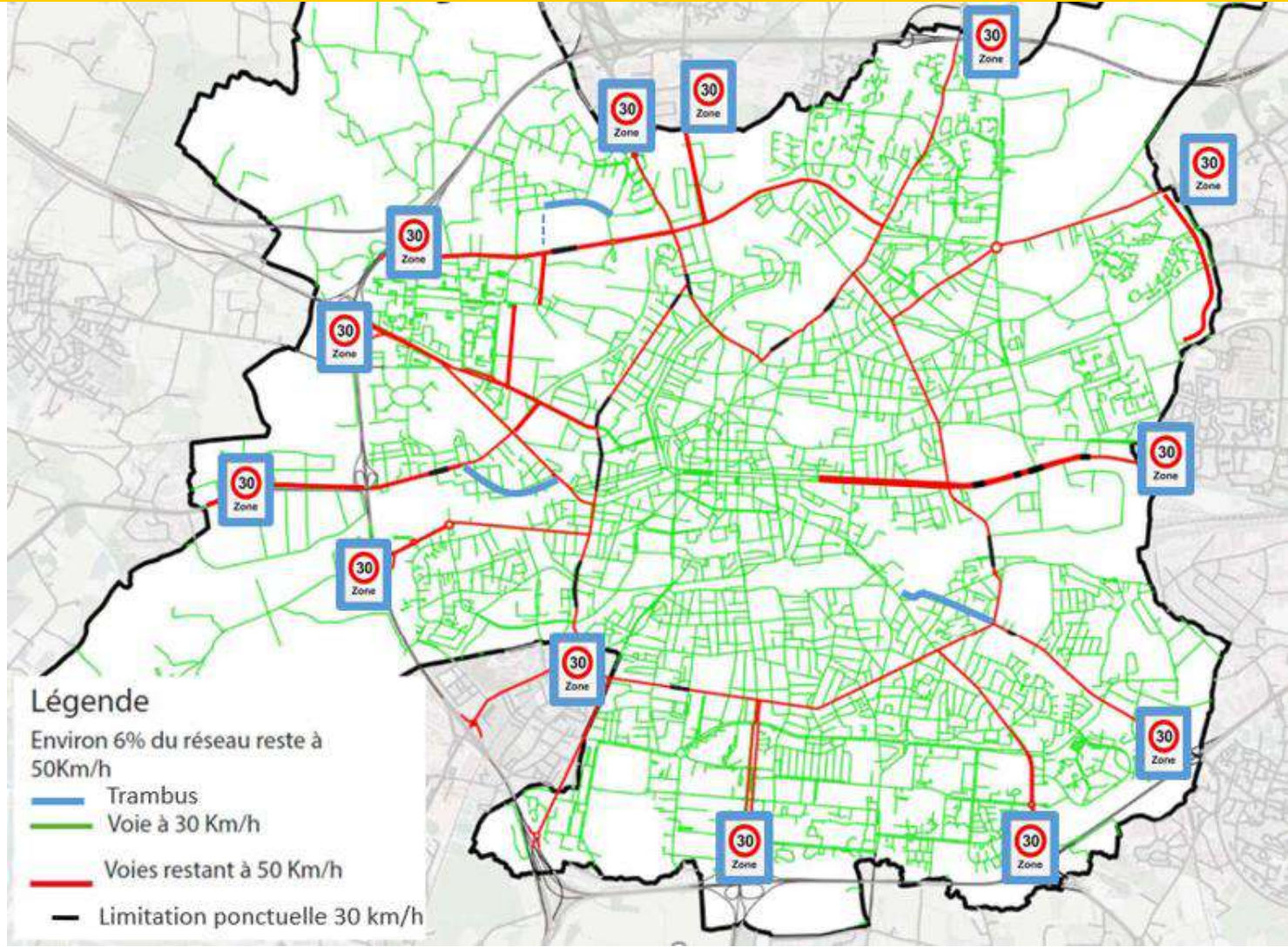
Connaissance du dispositif par les habitants

Le principe général de la Zone 30 bien connu du public

mais le dispositif local beaucoup moins



Ville 30 – La démarche à Rennes



Ville 30 – La démarche à Rennes



Principe de signalisation Ville 30



Le 30 km/h devient la règle
Le 50 l'exception
et uniquement sous forme de marquage au sol

**Un seul arrêté de Zone 30 qui précise le cas échéant
les rues qui restent malgré tout à 50 km/h**

ZTL – Voie à accès réservé

Objectif

Réduire le trafic de transit tout en gardant les règles de partage du statut de la rue existante

Principe

- Ne rendre accessible un ensemble de rues qu'aux piétons, vélos, transports collectifs, véhicules de secours, taxis et véhicules autorisés (riverains, livraisons...)
- Seuls véhicules motorisés autorisés : ceux **nécessaires à la desserte interne**



Bordeaux

ZTL – Voie à accès réservé

Avantages

- circulation véhicules motorisés réduite à la desserte
- temps de parcours TC fiabilisés (différence aire piétonne)
- rééquilibrage des usages dans l'espace public au profit des modes actifs (voire des TC)
- attractivité du secteur renforcée
- amélioration des impacts environnementaux (air, bruit...)

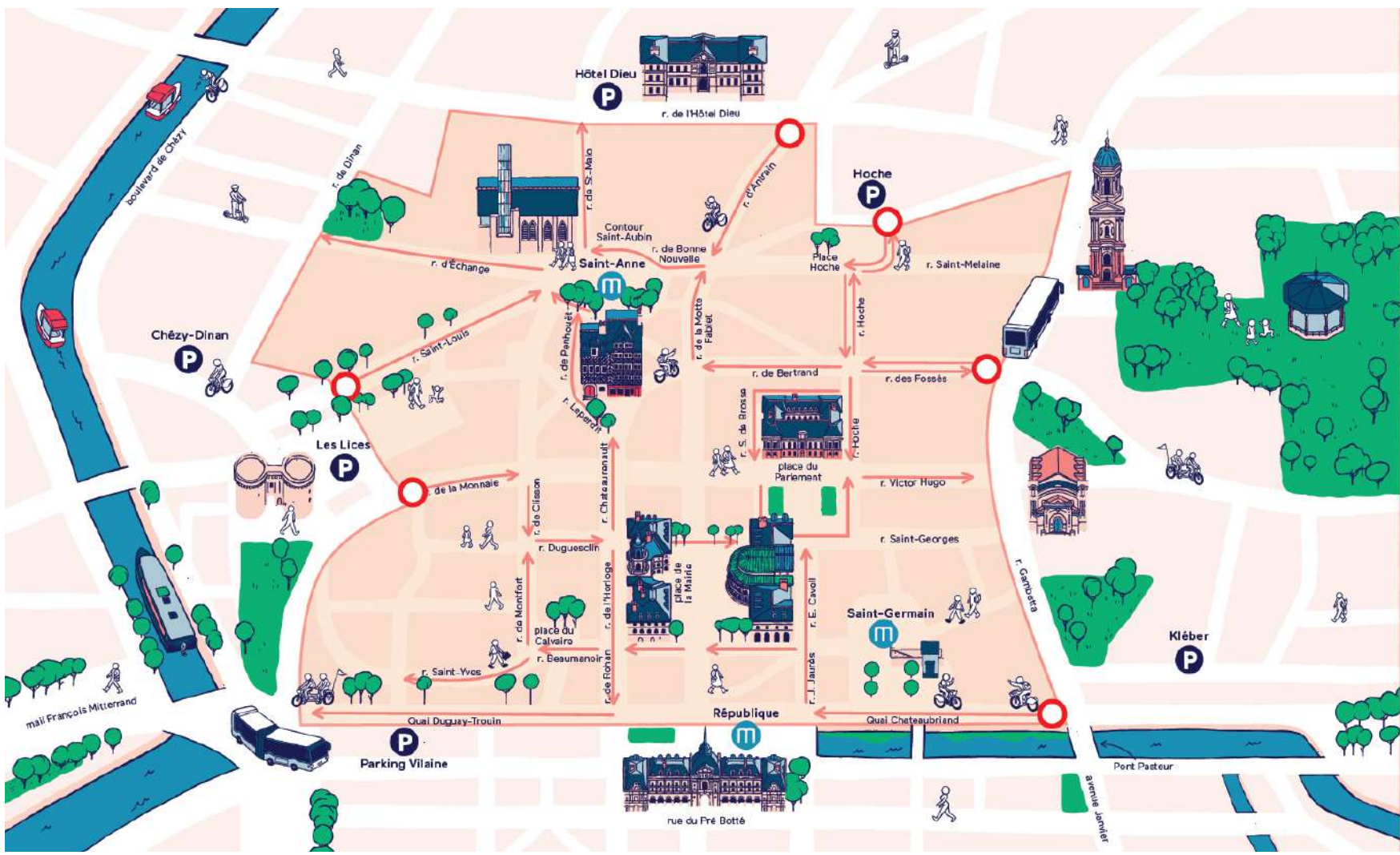
Situation en France

- Nantes, cours des 50 otages, depuis 2012
- Grenoble, 2018-2019
- Bordeaux, 2022 -2024
- Rennes, février 2023
- Bordeaux, juin 2024
- Paris, novembre 2024
- Lyon, juin 2025



Grenoble

ZTL à Rennes



ZTL à Rennes

- **Une bonne acceptabilité de la mesure** en lien avec l'objectif d'apaisement et une bonne connaissance de la mesure (enquête auprès des usagers, retours mails et courriers)
- **Un bon niveau de satisfaction de la mesure** (enquête auprès des usagers, retours mails et courriers), vraisemblablement plus liée à l'évolution des circulations bus qu'à une baisse de trafic automobile
- **Des difficultés pour certaines catégories d'usagers**, en particulier les visiteurs ou les personnes âgées
- **Une satisfaction du service de navette gratuite**, utilisée très majoritairement par ceux qui éprouvent des difficultés de mobilité
- **Des aménagements programmés sur les entrées de la ZTL** pour améliorer leur lisibilité

ZFE-M

Objectif d'amélioration de la qualité de l'air

Contexte de non conformité réglementaire (valeurs limite en concentrations d'oxydes d'azote) puis de contentieux

Cadre réglementaire : Loi d'Orientation des Mobilités (2019) et Loi Climat et Résilience (2021)
42 agglomérations obligées de mettre en place des ZFE-m

2 objectifs : accélérer le renouvellement des flottes + encourager le report modal

Principe : réglementation de la circulation pour restreindre l'accès des véhicules à une zone urbaine, selon leur caractère polluant (vignettes Crit'Air)



Périmètre

Calendrier de restrictions

Imposé par la loi climat et résilience

À l'initiative de la Métropole et des communes

Dérogations et Pass

Modalités d'application

- 7/7 de 8h à 20h : Poids lourds les plus polluants
- Du lundi au vendredi de 8h à 20h : Autres véhicules les plus polluants



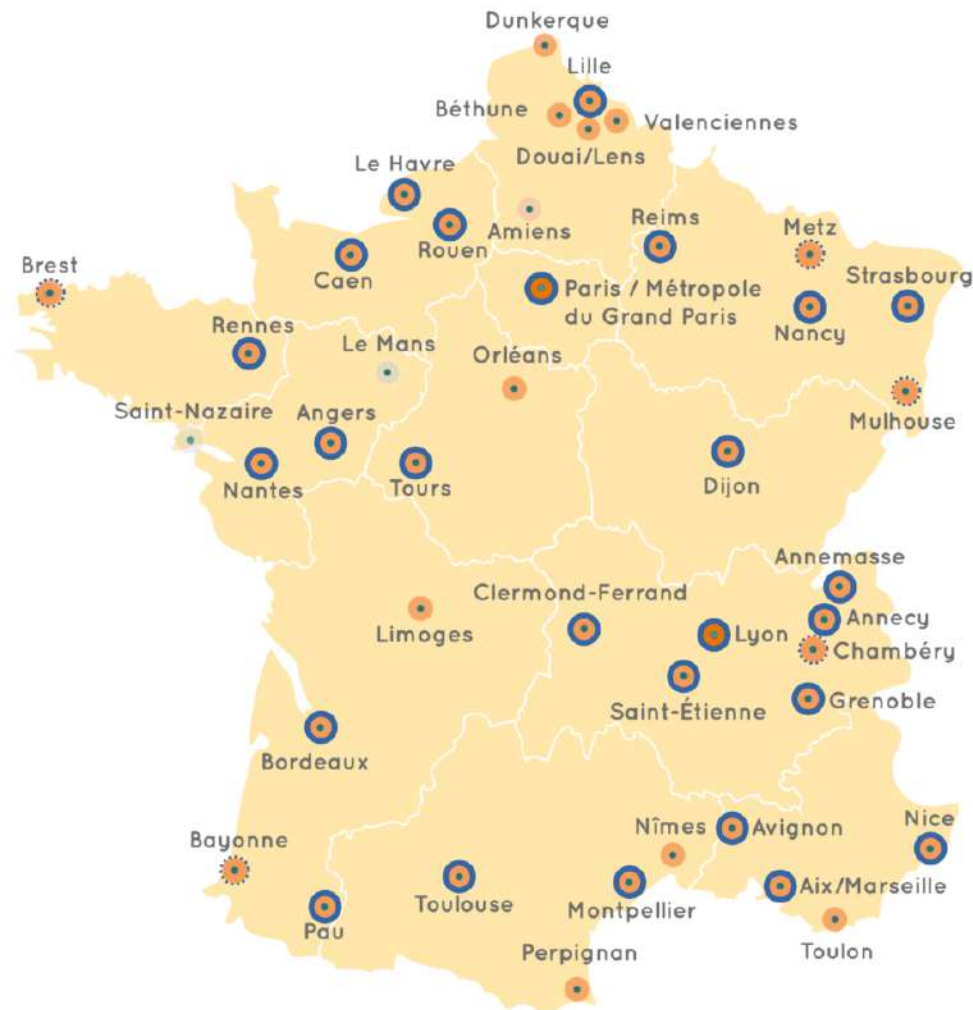
Dispositifs d'accompagnement :

- Aides financières achat/modification de véhicules
- Conseil en mobilité
- Aménagements physique (logistique)

ZFE-M

ZFE : les territoires concernés par l'obligation

carte ZFE
janvier 2025



@InTerLUD+

LÉGENDE

- Agglomération de plus de 150 000 habitants
- ⦿ ZFE active au 1/1/2025 / prévue en 2025
- ⦿ Territoire non conforme de façon régulière aux seuils réglementaires de qualité de l'air. ZFE obligatoire avec a minima restriction Crit'Air 3 pour les voitures. ZFE active
- Territoire conforme de façon régulière aux seuils réglementaires de qualité de l'air mais ne respectant pas de façon régulière les recommandations de l'OMS. ZFE obligatoire avec restrictions à minima pour des véhicules non classés, concernant des gabarits définis par arrêtés.
- ⦿ Territoire ayant démontré par évaluation modélisée que les actions alternatives prévues sont aussi efficaces qu'une ZFE. Dérogation à l'obligation de ZFE
- Territoire qui respecte de façon régulière les concentrations recommandées par l'OMS. Pas de ZFE imposée.

ZFE : zone à faibles émissions
OMS : organisation mondiale de la santé
De façon régulière : au moins 3 ans sur la période 2019-2023

Autres dispositions ?

- **Plan marguerite**

Pour passer d'un quartier à un autre en voiture, il faut emprunter un axe principal qui contourne le centre-ville.

- **Maille apaisée**

Des dispositifs de filtrage sont déployés à grande échelle : des sens alternés, des sas "modaux", des bornes (escamotables ou pas).



Bruxelles, filtre modal

Autres dispositions ?

- **Péage urbain**
Accès automobile payant pour aller au centre de l'agglomération



Londres, péage urbain – © Rue de l'Avenir Suisse

Merci de votre attention

Eline Allier

Cerema

Direction technique Territoires et Ville

Mail : eline.allier@cerema.fr

Gildas Bourven

Rennes Ville et Métropole

Service Mobilité Urbaine

Mail : g.bourven@rennesmetropole.fr

