

Zone 30

ZONE

30

Introduites en 1990, les zones 30 sont des espaces du territoire public routier au sein desquels la **limitation de vitesse maximum est abaissée à 30 km/h** pour l'ensemble des usagers y circulant, c'est-à-dire les cyclistes et tous les véhicules à moteur, des deux-roues aux transports en commun.

L'objectif de ces zones 30 est de faciliter les interactions entre les différents usagers de la route et de privilégier la marche à pied dans certaines zones des agglomérations.

Ces zones 30 sont généralement mises en place dans des espaces comportant de fortes densités de piétons et d'autres usagers vulnérables, comme près d'écoles ou de rue commerçantes.

Lorsqu'ils circulent dans des zones 30, certains usagers de la route doivent absolument adapter leur comportement de circulation le long des voies.

Ainsi, si les **piétons** ne bénéficient pas d'autorisations autres que celles se retrouvant le long des rues normales, ils **ne peuvent pas non plus emprunter la voie dans toute sa largeur comme dans les zones rencontre**.

Si les cyclistes doivent respecter la limitation de vitesse, ils bénéficient, dans la plupart des cas, d'un **double sens cycliste** à partir de l'instant où ils s'engagent dans une zone 30 (sauf arrêté l'interdisant).

Les automobiles et les autres véhicules motorisés doivent également respecter la limitation de vitesse ainsi que les règles de circulation établies dans toutes les voies des agglomérations.

Enfin, en ce qui concerne les véhicules prioritaires, ils n'ont pas besoin de respecter la zone 30, leur mission étant prioritaire sur les autres règles de circulation.

Les accidents ont des conséquences beaucoup moins graves, en particulier pour les usagers vulnérables (piétons, deux-roues).

L'espace public est plus sûr, plus lisible et plus accessible pour les usagers les plus fragiles (ex. enfants, personnes âgées, handicapés).

Alors qu'une limitation de vitesse à 30 km/h peut s'arrêter à l'intersection suivante ou à la prochaine limitation de vitesse, la zone 30 s'applique sur l'ensemble des rues et croisements de la zone, depuis le panneau de début jusqu'au panneau de fin de zone.



CHAUCIDOU (Chaussée pour les Circulations Douces ou Chaussée à voie centrale banalisée).



Il s'agit d'une chaussée à voie centrale banalisée sans marquage axial et bordée de deux couloirs. Les véhicules motorisés circulent sur la voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur les accotements appelés "rives".

Si la largeur de la voie réservée aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre leur croisement, ces derniers peuvent se déporter ponctuellement sur la rive lorsqu'ils sont amenés à se croiser, mais en cédant la priorité aux cyclistes.

Deux "Chaucidou" sont en place à Dole : Rue de la Proie, et rue de Chaux.



Vous informe sur les nouvelles signalisations

Adresse postale :

Association DOLAVELO
27, rue de la Sous-Préfecture
39100 - DOLE

Adresse du local :

Pavillon des Arquebusiers
Avenue de Lahr
39100 - DOLE

Ateliers d'Entretien Vélos
Les 2^{ème} mercredi et 4^{ème} samedi du mois

Vélo-école
Le samedi matin, de 10h00 à 12h00

Mail : contact@dolavelo.fr

Site Internet : www.dolavelo.fr - f
Siret : 75060065200010



Zone de rencontre

Rue de Besançon par exemple

Règles fondamentales :

L'entrée de la zone de rencontre est signalée par le panneau B52 (ci-contre)

- **Les piétons bénéficient de la priorité** sur tous les véhicules (sauf transports publics guidés). Ils peuvent circuler librement, sur toute la largeur de la voirie, sans y stationner (même s'il y a des trottoirs).
- **La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h.**
- Le stationnement est autorisé uniquement sur les emplacements aménagés.
- **Le double-sens cyclable est généralisé** (sauf arrêté l'interdisant).
- Les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente.

La sortie de la zone de rencontre est signalée par le panneau B53 (ci-après).



Il faut prendre en considération les pictos du panneau de zone de rencontre qui sont représentés relativement à leur priorité :

Le piéton y est le plus grand (donc totalement prioritaire)

Vient ensuite le cycliste

En dernier, et en petit, c'est la voiture, qui doit la priorité au piéton ET au cycliste.

Panonceaux M12



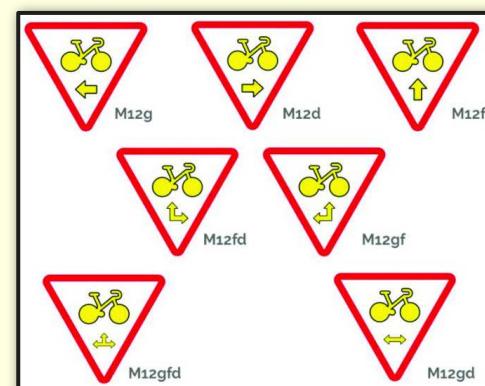
Fixé au feu tricolore, c'est une **autorisation de tourner à droite pour les cyclistes lorsque le feu est au rouge**.

Seuls les cyclistes sont concernés, et CE PANONCEAU NE LEUR DONNE PAS LA PRIORITE mais seulement l'autorisation de passer au rouge pour tourner à droite, en laissant passer les usagers qui ont le feu vert et les éventuels piétons.

Le cycliste doit donc se comporter comme s'il arrivait à une intersection avec une "balise", c'est à dire : ralentir (voire s'arrêter si nécessaire), vérifier la présence d'autres usagers sur la voie à emprunter, et s'engager si celle-ci est libre.

Le cycliste ne doit en aucun cas conserver sa vitesse et s'engager sans précaution en considérant qu'il est prioritaire car ce n'est pas le cas ! Il pourrait alors provoquer un accident dont il serait entièrement responsable.

Il existe d'autres panonceaux M12 permettant de tourner à gauche, aller tout droit, aller à droite ou tout droit, ... Vous les rencontrerez certainement dans d'autres villes.



Double chevrons

Un nouveau concept : **La trajectoire matérialisée pour les cyclistes.**



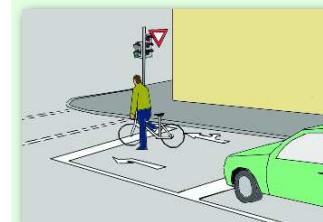
Cette modification réglementaire introduite par le décret du 2 juillet 2015 permet aux gestionnaires de voirie d'indiquer au sol une trajectoire conseillée pour les cyclistes.

Ce nouveau marquage, permet aux cyclistes de se positionner, principalement dans les giratoires de faible diamètre et éviter de se "faire serrer" par des automobilistes trop pressés.

La trajectoire est matérialisée par les signes suivants :



Le SAS Vélos



Un **SAS cyclable, SAS vélo ou zone avancée pour cyclistes** est un espace réservé aux cyclistes, entre la ligne d'arrêt des véhicules et un passage piéton à un carrefour à feux tricolores.

Il permet aux cyclistes de se placer du côté de la chaussée vers lequel ils vont tourner et bien en vue devant les véhicules motorisés pour démarrer en toute sécurité. Il évite en particulier qu'un vélo reste caché dans l'angle mort d'un poids lourd.

Les automobilistes ne doivent pas pénétrer dans ce SAS et, en aucun cas y stationner (amende de 135,00 € en cas d'infraction).