

AMÉNAGER UNE ZONE DE RENCONTRE

Zone de rencontre : présentation du concept 132

Comment aménager ? 140

La priorité est donnée au piéton sur tout l'espace de la rue et les véhicules y sont tolérés mais à une vitesse maximale de 20 km/h en l'absence de piéton : les règles de la zone de rencontre sont bien différentes de celles de la rue classique. L'aménagement de la rue est à adapter à ces exigences. Le changement de comportement demandé doit pouvoir être perçu par les usagers à travers l'aménagement réalisé.

Deux cas d'aménagement sont possibles :

- 1 - Adaptation d'un aménagement existant : il s'agit de légitimer une pratique, de gérer un existant ;
- 2 - Création d'un aménagement neuf : il s'agit de requalifier une voirie, d'en créer une nouvelle.

1 Zone de rencontre : présentation du concept



Définition de la zone de rencontre 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 et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, 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. »

Priorité au piéton

Sur le plan réglementaire, la zone de rencontre donne la priorité aux piétons, qui peuvent se déplacer sur toute la largeur de la chaussée, avec un accès aux deux côtés de la rue, dès qu'ils le souhaitent. De plus, ils sont prioritaires sur tous les véhicules, à l'exception des modes de transport public guidés de façon permanente.



La rue vit donc au rythme du piéton.

Prendre en compte et privilégier le piéton dans la rue, c'est améliorer le mode de déplacement, mais aussi le cadre de vie.

Le piéton ne doit pas bloquer les voitures

L'article R.412-35 du Code de la route indique que dans une zone de rencontre, les piétons peuvent circuler sur la chaussée, mais ne doivent pas bloquer la circulation des véhicules en y stationnant. Stationner sur la chaussée : on entend par là un blocage volontaire et continu du passage des véhicules. Un véhicule peut être amené à suivre un piéton, mais il ne doit pas être contraint à rester à l'arrêt pour une durée indéterminée, soumise au bon vouloir du piéton. La présence du piéton qui déambule sur la chaussée constitue potentiellement une gêne maîtrisée pour les véhicules, décourageant également le transit dans la zone de rencontre. Cela contribue physiquement à limiter le trafic motorisé.

1.1. Les principes en détail

La zone de rencontre est idéale pour des espaces publics où l'on souhaite favoriser les activités urbaines et les déplacements à pied, sans pour autant exclure totalement le trafic motorisé.

Son objectif est de favoriser la cohabitation des piétons avec les véhicules qui circulent au maximum à 20 km/h. À ces vitesses, les éventuels conflits ne se règlent pas dans un rapport de force, mais plutôt à travers un échange entre usagers, le piéton ayant une priorité absolue sur tous les véhicules.

Avec ses lieux de déambulation et de repos et sa végétation en ville ou dans les villages, la zone de rencontre offre une rue plus sûre et plus agréable pour tous.

Du côté des cyclistes

Les cyclistes doivent eux aussi céder la priorité aux piétons et rouler à moins de 20 km/h. Ils partagent l'espace de circulation avec les véhicules motorisés. Par défaut, le cycliste circule dans les deux sens de circulation même dans les rues à sens unique pour les véhicules motorisés.



1 place de parking = 8 emplacements vélos

Pour stationner une automobile, il faut compter environ 10 m². Sur cette même surface, 8 emplacements pour cycles peuvent être implantés (deux cycles par arceau).

Une réduction drastique du stationnement

Idéalement, le stationnement devrait être supprimé sur l'ensemble de la zone. Toutefois, certaines contraintes locales ne peuvent être levées. La réglementation a donc maintenu la possibilité du stationnement des véhicules motorisés. Ce dernier est alors limité et organisé afin de ne pas obstruer la visibilité entre les usagers ni la perméabilité de l'espace.



Maîtriser le stationnement, c'est libérer de l'espace pour des activités liées à la vie locale et améliorer la qualité de vie dans cette rue.

Le stationnement des véhicules (donc y compris des cycles et engins de déplacement personnel motorisés) n'est autorisé que sur les emplacements matérialisés sous peine de sanctions.

1.2. Pour réussir, des critères à respecter

Premier point important : **réfléchir au préalable sur le trafic présent et sa limitation**. Aucune limite de trafic n'existe pour créer une zone de rencontre. Toutefois, si la proportion de véhicules est trop importante par rapport aux piétons, ceux-ci resteront en bord de façade et les véhicules envahiront à nouveau les espaces délaissés par les piétons. Une réflexion sur le plan de circulation sera nécessaire : organiser et limiter le trafic permet de créer un cadre plus agréable, plus sécurisé et moins bruyant.

La notion de cohérence entre l'aménagement et les comportements demandés prend tout son sens et son importance pour cette zone. Pour que le piéton s'approprie tout l'espace, l'aménagement doit être perméable et lisible, tourné vers la vie locale.

Autre point clé : une organisation stricte et limitée du stationnement. Cela facilite les déplacements des piétons et change l'image de la rue en libérant de l'espace pour d'autres fonctions plus urbaines.



La réglementation demande toujours une cohérence entre l'aménagement et la vitesse demandée.

1.3. Dans quels cas créer une zone de rencontre ?

On l'a vu précédemment, la zone de rencontre répond à un projet de rééquilibrage du lieu en faveur des piétons et du développement de la vie sociale. Ce statut se limite à l'intérieur de l'agglomération.

On retrouve cette zone sur tous types de voiries et dans tous types de contextes. Les lieux concernés sont nombreux et le niveau d'aménagement variable en fonction du contexte.

Zone de rencontre et transport en commun ? Un compromis à trouver

Une ligne de transport en commun est compatible avec une zone de rencontre. Sa vitesse commerciale sera cependant moindre sur la portion concernée, en laissant la priorité absolue aux piétons. La zone de rencontre est donc pénalisante sur un long linéaire, mais ponctuellement, à proximité d'un arrêt, la pénalisation en temps de parcours reste limitée. En contrepartie, cette zone peut attirer un nombre de clients important.

Un axe principal en zone de rencontre ? C'est possible.

Un axe principal peut tout à fait se trouver en zone de rencontre. La fonction circulatoire et de transit est admise et un accord entre trafic et déambulation piétonne est possible. Tout dépend du contexte et de l'aménagement mis en œuvre. Toutefois il y a un risque que le trafic véhicule s'impose et freine l'appropriation de l'espace par les piétons.



Zone de rencontre et quartier résidentiel

Dans cet espace de vie, les habitants, et surtout les enfants, peuvent se retrouver. L'aspect séjour prend alors le pas sur la circulation. La zone de rencontre, avec la priorité aux piétons et la vitesse faible des véhicules, est une réponse appropriée pour améliorer la sécurité, amener du calme et faciliter les interactions entre habitants.



Zone de rencontre et centralité

La zone de rencontre permet d'offrir un confort de déambulation aux piétons et aux touristes dans une rue (ou un ensemble de rues d'un centre-ville) où l'on souhaite tout de même maintenir une desserte automobile. Aux abords des établissements recevant du public, qui deviennent des points de rassemblement, ce statut permet de donner de la place à ces flux piétons.





Zone de rencontre et traversée d'agglomération

La traversée d'agglomération n'est pas seulement une voie de passage, mais également un espace de vie avec des habitants. La zone de rencontre permet, sur un segment critique de la traversée, d'améliorer la transversalité, d'identifier des établissements recevant du public et des lieux de rencontre ou de marquer le cœur de ville.



Zone de rencontre et espace commerçant

La rue commerçante demande une facilité de déplacement pour les piétons : déambuler et prendre son temps, notamment pour du lèche-vitrine, cheminer facilement avec des sacs et des caddies, traverser d'un côté à l'autre. Dans cet espace, il peut y avoir une forte présence piétonne.



Zone de rencontre et établissements scolaires

La sécurité des élèves reste l'objectif principal. La zone de rencontre peut également offrir des espaces d'attente aux entrées des établissements, pour gérer l'afflux de piétons. Cette zone permet d'apprendre une autre mobilité, basée sur un respect mutuel entre usagers.





1.4. Conserver une logique d'aménagement

L'aménagement rend le changement de statut acceptable et effectif : il alerte sur la vitesse à respecter et sur le comportement à attendre de la part des autres usagers.

L'aménagement de la rue et la lecture de son ambiance doivent être en adéquation, et de manière intuitive, avec le statut et la limite de vitesse qui en découle.

Le contexte et l'aménagement sont des points importants pour la zone de rencontre, car ils proposent des règles de partage de l'espace très différentes des autres espaces de circulation.

Une zone de rencontre « idéale »

C'est une zone où les activités riveraines et la vie locale se déploient sur l'espace public. Les véhicules n'ont plus un déplacement linéaire et direct, mais sont invités dans un espace d'abord dédié au piéton et à l'habitant.

C'est une zone où l'image de la rue a été changée afin d'instaurer une ambiance de mixité et de partage. Un travail sur la qualité de l'espace et la place prépondérante donnée aux piétons est souhaitable pour que l'aménagement soit cohérent.

C'est une zone où il convient de donner de l'espace aux habitants, de développer des fonctions urbaines en privilégiant les déplacements actifs et en limitant la fonction circulatoire et le stationnement sur voirie.

C'est une zone où les bords de rue peuvent aussi être laissés aux habitants pour créer des espaces de vie en façade³¹ : végétation, parc à vélos, bancs.

► Zone de rencontre : les règles d'or

- **traiter l'aménagement** pour que la perception soit celle d'un véhicule sur un espace piéton et non celle d'un piéton sur une chaussée ;
- **améliorer le cadre de vie** avec des espaces de repos, de nature, de déambulation ;
- **limiter (voire supprimer) le stationnement** et l'organiser sur des emplacements matérialisés ;
- **ne pas compartimenter les espaces**, laisser les affectations libres, la possibilité d'évoluer et d'avoir plusieurs usages sur un même espace.

Existant : des ajustements sont possibles

Certaines zones fonctionnent naturellement comme des zones de rencontre : les piétons utilisent la chaussée pour se déplacer et les véhicules circulent à vitesse réduite.

De nombreux aménagements ont été réalisés avant 2008, date avant laquelle le statut de la zone de rencontre n'existait pas. Leur fonctionnement correspond toutefois à ce statut. Aussi, de nombreuses villes ont aménagé des espaces similaires : rues semi-piétonnes, rues à priorité piétonne, rues mixtes, rues banalisées, cour urbaine...

La zone de rencontre peut s'imposer comme solution réglementaire, notamment pour les espaces contraints, les rues étroites.

Certaines zones pourront connaître des ajustements, afin de conforter la priorité donnée aux piétons et de créer des espaces plus urbains : ajout de mobilier pour le repos et la convivialité ou pour briser la linéarité de la rue...

Ces espaces doivent être un minimum organisés, pour ne pas être délaissés ou transformés en lieu de dépôt d'encombrants. **31**

Exemples de zones de rencontre en images



L'aménagement offre un espace à niveau, sans bordures. Les arbres sont l'outil principal de la réorganisation de cet espace. Aux pieds des arbres, des plantations basses permettent de rétrécir par endroits la largeur de chaussée, toujours dans le but de réduire l'espace dédié à la circulation motorisée et de modérer la vitesse des véhicules motorisés. Des bandes de résine relient les fosses de plantations et accentuent la transversalité des mouvements. L'espace n'est pas complètement ouvert permettant de donner des éléments de guidage et des espaces sans véhicules.



Dans ce quartier en neuf aménagé en zone de rencontre, tous les usagers partagent l'ensemble de la chaussée, conçue avec un matériau unique.

Exemples d'ajustements possibles



+ POUR ALLER PLUS LOIN

Cerema, *Les Béalières à Meylan (38) : un quartier précurseur du concept de la zone de rencontre*, Éditions du Cerema, 2016.

Donner un cadre réglementaire

À Meylan (38), une zone de rencontre est implantée dans un quartier résidentiel. Le quartier des Béalières a été conçu dans les années 1980 avec la volonté de préserver les éléments du milieu naturel et de créer des espaces publics de qualité. La « fonction habiter » prédomine sur la « fonction circuler ». Dès sa conception, ce quartier fonctionnait comme une zone de rencontre.



Ce centre ville compte de nombreux commerces et services dans le réseau de rues étroites. La zone de rencontre a nécessité très peu d'aménagements complémentaires. Tout l'espace était déjà adapté à ce statut.

2 Comment aménager ?

Différents éléments techniques permettent d'aménager la zone de rencontre. Certains sont obligatoires, d'autres relèvent de recommandations ou du bon usage.

L'ambiance générale que renverra l'aménagement est essentielle pour réussir une zone de rencontre où les piétons s'approprient l'espace.

Les points principaux à prendre en compte sont les suivants :

- la signalisation et l'aménagement de l'entrée et de la sortie de la zone ;
- le traitement de la section courante pour changer l'image de la rue en créant un espace entièrement dédié à la déambulation du piéton.

2.1. Identifier l'entrée et la sortie

L'entrée de la zone de rencontre est le signal qui introduit un changement des règles d'usage.

Il est souhaitable que cette entrée soit visible et lisible pour marquer une rupture dans l'aménagement de l'espace public, ceci pour accompagner l'automobiliste dans la modération de sa vitesse.

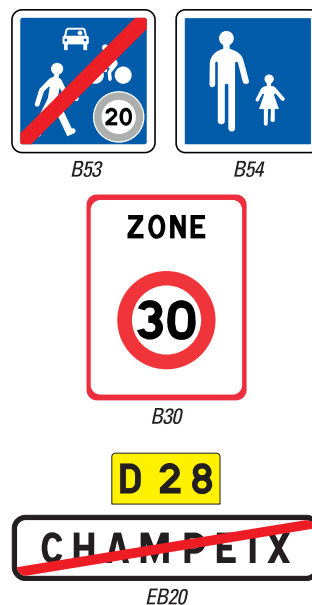
La signalisation verticale



Les entrées et sorties des zones de rencontre doivent être clairement identifiées et marquées par les panneaux de signalisation correspondants.

L'entrée est obligatoirement marquée par le panneau B52.

La sortie peut être indiquée par le panneau B53 (fin de zone de rencontre), par un panneau d'entrée dans une nouvelle zone (B30 ou B54) ou par le panneau de sortie d'agglomération (EB20).



Les panneaux d'entrée et de sortie doivent être visibles.



Le panneau doit être posé à chaque entrée de zone, y compris une entrée constituée d'un sens réservé vélo, l'entrée comporte alors le panneau B1, le panonceau M9V2 et le panneau B52.

Concernant les cyclistes, il est inutile de proposer un aménagement en entrée de zone. Au maximum, **la figurine vélo accompagnée d'une flèche** peut être mise en place à l'entrée du sens réservé vélo.



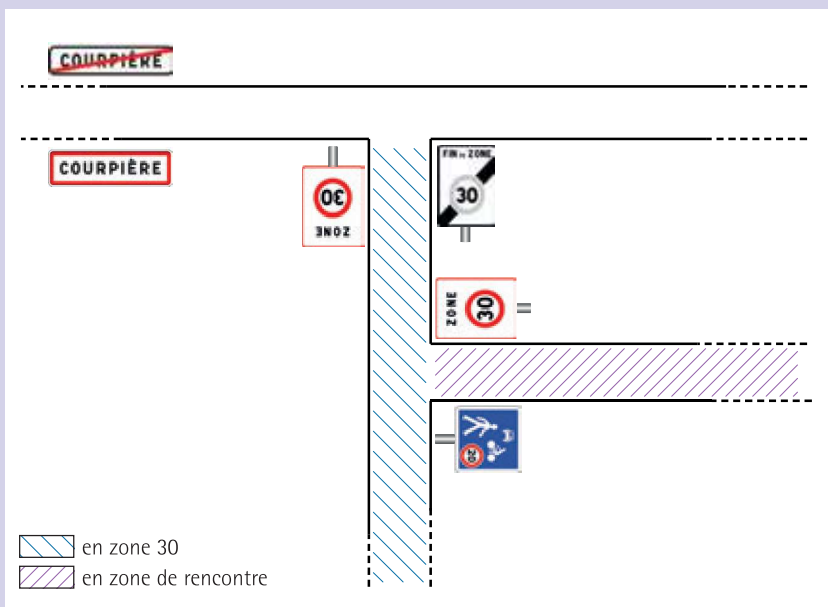
Signalisation en entrée, côté sens réservé vélo du double sens cyclable.

► Signalisation d'une zone de rencontre dans une zone 30, deux possibilités

1 Le régime général de l'agglomération est le 50 km/h et de grandes zones 30 sont présentes.

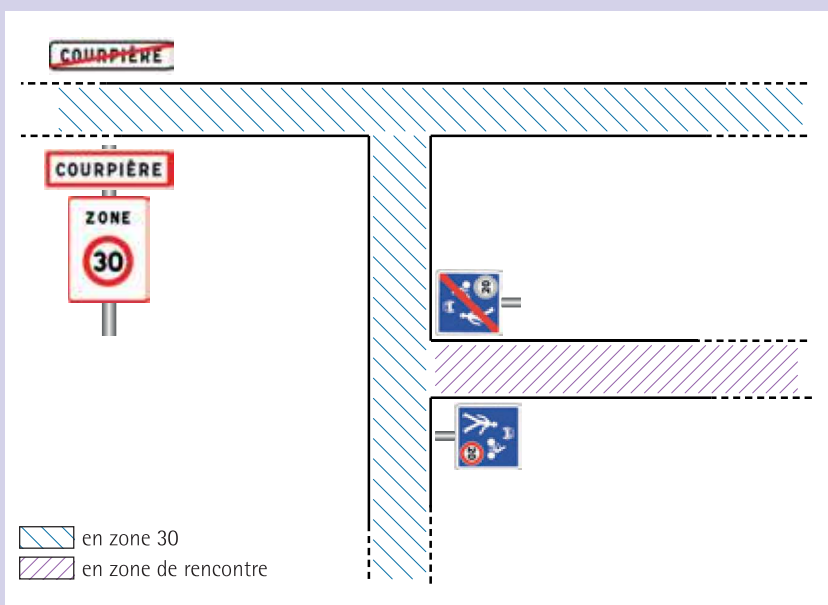
La zone de rencontre est entourée par une zone 30. L'entrée dans la zone de rencontre est signalée par le panneau d'entrée B52. La sortie de la zone de rencontre et le retour dans la zone 30 sont signalés par le panneau B30.

Remarque : si la zone de rencontre donne sur un axe à 50 km/h, la zone est signalée en entrée par un panneau B52 et en sortie par un panneau B53.



2 Le régime général de l'agglomération est la zone 30, le panneau B30 est associé au panneau d'entrée d'agglomération EB10.

L'entrée dans la zone de rencontre est signalée par le panneau d'entrée B52. La sortie de la zone de rencontre est signalée par le panneau de sortie de zone B53 qui entraîne un retour au régime général de l'agglomération, soit 30 km/h. Dans ce cas, le panneau B30 ne peut pas être utilisé pour signaler la fin de la zone de rencontre et le retour en zone 30, le marquage par l'ellipse 30, de rappel, est suffisant.



Les aménagements

■ Penser à des aménagements lisibles

Concernant la zone de rencontre, il est nécessaire d'offrir un aménagement lisible en entrée de zone. Les différents usagers doivent « instinctivement » reconnaître le changement et adopter le comportement adéquat. Ainsi, dès l'entrée dans la zone de rencontre, l'usager, piéton, cycliste ou conducteur, se rend compte qu'il n'est pas dans une rue ordinaire.

■ Soigner l'entrée

Pour l'entrée en zone de rencontre, on cherchera à marquer un espace où le piéton a toute sa place : l'effacement ou l'atténuation de la chaussée avec un changement de matériaux est une possibilité. Cela permet aux usagers motorisés de percevoir l'espace, non plus comme une chaussée destinée à l'écoulement du trafic, mais comme un lieu à partager avec les autres usagers. L'homogénéité de traitement des entrées de zones de rencontre facilite cette identification. À noter que les aménagements sont à moduler en fonction de la présence de transports publics.

► Ce qui est préférable

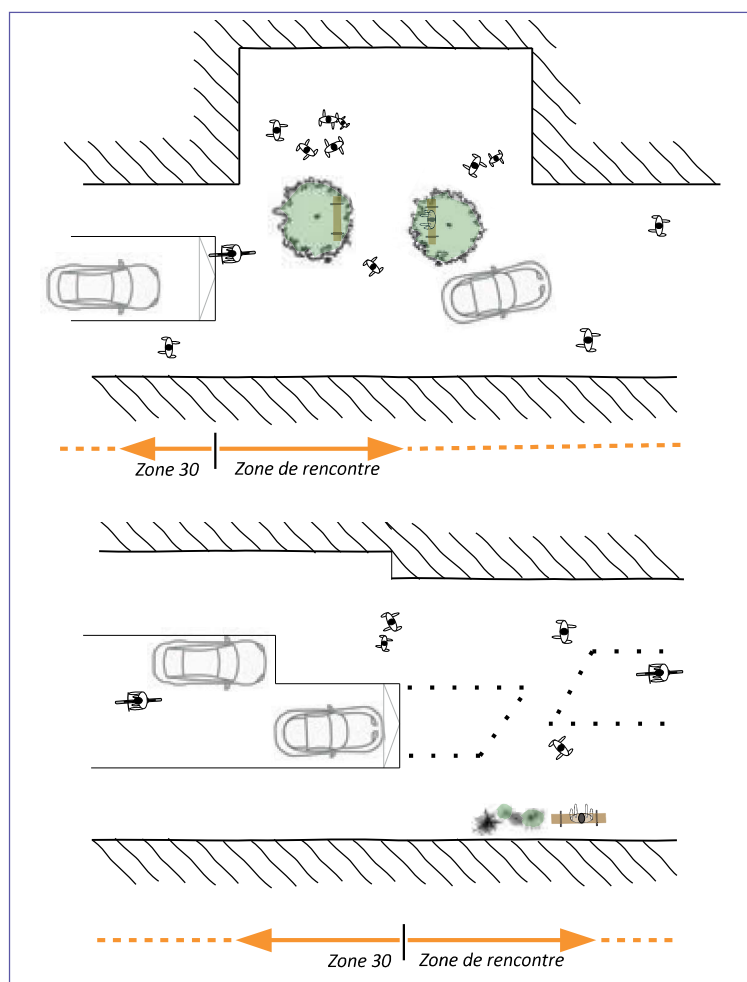
- avoir une modération de la vitesse en amont ;
- aménager une zone de rencontre à l'intérieur d'une zone 30.

► Ce qu'il faut éviter

- en section courante, le passage dans une même section d'un régime à 50 km/h à une zone de rencontre (sans progressivité).

En intersection, le passage d'une rue à 50 km/h à une rue en zone de rencontre est possible, mais doit se traduire par un aménagement conséquent, identifiant clairement le changement de statut.

Pour appuyer l'entrée dans la zone et donc le changement de statut de la rue, l'aménagement peut également utiliser les éléments du contexte urbain. Les schémas ci-après illustrent ce principe.



En section courante, on peut profiter d'un changement au niveau du bâti, des façades, pour marquer l'entrée de la zone de rencontre : par exemple, un bâtiment en recul ou en avancée.



Ici, le changement de revêtement attire l'attention. Il est bien contrasté, adapté aux malvoyants. Le passage de matériau de type enrobé noir à un revêtement clair à l'entrée de la zone est propice à alerter l'automobiliste sur le changement de statut de la voirie.



Dans cet exemple, l'entrée de la zone de rencontre en section courante est matérialisée par un changement de matériau et de coloration de la chaussée. La couleur choisie se rapproche de celle utilisée pour les cheminements piétons.



L'entrée de la zone de rencontre est matérialisée par une différence de matériaux et de couleur, avec un plateau surélevé.



La végétation est utilisée abondamment afin de réduire l'emprise et de modifier la perspective. L'installation de mobilier urbain en entrée de zone de rencontre montre à l'automobiliste qu'il se trouve dans une rue où la vie locale est très présente.



Cette entrée de zone de rencontre est matérialisée par un effet de porte. L'entrée est visible de loin, repérable et identifiable. Le masque à la visibilité que constitue la porte est compensé par la faible vitesse des véhicules et la priorité absolue du piéton.



Ici, le changement de matériau sur la chaussée permet à la zone de rencontre de faire la transition entre l'aire piétonne et la zone 30, dans une rue commerçante.



Entrée du quartier en zone de rencontre : trottoir traversant et changement de matériau et de couleur pour la chaussée partagée.

► Le trottoir traversant en entrée de zone de rencontre

Le trottoir traversant peut être défini comme un prolongement du trottoir qui interrompt la chaussée d'une rue au niveau d'une intersection. Il est particulièrement bien adapté aux entrées et sorties de zones de rencontre (et de zones 30).

Il permet d'aménager un effet de porte très lisible qui impose au conducteur une baisse de vitesse et une vigilance accrue. C'est la chaussée qui est interrompue, le conducteur arrive sur un espace piéton.

Deux points importants sont à retenir pour son aménagement :

- assurer une continuité visuelle du trottoir, avoir un revêtement homogène de tout le trottoir et obtenir un contraste avec la chaussée ;
- assurer un franchissement pour les véhicules.



L'entrée de la zone de rencontre est matérialisée par un trottoir traversant.

La signalisation horizontale



Il est possible de compléter le panneau d'entrée de zone de rencontre par du marquage au sol. Toutefois, cela ne se substitue pas à la signalisation verticale obligatoire.

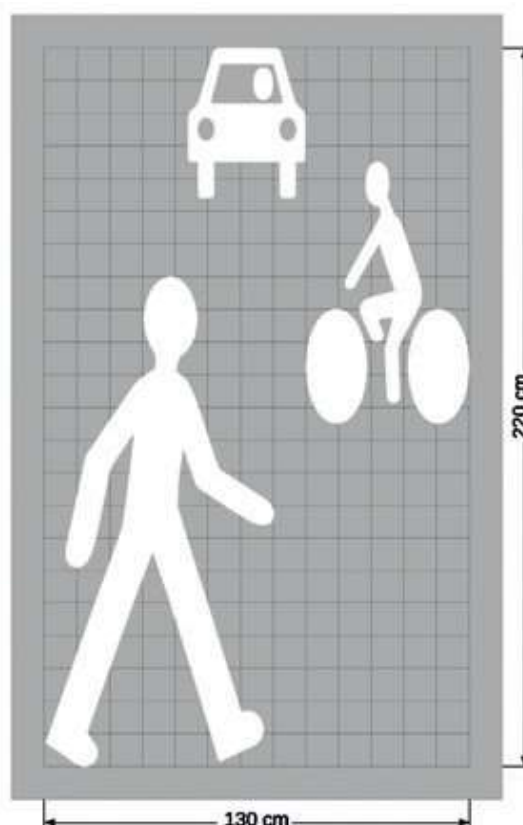
Cette disposition, adaptée à l'ajustement d'un fonctionnement existant, permet à l'usager de la voie de mieux identifier l'entrée ou la sortie d'une zone de rencontre. Comment ? Grâce à la présence sur la chaussée d'une marque spécifique homogène sur l'ensemble du territoire national. L'inscription des trois figurines du panneau dans le sens de l'entrée dans la zone est désormais possible pour apporter visibilité et lisibilité à une zone de rencontre. Ce marquage reste facultatif, selon le contexte et les besoins.

Si la rue n'a pas besoin d'aménagements en entrée pour être en cohérence avec le statut, ce marquage permet d'apporter de la visibilité sur le changement de règles. C'est un élément qui sert à la communication, à l'apprentissage et à la sensibilisation.

Le marquage permet de signaler efficacement le changement de statut de la voirie. Un nombre important d'entrées et sorties peut ainsi être traité dans des délais courts et en limitant les coûts.

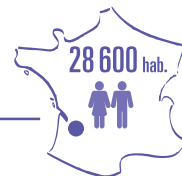


Marquage en entrée de zone



Arrêté relatif à la signalisation des routes et autoroutes, article 8

« Les marques relatives aux entrées et sorties [...] de zones de rencontre [...] sont constituées [...] pour les zones de rencontre, de la représentation des silhouettes du panneau B52 [...] Implantées dans le sens entrant, elles indiquent en complément de la signalisation verticale l'entrée ou la sortie [...] de ces zones de circulation apaisée. »



L'exemple de la zone de rencontre de Bègles (33)

Contexte

Le parc habité « Les Sécheries » de la commune de Bègles (33) constitue une trame verte entre le parc de la mairie et celui de la plage de Bègles. Ce parc était la friche industrielle d'une ancienne sécherie (de morues salées) avec des sols pollués, gorgés de sel.

Une des particularités de ce projet a été la création du parc avant la construction des logements.

Projet

Le projet était de créer, à partir d'une prairie – un espace vide – un quartier en lien avec le lieu et le reste de la ville et d'y faire venir des habitants.

La question du paysage et du végétal a été très présente dès les esquisses du projet, avec une volonté d'aménager de grandes superficies de jardins. Pour avoir des plantations en bas des immeubles, les véhicules ne peuvent être garés devant la porte.

Aménagement

Les voies principales du quartier sont classées en zone de rencontre et de dimension restreinte (3,5 m). Les riverains peuvent s'approcher de leur habitation, mais le stationnement est regroupé dans un parking construit sur trois niveaux.

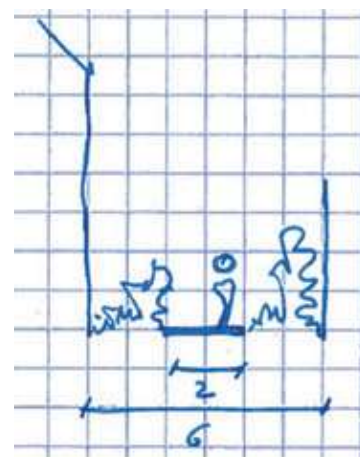
Des venelles, pour piétons et cyclistes, mènent au pied des logements.

Chaque îlot bâti est libre d'accès, aucune clôture n'est tolérée. L'intimité des habitations est travaillée à travers les plantations.

De nombreux espaces publics et lieux d'animation permettent aux habitants mais aussi aux promeneurs de séjourner : flânerie, rencontres, jeux, jardinage, pique-nique, repos sont possibles.



De nombreux espaces de repos et de détente sont présents.



Des venelles parcourent le quartier. De largeur variable, les plus étroites font 6 m avec 1/3 dédié au cheminement et le reste à la végétation.

2.2. Section courante et ambiance

Un environnement bien compris induit des comportements en adéquation avec les règles de la zone.

Partage et cohabitation des usagers : les clés de l'aménagement

Pour montrer qu'un espace est destiné à tous, le mieux est de ne pas déterminer d'espace spécifique pour les uns ou pour les autres.

La faible vitesse des véhicules permet de créer un cadre plus agréable pour développer la vie locale avec des espaces de repos et d'attente. Ainsi, espaces de vie et de circulation peuvent se retrouver sur un même lieu en sécurité et en harmonie.

■ Les astuces possibles

- briser la linéarité des rues avec, par exemple, une perspective où le végétal prend le pas sur l'emprise de la voirie ou avec l'installation de mobilier de repos ;
- créer des effets de chicane dans la conception et l'aménagement de l'espace.

■ Manque de repères = modération de la vitesse

Avec un traitement de l'espace qui change des codes habituels, les conducteurs perdent leurs repères, ce qui induit une modération de la vitesse. Dans l'aménagement, cela se traduit notamment par :

- du mobilier, des terrasses ;
- des plantations, des masses végétales, des matériaux variés ;
- des tracés courbes, des linéaires courts.

■ Deux partis d'aménagement à retenir

Deux partis d'aménagement ressortent des réalisations, en fonction de la largeur de façade à façade et du trafic attendu :

- proposer un espace unique où les différents usagers se déplacent librement, un aménagement homogène ou presque, de façade à façade, effaçant ainsi les repères habituels. Les cheminements sont peu représentés et/ou visibles, avec très peu voire pas de stationnement. Ce choix contribue à la réduction des vitesses et donc à la sécurité. Il peut toutefois être perturbant pour les personnes les plus vulnérables (les enfants, les personnes âgées, les personnes malvoyantes ou atteintes de troubles psychiques et cognitifs) ;
- pour dédier des espaces aux piétons et à la vie locale, réorganiser un aménagement contrasté, par sa texture ou par sa couleur. Un changement de matériaux offre des repères qui facilitent l'orientation, selon un principe d'une rue plus classique, mais avec des limites floues et franchissables, où le piéton a priorité : espace utilisable par tous, stationnement (réduit), espace dédié uniquement aux piétons, repérable et identifié.

Une empreinte de chaussée ou un élément permettant de guider et de canaliser les véhicules peut être recherché, ceci dans l'objectif de modérer leur vitesse en les faisant sinuer ou pour les éloigner des façades et des activités présentes sur l'espace public.

La place des véhicules peut être plus ou moins suggérée pour limiter leur emprise sur l'espace.



Attention, un découpage visuel des espaces trop marqué ne permet pas une cohabitation des usagers ni une modération de la vitesse.

Des aménagements spécifiques pour les cyclistes, y compris de simples marquages, sont à proscrire.



Guise : un avant-après significatif

À Guise (02), avant les aménagements, il y avait un espace public morcelé, composé d'un petit square et d'une succession de parterres, avec une route traversant la place du Familistère et la statue de Godin, entourée de barrières métalliques, au centre.

L'objectif de l'aménagement était de restaurer une unité et de créer un espace partagé.

L'aménagement de la place en zone de rencontre a permis d'effacer la circulation au profit de l'architecture du Familistère, ainsi mise en valeur.

La partie ouverte à la circulation est suggérée à l'aide de briques podotactiles, afin de signifier aux conducteurs de véhicules motorisés qu'ils entrent dans un nouvel espace, où ils doivent adopter un comportement pacifié et où les piétons sont prioritaires.



Avant



Après



(source IGN)



Ici, la place des véhicules est suggérée par une petite dénivellation. L'unité du matériau vise à faciliter le partage et à ne pas délimiter des espaces stricts. Le dessin de cette partie centrale n'est pas linéaire. Les conducteurs doivent ainsi avancer sur une chaussée sinueuse. L'éclairage de cette rue permet une déambulation aisée la nuit (éclairage central et sur les façades).



Quartier en zone de rencontre. La chaussée est dimensionnée à 3,5 m, entourée de verdure et de plantations. La rue est à double sens cyclable, elle accueille le cheminement de tous. Avec cette chaussée unique, l'automobiliste sait qu'il peut rencontrer des piétons et des cyclistes.



Exemple d'une zone de rencontre à proximité d'une école. Le dessin de la chaussée est sinueux et du mobilier y prend place. Cela oblige les automobilistes à zigzaguer et donc à ralentir.



Ici, l'uniformité des matériaux sur tout l'espace et l'absence de bordures et de dénivelé permettent aux piétons de déambuler librement, tout en proposant de grands espaces libres au pied des bâtiments. La circulation des véhicules est guidée par le positionnement des mobiliers : bancs, jardinières... La modération de la vitesse est induite par le manque de repères pour les automobilistes.



Dans cet exemple, un espace de jeux pour les enfants est positionné au cœur de la place, à proximité de la circulation générale en zone de rencontre. L'espace de jeu est semi-ouvert vers la place : la limite physique le séparant du reste de l'espace est basse et peut servir d'élément d'assise.



Sur cette grande emprise, l'aménagement de la zone de rencontre a permis de dégager de grands espaces de terrasses, des espaces de repos et de détente (ombrages, bancs, fontaine) en maintenant quelques places de stationnement. L'aménagement à niveau permet de libérer toute la zone pour des événements ponctuels.



Dans cette rue résidentielle étroite, les paliers des entrées des habitations sont dessinés sur la chaussée avec une résine colorée. Des bacs plantés décorent la rue et leur positionnement en alternat les fait participer à la modération.



Cette rue est aménagée en gardant des codes classiques : espaces latéraux dédiés aux piétons, chaussée centrale et stationnement. Les bordures sont franchissables à tout moment et les piétons empruntent selon leur désir l'espace central ou l'espace latéral. Cela fonctionne bien dans cette rue résidentielle avec peu de trafic.



Rue étroite en centre ancien. L'aménagement est à niveau avec un jeu de couleurs. Une bande centrale en noir, de 2 m de large, guide les véhicules et les bords en rose s'adaptent à la largeur de la rue. Visuellement, l'espace des véhicules est le plus petit possible et c'est l'espace en lien avec les riverains qui évolue et s'élargit avec l'espace disponible.



L'utilisation forte du végétal permet de réduire l'emprise de la chaussée et de refermer la perspective. Elle brise le linéaire.



Dans cette zone de rencontre, une partie de l'aménagement est surélevée pour créer un quai, respectant les règles d'accessibilité, au niveau de l'arrêt de bus.

Intersections

La règle préconisée est la priorité à droite dans toute la zone.

Chaque intersection peut être une opportunité pour rappeler à l'automobiliste qu'il est dans un espace où sa vitesse doit être très réduite. Pour souligner ce message, on pourra :

- réduire visuellement l'espace de circulation automobile à l'aide de pavages, de buissons, en veillant toutefois à ce que la largeur permette toutes les manœuvres dans le carrefour ;
- créer une place, en jouant avec le bâti, le mobilier urbain, la végétation.



Intersection en face d'une salle de spectacle. Une chaussée sinueuse remplace l'ancien tracé rectiligne, afin de dégager un parvis devant l'entrée de la salle de spectacle.

Une zone qui s'adapte à la reprise de l'existant

La mise en place d'une zone de rencontre peut se faire avec des aménagements existants : de nombreuses rues de centre-ville et en centre ancien sont déjà aménagées pour faciliter la déambulation du piéton.

Dans certaines rues, l'apaisement des vitesses et le partage de la rue sont naturels. La zone de rencontre permet alors de valider et de sécuriser la présence des piétons sur la chaussée et elle autorise le double sens pour les cyclistes.

Dans le cas d'une rue transformée en zone de rencontre sans réaménagement, la première intervention consiste à faire disparaître les barrières, bornes et potelets qui séparaient auparavant l'espace de circulation des piétons et la circulation motorisée.

➔ **Les potelets et les traversées piétonnes n'ont pas leur place en zone de rencontre.**

En zone de rencontre, c'est une ambiance différente qui est recherchée. Les aménagements ponctuels de modération de la vitesse ne sont pas une réponse. Il s'agit seulement de solutions ponctuelles, pour des problèmes dont la résolution est à chercher au niveau global. Pour une réponse durable, des effets de chicane ou d'écluse peuvent être recherchés.

■ Passages pour piétons en zone de rencontre : à proscrire

L'utilisation de passages pour piétons brouille le message donné aux conducteurs : d'un côté, un espace où le piéton est prioritaire et peut circuler sur la chaussée, et de l'autre un aménagement positionnant un lieu de traversée pour le piéton.



Dans cette rue de quartier résidentiel, la chaussée existante est une voirie mixte, à niveau de façade à façade. La mise en zone de rencontre a été accompagnée par l'aménagement d'un trottoir traversant et d'une écluse en entrée de zone avec l'ajout de plantations. Des places de stationnement sont matérialisées ponctuellement et en alternance.



Aménagement à niveau existant dans ce centre-ville



Ici, le travail sur le plan de circulation a été essentiel afin d'accorder une vraie place au piéton. Auparavant, cette rue était utilisée par les automobilistes comme un raccourci. Avec la modification du sens de circulation, le trafic est restreint à la desserte locale, les piétons ont désormais leur place.



Exemple d'une rue étroite en centre ancien avec, d'un côté, maintien d'une bordure pour la canalisation des eaux, et de l'autre, un espace exclusif piéton au niveau de la chaussée.

■ Une zone idéale pour les rues peu larges

Lorsque l'aménagement ou l'espace disponible ne permettent pas de dégager des largeurs de cheminement minimales et si piétons et véhicules utilisent déjà un même espace, alors le passage en zone de rencontre permet de **légaliser une pratique existante et de légitimer la priorité au piéton**.

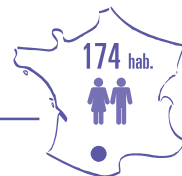
Des profils de rue peu larges peuvent amener à choisir par défaut un statut de zone de rencontre. En dessous de 6 m de large de façade à façade, il sera difficile de proposer une zone 30 avec des trottoirs confortables et une chaussée à sens unique pour les véhicules motorisés. En conséquence, dans ces espaces contraints, tels que des centres anciens avec des rues étroites, la zone de rencontre apporte une solution réglementaire au partage de fait de l'espace.

Toutefois, la réglementation demande une cohérence entre l'aménagement et la vitesse demandée. Cette cohérence peut être préexistante, avec un aménagement qui impose déjà une vitesse faible et une appropriation de l'espace par les piétons.

Dans le cas contraire, le statut de zone de rencontre peut servir **temporairement** de « support juridique ». Cependant, une réflexion sur le réaménagement de la rue devra être engagée, avec pour objectif que l'aménagement de cet espace soit en accord avec son statut.

Cette cohérence passe également par le détournement du trafic de transit motorisé par modification des sens de circulation afin de supprimer les itinéraires malins inadaptés à la priorité piétonne.

Dans d'autres rues moins aménagées et sans trottoirs existants, des plantations ou la pose de mobilier par les riverains sont des signes d'une vie locale, même sans présence visible et forte du piéton. Dans ces cas, avec la zone de rencontre, la commune peut conforter ces initiatives de riverains en les organisant et en les développant.



L'exemple de la zone de rencontre de Baraigne (11)

Contexte

Le village de Baraigne est traversé par une route départementale qui coupe le village en deux parties. La chaussée est large, sans trottoirs. Les habitants ont un accès direct sur la chaussée depuis leur porte.

Objectifs du projet

Afin de prendre en compte tous les usagers et de mettre en valeur la rue par des aménagements de qualité, les objectifs étaient les suivants :

- créer un cheminement pour les piétons avec prise en compte de l'accessibilité ;
- inciter les usagers de la route à ralentir ;
- garder une emprise nécessaire au passage d'engins agricoles et prendre en compte l'exploitation hivernale ;
- créer des places de stationnement ;
- choisir des matériaux qui durent dans le temps et qui demandent un minimum d'entretien.

Aménagement

Le gabarit contraint de la rue a conduit au choix d'une zone de rencontre. La bande carrossable a été réduite à 4,2 m, avec un travail sur les seuils des bâtiments. L'ensemble de l'aménagement est au même niveau avec un changement de matériaux pour les pieds de façade. L'espace exclusif pour les piétons a été matérialisé et deux écluses ont été réalisées.



Emprise de la chaussée réduite et création d'un cheminement piéton



Entrée de la zone de rencontre

■ Un marquage pour animer la zone

Idéalement, une zone de rencontre se perçoit naturellement grâce au contexte : changement de revêtement, aménagement qualitatif, changement dans le contexte bâti, etc. Toutefois, pour des raisons budgétaires notamment, il n'est pas toujours possible de reprendre l'ensemble de l'aménagement de la voirie.

Afin de signaler qu'une zone de rencontre est différente d'une rue classique, sans modifier le profil en travers, donc à des coûts très inférieurs, une solution existe : en effet, il est maintenant possible pour les collectivités d'utiliser des marquages d'animation. On peut y recourir de manière temporaire, le temps que de nouveaux comportements s'installent.

Leur mise en œuvre est rapide et à coût modéré. Si l'on souhaite les pérenniser, il faut prendre en compte le besoin d'entretien.

Ce marquage possible sur la chaussée ne doit pas reprendre des panneaux ni des codes routiers.



Instruction interministérielle sur la signalisation routière, article 118-7

Inscriptions sur chaussée

« Dans les zones de rencontre et dans les aires piétonnes, des marques d'animation comportant uniquement des dessins non répertoriés dans l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié peuvent être implantées. Ces dessins ne doivent ni reprendre ni détourner des signaux routiers ou des marques commerciales, ni entraîner de confusion chez les usagers.

Ces marques d'animation n'entraînent aucune obligation de guidage ou de prescription et doivent posséder les mêmes performances (notamment d'adhérence) que les autres inscriptions sur chaussée. Les couleurs employées pour les marques d'animation ne doivent pas être les mêmes que celles prévues par l'article 8 de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié. »



Marquage d'animation



(source Gérard Crossay / Terra)

2.3. Des repères

La zone de rencontre, s'il s'agit d'un grand espace ouvert, peut compliquer le déplacement des personnes les plus vulnérables (troubles cognitifs, visuels...).

L'absence de séparateurs physiques peut être perçue comme une perte d'orientation pour certains usagers. De plus, des obstacles peuvent gêner le guidage en façade : terrasses, panneaux publicitaires, étals devant les commerces, occupation de l'espace par les riverains. Une politique sur le traitement des pieds de façade est nécessaire pour apporter une réponse adaptée au lieu.



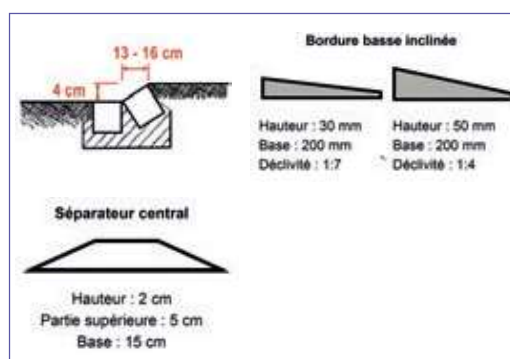
Les pieds de façade sont dégagés et peuvent être suivis par des personnes se déplaçant avec une canne.

Toutefois, on peut avoir recours à des éléments de guidage pour les personnes aveugles ou malvoyantes lorsque le besoin s'en fait sentir, par exemple dans de grands espaces ouverts.

Ainsi, dans ces espaces plus vastes, une légère délimitation de la voie de circulation peut être mise en place pour avertir les piétons que des véhicules peuvent se trouver sur cette partie de l'espace public. On pourra différencier par une bordure basse l'espace dédié à la circulation de tous et l'espace réservé aux piétons seuls.

Quelques éléments susceptibles de fonctionner et qui sont détectables sans apporter une gêne aux autres usagers sont présentés ci-après.

Leur utilisation se fait avec parcimonie, selon le contexte et les besoins.



La question du repérage dans l'espace est surtout prégnante dans les espaces vastes, les places.

Plusieurs problématiques apparaissent :

- pouvoir se diriger dans un espace vaste sans délimitations ;
- savoir où circulent les véhicules ;
- repérer, détecter que l'on entre ou sort d'un espace partagé.

L'accidentalité n'est pas une problématique forte sur la zone de rencontre, car la vitesse réduite des véhicules et la priorité absolue donnée au piéton permettent de se déplacer en sécurité. Dans ces espaces, on cherche à réduire la place de la voiture et son espace de circulation. Dans un espace vaste, sans indices autres, en fonction du trafic attendu, il peut être souhaitable que la partie circulée puisse être identifiée sans procurer au conducteur du véhicule un sentiment d'utilisation exclusive.

Pour un meilleur confort et pour faciliter le cheminement de tous, la présence d'un cheminement dédié aux piétons facilement praticable peut être nécessaire en espace ouvert, indépendamment de toute considération de sécurité routière.



Dans ce quartier résidentiel, la chaussée est partagée par tous, il n'y a pas de façades à la limite de l'espace public pour guider. La limite de la chaussée est cependant marquée par une petite bordure qui pourra servir de fil d'Ariane pour parcourir le quartier.



La résine gravillonnée change l'image de la chaussée. Végétation et blocs ont pour fonction de réduire la bande ouverte aux véhicules et de supprimer la linéarité de la partie circulaire, ainsi que de délimiter un espace exclusif aux piétons leur permettant le repos, l'attente et la flânerie.



Ici, l'aménageur a choisi de garder un trottoir avec bordure d'un côté de la rue, permettant également de délimiter les places de stationnement. L'autre côté de la rue est aménagé de plain pied.



Conducteurs et piétons se déplacent sur un espace commun sans limites strictes. Cependant l'aménagement en pied de façade avec un revêtement confortable est utilisé par les piétons pour se déplacer. Deux places de stationnement marquées font office d'éléments modérateurs de vitesse.



Focus sur la place centrale de Bienne

À Bienne, en Suisse, l'objectif était d'assurer une bonne fluidité de tous les trafics et la sécurisation des modes actifs, tout en redonnant une fonction de place au site.

L'aménagement s'est traduit par la réalisation d'un plateau sur toute la place, avec un marquage discret des parties partagées avec les véhicules. Un revêtement unique reprend les espaces de circulation et les espaces latéraux accueillant des kiosques et la déambulation exclusive des piétons. Le guidage des véhicules est matérialisé par une bordure inclinée qui délimite l'espace partagé de circulation.

À noter : ce carrefour compile tous les trafics avec 10 000 véhicules par jour, dont 1 000 bus et des itinéraires privilégiés pour les cyclistes et les piétons entre la gare et la zone commerciale du centre.



2.4. Réinvestir les pieds de façade

Une fois dégagé de certaines contraintes de la circulation motorisée, lorsque le trafic motorisé devient résiduel, l'espace peut être réinvesti, avec de la végétation, des terrasses et étals de commerces (nécessitant des autorisations d'occupation³²). Il faut toutefois veiller à ne pas recréer des barrières et des obstacles.

En pied de façade, un espace privilégié pour la vie locale peut être prévu. Il constituera un seuil entre la circulation et l'habitat ou les commerces. Le recul peut être aménagé avec l'éclairage public, du mobilier, des plantations...

Les frontages, une interface propice au développement de la vie locale

Le terme « frontage » est utilisé pour désigner la partie de la rue située entre le pied des façades et le cheminement piéton.

Pour les automobilistes, l'animation et l'ambiance créées stimulent l'attention et justifient la modération des vitesses de circulation. La dimension des frontages est adaptable. On ajustera ainsi à peu de frais les emprises de chaussée trop larges afin de modérer des vitesses.

Cet espace intermédiaire permet d'avoir une petite bande technique en pied de façade qui gère les seuils, de l'ajout de plantations et du mobilier, tout en dégageant l'espace de circulation des piétons.

+ POUR ALLER PLUS LOIN

Cerema, *De la voie circulée à la rue habitée*, Éditions du Cerema, 2015.

Cette fiche reprend et explique la problématique du frontage.

³² Ces occupations font l'objet d'une autorisation auprès de la mairie qui doit veiller à délimiter clairement ce qui est compatible avec les cheminements libres de tout obstacle et assurer un contrôle régulier de l'occupation de l'espace public.

Pour aller plus loin :
Série de fiches
« Gestion du domaine public routier ».
Cerema, *Autorisations privatives d'occupation du domaine public routier : Régime général*, Éditions du Cerema, mise à jour septembre 2019.



Face à des pieds de façade étroits et peu praticables, comme des marches ou des débords, le piéton se positionne spontanément à distance des façades. Chaque riverain a investi cet espace étroit de manière réversible, confortant le fonctionnement intuitif de la rue et les pratiques du piéton.



Exemple d'un aménagement sobre avec une chaussée unie de façade à façade et quelques touches de végétal. Ici, le végétal éloigne les usagers d'un élément technique et l'agrément sans le rendre inaccessible.

La zone de rencontre peut également être un moyen de limiter une occupation trop importante de l'espace public par les terrasses. En effet, la nécessité de laisser un espace de circulation pour tous les usagers, y compris motorisés, régule le volume et la place tenue par les terrasses et étals. La zone de rencontre peut être utilisée en alternance avec une aire piétonne temporaire pour justement contenir la pression des terrasses (beaucoup plus forte en aire piétonne).



Ici, l'espace de frontage est matérialisé par une bordure basse. Elle permet de gérer les débords de seuil et d'améliorer le cadre de la rue, grâce à la végétation. Les piétons qui ont besoin d'un guide pour se déplacer, une sorte de fil d'Ariane, peuvent suivre cette bordure qui est continue sur la longueur de la rue et permet d'éviter les zigzags et débords.



L'espace est ouvert et partagé. Des bancs délimitent l'espace de circulation partagé par tous. Des plantations agrémentent le lieu et offrent un recul entre la façade et la circulation.



Chédigny, apaisé et planté

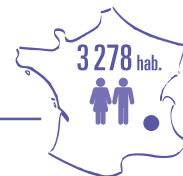
Initialement, la rue traversante de Chédigny (37) avait des trottoirs étroits, peu accessibles et inconfortables. L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite n'était pas assurée. Après la réalisation d'une zone de rencontre, le piéton a retrouvé toute sa place et acquis une priorité absolue sur les véhicules. La circulation des automobilistes est conservée, à vitesse réduite. L'aménagement à niveau a permis de valoriser l'espace public grâce à des plantations le long des façades. Cette initiative n'aurait pas été possible dans le contexte précédent sans empiéter sur le trottoir.



Exemple d'un aménagement paysager en frontage pour améliorer la liaison entre espace public / voirie et espace privé / façade. Cela crée une « ambiance » végétale et conviviale.

+ POUR ALLER PLUS LOIN

Cerema, Chédigny : un village devenu jardin, fiche n°9 Une Voirie pour tous, Cerema, 2020.



L'exemple de la zone de rencontre de Bourg d'Oisans (38)

Contexte

Le cœur de la commune de Bourg d'Oisans (38) est constitué d'un habitat dense avec de nombreuses rues étroites.

Projet

Il existait une forte demande des usagers pour sécuriser les rues, car celles-ci étaient de faible largeur (4 m) et n'offraient pas de cheminement piéton sécurisé permettant aux écoliers et à leurs parents avec poussette d'accéder à l'école.

Il y avait par ailleurs nécessité de partager l'espace entre les voitures, les piétons et les cyclistes : le concept de zone de rencontre permet précisément cette mixité.

Les deux premières rues passées en zone de rencontre n'étaient pas occupées par des commerces, mais uniquement par de l'habitat. Il n'y avait donc pas de pression au niveau du stationnement.

Au vu du fonctionnement positif dans ces deux rues, la municipalité a décidé d'étendre le concept à d'autres rues plus commerçantes. Forte de son retour d'expérience positif, elle n'a pas eu de difficultés auprès des commerçants pour réaliser les travaux, modifier le stationnement et le statut des rues.

Aménagement

L'ensemble des rues de la zone de rencontre a fait l'objet d'un traitement équivalent : bande d'enrobé centrale d'une largeur de 2 m et bandes latérales de résine et granulats roses marquant un espace privilégié pour les piétons et éloignant les véhicules des façades.

L'entrée de la zone de rencontre se fait par une surélévation de la chaussée qui a permis d'améliorer l'accessibilité des immeubles.

L'aménagement est réalisé sans mise en place de potelets (et même, certains potelets existants ont été supprimés) pour faciliter la viabilité hivernale. En effet, le traitement tout à niveau que permet la zone de rencontre facilite les opérations de déneigement : celui-ci peut se faire de manière mécanique, au plus près des bâtiments. La mise en place d'un caniveau central permet d'éviter aussi les risques d'éclaboussures que subissaient les piétons auparavant. Et comme le souligne un agent communal, « une rue sans voiture est plus facile à nettoyer ».

L'appropriation de l'aménagement a demandé un peu de temps. En effet, tous les usagers ont estimé cette période d'adaptation à environ un an, notamment pour comprendre le principe de zone de rencontre qui va au-delà d'une simple limitation de vitesse.

Avant



Rue commerçante avant aménagement

Après



Après : suppression du stationnement et accès piéton aux commerces facilité

Note : il serait souhaitable d'autoriser le double sens cyclable, ce qui contribuerait à modérer les comportements des véhicules motorisés.

2.5. Le stationnement

En zone de rencontre, les places de stationnement doivent être limitées et organisées. Elles ne doivent pas créer de barrières ni de masques à la visibilité entre usagers. Il convient aussi d'aménager des espaces pour le stationnement des vélos, afin de favoriser l'utilisation de ce mode de déplacement.

Les places de stationnement peuvent être positionnées :

- en bord de façade, ce qui induit une cohabitation de tous les usagers au centre de la rue ;
- en longitudinal avec un espace entre façade et stationnements. Dans ce cas, pour garder un partage de l'espace et une facilité pour circuler à pied de façade à façade en sécurité, **le linéaire de stationnement aménagé doit rester le plus court possible** – trois véhicules au maximum semble un bon compromis – pour éviter de recloisonner l'espace.

Stationnement, piétons et accessibilité : une compatibilité à trouver

Le piéton peut se déplacer sur tout l'espace en ayant la priorité. Cependant, s'il est décidé d'aménager du stationnement pour les véhicules, avec la création d'un espace exclusif piéton entre façade et stationnement, celui-ci doit respecter les règles d'accessibilité et proposer, entre autres, un cheminement libre d'au moins 1,40 m (1,80 m est recommandé). En effet, les piétons qui se déplacent entre la façade et le stationnement n'ont pas à être « bloqués ». Dans ces cas, la longueur du linéaire de stationnement proposée joue un rôle important dans la perméabilité de l'espace et l'accessibilité des façades.

De même, lorsque l'aménagement propose un espace exclusif aux piétons, le stationnement ne doit pas être implanté sur celui-ci, même ponctuellement, pour ne pas créer d'obstacles au cheminement.



Dans ce stationnement organisé en « bordure de façade » (ci-dessus), les espaces latéraux de la chaussée sont utilisés pour de la végétation avec arceaux permettant l'assise. Des bacs de poubelles ont été installés pour organiser des places de stationnement, matérialisées par un marquage réglementaire. Dans ce quartier résidentiel, les piétons utilisent le centre de la chaussée pour se déplacer.



Dessin de la chaussée partagée sinueuse. Bordure très basse séparant l'espace de circulation mixte de l'espace dédié aux piétons. Des places de stationnement sont positionnées pour contribuer à l'effet de chicane par petits groupes (1 ou 2 places) ce qui permet de garder une perméabilité pour traverser.

L'identification est primordiale

Le stationnement est autorisé uniquement sur les emplacements aménagés à cet effet. Les places doivent donc être identifiées.

Cet aménagement peut prendre plusieurs formes :

- une délimitation physique matérialisée par des pavés, des clous ;
- un changement de matériau ;
- un marquage réglementaire (qui donne cependant un aspect plus routier à l'aménagement).



Ici, les places de stationnement sont matérialisées par des clous. Cet aménagement discret permet d'avoir un impact visuel faible et de garder une unité sur cette place quand le stationnement est interdit pour une manifestation. Ces clous permettent de s'affranchir d'obstacles physiques et visuels.



Le stationnement des cycles est organisé en pied de façade, avec l'installation d'arceaux. La déambulation des piétons et autres usagers se concentre au centre de la rue.



Dans cette rue résidentielle, quelques rares places de stationnement sont marquées en bord de chaussée, pour laisser les déplacements libres en milieu de rue. Ici, le marquage réglementaire est utilisé – peinture blanche.



ZONE DE RENCONTRE : LES 10 POINTS À RETENIR

1

L'image de la rue change : les limites sont inexistantes ou plus floues pour un partage du même espace par tous.

2

Les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner.

3

Les piétons bénéficient de la priorité sur les véhicules.

4

La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h.

5

Les cyclistes doivent céder la priorité aux piétons, rouler à moins de 20 km/h et peuvent circuler à double sens dans toutes les rues.

6

La signalisation (panneaux) des entrées et sorties est obligatoire.

7

Le stationnement est maîtrisé, limité et autorisé seulement sur les emplacements aménagés.

8

Il est préférable de modérer la vitesse en amont de l'entrée en zone de rencontre.

9

Il vaut mieux l'aménager à l'intérieur d'une zone 30.

10

Elle est souvent bien adaptée pour les rues peu larges avec un faible trafic.

