

# Hiérarchisation des voies urbaines et modération des vitesses

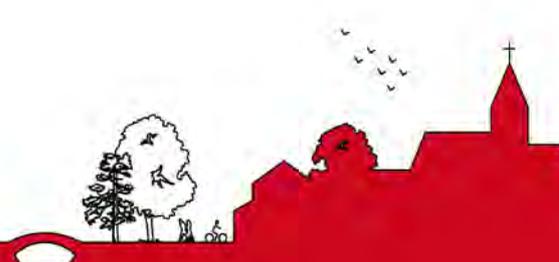
## *Enjeux et méthodologie*



Commune de Châtillon-sur-Chalaronne



PRÉFET DE L'AIN



En tant qu'acteurs de l'aménagement du territoire, vous êtes aussi bien confrontés à des questions d'insécurité liées à des vitesses excessives pratiquées sur les voies et à la cohabitation difficile entre les différents usagers, qu'aux questions d'organisation ou d'aménagement du territoire.

Ce petit fascicule, destiné aux collectivités, aux aménageurs, aux bureaux d'études, aux conseils en matière d'aménagement ..., se propose de sortir de la logique passée qui laissait une place prépondérante à la voiture .

Le slogan des années 70 «la ville doit s'adapter à la voiture» a fait son œuvre et reste encore ancré dans les esprits. Comme pour l'aménagement des rues, les règles de conduite ont été conçues essentiellement sous l'angle des déplacements motorisés en ne laissant qu'une portion congrue aux modes alternatifs et à la vie locale.

Grâce à la démarche «code de la rue» initiée dès 2006 par le ministre des transports, des évolutions réglementaires récentes permettent d'orienter les comportements et les aménagements urbains vers un meilleur partage de l'espace public entre toutes les catégories d'usagers. Elles contribuent également à renforcer la sécurité des déplacements, en particulier pour les modes doux. Parmi les dispositions nouvelles, intégrées au code de la route, figurent notamment une définition plus précise des zones 30 et des aires piétonnes ainsi que l'apparition de la «zone de rencontre».

Grâce à ce nouveau cadre législatif, les collectivités disposent désormais d'une gamme complète de solutions adaptées à la diversité des voies urbaines, depuis la section limitée à 70 km/h où les déplacements motorisés gardent une certaine prépondérance, jusqu'à l'aire piétonne où ils sont exclus.

Pour appliquer ce cadre législatif avec pertinence, il est nécessaire de réfléchir au préalable à une hiérarchisation des voies urbaines prenant en compte la vie locale et les déplacements par les modes alternatifs à la voiture.

Ce document a pour objectif d'apporter quelques éléments de méthode pour permettre de traiter cet enjeu capital pour les collectivités.

J'espère que cette plaquette pourra vous aider dans l'élaboration de vos projets et la promotion de la qualité du cadre de vie.

**Sébastien Ferra**  
directeur départemental  
des territoires par intérim



## Quelles sont les fonctions principales des voies urbaines ?

Une **fonction circulatoire** : les voies urbaines supportent les déplacements réalisés par les véhicules motorisés ou par les modes alternatifs (vélo, marche, transports en commun). Cette fonction induit souvent des aménagements stéréotypés s'appuyant sur la séparation des modes : une chaussée pour les usagers motorisés, des bandes ou pistes cyclables et des trottoirs pour les piétons.

Une **fonction vie locale** : les voies urbaines sont aussi des espaces publics, lieux d'animation, de convivialité et de rencontres, de détente, de promenade et même de jeux pour les enfants. Cette vie locale peine à exister face à des aménagements de type « routier » qui privilégient la voiture. Les vitesses pratiquées et/ou autorisées sont souvent peu adaptées à la cohabitation entre fonctions circulatoire et vie locale.

Pourtant le développement au profit de cette dernière répond à 3 enjeux :

### ● un enjeu de cohésion sociale

L'expérience montre que plus les vitesses sont élevées, plus les axes de circulation sont ressentis comme des coupures urbaines qui ne favorisent pas **les relations sociales de voisinage**. La modération des vitesses permet de tisser plus facilement des liens (spatiaux, sociaux) pour faciliter la rencontre avec autrui.

### ● un enjeu de santé publique

Les vitesses excessives induisent une dégradation de la qualité du cadre de vie en accentuant **les nuisances sonores** avec des conséquences souvent sous-estimées sur la santé humaine. L'ambiance sonore en période nocturne a une influence sur la qualité du sommeil. La modération des vitesses est un enjeu de santé publique.

### ● un enjeu de sécurité publique

La modération des vitesses favorise **la réduction du nombre et de la gravité des accidents** de la circulation. Elle contribue en particulier à :

⇒ **réduire le sentiment d'insécurité routière** qui ne se traduit pas toujours par une accidentologie importante mais constitue un frein important à l'usage de la marche à pied et du vélo notamment pour les enfants et les personnes âgées ;

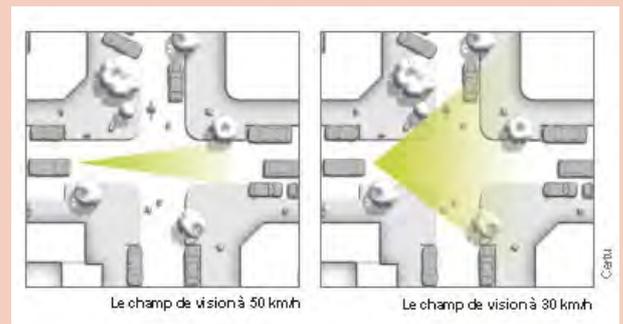
⇒ **élargir le champ de vision des automobilistes** et donc favoriser la prise en compte et l'interprétation d'informations sur toute la largeur de l'espace public. Cela permet en particulier d'anticiper plus rapidement les mouvements aléatoires d'usagers piétons ou cyclistes.

⇒ **réduire les distances d'arrêt, la violence des chocs éventuels et donc la gravité des accidents** : une réduction même légère de la vitesse à l'impact, limite fortement les conséquences d'un accident. Les chances de survie d'un piéton sont 8 fois plus élevées lors d'un choc à 30 km/h qu'à 50 km/h.

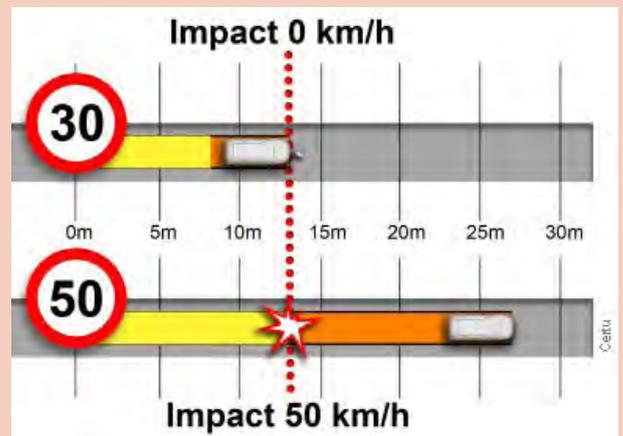
Il convient en outre de tenir compte du temps de réaction des conducteurs avant freinage face à un obstacle. Ce temps est estimé à environ 1 seconde quelle que soit la vitesse. A 50 km/h, un automobiliste voyant un piéton s'engager 14 mètres devant lui n'a pas même le temps de commencer à freiner; il le percutera à pleine vitesse. En roulant à 30 km/h, il a le temps de s'arrêter et d'éviter la collision.



**Zone de circulation apaisée** : concilier fonction circulatoire et vie locale (Bourg en Bresse)



**Rétrécissement du champ de vision avec l'augmentation de la vitesse.**



**Le schéma ci-dessus illustre :**

En jaune : la distance parcourue pendant la « seconde » de réaction du conducteur

En orange : la distance parcourue pendant l'action de freinage  
La modération de la vitesse permet d'éviter la collision.



## Rappels sur les typologies d'aménagements des voies

Les aménagements doivent être en cohérence avec les gradations des limitations de vitesse.



**Etrez** : une section à 70km/h en entrée/sortie de ville



**Bourg-en-Bresse** : une limitation à 50km/h sur l'avenue de Brou, un traitement différencié de chaussée qui indique une « vie locale »



**Marboz** : une rue commerçante du centre-ville en zone 30, le stationnement constitue une chicane

## Rappels sur les typologies

### ● Voies hors agglomération 90 ou 110 km/h

De par leur statut hors agglomération, elles sont rarement l'objet d'un traitement « urbain » (ce qui n'exclue pas un possible traitement paysager des abords). Elles peuvent intégrer certains aménagements spécifiques (bandes cyclables ...)

### ● Sections 70 km/h

Il s'agit de sections de voies le plus souvent situées en entrée/sortie d'agglomération où la vie locale est peu visible et le caractère urbain peu prégnant : urbanisation très lâche, aménagements de type routier, absence de trottoirs ... Toutefois, une vie locale même limitée (accès riverains, présence possible d'usagers modes doux), nécessite de la part des automobilistes une vigilance soutenue. Une limitation à 70 km/h s'impose donc avec si possible un aménagement en entrée de section pour marquer la rupture avec la section précédente hors agglomération. La limitation à 70 km/h ne constitue cependant pas un bon aménagement pour améliorer la sécurité sur ces sections de voies peu urbanisées. Il est préférable de ne pas reproduire cette typologie d'aménagement sur des sections de voies nouvelles en milieu urbain.

### ● Voies urbaines ordinaires 50 km/h

La vie locale sur ces voies devient plus perceptible. Des « générateurs » de déplacements (commerces, services et équipements publics) s'insèrent dans le tissu urbain. Les modes doux peuvent être présents, mais la place des véhicules motorisés prédomine.

Des dimensions souvent généreuses pour les véhicules motorisés, mais les caractéristiques de ces voies (accès riverains peu nombreux, absence de stationnement latéral ...) ne rendraient pas crédible une limitation à 30 km/h.

On peut classer dans cette catégorie certaines avenues et voies inter quartiers importantes ainsi que la plupart des voies de zones d'activités.

### ● Voies en zone 30 (30 km/h)

La zone 30 est un espace public où doit prévaloir un équilibre entre les fonctions circulatoire et vie locale (cohabitation entre les différents usagers). La description des enjeux a montré qu'une limitation à 30 km/h constitue un bon compromis entre l'écoulement des trafics motorisés, la sécurité des piétons et cyclistes et la qualité du cadre de vie dans les quartiers.

Cette typologie d'aménagement peut s'appliquer à un éventail très large de voies : dessertes de quartier résidentiel, voies de zones commerciales, rues de centre-ville où les activités riveraines (commerces, services, tourisme ...) qui induisent une fréquentation piétonne et cycliste importante. Elle peut également avoir pour objet de dissuader les trafics de transit lorsque ceux-ci disposent d'itinéraires alternatifs plus adaptés.

Elles peuvent bénéficier des aménagements suivants :

- ⇒ aménagements spécifiques en entrée de zone ;
- ⇒ conservation des trottoirs, si possible de hauteur réduite ;
- ⇒ traversées piétonnes suggérées (passages piétons déconseillés) ; les piétons peuvent traverser où ils le souhaitent

tout en restant vigilants ;

- ⇒ pas d'aménagements cyclables en général (sauf double sens cyclable) ;
- ⇒ largeur de chaussées adaptée et signalisation minimale ;
- ⇒ priorité à droite privilégiée ;
- ⇒ utilisation du stationnement pour constituer des chicanes.

## ● Voies en zone de rencontre (20 km/h)

Sur ces voies, la vie locale est prépondérante et les modes doux bénéficient d'une priorité générale sur les usagers motorisés. Le terme «rencontre» signifie que l'espace est approprié aux usagers les plus vulnérables.

Cette catégorie peut concerner divers types de voies, notamment :

- ⇒ les rues où la fréquentation par les modes doux est particulièrement élevée en raison de la proximité de commerces et de services (écoles...) ;
- ⇒ les rues dont l'unique fonction circulatoire est la desserte locale de quartiers résidentiels, pavillonnaires ou d'habitat collectif ;
- ⇒ les voies urbaines situées dans des centres historiques d'intérêt touristique ;
- ⇒ les voies dont les emprises limitées ne permettent pas l'aménagement de cheminements réservés aux modes doux ;

Le traitement et l'aménagement de l'espace public doivent donner l'impression que les véhicules circulent sur un espace piéton (et non l'inverse). Pour cette raison, la délimitation de cheminements piétons, sur trottoirs par exemple, n'est pas souhaitable. Hormis ce point, les règles d'aménagement en zone 30 peuvent être appliquées.



**Attention : les zones 30 et de rencontre accueillent parfois les transports en commun. Les aménagements doivent tenir compte de leur rayon de braquage.**

## ● Aires piétonnes

Ces espaces publics sont entièrement dédiés aux piétons de façon quasi permanente. Les vélos y sont admis à condition qu'ils roulent au pas et ne gênent pas les piétons. Les véhicules motorisés peuvent être exceptionnellement et expressément autorisés par le maire seulement pour la desserte riveraine (livraisons et déménagements notamment) et à condition également de rouler au pas.

L'aire piétonne peut couvrir une rue de façade à façade, une place ou un ensemble de voiries. Elle peut être plus ou moins étendue, mais doit être créée en englobant l'intégralité de l'espace public pris dans son ensemble. Pour cette raison, un trottoir ne peut pas être assimilé à une aire piétonne. Ces espaces s'intègrent dans le réseau des voies douces.



Meillonnas : Une rue étroite aménagée en zone de rencontre

Pour répondre aux enjeux de sécurité routière et de qualité du cadre de vie, le code de la route dans son article R110-2, prévoit 3 catégories de zones de circulation apaisée à l'intérieur des agglomérations: les zones 30, les zones de rencontre et les aires piétonnes. Chaque catégorie correspond à une typologie d'aménagement particulière (cf annexe).

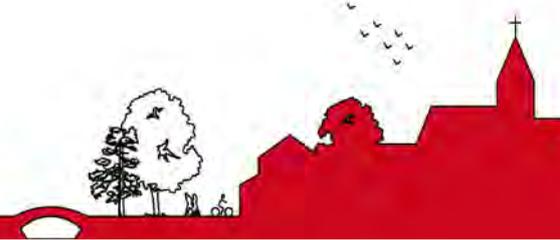


Saint-Bernard : un aménagement de l'espace semi-piéton et sans connotation routière

La qualité esthétique des aménagements, du mobilier urbain et des traitements de surfaces contribuent aussi à une meilleure perception de la vie locale par les usagers motorisés et les incite à la vigilance. Elle participe également à l'attractivité de la zone pour les modes doux et permet de mettre en valeur le paysage urbain (façades, places, parcs ...).



Bourg-en-Bresse : une aire piétonne, un revêtement minéral différencié réalisé de façade à façade.



## Comment hiérarchiser ?

Repérage des voies structurantes et des « zones de circulation apaisée »

### Préambule

La démarche et les principes de hiérarchisation du réseau des voies urbaines peuvent s'appliquer à l'ensemble des agglomérations quelles que soient leurs tailles, du village de quelques dizaines d'habitants à la métropole de niveau régional. Le degré d'investigations et la finesse du diagnostic sont à adapter au cas par cas. Pour illustrer et expliciter les principes de hiérarchisation du réseau des voies urbaines, nous prendrons l'exemple d'une agglomération fictive de l'ordre de 3 000 habitants avec les composants urbains que l'on rencontre habituellement dans ce type d'agglomération :

- ⇒ un centre-ville ancien et dense regroupant des commerces traditionnels et des services locaux (mairie, écoles, etc.) ;
- ⇒ des extensions urbaines récentes sous forme de lotissements pavillonnaires ;
- ⇒ un pôle commercial et des équipements structurants générateurs de déplacements, tels que les écoles et les installations sportives ;
- ⇒ un réseau de voies routières convergeant vers le centre-ville ;
- ⇒ des cheminements modes doux et des parcs urbains.

### ● 1ère étape : recueil de données (identification des réseaux de transports et des principaux générateurs de déplacements)

L'exercice de hiérarchisation des voies nécessite une connaissance du territoire et du fonctionnement de l'agglomération suffisamment

fine pour appréhender les différents flux de déplacements. Dans ce but, il convient au préalable, de recueillir certaines données : trafics routiers, relevé d'accidents, desserte par les transports collectifs, déplacements domicile-travail ou autres types de déplacements ... Il convient de procéder à une analyse de terrain afin notamment de :

1ère étape : recueil de données (identification des réseaux de transports et des principaux générateurs de déplacements)



- ⇒ positionner l'agglomération par rapport aux pôles environnants en termes de dépendance économique, de liens commerciaux, de carte scolaire ... Ce positionnement permet d'avoir une approche des principaux flux d'échange et de transit par rapport à l'agglomération ;
- ⇒ localiser les équipements publics locaux générateurs de déplacements : établissements scolaires, commerces de détail, zones commerciales, zones d'activités, maisons de retraite, équipements sportifs, centres médicaux, salle des fêtes ... ainsi que les principaux espaces de stationnements ;
- ⇒ identifier les coupures naturelles (rivière, relief, etc.) ou artificielles (voie ferrée, canal, etc.) qui constituent des barrières aux déplacements ;
- ⇒ repérer les cheminements doux existants et les espaces publics tels que les parcs et places publics ainsi que les « dents creuses » libres de toute urbanisation ;
- ⇒ repérer les points singuliers : sections ou carrefours accidentogènes, rétrécissements de chaussée, déclivités importantes, largeur des voies, aménagements existants modérateurs de vitesse.

## ● 2ème étape : repérage des quartiers à vocation de « zones de circulation apaisée » et définition du réseau structurant

La plupart des agglomérations sont constituées de zones d'habitat ancien et de quartiers plus récents pavillonnaires ou collectifs. Ces quartiers forment souvent des poches d'urbanisation à l'intérieur desquelles le trafic de transit est faible ou même inexistant. Les usagers circulant sur ces voies ont pour origine et/ou destination une adresse à l'intérieur du quartier. Il est donc pertinent de leur imposer un comportement qui soit compatible avec le respect de la vie locale ainsi que la sécurité et l'agrément des usagers modes doux. C'est pourquoi il convient de privilégier un traitement de ces voies de quartiers en zones de circulation apaisée : zone 30 ou zone de rencontre.

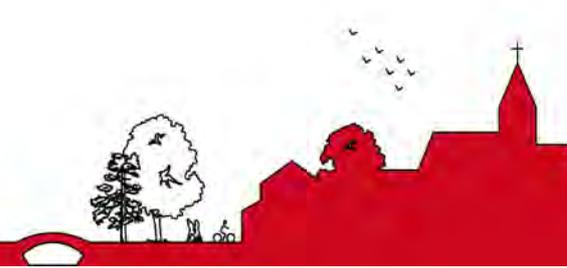
Cette étape peut également permettre d'identifier certaines voies supportant des trafics « parasites » composés d'usagers empruntant des voies de quartiers comme raccourcis. La collectivité pourra alors prévoir un aménagement de ces voies en zones de circulation apaisée destiné à dissuader le transit et le reporter sur d'autres axes plus adaptés.

A l'issue de ce travail, ressortira par défaut, le réseau des voies structurantes, supportant les trafics de transit et d'échange par rapport à l'agglomération ainsi que les circulations inter quartiers.

2ème étape : repérage des quartiers à vocation de zones de circulation apaisée et définition du réseau structurant



# La méthodologie



## ● 3ème étape : analyse du réseau structurant et identification des sections où une modération des vitesses est nécessaire

Toutes les voies formant le réseau structurant ne présentent pas en général, les mêmes configurations géométriques. Elles peuvent s'insérer dans des environnements urbains très diversifiés : centre-ville historique aux rues étroites ou larges boulevards urbains, voies commerçantes, entrées d'agglomération, desserte d'établissements scolaires... Une limitation de vitesse à 50 km/h ne doit pas constituer une règle absolue même si ces voies font partie du réseau structurant.

Des points singuliers comme des rétrécissements de chaussée ou des zones très fréquentées par les modes doux peuvent justifier des limitations inférieures. De même les voies inter quartiers, lorsqu'elles ne supportent que des usagers locaux, ont plutôt vocation à être intégrées à des zones de circulation apaisées.

Le volume de trafic ne doit pas être un critère de choix d'aménagement des voies. Des axes à forts trafics (jusqu'à 10 000v/j) dont la fréquentation par les modes doux est importante, peuvent très bien être aménagés en zone 30 ou de rencontre pour contraindre les usagers motorisés à adapter leur vitesse au contexte urbain traversé.

La voirie interne des zones d'activités artisanales ou industrielles peut être traitée différemment. Leur desserte par les poids lourds nécessite en général des largeurs de chaussées plus importantes



Feillens: une voie structurante en centre-ville où la vie locale justifie une modération de la vitesse

peu compatibles avec un traitement en zone de circulation apaisée. Il est souvent préférable d'instaurer une limitation à 50 km/h avec des aménagements de protection pour les modes doux (trottoirs, bandes cyclables, etc.). Ce choix est d'autant plus pertinent que la vie locale autour de ces axes est souvent très faible.

### 3ème étape : analyse du réseau structurant: sections à aménager en zones de circulation apaisée



## ● 4ème étape : intégration des voies nouvelles dans le schéma de hiérarchisation

Les projets d'extensions urbaines futures nécessiteront la création de voies de desserte. Dès le stade de la réalisation du PLU, la collectivité doit réfléchir aux typologies urbaines qu'elle désire appliquer à ces voies nouvelles.

Les choix de typologies devraient être clairement affichés dans les orientations d'aménagements et de programmation pour que les futurs aménageurs les intègrent dans leurs projets urbains. Cette réflexion s'attachera à garantir une greffe harmonieuse des futurs quartiers sur l'agglomération existante. Il s'agira notamment d'assurer des liaisons attractives, confortables et sécurisées en direction des principaux pôles communaux (commerces, écoles ...), notamment pour les usagers vulnérables.

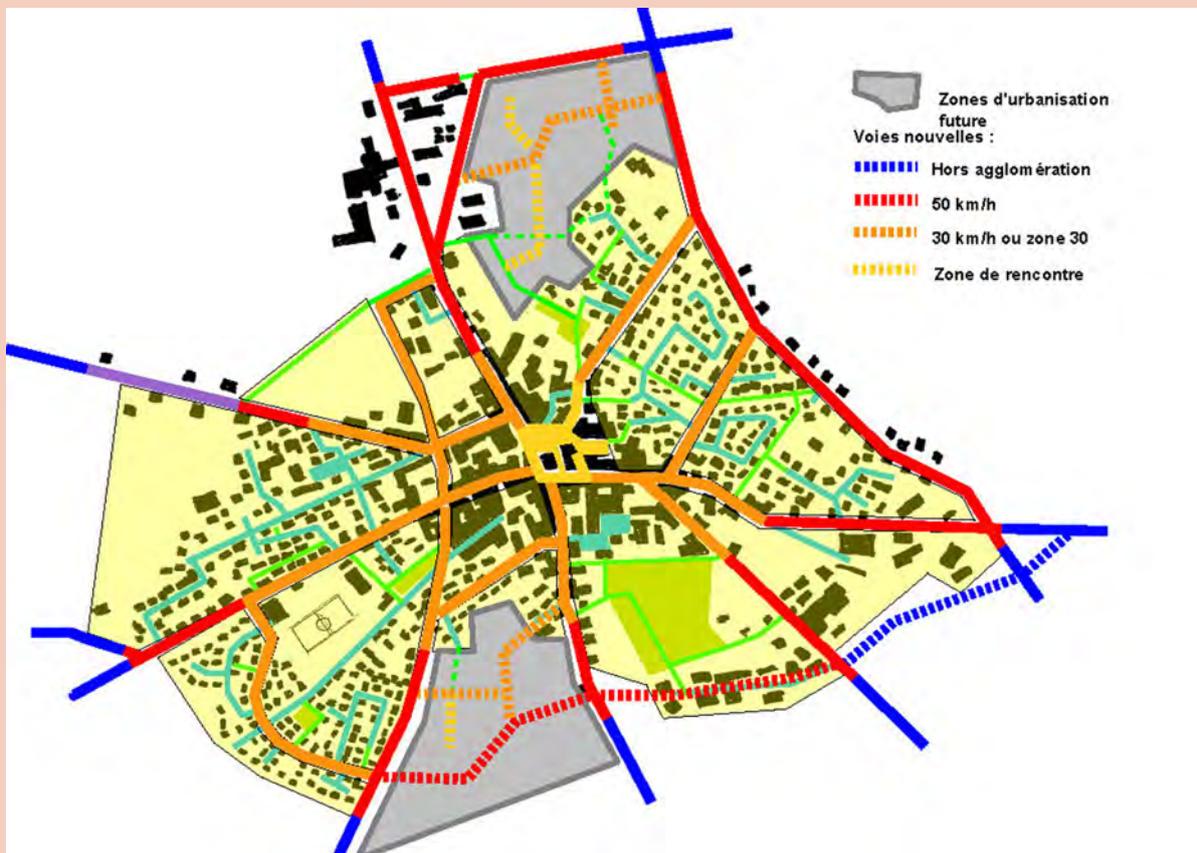
La plupart des quartiers résidentiels nouveaux devraient être intégrés dans des zones de circulation apaisée desservies par des voies urbaines traitées soit en zones 30, soit en zones de rencontre. Mais il est possible que certaines d'entre elles assurent également des fonctions de voies structurantes à l'échelle de l'agglomération (contournement du centre-ville, voie de liaisons inter quartiers..).

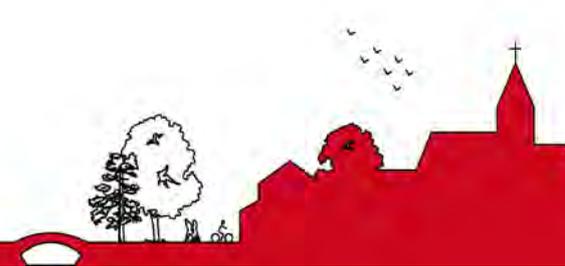
De même, les extensions urbaines peuvent remettre en cause le statut de certaines voies existantes. C'est le cas par exemple des entrées d'agglomérations qui peuvent être repositionnées en fonction des nouvelles limites des zones bâties.



Trévoux : une zone de rencontre conviviale

## 4ème étape : intégration des voies nouvelles dans le schéma de hiérarchisation





## En conclusion

Les zones de circulation apaisée (les zones 30 et les zones de rencontre) constituent des outils à disposition des collectivités pour favoriser un usage plus raisonné de la voiture au profit des modes de déplacements alternatifs et de l'amélioration du cadre de vie (y compris de la vie sociale). Elles permettent de limiter les impacts négatifs de la circulation routière en terme de sécurité et de nuisances. Les voies urbaines ne sont plus considérées comme des espaces publics voués uniquement aux déplacements. Leur rôle social de lieux de rencontre, de jeux et d'agrément est clairement affirmé grâce à des aménagements plus qualitatifs où la voiture et le confort de l'automobiliste ne constituent plus le critère principal d'aménagement.

Le choix de ces zones de circulation apaisée doit s'appuyer sur un schéma de hiérarchisation des voies urbaines cohérent avec leur fréquentation par les modes doux et le développement de la vie locale. A l'exception de quelques axes structurants importants où la fonction circulatoire est prépondérante, de nombreuses rues ont vocation à être traitées en zone de circulation apaisée.

La mise en œuvre d'un schéma de hiérarchisation sur les voies existantes à l'échelle d'une agglomération entière, peut s'effectuer progressivement, par axes ou par quartiers. En revanche, il est indispensable que les voies créées dans le cadre de quartiers nouveaux soient traitées dès leur conception en zone de circulation apaisée. Le PLU peut inscrire cette prescription dans ses orientations d'aménagement, pour qu'elle s'impose aux aménageurs futurs.

### CODE DE LA ROUTE: extraits de l'article R110-2

Pour l'application du présent code, les termes ci-après ont le sens qui leur est donné dans le présent article :

- **agglomération** : espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde ;

- **aire piétonne** : section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation ;

- **zone de rencontre** : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

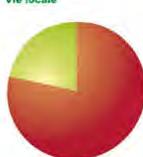
- **zone 30** : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

## Résumé

### EQUILIBRE ENTRE LA VIE LOCALE ET LA CIRCULATION DES VÉHICULES MOTORISÉS

En milieu urbain, les voiries ont le plus souvent deux types de fonctions à remplir de façon concomitante : les fonctions qui concernent la vie locale et celles qui sont liées à la circulation des véhicules motorisés.

Le schéma suivant présente les équilibres entre ces deux types de fonctions pour les différents statuts de voiries proposés.

Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 D 906 COURPIÈRE agglomération	 section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Equilibre vie locale fonction circulatoire	 Vie locale	 Vie locale	 Circulation	 Circulation	 Circulation

## Tableau de synthèse des caractéristiques des zones de circulation particulières

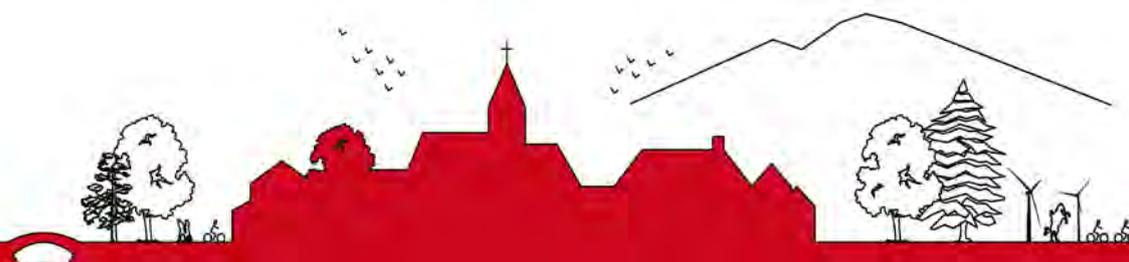
CE TABLEAU VISE À PRÉSENTER LES POINTS COMMUNS ET LES DIFFÉRENCES ENTRE L'AIRE PIÉTONNE, LA ZONE DE RENCONTRE ET LA ZONE 30.

### Nota :

- les éléments présentés ne relevant pas strictement de la réglementation sont mentionnés en italique (pour plus de précisions se référer aux fiches spécifiques relatives à chaque zone).
- les caractéristiques communes à plusieurs zones sont signalées par un fond jaune.

Zones de circulation apaisée en milieu urbain	Aire piétonne	Zone de rencontre	Zone 30
<b>Usagers</b>	Piétons et cyclistes Véhicules liés à la desserte suivant les règles de circulation	Tous	Tous
<b>Lieux concernés</b>	Lieux dédiés aux piétons, pour lesquels on peut réduire à quelques véhicules autorisés la circulation motorisée : ▶ rue, ensemble de rues ▶ grande place ▶ grand parvis  <i>Axes à grande circulation exclus</i>	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 : ▶ concentration de commerces, services publics, ... ▶ correspondance de transports 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 en modérant la vitesse. ▶ 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  <i>A 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.</i>
<b>Statut permanent ou temporaire</b>	Permanent ou temporaire	Permanent	Permanent
<b>Type de priorité</b>	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
<b>Limitation de vitesse pour les véhicules</b>	Allure du pas	20 km/h	30 km/h
<b>Transports publics</b>	Admis	Admis	Admis
<b>Transports publics à guidage permanent</b>	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
<b>Signalisation entrée</b>	 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
<b>Signalisation sortie</b>	 B55 B52 B30 EB20	 B53 B54 B30 EB20	 B54 B52 B51 EB20
<b>Signalisation à l'intérieur de la zone</b>	<i>Le moins possible</i>	<i>Le moins possible</i>	<i>Le moins possible</i>
<b>Aménagement à l'intérieur de la zone</b>	<i>Aménagement cohérent pour que la priorité piétonne et l'allure du pas soient respectées</i>	<i>Aménagement cohérent avec la limitation de vitesse applicable</i>	<i>Aménagement cohérent avec la limitation de vitesse applicable</i>
<b>Aménagement cyclable à l'intérieur de la zone</b>	<i>Sans aménagement particulier</i>	<i>Sans aménagement, excepté si nécessaire pour le double sens cyclable dans les rues à sens unique</i>	<i>Sans aménagement, excepté si nécessaire pour le double sens cyclable dans les rues à sens unique, et des cas particuliers (bypass, forte pente)</i>
<b>Stationnement pour les vélos</b>	Tout stationnement est gênant donc verbalisable	<i>Stationnement spécifique aux vélos fortement recommandé</i>	<i>Stationnement spécifique aux vélos fortement recommandé</i>
<b>Stationnement des véhicules motorisés</b>	Possibilité d'organiser l'arrêt des véhicules	Tout arrêt ou stationnement en dehors des emplacements aménagés est gênant donc verbalisable	<i>Comme dans les axes limités à 50 km/h</i>
<b>Personnes à mobilité réduite</b>	Application des principaux textes législatifs et réglementaires concernant l'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux personnes handicapées <sup>1</sup>  <i>Veiller à garder des cheminements piétons repérables dégagés de tout obstacle, en privilégiant les trajets les plus directs et simples possibles</i>	Application des principaux textes législatifs et réglementaires concernant l'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux personnes handicapées <sup>1</sup>  <i>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</i>	Application des principaux textes législatifs et réglementaires concernant l'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux personnes handicapées <sup>1</sup>  <i>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.</i>

<sup>1</sup> Loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées  
Décrets n°2006-1637 et n°2006-1638 du 21 décembre 2006 relatifs à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics  
Arrêté d'application du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics



*Bourg-en-Bresse : des aménagements de qualité*



*Belley : une zone de rencontre paysagée*



*Guamerans : un espace public accueillant*