

Zones 30 ; application aux Pays-Bas

Hillie Talens



Contenu

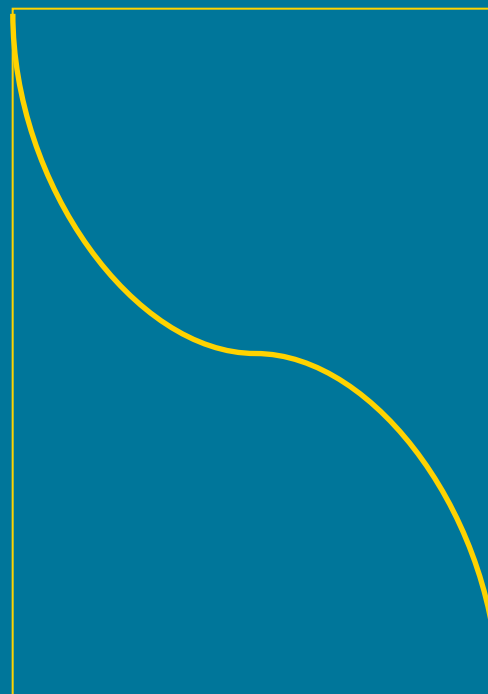
- Catégorisation des voiries
- Exigences légales zones 30
- Éléments de conception



Catégorisation des voies

- Politique de sécurité routière curative ou corrective
- Politique de sécurité routière préventive (sécurité durable)
- Catégories RONA et hiérarchisation selon Goudappel
- Catégories fonctionnelles

fonction de circulation



fonction de séjour

Cinq points de départ conceptuels

- Fonctionnalité des voiries,
- Homogénéité sur le plan des masses, vitesses et directions,
- Caractère reconnaissable de l'aménagement de la voirie et prédictibilité du tracé de la route et du comportement routier,
- Environnement (aspect physique) et usagers (aspect social) pardonnant
- Usager conscient de ses capacités.



Critères fonctionnels I

(pour les réseaux)

1. Réalisation de zones de séjour aussi vastes que possible
2. Trajet évitant autant que possible les routes relativement dangereuses
3. Trajets aussi courts que possible
4. Les itinéraires les plus courts sont les plus sûrs



Critères fonctionnels II

(pour les routes)

5. Evitez à l'utilisateur de devoir chercher son chemin
6. Catégories de voiries reconnaissables
7. Nombre restreint de mesures uniformes

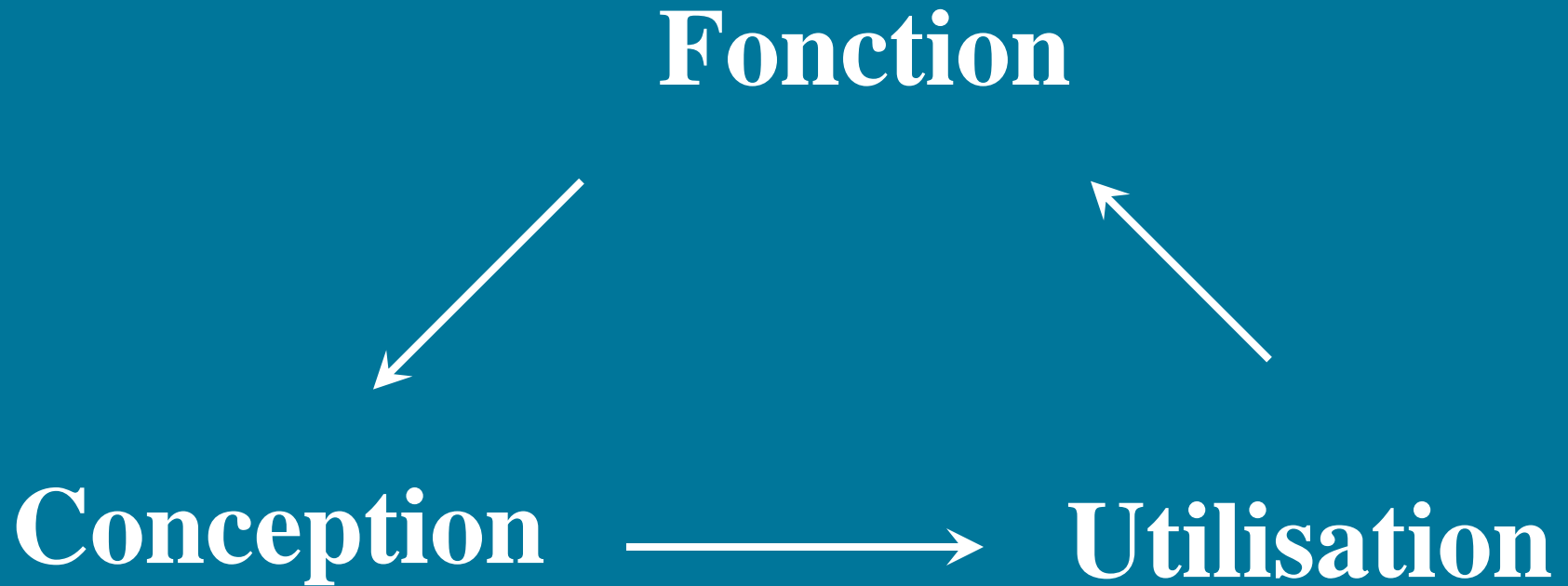


Critères fonctionnels III

(pour tronçons de voiries et carrefours)

8. Evitez les conflits avec le trafic venant en sens inverse
9. Evitez les conflits avec le trafic transversal
10. Scindez les types de trafic
11. Réduisez la vitesse en cas de situations potentiellement dangereuses
12. Evitez les obstacles dangereux le long de la route





Deux types de voiries sûres



Autoroutes =
routes de transit
(RT)

Rues à 30 km/h
= routes de desserte (RD)



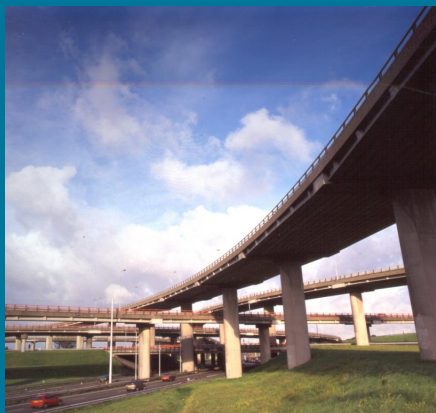
Missing link



Routes de collecte (RC)

Trois catégories de voies

- Routes de transit (RT)
- Routes de collecte (RC)
- Routes de desserte (RD)



Caractéristiques de la route (caractéristiques opérationnelles)

	Route de desserte	Route de collecte
Vitesse maximale	30km/h	50km/h ou 70km/h
Régime de priorité	aucun (sauf si)	voie prioritaire
Subdivision chaussée	1 voie de circulation	2 x 1 (ou plus)
Revêtement	type pavés	type asphalte/béton
Accès direct à un terrain privé	oui	non (limité)
Séparation chaussée	non	(difficilement) franchissable
Stationnement	sur la chaussée	non (évt. emplacements délimités)
Arrêts transports publics	sur la chaussée	en encoches
Cyclistes	mixte	séparé
Cyclomotoristes	mixte	mixte (séparé à 70km/h)

Route de desserte

- Trafic mixte
- Pas de séparation entre les sens de circulation
- De préférence 30 km/h



Zones 30

(dispositions légales)

- La fonction de séjour prime
- Route et environnement adaptés
- Limitation de vitesse aux endroits potentiellement dangereux
- Pas de régime de priorité, sauf si...
- Transitions reconnaissables
- Transition à proximité (20m) d'un croisement : dans ce cas, régler la priorité



Statistiques

- 50.000 km de longueur de rue à 30 km/h
- Accidents (voir tableau)
- Distance de freinage 30km/h: 13,3m
Distance de freinage 50km/h: 27,7m

Vitesse max.	2007	2008	2009	2010	2011
15 km/h	1	1	2	2	5
30 km/h	42	33	30	32	25
50 km/h	224	213	196	162	200
70 km/h	18	12	20	15	17



Bij 30 km per uur totale Remweg 13,3 meter



Bij 50 km per uur totale Remweg 27,7 meter

Totale remweg bij 1 seconde reactietijd en een remvertraging van 7 m/sec²

Eléments de conception



Eclairage public

Rue à 30km/h (RD)



Rue à 50km/h (RC)



Parking



Rue à 50km/h (RC)

Rue à 30km/h (RD)



Arrêt de bus



Rue à 50km/h (RC)

Rue à 30km/h (RD)



Accès direct à un terrain privé



Rue à 30km/h (RD)

Rue à 50km/h (RC)



Vitesse maximale autorisée



Souhait (personnel)



Questions ?

