

Partager la rue, un défi d'avenir

La zone de rencontre

L'aménagement de l'espace public ne doit pas se concevoir uniquement au regard de l'automobile. Il doit être partagé avec les autres usagers que sont les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite. Comblant une lacune entre l'aire piétonne et la zone 30, la zone de rencontre est un outil intéressant pour favoriser ce partage.

ENJEUX

Depuis peu, la place de la voiture en ville et dans les bourgs est remise en cause par la volonté de réduire les émissions de polluant mais aussi de redistribuer l'espace public.

Les objectifs recherchés par ces politiques sont divers : limiter le nombre d'accidents, améliorer le cadre de vie des riverains, créer des espaces conviviaux, favoriser les modes doux de déplacements, fluidifier le trafic pour les transports en commun.

Cet usage partagé de la voirie oblige à repenser l'espace public de voirie, le traitement des sols, la signalétique et la réglementation.

Article R.110-2 du code de la route

« 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 ».



**Panneau B52 :
signalisation de
l'entrée d'une
zone de rencontre**

La zone de rencontre, un outil intéressant

La zone de rencontre, inscrite dans le code de la voirie routière depuis juillet 2008 par décret offre un dispositif intéressant aux communes pour redynamiser leur centre-ville et créer des

espaces publics partagés dans les zones résidentielles. Une zone de rencontre est une zone urbaine où la priorité est donnée aux piétons et aux cyclistes ; ceci dans une logique de partage de l'espace par les différents usagers dont les automobilistes et autres conducteurs d'engins motorisés. Définie par l'article R.110.2 du Code de la route, la zone de rencontre est une zone de circulation particulière comme le sont les zones 30 ou les aires piétonnes. La vitesse y est limitée à 20 km/heure et la réglementation est favorable au modes doux (*piétons et vélos*).

Mais, au-delà de cette simple réglementation, la zone de rencontre implique une redistribution importante de l'espace public, ce qui en fait un outil d'aménagement autant qu'un outil de régulation du trafic.



**L'exemple d'une place rénovée
dans lequel le partage de l'espace
public est reconsidéré.**
Vern-sur-Seiche



La zone de rencontre c'est...

Un lieu de partage de l'espace public

Le principe majeur de la zone de rencontre est la voie partagée. La distinction chaussée-trottoirs s'efface. Les piétons peuvent circuler sur la chaussée mais sans y stationner. Les vélos y circulent à double sens, et la vitesse des voitures est limitée à 20 km/h. L'espace public devient un espace partagé par tous malgré la présence de véhicules motorisés.

De fait, c'est un espace dans lequel s'applique le principe de prudence du plus fort vis-à-vis du plus faible et la cohabitation des modes de déplacements. Il correspond en cela à l'idée des places traditionnelles des bourgs avant que l'utilisation massive de l'automobile ne contraigne tous les autres usages de l'espace public.

Une ville plus sûre et pour tous

La limitation de la vitesse induit d'emblée une diminution de l'insécurité dans des lieux mélangeant les différents usages. À vitesse réduite, les conséquences d'une collision sont moins importantes. 85 % des piétons décèdent après une collision avec un véhicule roulant à 65 km/h, 45 % à 50 km/h, 5 % à 30 km/h.

Ainsi, suite à la création de zones 20 et 30, on constate une réduction de 20 et 40 % du nombre d'accidents ainsi que de leur gravité.

En plus de cette sécurité routière objective, la zone de rencontre modifie la



Une des toutes premières zones de rencontre de l'agglomération. Saint-jacques-de-la-Lande



Un exemple d'espace public partagé. Delemont (Suisse)

perception de l'espace (*insécurité routière subjective*). Les usagers se sentent rassurés malgré la présence des automobiles.

La généralisation des double-sens cyclables

Dans les zones de rencontre, toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Toutes les rues à sens unique doivent être autorisées dans les deux sens pour les cyclistes.

Un trafic fluidifié

Contrairement à une idée reçue, la réduction de la vitesse n'induit pas forcément un ralentissement du trafic. C'est souvent en effet autour de 50 km/h que le débit est maximum et il reste excellent à 20 km/h. Les limites de capacité dépendent plus souvent des débits d'écoulement des carrefours. C'est en fait là que se trouvent les verrous qui limitent le trafic et créent de la congestion.

Un exemple de trafic apaisé : Bienne, place centrale

L'aménagement d'une place à Bienne en zone de rencontre a été réalisé sur une zone à fort trafic : 12 000 véhicules jours, 6 000 vélos, 100 bus avec 5 500 montées/descentes.

La réalisation a consisté à créer un espace uniforme d'asphalte jaune avec un marquage simple des flux. Le mobilier est sobre et les transitions douces s'effectuent entre la chaussée et les zones uniquement piétonnes. Le bilan est positif. Les accidents des piétons ont diminué de 20 % (30 % pour les accidents graves). Cela représente dix accidents durant les cinq dernières années. La ville, forte de son succès prévoit d'autres aménagements de ce type.



Une recomposition importante d'une place-carrefour
Source : Alain Jacob - Rennes Métropole.

Comment aménager une zone de rencontre ?

Concrètement, l'aménagement d'une zone de rencontre est formalisé par un arrêté du maire dans le cadre de son pouvoir de police. Cela implique la mise en place d'une signalisation à l'entrée et à la sortie de la zone. Les aires de stationnement doivent être clairement indiquées. L'aménagement de la rue doit être réalisé dans l'objectif de modération de vitesse. Ainsi, les nouveaux usages de l'espace public redéfinissent les façons d'aménager la voirie.

Les trottoirs s'effacent...

La séparation chaussée/trottoir devient inutile dès lors que le piéton est prioritaire sur tout l'espace. Ainsi, il est fréquent que le trottoir s'efface dans le traitement de l'espace public.

Néanmoins, il est préférable que la chaussée conserve une empreinte dans l'aménagement afin que les personnes à mobilité réduite puissent identifier des espaces latéraux sur lesquels elles vont pouvoir cheminer tranquillement, si elles le souhaitent.

Des zones calmes se dessinent



Les zones calmes sont aussi l'occasion de créer des espaces de détente. Bonnefontaines (Suisse)

Ces espaces latéraux servent aussi au stationnement du piéton. En effet dans les principes de zone de rencontre, les piétons et vélos peuvent occuper la chaussée sans toutefois y stationner. Contrairement à une aire piétonne, l'aire de rencontre doit permettre de distinguer le secteur « circulé » de ce qu'on peut appeler la zone « calme ».

Bandes techniques et secteurs végétalisés

L'espace gagné sur la chaussée permet de réorganiser l'espace notamment en faveur du végétal que ce soit des alignements d'arbres, des bandes végétalisées ou des chaussées drainantes. Les bandes techniques (*signalétique, stationnement*) peuvent servir de séparateur aux usages de la rue.

Les entrées de zone

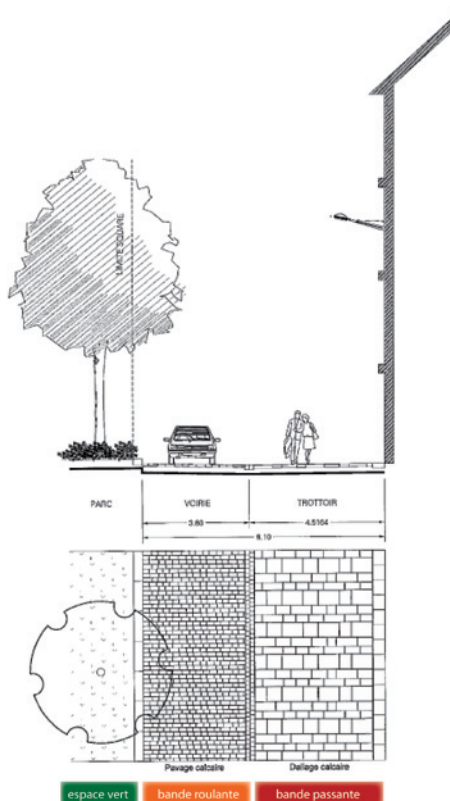
L'obligation est faite de signaler une entrée de zone de rencontre par le panneau B52. Cependant, les piétons ne lisent que rarement la signalétique routière. Il est donc souhaitable de renforcer le marquage de l'entrée par un traitement spécifique au sol afin que les passants et automobilistes se sentent naturellement dans un espace urbain particulier. C'est ce que l'on appelle communément l'effet « porte », c'est-à-dire une lecture intuitive de l'entrée de la zone.



Une rigole à ciel ouvert, un matériau différent définissent les différents usages de la rue. Fribourg



Dans les zones de rencontre, les aires de stationnement doivent être clairement indiquées. Saint-Jacques-de-la-Lande



Coupe sur rue. Amiens

La délimitation de la zone

Parallèlement au marquage de l'entrée de zone, il est important qu'il y ait une corrélation entre le périmètre de la zone et un ensemble urbain homogène marqué par des limites clairement identifiables (*par exemple, un quartier résidentiel homogène, un centre historique, un espace public central*). Il serait en effet contre-productif de compliquer les réglementations de voiries en alternant les types de zone (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne) sur un secteur urbain limité. Par contre, il peut être intéressant d'articuler les différentes réglementations (*zone 50, zone 30, zone 20*) afin d'obtenir une réduction progressive de la vitesse (*par exemple à l'entrée d'une ville*).

La zone de rencontre, où et pour qui ?

La zone de rencontre est particulièrement adaptée à certains types d'espace urbain dans lesquels il existe un équilibre entre les flux piétons, vélos et automobiles.

La traversée d'agglomération

La délimitation d'une zone de rencontre peut s'imaginer sur des secteurs à fort trafic (*voir exemple de Bienne, p 2*).

Ainsi les traversées d'agglomération parce qu'elles passent par les espaces centraux de la ville ou du bourg, peuvent faire l'objet d'un aménagement de ce type. Ainsi, lorsque des routes départementales traversent des villages, des centres-villes, sur des secteurs limités, la création d'espace public partagé peut être une solution à développer.

Les polarités de quartiers

Dans le cœur de certains quartiers, notamment où existent des petits pôles commerciaux, l'espace public est parfois impacté par une circulation dense. Créer une zone de rencontre peut permettre l'émergence de nouvelles pratiques autour d'espaces plus conviviaux.



Le cœur d'un quartier en périphérie du centre-ville. Strasbourg

Des espaces à sécuriser

La mise en place de zones de rencontre de façon limitée sur certains tronçons de rues (*sortie d'école, carrefour dangereux, parvis d'équipements*) peut être une façon de les sécuriser sans avoir recours à des aménagements lourds de voirie. Elle peut aussi servir pour des rues étroites qui ne permettent pas d'avoir des trottoirs répondant aux règles d'accessibilité.



Les premières zones de rencontre à Rennes.
Rue du Bois Rondel

Les rues résidentielles

Dans les lotissements et zones résidentielles, la création de rues sécurisées où les enfants puissent jouer fournit une intéressante alternative à l'absence d'espace public. Les exemples allemands (*Spiegstrasse*), anglais (*Home zone*) sont à méditer (*voir ci-dessous*).



Un exemple de Spiegstrasse. Fribourg



La zone de rencontre appliquée à un quartier résidentiel.
Saint-Jacques-de-la-Lande (Pigeon Blanc)

Espaces publics centraux et zone centrale des villes

Les espaces publics centraux lorsqu'ils sont dégagés d'une partie du trafic de transit par des déviations, sont des secteurs potentiellement aménageables en zone de rencontre. Le centre retrouve ainsi une vraie convivialité, les piétons et modes doux sont remis à l'honneur. Les commerces bénéficient d'une nouvelle attractivité. La zone de rencontre est ainsi une alternative à l'aire piétonne parfois trop rigide et complexe à mettre en œuvre dans les bourgs.

- Remerciements à :
- Alain Jacob – Rennes Métropole – service études urbaines
- Emmanuelle Guillemot – Rennes Métropole – direction infrastructures et équipements

AUDIAR

(Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise)
4 avenue Henri Fréville CS 40716 - 35207 RENNES Cedex 2

Contact : Jean-Michel MARCHAND
02 99 01 86 46 www.audiar.org