

Les permissions de voirie ministérielles		E
Alignements et Accès	les zones 30 km/h	
référence	texte	
E	Les entrées en zone 30 km/h	
E.1.	Règles générales	
E.1.1.	Les critères retenus ci-dessous se basent essentiellement sur l'avis de la Commission de circulation de l'Etat « concernant l'aménagement des entrées en zone 30 km/h, situées le long de la voirie de l'Etat », émis sous la référence cce/cs/avis/09/048 en date du 30 mars 2009 et portant sur les aménagements projetés dans l'embouchure de la voie secondaire sur les dix premiers mètres à compter à partir du bord de chaussée de la route de l'Etat.	
E.1.2.	Dans le cadre du présent chapitre on entend par bord de chaussée le bord extérieur de la voie de circulation.	
E.1.3.	Il est notamment fait distinction d'une part entre la construction d'entrées en zone 30 km/h et d'autre part le réaménagement de routes existantes desservant des zones d'habitation pour être converties en entrées en zone 30 km/h.	
E.1.4.	Les entrées en zone 30 km/h à construire dans le cadre de l'aménagement d'un lotissement doivent obligatoirement respecter les dispositions des chapitres E.2. et E.3. énoncés ci-dessous.	
E.1.5.	Les routes existantes transformées en entrées en zone 30 km/h dans le contexte de la conversion d'une zone d'habitation en une zone 30 km/h doivent respecter les dispositions du chapitre E.2. Elles doivent profiter au mieux possible de l'espace disponible pour se rapprocher de la géométrie d'une nouvelle entrée à créer.	
E.1.5.1.	Les entrées en zone 30 km/h peuvent être réalisées soit par des éléments constructifs, soit par un marquage routier de couleur blanche.	
E.2.	Dispositions communes : géométrie, matériaux et règles de priorité	
E.2.1.	La largeur entre bordures de l'embouchure des entrées en zone 30 km/h ne peut être inférieure à 5,00 m sur les premiers 10,00 m à compter à partir du bord de chaussée de la route de l'Etat, afin d'y permettre le croisement en toute sécurité de deux véhicules et pour ne pas créer de reflux sur la route de l'Etat.	
E.2.2.	Le tracé des bordures est à déterminer moyennant les courbes tractrices du type R1 :R2 :R3, dont celle du côté droit correspond au véhicule de référence qui est le camion à trois essieux assurant le ramassage des ordures. Dans les zones enclavées, il est obligatoire de prévoir une possibilité de rebroussement au camion de ramassage des ordures pour lui permettre de	
GTPdV2010	Ministère du Développement durable et des Infrastructures Administration des Ponts et Chaussées	67

référence	texte
	sortir sur la route de l'Etat en marche avant.
E.2.3.	En cas d'exiguïté extrême des lieux due à des contraintes d'implantation de la route secondaire et en fonction du type de priorité sur le carrefour donnant accès à la zone 30 km/h, le véhicule de référence entrant dans la zone 30 km/h peut exceptionnellement empiéter sur la voie de circulation des voitures sortant de la zone. Il en est statué au cas par cas.
E.2.4.	Le véhicule sortant de la voie secondaire sur la route de l'Etat - en bifurquant à droite - doit faire ce mouvement sans empiéter sur la voie du trafic venant en sens inverse.
E.2.5.	La viabilité de l'embouchure pour le véhicule de référence qui est le camion à trois essieux assurant le ramassage des ordures est obligatoirement à démontrer par l'apposition sur le plan de situation des courbes de giration. L'échelle de ce plan de situation est de 1/250.
E.2.6.	A la hauteur des passages pour piétons les bordures de trottoirs sont à abaisser jusqu'à une saillie maximale de 2 cm pour faciliter le passage de fauteuils roulants.
E.2.7.	La pente longitudinale de la voie secondaire ne doit pas excéder les 3 % sur les premiers 10 m à compter à partir du bord de chaussée de la route de l'Etat.
E.2.8.	Un passage pour piétons d'une largeur L comprise entre trois et cinq mètres [3,00 m ≤ L ≤ 5,00 m] est à aménager dans l'embouchure de la voie secondaire, implanté avec un recul minimal de 5,00 m par rapport au bord de la chaussée de la route de l'Etat.
E.2.9.	Pour caractériser l'entrée de la voie secondaire comme entrée vers une zone 30km/h, le passage pour piétons est à disposer sur une plage de chaussée de couleur rouge débordant celui-ci latéralement sur les deux côtés de 0,50 m .
E.2.10.	La mise en couleur de cette plage de la couche de roulement se fait soit par du pavé en béton coloré, soit par un enduit spécial, tous les deux capables de supporter les sollicitations engendrées par le trafic et posé, respectivement mis en œuvre suivant les règles de l'art.
E.2.10.1.	Les matériaux utilisés doivent être homologués et leur rugosité de roulement doit être au moins égale à celle d'un revêtement bitumineux classique.
E.2.10.2.	Il est strictement défendu d'utiliser comme revêtement du pavé en pierre naturelle ou d'aménager cette plage de la couche de roulement en saillie par rapport à la chaussée environnante.
E.2.11.	A l'intérieur des agglomérations, la continuité du flux de la circulation des piétons le long de la route de l'Etat doit être assurée des deux cotés de la

référence	texte
	voie secondaire par l'aménagement de trottoirs en retour de largeur minimale de 1,50 m s'étendant jusqu'au-delà du passage pour piétons.
E.2.12.	Dans la zone d'entrée de l'embouchure de la voie secondaire, l'utilisation de pavés en pierre naturelle comme couche de roulement est strictement interdite.
E.2.12.1.	En cas d'utilisation de pavés en béton, il y a lieu de recourir à un type de pavés à emboîtement mécanique latéral. Les zones à pavés doivent accuser une surface plane et disposer d'une rugosité de roulement qui doit être au moins égale à celle d'un revêtement bitumineux classique.
E.2.13.	Le rétrécissement constructif ou optique (par un marquage routier) de la voie secondaire menant dans la zone 30 km/h ne peut se faire qu'à une distance minimale de 10 m à compter du bord de chaussée de la route de l'Etat. Il est introduit progressivement et sans présenter d'arête brutale au trafic entrant dans la zone.
E.2.14.	Une signalisation verticale bien visible est à mettre en place aux entrées en zone 30 km/h ; elle doit être conforme aux dispositions du Code de la Route et ne doit pas gêner pas la visibilité des usagers de la route; il s'agit en l'occurrence du signal H,1 (début de zone) et H,2 (fin de zone), portant l'indication 30, du signal E,11a (passage pour piétons).
E.2.15.	La priorité de la voie secondaire sur la route de l'Etat peut être de trois types différents :
E.2.15.1.	type a la route étatique reste prioritaire : apposition du signal B,1 (cédez le passage), respectivement B,2a (arrêt) ;
E.2.15.2.	type b la route secondaire bénéficie d'une priorité à droite : apposition du signal A,21a (intersection à priorité à droite) ; cette forme de priorité ne peut être appliquée que sur les chemins repris ;
E.2.15.3.	type c mise en place de feux tricolores ; apposition du signal A16 (approche d'un carrefour où la circulation est réglée par une signalisation lumineuse).
E.2.16.	Une bande d'arrêt correspondant au type de priorité choisi, combinée à une amorce de ligne médiane continue d'une longueur minimale de 4,00 m , est à aménager dans l'embouchure de l'entrée.

Les permissions de voirie ministérielles		E
Alignements et Accès	les zones 30 km/h	
référence	texte	
E.3.	Dispositions particulières	
E.3.1.	La surface de circulation de l'embouchure de la voie secondaire en une zone 30 km/h à construire est obligatoirement délimitée par des bordures de trottoir posées en saillie de 13 cm par rapport au niveau de la couche de roulement de façon à créer une nette séparation difficilement franchissable entre celle-ci et le trottoir.	
E.3.2.	La surface de circulation de l'embouchure de la voie secondaire pour une route existante à réaménager en entrée en une zone 30 km/h est délimitée soit par des bordures de trottoir en saillie de 13 cm par rapport au niveau de la couche de roulement, soit par des lignes de rives en marquage routier de couleur blanche.	
E.3.2.1.	Aucun rétrécissement, ni constructif, ni optique par marquage horizontal, ne peut être accepté dans des embouchures existantes dont la largeur entre bords de chaussées est inférieure ou égale à 5,00 m .	
E.3.2.2.	Les surfaces délimitées entre la ligne de rive et l'ancien bord de chaussée sont à aménager par un marquage en couleur routière blanche conforme aux recommandations de l'avis de la Commission de Circulation de l'Etat.	
GTPdV2010	Ministère du Développement durable et des Infrastructures Administration des Ponts et Chaussées	70









