




Les zones de circulation particulières en milieu urbain

L'introduction de la zone de rencontre et la précision des règles, relatives à la zone 30 et à l'aire piétonne, ont été introduites par le Décret 2008-754 du 30/07/2008. Du principe de prudence à la généralisation des doubles sens cyclables dans les rues à sens unique pour les véhicules motorisés des zones de rencontre et des zones 30 ; trois critères principaux permettent de différencier les zones de circulation apaisées entre elles par rapport aux autres voiries.



Zone de circulation apaisée en milieu urbain	Aire piétonne	Zone de rencontre	Zone 30
Usagers	Piétons et cyclistes. Véhicules liés à la desserte suivant les règles de circulation.	Tous	
Lieux concernés	Lieux dédiés aux piétons, pour lesquels on peut réduire à quelques véhicules autorisés la circulation motorisée : <ul style="list-style-type: none"> ▶ rue, ensemble de rues, ▶ grande place, ▶ grand parvis. Axes à grande circulation exclus.	Lieux où l'on souhaite privilégier la vie locale en donnant la priorité aux piétons sur la circulation des véhicules motorisés, celle-ci restant possible à vitesse réduite : <ul style="list-style-type: none"> ▶ concentration de commerces, services publics,... ▶ correspondance de transport en commun, ▶ quartier touristique, historique, ▶ rue résidentielle ou de lotissement peu perméable au transit motorisé, ▶ rue étroite, etc... 	Lieux où l'on souhaite maintenir la circulation et la vie locale en trouvant un compromis et en modérant la vitesse. <ul style="list-style-type: none"> ▶ Ensemble de rues résidentielles, de lotissement. ▶ Ensemble de rues commerciales pouvant comprendre des sections avec de nombreuses traversées piétonnes, des sections de rue de distribution du quartier, des sections d'axe de transit. À terme, en général la Zone 30 devrait s'étendre sur plus de 70 % de la voirie en milieu urbain. Elle peut contenir des zones de rencontre et des aires piétonnes.
Statut permanent ou temporaire	Permanent ou temporaire.	Permanent	
Type de priorité	Piéton prioritaire sur tous les véhicules sauf les transports guidés de manière permanente.	Piéton prioritaire sur tous les véhicules sauf les transports guidés de manière permanente.	Régime général de priorité, rien de spécifique y compris pour les piétons.
Limitation de vitesse pour les véhicules	Allure du pas.	20 km/h	30 km/h
Transports publics	Admis		
Transports publics à guidage permanent	Limitation de vitesse définie dans le règlement d'exploitation	Limitation de vitesse définie dans le règlement d'exploitation	Limitation de vitesse définie dans le règlement d'exploitation
Signalisation entrée	 Panneau B54 complété par des règles de fonctionnement + aménagement pour augmenter la lisibilité et au besoin réduire les vitesses dès l'entrée.	 Panneau B52 + aménagement si besoin pour augmenter la lisibilité et réduire les vitesses dès l'entrée.	 Panneau B30 + aménagement si besoin pour augmenter la lisibilité et réduire les vitesses dès l'entrée.
Signalisation à l'intérieur de la zone	Le moins possible		
Aménagement à l'intérieur de la zone	Aménagement cohérent pour que la priorité piétonne et l'allure du pas soient respectées.	Aménagement cohérent avec la limitation de vitesse applicable.	Aménagement cohérent avec la limitation de vitesse applicable.
Aménagement cyclable à l'intérieur de la zone	Sans aménagement particulier.	Sans aménagement, excepté si nécessaire pour le double sens cyclable dans les rues à sens unique.	Sans aménagement, excepté si nécessaire pour le double sens cyclable dans les rues à sens unique et des cas particuliers (bypass, forte pentes).
Stationnement pour les vélos	Stationnement spécifique aux vélos fortement recommandé		
Stationnement des véhicules motorisés	Tout stationnement est gênant donc verbalisable. Possibilité d'organiser l'arrêt des véhicules.	Tout arrêt ou stationnement en dehors des emplacements aménagés est gênant, donc verbalisable.	Comme dans les axes limités à 50 km/h.
Personne à mobilité réduite	Application des principaux textes législatifs et réglementaires concernant l'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux personnes handicapées.		
	Veiller à garder des cheminements piétons repérables dégagés de tout obstacle, en privilégiant les trajets les plus directs et simples possibles.	En dehors des rues trop étroites, il est nécessaire de conserver un espace continu dédié aux piétons et de garder des cheminements dans cet espace qui soient dégagés de tout obstacle et repérables en privilégiant les trajets les plus directs et simples possibles.	Il est nécessaire de conserver un trottoir et de sanctuariser sur ces trottoirs des cheminements dégagés de tout obstacle en privilégiant les trajets les plus directs et simples possibles.

Extraits de la plaquette de référence du CERTU

Les zones de circulation particulières en milieu urbain

Nota :

- a) La présence des cyclistes dans les aires piétonnes ainsi que la limitation au sens de circulation en liaison avec celui imposé aux véhicules motorisés, sont fixées par les dispositions prises par l'autorité investie du pouvoir de police.
- b) Dans les zones 30 et les zones de rencontre, les chaussées sont à double sens cyclable, sauf dispositions différentes prise par l'autorité investie du pouvoir de police.
- c) La mise en conformité des anciennes "zone piétonne" et zone 30 est effective depuis le 1^{er} Juillet 2010.

Les aires piétonnes

Les entrées et les sorties sont annoncées par une signalisation (voir extrait de la plaquette du CERTU page précédente). Très souvent cette signalisation ne suffit pas à montrer les limites de ces zones. Il conviendra alors par des aménagements légers, d'en augmenter la lisibilité voire d'en empêcher l'accès physique aux véhicules motorisés par des bornes ou barrières amovibles.

Les zones de rencontre et zones 30

Comme pour les aires piétonnes, les entrées seront aménagées de manière cohérente afin d'assurer la vitesse préconisée pour les véhicules motorisés. À l'intérieur de ces zones, si le profil de la voie encourage la pratique de la vitesse, il sera nécessaire de réaliser des points de "maîtrise" tels que plateaux, ralentisseurs et rétrécissements de chaussée. Pour ce dernier équipement, le passage des cyclistes devra être pris en compte par un by-pass.

Rappel : Les deux panneaux concernant ces deux zones, sont des panneaux de prescriptions zonaux. Ils s'appliquent sur l'ensemble de l'axe sur lequel ils sont implantés et l'ensemble des voies sécantes, et ce, jusqu'à l'implantation d'un panneau modifiant cette prescription.



photo 1

Zone de rencontre = priorité aux piétons



photo 3

Un type de zone piétonne où les cyclistes ne sont pas admis.. Ceci est contraire à la volonté et l'objectif national de développer les modes de déplacement alternatifs à la voiture, et que la FFCT ne cautionne pas.



photo 2

Zone 30 avec des aménagements réducteurs de vitesse.



↳ L'avis de la FFCT :

La FFCT s'associe bien sûr aux directives favorisant la limitation de la vitesse, elle demande cependant que soient assurées une bonne cohérence et une bonne lisibilité de ces aménagements, y compris la signalisation directionnelle pour les cyclistes et les piétons.