

Les zones de rencontre en Suisse et en Belgique

*Réglementation
et exemples de réalisations*



Les zones de rencontre en Suisse et en Belgique

*Réglementation
et exemples de réalisations*

Certu

centre d'Études sur les réseaux,
les transports, l'urbanisme
et les constructions publiques
9 rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone : 04 72 74 58 00
télécopie : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Avis aux lecteurs

La collection Rapports d'étude du Certu se compose de publications proposant des informations inédites, analysant et explorant de nouveaux champs d'investigation. Cependant l'évolution des idées est susceptible de remettre en cause le contenu de ces rapports.

Le Certu publie aussi les collections :

Dossiers : Ouvrages faisant le point sur un sujet précis assez limité, correspondant soit à une technique nouvelle, soit à un problème nouveau non traité dans la littérature courante. Le sujet de l'ouvrage s'adresse plutôt aux professionnels confirmés. Ils pourront y trouver des repères qui les aideront dans leur démarche. Mais le contenu présenté ne doit pas être considéré comme une recommandation à appliquer sans discernement, et des solutions différentes pourront être adoptées selon les circonstances.

Références : Cette collection comporte les guides techniques, les ouvrages méthodologiques et les autres ouvrages qui, sur un champ donné, présentent de manière pédagogique ce que le professionnel doit savoir. Le Certu a suivi une démarche de validation du contenu et atteste que celui-ci reflète l'état de l'art. Il recommande au professionnel de ne pas s'écarter des solutions préconisées dans le document sans avoir pris l'avis d'experts reconnus.

Débats : Publications recueillant des contributions d'experts d'origines diverses, autour d'un thème spécifique. Les contributions présentées n'engagent que leurs auteurs.

Catalogue des publications disponible sur : <http://www.certu.fr>

NOTICE ANALYTIQUE

N° Production: 33 102

N°Produit : 14

Organisme commanditaire : MEEDDAT - DSCR			
Titre : Les zones de rencontres en Suisse et en Belgique			
Sous-titre : Règlementation et exemples de réalisations		Date d'achèvement : Mai 2009	Langue : Français
Organisme auteur : Cete de l'Est		Rédacteurs ou coordonnateurs : Rédacteur: André Isler du Cete de L'Est Coordonnateur : Catia Rennesson du Certu, puis Samuel Martin du Certu	Relecteur assurance qualité : Bernard Eneau Benoit Hiron
<p>Résumé:</p> <p>Le Code de la route français dispose depuis 2008 d'une nouvelle zone de circulation particulière : la zone de rencontre, ouverte à tous les modes de transport, permet aux piétons de se déplacer sur l'ensemble de la voirie tout en bénéficiant de la priorité sur tous les véhicules.</p> <p>Les réflexions préalables à la définition de ce chaînon manquant entre la zone 30 et l'aire piétonne se sont largement appuyées sur les expériences étrangères, en particulier de la Suisse et de la Belgique, qui ont respectivement adopté la zone de rencontre en 2002 et 2004.</p> <p>Les similitudes de la définition réglementaire de la zone de rencontre dans nos trois pays - priorité donnée aux piétons, limitation des véhicules à 20 km/h, stationnement autorisé uniquement sur les emplacements prévus à cet effet – permettent doré et déjà de bénéficier du recul de la Suisse et de la Belgique en matière d'instauration et d'aménagement de zones de rencontres.</p> <p>Ce rapport d'étude synthétise la réglementation. Il présente quelques exemples de réalisations dans ces deux pays. Il montre ainsi qu'au-delà des analogies réglementaires, la zone de rencontre s'inscrit dans une réflexion plus vaste et plus ancienne sur le partage de l'espace public et les espaces à priorité piétonne. Les exemples illustrent comment peut s'organiser la mixité entre tous les usagers - piétons, cyclistes, usagers motorisés, transports en commun etc. - sur une partie de la voirie urbaine, et rendent compte de certaines possibilités d'aménagement qu'offre la zone de rencontre nouvellement introduite en France.</p>			
<p>Thème et sous-thème:</p> <p>Voirie et espace public ; Sécurité et circulation routière ; Politiques locales de sécurité routière ; Aménagement de la voirie urbaine et de l'espace public ; Piétons et personnes à mobilité réduite</p>			
<p>Ouvrages sur le même thème</p> <p>ZONES DE CIRCULATION PARTICULIERES EN MILIEU URBAIN (LES) aire piétonne - zone de rencontre - zone 30 - Trois outils réglementaires pour un meilleur partage de la voirie, Certu, 2008</p> <p>ZONES A CIRCULATION APAISEE , Série de fiches, Certu</p> <p>LA DEMARCHE "CODE DE LA RUE" EN FRANCE - Octobre 2008 premiers résultats, Certu</p>			
<p>Mots clés</p> <p>Aménagement de l'espace public; multimodalité, sécurité des déplacements; sécurité routière; Piéton ; usages de l'espace public</p>		Diffusion :	Web : oui
Nombre de pages : 84	Tirage :	Confidentialité : NON	Bibliographie : NON

Since 2008, the French Highway code has had a new special traffic zone: the pedestrian-priority zone (*“zone de rencontre”*), open to all means of transport, allows pedestrians to move anywhere on the roadway system while having priority over all vehicles. Thinking prior to defining this missing link between the 30 kph zone and the pedestrian area was largely based on experiments abroad, particular in Switzerland and Belgium, who adopted the pedestrian-priority zone (*“zone de rencontre”*) in 2002 and 2004 respectively. The similarities between the legal definition of the pedestrian-priority zone (*“zone de rencontre”*) in these two countries with that of France - priority for pedestrians, vehicles limited to 20 kph, parking only in designated bays – mean that France can take advantage of Switzerland and Belgium’s experience in setting up and developing these zones. This study report sums up the regulations. It gives some examples of what has been done in these two countries. It shows that over and above analogies of regulations, the pedestrian-priority zone (*“zone de rencontre”*) is part of a bigger and older issue to do with the division of public space and pedestrian priority areas. The examples illustrate how diversity between all users - pedestrians, cyclists, motorists, public transport etc. - can be organized on part of the urban roadway system, and give an account of certain development possibilities which the pedestrian-priority zone (*“zone de rencontre”*), recently introduced in France, can offer.

Remerciements

Nous remercions tous ceux qui ont contribué à l’élaboration de ce document et plus particulièrement: Benoit Hiron, qui a initié ce travail sur les zones de rencontre dans le cadre de la démarche « code de la rue » ;

Catia Rennesson, du CETE de Lyon, qui a défini le contenu de l’ouvrage dans le cadre de ses précédentes fonctions au Certu ;

Samuel Martin, qui a mené ce document à terme au Certu ;

Les élus et les responsables des services techniques des villes de Evere, Louvain la Neuve et Boigne-Sombreffe ;

Isabelle Jansens et ses collègues de l’Institut Belge de la Sécurité Routière ;

Aline Renard de la ville de Burgdorf ;

Barbara Stettler de la ville de Bienne ;

Thomas Schweitzer de l’association Mobilité Piétonne de Zurich ;

Dominique Von Der Mühl de l’École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL).

Sommaire

Avertissement	6
Introduction	7
1. Les zones de rencontre en Suisse	8
1.1 Historique: de la rue résidentielle à la zone de rencontre	8
1.2 La réglementation actuelle	8
1.3 Les zones de rencontre dans la pratique	13
1.4 Exemples de réalisations	15
1.5 Synthèse des zones de rencontre en Suisse	25
2. Les zones de rencontre en Belgique	27
2.1 Historique: la zone résidentielle	27
2.2 La réglementation actuelle	28
2.3 Exemples de réalisations	34
2.4 Synthèse des zones de rencontre en Belgique	46
Conclusion	48
Annexes : Fiches d'exemples de réalisations en Suisse	50
Fiche 1 : Berthoud	51
Fiche 2 : Bienne	61
Fiche 3 : Yverdon-Les-Bains	64
Fiche 4 : Berne	68
Fiche 5 : Cossonay	73
Fiche 6 : Lyss	77

AVERTISSEMENT

La zone de rencontre est définie en France par l'art R. 110-2 du Code de la route (décret 2008-754 du 30 juillet 2008) :

« 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. »

L'aménagement des zones de rencontre en France est soumis, comme l'ensemble de l'espace public, à l'obligation de prendre en compte l'accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite (décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 et arrêté du 15 janvier 2007 relatifs à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées). Les réalisations étrangères présentées dans ce rapport ne proposent pas toutes le même niveau de prise en compte de la problématique, et certains dérogent à une ou plusieurs des règles d'accessibilité en vigueur en France. Il conviendra donc, pour toute zone de rencontre créée en France, de se conformer à la réglementation française, qui diffère sur certains points des réglementations suisses et belges.

INTRODUCTION

Le décret du 30 juillet 2008 introduit dans le Code de la route français une nouvelle zone de circulation particulière, entre aire piétonne et zone 30 : **la zone de rencontre**, ouverte à tous les modes de transport, permet aux piétons de se déplacer sur l'ensemble de la voirie tout en bénéficiant de la priorité sur tous les véhicules.

Rétrospectivement, l'instauration en France de la zone de rencontre trouve son origine dans un constat partagé : celui de la nécessité d'adapter le Code de la route aux enjeux contemporains de l'aménagement de la voirie et aux pratiques actuelles des usagers de l'espace public. C'est dans le cadre de la démarche « code de la rue », lancée en 2006, que s'est engagée la réflexion autour du Code de la route, avec l'ensemble des acteurs institutionnels et associatifs concernées. Les travaux ont pris la forme d'une démarche participative dans le but de chercher les moyens d'organiser un partage plus équitable de l'espace public et de favoriser les solutions alternatives aux véhicules individuels motorisés, tout en renforçant la sécurité des déplacements. Le principe d'une nouvelle catégorie réglementaire, permettant une totale mixité entre tous les usagers sur une partie de la voirie urbaine en contrepartie d'une vitesse de circulation réduite, est alors naturellement apparue comme un moyen de répondre aux attentes exprimées conjointement par toutes les parties prenantes. Cette proposition a bénéficié d'échos d'autant plus favorables qu'elle s'appuyait sur un retour d'expérience positif de pays voisins, où nombre d'aménagements organisés suivant le principe d'une cohabitation entre les piétons et les véhicules avaient déjà fait leur preuve.

En France, les réflexions préalables à la définition de ce chaînon manquant entre la zone 30 et l'aire piétonne se sont donc largement appuyées sur les expériences étrangères, en particulier de la Suisse et de la Belgique, qui ont respectivement adopté la zone de rencontre en 2002 et 2004. Si bien que l'on retrouve à présent dans ces trois pays les trois règles fondamentales qui définissent la zone de rencontre : la priorité donnée aux piétons, la limitation des véhicules à 20 km/h, le stationnement autorisé uniquement sur les emplacements prévus à cet effet.

Ces similitudes permettent doré et déjà de bénéficier d'un certain recul quant à l'instauration et l'aménagement des zones de rencontres, sur la base des expériences suisses et belges.

Ce rapport d'étude synthétise la réglementation et l'état de l'art en matière d'aménagement de zones de rencontre dans ces deux pays. Il montre ainsi qu'au-delà des analogies réglementaires, la zone de rencontre s'inscrit dans une réflexion plus vaste et plus ancienne sur le partage de l'espace public et les espaces à priorité piétonne. Il s'appuie par ailleurs sur des exemples de réalisations, qui rendent compte concrètement du champ d'application et des modalités d'aménagement de la zone de rencontre en Suisse et en Belgique. Ces exemples montrent comment peut s'organiser la mixité entre tous les usagers - piétons, cyclistes, usagers motorisés, transports en commun etc. - sur une partie de la voirie urbaine, et peuvent illustrer certaines possibilités d'aménagement qu'offre la zone de rencontre nouvellement introduite en France.

1. LES ZONES DE RENCONTRE EN SUISSE

1.1 HISTORIQUE: DE LA RUE RÉSIDEN TIELLE À LA ZONE DE RENCONTRE

Afin de répondre aux revendications répétées des habitants des quartiers résidentiels pour une plus grande sécurité et une meilleure qualité de vie, le législateur suisse a créé en 1984 le cadre réglementaire nécessaire à l'aménagement de « rues résidentielles » sur le modèle hollandais des « woonerf ». Ce concept novateur avait pour objectif au travers d'aménagements importants de la voirie de redonner la rue aux piétons pour le jeu, la détente et la rencontre.

A partir de 1995, profitant d'opportunités de financement tel que le programme Énergie 2000 pour la maîtrise des consommations d'énergies fossiles, des villes pilotes suisses ont testé l'utilisation du concept de « rue résidentielle » dans d'autres types de quartiers de la ville.

C'est ainsi que la ville de **Burgdorf/Bertoud** a effectué ce test dans le quartier de la gare en centre-ville, appelant dans un premier temps la zone expérimentale, « zone de flânerie ». Ce site pilote allait devenir la première zone de rencontre en Suisse.

Devant l'intérêt suscité, en 1999, une deuxième expérience pilote est menée à Saint-Blaise. Son évaluation a permis de valider le processus d'élaboration d'une zone de rencontre dans le cadre de la future législation.

Le 1^{er} janvier 2002, les « zones de rencontre » entrent en vigueur dans la réglementation suisse. Elles sont régies par les ordonnances suivantes (en date du 28 septembre 2001):

- ✓ l'Ordonnance sur la signalisation routière (O.S.R.)
- ✓ l'Ordonnance Fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre

1.2 LA RÉGLEMENTATION ACTUELLE

L'ordonnance sur la signalisation routière (O.S.R.) 741.21 (chapitre 3, section 3) du 28 septembre 2001 redéfinit toutes les zones à vitesse limitée ainsi que leur signalisation.

DÉFINITION DE LA ZONE PIÉTONNE

Article. 22c de l'O.S.R.

Les « Zones piétonnes » (2.59.3) sont réservées aux piétons et aux utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules. Lorsqu'une pla que complémentaire au torise exceptionnellement un trafic restreint de véhicules, ceux-ci peuvent circuler tout au plus à l'allure du pas ; les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules bénéficient de la priorité.

Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques. Les règles régissant le parcage en général s'appliquent au stationnement des cycles.

DÉFINITION DE LA ZONE DE RENCONTRE

Article 22b de l'O.S.R.

Le signal « Zone de rencontre » (2.59.5) désigne des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, sur lesquelles les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules peuvent utiliser toute l'aire de circulation. Ils bénéficient de la priorité mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules.

La vitesse maximale est fixée à 20 km/h.

Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques. Les règles régissant le parcage en général s'appliquent au stationnement des cycles.

DÉFINITION DE LA ZONE 30

Article 22a de l'O.S.R.

Le signal « Zone 30 » (2.59.1) désigne des routes, situées dans des quartiers ou des lotissements, sur lesquelles les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante. La vitesse maximale est fixée à 30 km/h.

LA SIGNALISATION PAR ZONES

Article 2a l'O.S.R.

Les signaux d'indication « Parcage autorisé » (4.17), « Parcage avec disque de stationnement » (4.18) et « Parcage contre paiement » (4.20) ainsi que les signaux de prescription peuvent figurer, à titre de signaux de zone (2.59.1), sur un panneau rectangulaire blanc portant l'inscription « ZONE ».

La signalisation par zones n'est admise que sur des routes situées à l'intérieur des localités.

Les droits et obligations indiqués au moyen d'un signal de zone s'appliquent depuis le début de la signalisation par zones jusqu'au signal en marquant la fin. Le signal de fin de zone indique que les règles générales de circulation sont de nouveau valables.

Un signal de zone peut indiquer tout au plus trois réglementations du trafic.

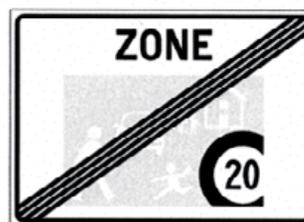
Les signaux « Zone 30 » (2.59.1), « Zone de rencontre » (2.59.5) et « Zone piétonne » (2.59.3) ne sont admis que sur des routes secondaires présentant un caractère le plus homogène possible.

Lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h sur un tronçon de route principale conformément aux exigences de l'art. 108, il est possible d'intégrer exceptionnellement ce tronçon dans une zone 30 en raison de conditions locales particulières (p. ex. dans le centre d'une localité ou dans le centre historique d'une ville).

Pour ce qui concerne les zones de rencontre, les panneaux de signalisation sont les suivants:



2.59.5 Zone de rencontre
(art. 2a et 22b)



2.59.6 Fin de la zone de rencontre
(art. 2a)

LA PROCÉDURE D'INSTAURATION DES ZONES DE RENCONTRE ET DES ZONES 30

« Les règles d'instauration d'une rue résidentielle avaient été définies dans l'**Ordonnance Fédérale** du 1 mai 1984. La nouvelle ordonnance du 28 septembre 2001 abroge cette dernière. Ainsi les rues résidentielles doivent à présent être conformes à la réglementation de la zone de rencontre. Cette nouvelle ordonnance 741.213.3 définit la procédure à observer lors de l'instauration des zones 30 et des zones de rencontre. Elle établit notamment:

- ✓ le contenu de l'expertise requise (rapport accompagnant la demande) (Art 3)
- ✓ les mesures relevant de la circulation, à observer (Art 2 et 4)
- ✓ les mesures d'aménagement, à observer (Art 5)
- ✓ la nécessité d'un contrôle a posteriori (Art 6)

Cette nouvelle procédure, moins lourde, offre d'une part à l'aménageur une plus grande liberté de conception et d'autre part permet des projets plus modestes et moins coûteux. »

(source ATE 2002 (Association transports et environnement),
extrait du "Guide pratique de l'ATE pour réaliser les zones à vitesse limitée")

Ordonnance Fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre (du 28 septembre 2001)

Section 1 Dispositions générales

Art. 1 Objet

La présente ordonnance règle les détails à observer lors de l'instauration de zones 30 (art. 22a OSR) et de zones de rencontre (art. 22b OSR).

Art. 2 Principe

Pour toutes les mesures nécessaires aux fins de faire respecter les limitations de vitesse, il faut veiller à ce que les routes puissent être empruntées par tous les véhicules autorisés à y circuler.

Art. 3 Expertise

L'expertise requise selon l'art. 32, al. 4, LCR et décrite plus précisément dans l'art. 108, al. 4, OSR, consiste en un rapport sommaire comprenant notamment :

- a. La description des objectifs que l'instauration de la zone doit permettre d'atteindre ;
- b. Un plan d'ensemble montrant la hiérarchie des routes d'une localité ou de parties de celle-ci, hiérarchie définie en vertu du droit de l'aménagement du territoire ;

- c. *Une évaluation des déficits existants ou prévisibles en termes de sécurité ainsi que des propositions de mesures permettant de les supprimer ;*
- d. *Des indications sur le niveau actuel des vitesses (vitesse 50 % V50 et vitesse 85 % V85) ;*
- e. *Des indications sur les qualités actuelles et les qualités souhaitées du lieu en tant qu'habitat, cadre de vie et site économique, y compris les attentes en termes d'affectation ;*
- f. *Des considérations sur les effets possibles de la mesure projetée sur l'ensemble de la localité ou sur certains de ses quartiers, ainsi que des propositions visant à éviter d'éventuels effets négatifs ;*
- g. *Une liste et une description des mesures nécessaires pour atteindre les objectifs visés.*

Section 2 : Mesures relevant du droit de la circulation routière et aménagement de l'espace routier

Art. 4 Mesures relevant du droit de la circulation routière

Il n'est admis de déroger à la règle de la priorité de droite, par l'emploi de signaux, que si la sécurité routière l'exige.

L'aménagement de passages pour piétons n'est pas admis. Dans les zones 30, il est toutefois permis d'aménager des passages pour piétons lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent, notamment aux abords des écoles et des homes.

Art. 5 Aménagement de l'espace routier

Les transitions entre le réseau routier usuel et une zone doivent être facilement reconnaissables. Le début et la fin de la zone doivent être mis en évidence par un aménagement contrasté faisant l'effet d'une porte.

Le caractère de zone peut être mis en évidence par des marques particulières conformément aux normes techniques pertinentes.

Au besoin, d'autres mesures doivent être prises pour que la vitesse maximale prescrite soit respectée, telles que la mise en place d'éléments d'aménagement ou modération du trafic.

Section 3 **Contrôle des mesures réalisées**

Art. 6

L'efficacité des mesures réalisées doit être vérifiée après une année au plus tard. Si les objectifs visés n'ont pas été atteints, il y a lieu de prendre des mesures supplémentaires.

Section 4 Dispositions finales

Art. 7 Abrogation d'instructions

Les instructions du 1^{er} mai 1984 concernant les rues résidentielles et les instructions du 3 avril 1989 concernant la signalisation de réglementations du trafic par zones sont abrogées.

Art. 8 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1er janvier 2002.

L'ESSENTIEL EN BREF

« En résumé, on peut retenir de la nouvelle réglementation que:

- ✓ *Contrairement à celle antérieure, relative aux rues résidentielles, la nouvelle réglementation rend possible la création de zones de rencontre également dans des quartiers commerciaux,*
- ✓ *Des tronçons de route principale peuvent maintenant être intégrés dans des zones 30,*
- ✓ *L'expertise requise pour la demande d'instauration d'une zone de rencontre ou d'une zone 30 se limite à est un rapport sommaire,*
- ✓ *Les prescriptions à observer en matière de règles de circulation ou d'aménagement sont moindres. Néanmoins il en existe. Par exemple: réalisation d'aménagements pour marquer un effet d'une porte en début et en fin de zone, priorité de droite comme règle de base, passages pour piétons seulement lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent.*
- ✓ *Un maximum de liberté est donné dans l'instauration de mesures d'accompagnement.*
- ✓ *L'étendue des zones n'est plus limitée, les zones peuvent donc être élargies ou plusieurs zones regroupées.*
- ✓ *Un contrôle après une année au plus tard est obligatoire pour vérifier l'efficacité des mesures. En cas d'objectifs non atteints, des mesures complémentaires sont à prendre. »*

*(source ATE 2002 (Association transports et environnement),
extrait du "Guide pratique de l'ATE pour réaliser les zones à vitesse limitée")*

1.3 LES ZONES DE RENCONTRE DANS LA PRATIQUE

« De 1984 à 2002, avant donc l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, seulement 83 zones résidentielles ont été réalisées.

Alors que de 2002 à 2005, 132 zones de rencontre ont été instaurées dans 54 communes et plus de 150 autres projets lancés.

La nouvelle législation, plus souple, ainsi que les réussites des sites expérimentaux ou novateurs de Berthoud, St Blaise, Biemme et Granges ont largement contribué au regain d'intérêt pour ce type d'espaces urbains de la part des aménageurs. »

(Source Dominique Von Der Mühl, EPFL, Rue de l'Avenir 2004)

CONTEXTES DE MISE EN OEUVRE

Les critères d'instauration des zones de rencontre, du point de vue choix des sites, taille, types d'aménagements, sont étroitement liés à la taille de la collectivité. Ainsi deux types de démarches peuvent être distingués :

- ✓ **Celles des grandes agglomérations** : Zurich, Bâle, Berne ...

Sous la pression du développement urbanistique et économique d'une part et d'autre part pour répondre aux demandes des habitants plus exigeants pour une meilleure qualité de vie, les collectivités ont engagé une réflexion globale sur le fonctionnement de la ville et en particulier sur les déplacements.

Traditionnellement Zurich, Bâle ou Berne, ont une politique volontariste pour le développement des modes doux : vélo et marche à pied. La réduction des vitesses est alors une condition indispensable pour en assurer le succès. L'instauration de zones 30 et de zones de rencontre devient un outil efficace pour répondre aux demandes des usagers tant au niveau de la sécurité qu'à celle de la qualité de la vie. Cette réflexion globale se traduit dans les plans de déplacements par une hiérarchisation des voies de circulation automobile. L'instauration des zones 30 et de zones de rencontre est inscrite dans une programmation établie selon les objectifs fixés par la collectivité. Ainsi dans ces agglomérations importantes, les zones de rencontre sont pour la grande majorité aménagées sur les derniers tronçons du réseau des voies de circulation, sur lesquels les trafics sont les plus faibles : rues de quartiers résidentiels, impasses. Quelques exceptions existent comme par exemple, le centre historique de Berne qui a été transformé en une vaste zone de rencontre.

- ✓ **Les villes moyennes et les villages**

Les contraintes liées au développement urbain étant moins fortes, ces villes ne disposent pas toujours de plan de référence de la voirie qui établit un programme d'aménagements avec des réalisations de zones de rencontre. Celles-ci sont souvent menées dans le cadre d'une importante opération de rénovation ou de redynamisation urbaine. Les sites retenus sont des lieux stratégiques dans le fonctionnement de la ville : place centrale, place de la gare, centre ville commercial ou historique. Ainsi la mise en valeur esthétique de la ville devient un objectif important au même titre que la sécurisation des déplacements et la pérennisation des activités riveraines.

Le concept de la zone de rencontre dans sa nouvelle formulation convient parfaitement à ce type de situations. Il permet grâce à la limitation des vitesses et à la priorité piéton de sécuriser les déplacements des usagers des modes doux et d'assurer l'écoulement du trafic automobile qui dans certains sites reste important comme par exemple à Biemme où les trafics sont estimés à 10 000 véhicules par jour avec 1 000 bus par jour et autant voire plus de vélos.

Les aménagements peuvent être modestes ou plus riches. Cette liberté est mieux appréciée par le maître d'ouvrage qui ne perçoit plus les règles d'aménagements comme des contraintes mais comme des atouts pour changer l'image de la ville.

DIMENSIONS ET SECTEURS CONCERNÉS

« Pour l'essentiel, le passage de la « rue » à la zone ne semble pas avoir changé beaucoup la dimension des zones, qui recouvrent pour le moment des secteurs plutôt assez limités : espaces particulièrement significatifs (place ou rue de la Gare), rue(s) commerçante(s) du centre-ville, centre ancien (bourg, village), rue-espace de rencontre de quartier. Quelques exceptions : notamment Berne (la moitié basse de la vieille ville). »

(source : Dominique Von Der Mühl – Extrait Bulletin Rue de l'Avenir - Avril 2005)

Malgré le succès des expérimentations sur les sites pilotes, la multiplication des zones de rencontre n'est pas systématique. Dans les villes importantes, les zones de rencontre sont instaurées essentiellement dans les rues résidentielles de quartier; dans les villes moyennes, elles sont plutôt implantées dans des sites centraux (places de gare, places centrales, centre anciens, secteurs commerçants, ...); dans les plus petites collectivités, le recours à la zone de rencontre est moins fréquent.

TRAFICS

« La loi n'impose pas de règle en la matière, sinon celle de rues secondaires (non principales). Les volumes de trafic sont variables. Ils sont modestes en général sur les rues de quartier (à Bâle et Zurich, c'est même un des critères), mais peuvent être beaucoup plus importants dans les autres cas : selon les chiffres dont on dispose : 5000 à 6000 véhicules par jour et jusqu'à 10 000 à 12 000 véhicules par jour dans le cas de la place centrale à Bienne, le plus important recensé. »

(Source Dominique Von Der Mühl, EPFL, Rue de l'Avenir 2004)

La question des transports publics varie aussi : pour les rues de quartier à Bâle et Zurich, l'absence de passage d'une ligne de TC est une condition, alors que dans d'autres contextes il existe des cas avec de nombreux passages de bus, par exemple Yverdon (une dizaine de lignes de cars postaux et 6 lignes de bus urbains) et Bienne (place centrale traversée quotidiennement par 1 000 bus).

Les niveaux de trafic sont très variables car ils sont liés à la nature des lieux. Dans les grandes villes, les zones de rencontre sont réservées aux zones résidentielles avec plutôt de très faibles trafics. Dans certaines grandes agglomérations, un niveau faible du trafic, l'absence de transit et de transport en commun sont des conditions de base pour l'instauration d'une zone de rencontre. Dans les villes moyennes, les sites choisis sont souvent les cœurs des cités. Lieux stratégiques où d'une part se croisent les trafics locaux, le transit, les transports en commun et les modes doux et d'autre part où l'on trouve toutes les activités de la cité: commerciales, ludiques, touristiques. La réalisation de la zone de rencontre doit assurer la pérennité de toutes ces activités avec le maintien de l'écoulement du trafic automobile.

1.4 EXEMPLES DE RÉALISATIONS

Depuis l'entrée en vigueur du concept de zone de rencontre dans la législation, les réalisations se sont multipliées en Suisse. De nature très diverse, elles couvrent l'ensemble des situations permises par la nouvelle réglementation : centre ville commerçant, centre ancien, place, zone résidentielle, zone avec trafic important... Sept exemples de réalisations sont décrits succinctement ci-après : Berthoud, Bienne, Yverdon-les-Bains, Berne, Cossonay, Aarberg, Fribourg.

Les fiches jointes en annexe permettent de compléter les exemples de Berthoud, Bienne, Yverdon-les-bains, Berne et Cossonay.

BERTHOUD (BURGDORF)

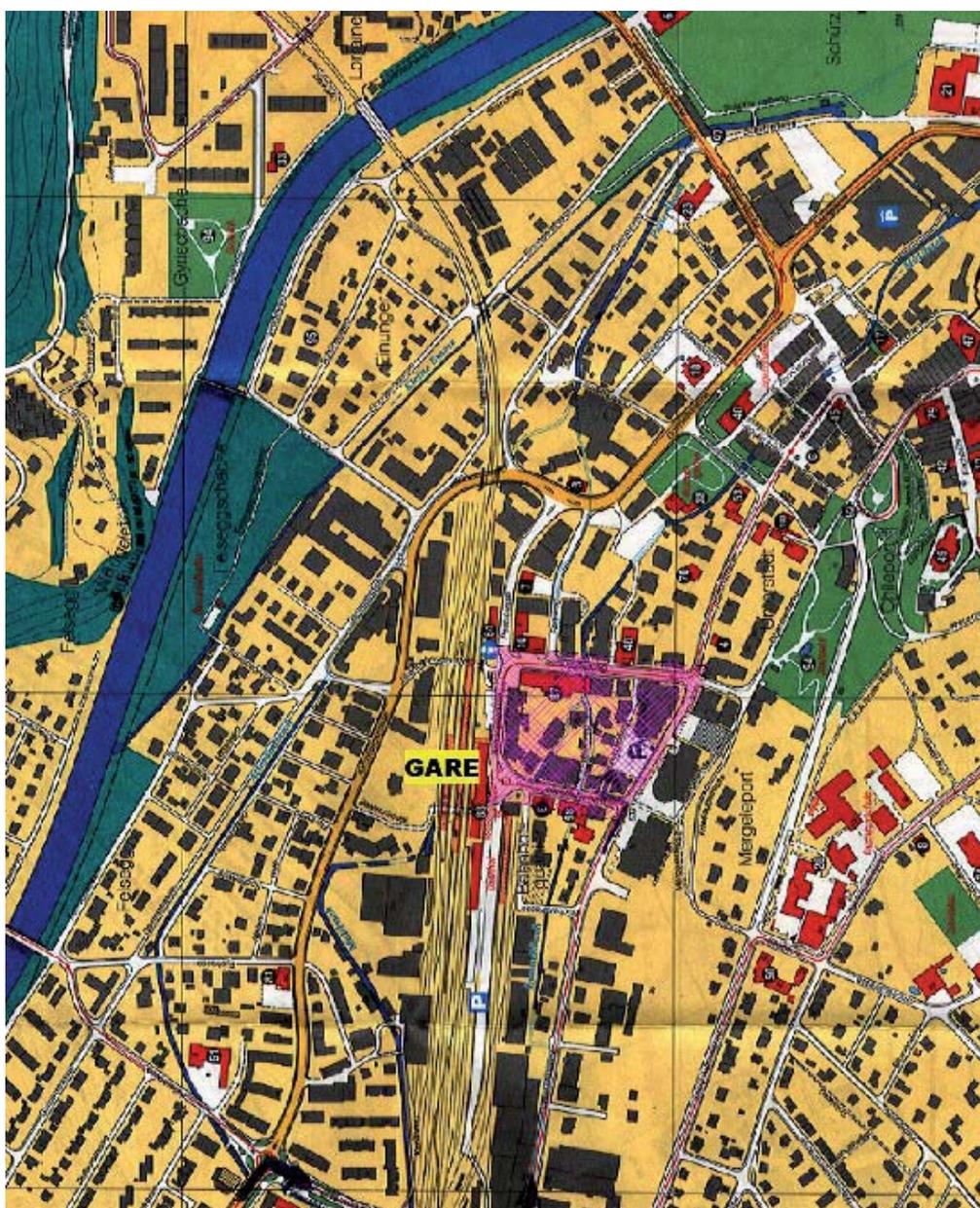
Lieu : Centre-ville commercial, quartier de la gare

Aménagements : Création de portes d'entrée, pose de totem, surélévation de chaussée avec ou sans trottoirs, réorganisation des carrefours, rétablissement des priorités à droite

Objectifs : Redynamiser le centre ville, pérenniser l'activité commerciale, sécuriser les déplacements doux.

Accompagnement : Informations des usagers, création de portage à domicile en vélo.

Commentaires: 1^{er} site pilote de l'expérimentation zone de rencontre, des aménagements modestes accompagnés de démarches parallèles : informations, concertations, qui ont été les garants de la réussite.



(Photos CERTU)



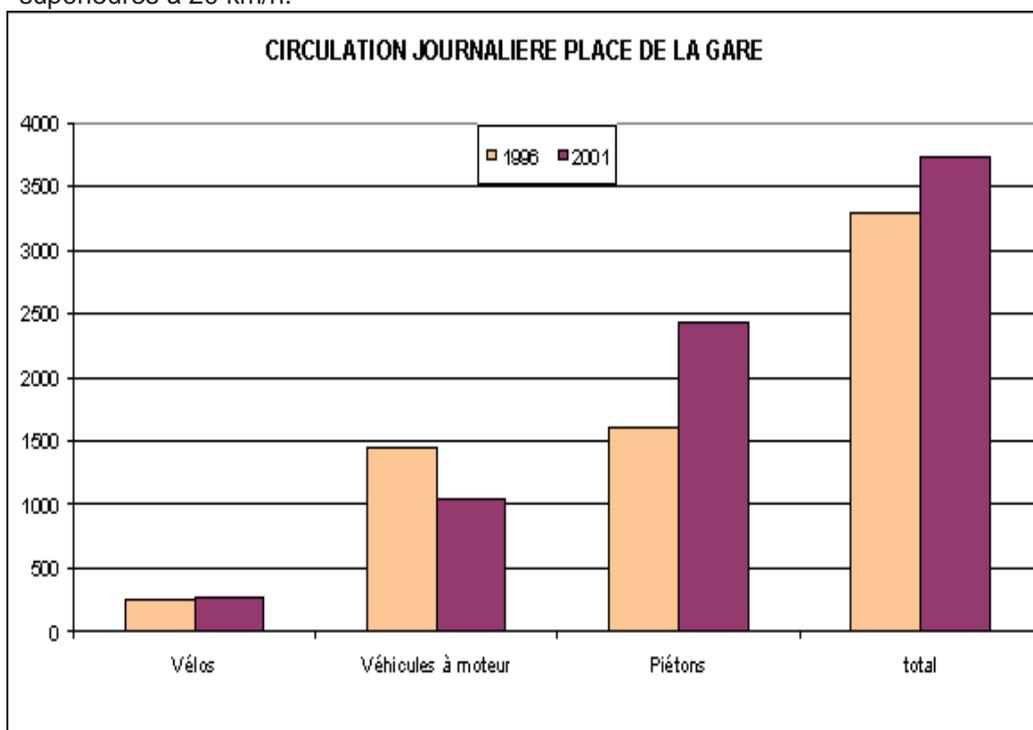
Bilan

Depuis la réalisation de la zone de rencontre, les services techniques effectuent régulièrement des campagnes de mesures de vitesses. Ils ont constaté que celles-ci sont autour de 30 km/h après la réalisation de la zone de rencontre. Si elle sont supérieures à 20km/h, elles ont néanmoins chuté d'environ 20 km/h. Les autorités de Burgdorf estiment cette situation satisfaisante vu qu'elle reste compatible avec les aménagements réalisés.

Les résultats des mesures de vitesses entre 1996 et 2001

	Nov. 1996	Juin 1997	Juillet 1998	Juillet 2001
Rue de Lyssach	52,5	30,7	31,2	30,4
Mardi 9h-11h (V85)				
Rue de Lyssach	51,3	29,3	30,0	30,6
Vendredi 17h-19h (V85)				
Rue de la Gare	39,0	31,3	27,9	28,1
Mardi 9h-11h (V85)				
Rue de la Gare	37,5	32,5	29,3	28,0
Vendredi 17h-19h (V85)				
Moyenne (V85)	45,1	30,9	29,6	29,3

Elles sont confortées par le fait que des comptages journaliers réalisés sur la place de la gare montrent une nette diminution de l'usage de la voiture et un report sur la marche à pied. L'objectif en terme de mobilité piétonne est donc atteint et ce malgré les vitesses supérieures à 20 km/h.



BIENNE (BIEL)

Lieu : Place centrale

Aménagements: Réalisation d'un plateau sur toute la place, marquage discret des couloirs de circulations automobiles, prise en compte perceptible des questions d'accessibilité et de repérage (contraste tactile, ressaut franchissable)

Objectifs : Assurer une bonne fluidité de tous les trafics et la sécurisation des modes doux, redonner une fonction de place au site.

Caractéristiques : Carrefour de tous les trafics, 10 000 v/jour dont 1 000 bus, Itinéraires vélos/piétons privilégiés entre gare et zone commerciale du centre.

Commentaires : Une belle réussite, avec en trafic important, cela fonctionne parfaitement

(Photos CERTU)



YVERDON-LES-BAINS

- Lieu : Place de la gare
- Aménagements: Séparation des deux voies de circulation, réalisation d'un îlot central avec un kiosque.
- Objectifs : Sécuriser les itinéraires d'accès à la gare, assurer la fluidité du trafic
- Caractéristiques : Importants trafics de bus, présence de nombreux piétons aux heures d'arrivée et de départ des trains.
- Commentaires : Les voies de circulation sont rectilignes et larges, la vitesse de 20 km/h était peu respectée. Hors des heures de grosse affluence: arrivées ou départs des trains, la place est vide donc propice à la prise de vitesse. La mise en place de bourrelets a été nécessaire.

(Photos CETE de l'Est)



BERNE (BERN)

Lieu : Centre-ville historique

Aménagements: Réalisation d'un plateau unique avec création d'une rigole centrale pour l'évacuation des eaux des fontaines, extension des parkings souterrains poches du site

Objectifs : Redonner le site de la vieille ville aux piétons et aux vélos

Caractéristiques : Site classé

Commentaires : Un aménagement de grande qualité qui s'apparente à une rue piétonne ouverte à tous les véhicules. Les possibilités de contournement de la zone – du fait de la réorganisation du plan de déplacement autour de la vieille ville - et la faible offre de stationnement y limitent le trafic interne et le transit.

(Photos CETE de l'Est et CERTU)



Cossonay

Lieu : Centre-ville ancien

Aménagements: Signalisation des portes d'entrée : panneaux et marquage au sol, marquage du stationnement;

Objectifs : Redonner le site de la vieille ville aux piétons et aux vélos, limiter et régler la circulation automobile;

Caractéristiques : Rues étroites, peu de possibilités de stationnement, trafic limité aux riverains et aux rares activités commerciales;

Commentaires : Site parfaitement adapté à une zone de rencontre : un aménagement à faible coût qui a été l'occasion d'organiser le stationnement.

(Photos CETE de l'Est)



AARBERG

Lieu : Place centrale de la ville ancienne

Aménagements: Traitement à niveau avec marquage de la chaussée, utilisation de matériaux nobles respectant l'identité architecturale des lieux.

Objectifs : Valoriser l'esthétique de la place, pérenniser le commerce, sécuriser les déplacements doux

Caractéristiques : Place fermée avec deux accès, site architectural remarquable

Commentaires : Aménagement remarquable parfaitement adapté à une zone de rencontre, coût important

(Photos CETE de l'Est)



FRIBOURG

Lieu : Zone résidentielle récente

Aménagements: Plateau unique, marquage du stationnement, aménagement d'aires de jeux et de bancs ;

Objectifs : Donner la rue aux riverains pour les jeux des enfants et la vie sociale; sécuriser les activités et les déplacements;

Caractéristiques : Voirie en boucle, extrémité du réseau zone résidentielle zone 30;

Commentaires : La zone de rencontre remplit véritablement son rôle, les activités sociales reprennent place dans la rue, jeux des enfants, rencontre entre riverains, aménagements sobres et réussis, toute la zone résidentielle a été conçu autour du concept de la zone de rencontre. Le stationnement y étant limité, des places pour visiteurs ont été aménagées

(Photos ATE + CETE de l'Est)



1.5 SYNTHÈSE DES ZONES DE RENCONTRE EN SUISSE

Suite aux démarches pilotes réussies sur Berthoud et St Blaise, la mutation de la zone résidentielle vers la zone de rencontre en 2002 a apporté des modifications sensibles de la réglementation :

- **la priorité aux piétons**
- **la limitation des vitesses à 20 km/h des véhicules à moteur**

La simplification de la démarche, l'ouverture vers d'autres quartiers de la ville ont séduit les aménageurs et les maîtres d'ouvrage. De 2002 à 2005, 132 zones de rencontre ont été réalisées et 151 sont en cours d'étude.

Un trafic important, les transports en commun ou les activités riveraines ne sont plus perçues comme des freins mais sont utilisés comme des outils pour atteindre des objectifs essentiels comme la sécurisation des usagers fragiles, une meilleure qualité de vie ou la mise en esthétique du site.

La réussite des aménagements de zones de rencontre a été favorisée par des environnements qui présentaient des caractéristiques analogues :

- Une problématique marquée : trafic, sécurité, image...
- Un chef de projet moteur et une volonté forte de la collectivité ;
- Une demande, un soutien et un accompagnement du riverain et de l'utilisateur ;
- Une présence associative forte.

Sur ces sites, les objectifs de départ ont tous été largement atteints. La priorité piétonne instaurée avec des aménagements appropriés a provoqué une nette réduction des vitesses.

La nouvelle réglementation impose désormais un bilan après réalisation, les mesures de vitesses réalisées à BERTHOUD montrent que les vitesses pratiquées ont nettement diminué sans pour autant atteindre les 20 km/h. Elles se situent autour de 30 km/h. Cette nette diminution semble convenir aux usagers des modes doux et en particulier aux piétons. Les comptages montrent également une nette diminution de l'usage de la voiture et un report sur la pratique de la marche à pied. Les déplacements de tous les usagers, automobiles, vélo, piétons se pratiquent dans un environnement apaisé donc plus sûr et plus accueillant.

Pourtant, l'instauration d'une zone de rencontre avec des aménagements importants n'est pas un gage de réussite absolu, Yverdon en est un exemple.

Pour en assurer le succès, elle doit être accompagnée d'une politique de réglementation du stationnement. Dans la zone de rencontre, elle est imposée par la réglementation: le marquage du stationnement. À l'extérieur, elle doit être organisée et contrôlée par la collectivité : zone bleue, carte résident, parkings payants..., le but essentiel étant de limiter au mieux l'utilisation de la voiture.

En Suisse, les aménagements de zones de rencontre peuvent être répartis en deux grandes catégories. Cette répartition est étroitement liée à l'importance de l'agglomération.

Dans les grandes villes, les zones de rencontre sont instaurées essentiellement dans les quartiers résidentiels. Celles-ci ne se différencient pas des anciennes zones résidentielles dont les caractéristiques sont les suivantes :

- trafic faible ;
- un enjeu de sécurité plus restreint ;
- une demande des riverains motivés ;
- des aménagements modestes : panneaux, traçage du stationnement quelques aménagements ponctuels de voirie : carrefour, portes d'entrée...
- les enfants s'y approprient facilement la rue.

Ces agglomérations aux moyens financiers confortables disposent de plan de déplacement dans lesquels les créations de zones de rencontre et de zone 30 sont programmées. Elles sont réservées aux tronçons extrêmes du réseau : les impasses et les rues résidentielles en boucle.

La deuxième catégorie regroupe les zones de rencontre qui ont été créées dans des agglomérations de petites tailles et de tailles moyennes. Le site aménagé est toujours un lieu stratégique dans le fonctionnement de la cité : centre-ville commercial, place de la Gare, vieille ville, Ces lieux de vie sont souvent les cœurs des villes où se croisent tous les modes de déplacement. Les problématiques y sont nombreuses et variées :

- des trafics tous modes parfois importants: voitures, poids lourds, tram, bus, vélos et piétons;
- des fonctionnements complexes;
- une insécurité forte pour les modes doux;
- une détérioration de l'image par le trafic automobile;
- des activités : commerciales, ludiques, administratives, touristiques, scolaires.

Dans ces projets, les objectifs recherchés ne se limitent pas à l'amélioration des conditions des déplacements par la réduction des vitesses, à la sécurisation des itinéraires des usagers des modes doux et à la maîtrise du stationnement. Ils sont souvent réalisés lors d'opportunités soit financières, soit dans le cadre d'une importante opération de rénovation urbaine. Pour ces collectivités, l'aménagement du cœur de la cité est un projet unique non retransposable.

La mise en valeur des lieux – par l'utilisation de matériaux nobles, le renouvellement des mobiliers urbains, la végétalisation – est alors un objectif premier du projet qui doit véhiculer un changement d'image auprès des concitoyens et des visiteurs.

Les nouvelles règles permettent à la zone de rencontre de s'adapter parfaitement à ces situations. Le concept de la zone rencontre se superpose au projet en n'ayant qu'une influence limitée sur les choix d'aménagement.

En suisse, le concept de la zone de rencontre semble être bien engagé, la législateur a rectifié la réglementation pour mieux s'adapter à la diversité des situations. Depuis 2002, l'instauration de zones de rencontre est soutenue, sur des sites très divers et dans les agglomérations de toutes tailles. Elles bénéficient d'un atout majeur qui est l'usager suisse lui même. Son éducation et son environnement lui inculquent des valeurs qui le rend sensible aux diverses problématiques liées aux transports, aux déplacements et au développement durables.

Ainsi l'automobiliste suisse possède un sens civique élevé qui se traduit entre autre par le respect systématique de la priorité piéton au niveau des passages piétons, par une attention accrue pour l'usager des modes doux.

Bien qu'ayant un niveau de motorisation identiques à leurs voisins, les suisses sont également de grands utilisateurs des transports en commun : trains, tram, bus... et des modes doux : vélos et marche à pied.

Pour chaque déplacement, ils ont le réflexe « écologique » : automobile ou autres moyens de déplacement.

Cet état d'esprit est sans doute le moteur principal du succès naissant de la zone de rencontre en Suisse au-delà des secteurs résidentiels.

2. LES ZONES DE RENCONTRE EN BELGIQUE

2.1 HISTORIQUE: LA ZONE RÉSIDENIELLE

La circulaire ministérielle du 23 juin 1978 avait introduit le concept des **zones résidentielles**. Les autorités belges s'étaient fortement inspirées du modèle hollandais de la « Woonerf » qui posait les principes d'aménagements suivants:

- Une ou plusieurs rues concernées;
- Circulation automobile autorisée ;
- Coexistence harmonieuse des piétons avec les autres usagers ;
- Tous les usagers peuvent utiliser l'ensemble de la voie ;
- Des aménagements spécifiques obligatoires ;
- Aménagement possible dans des quartiers anciens ou nouveaux.

Cette circulaire était complétée par **un règlement du gestionnaire de la voirie**. Celui-ci précisait les conditions générales, les aménagements techniques et les conditions pratiques de réalisation.

LES CONDITIONS GÉNÉRALES

- L'habitat est la fonction prépondérante;
- Des trafics inférieurs à 100 à 120 V/heure de pointe;
- Pas de transit sauf local;
- Pas de transport en commun;
- La distance avec une voie normale au maximum 500 m proposant une offre TC.

LES AMÉNAGEMENTS TECHNIQUES

- Des aménagements en entrée et en sortie avec des différences de niveau une signalisation verticale réglementaire ;
- La voie ne doit pas être divisée en chaussée et trottoir ;
- Des aménagements techniques ou dispositifs spécifiques pour limiter les vitesses ;
- Des alignements droits inférieurs à 50 m ;
- Un éclairage suffisant pour une bonne visibilité des aménagements ;
- Les aménagements ne doivent pas former des écrans supérieurs à 75 cm ;
- La circulation des voitures doit se faire au minimum à 1 m du pas de porte des habitations ;
- Les emplacements des jeux des enfants aisément reconnaissables voire séparés de la circulation ;
- L'accessibilité des véhicules de secours doit être assurée ;
- Nombre suffisant de places de stationnement marquées par la lettre « P ».

LES RÉALISATIONS PRATIQUES

- Le projet doit être intégré dans une démarche globale de type plan de circulation ;
- Une étude détaillée de l'existant ;
- Un consentement et une participation des habitants et de tous les usagers de la voie;
- L'établissement d'un règlement complémentaire arrêté par le conseil municipal et soumis à l'approbation du ministre des communications.

L'aménagement d'une zone résidentielle sur ces bases entraîne des dépenses relativement importantes. Ainsi ce concept n'a eu qu'un écho limité et les réalisations sont rares. Les aménageurs lui préfèrent les zones 30 dont les contraintes d'aménagement sont bien plus légères.

Par conséquent, les autorités belges ont décidé de redéfinir ce concept en introduisant la notion de zone de rencontre. En 2004, la nouvelle circulaire associe dans un cadre commun les zones résidentielles et les zones de rencontre. Désormais, des quartiers commerciaux, des zones artisanales ou d'activités ludiques peuvent être aménagées en zone de rencontre. Deux nouvelles règles ont été introduites pour améliorer la sécurité des piétons : les vitesses sont limitées à 20 km/h et la priorité est aux piétons. Ces nouvelles règles du code de la route sont reprises dans un document de vulgarisation intitulé le **code de la rue**. Il précise les définitions, les droits et les devoirs de chaque usager de la rue en introduisant le principe général de prudence et l'obligation de prudence du plus fort vis à vis du plus faible.

2.2 LA RÉGLEMENTATION ACTUELLE

LES AIRES PIÉTONNES

(Extrait Code de la Route)

Article 22 sexies 1 L'accès aux zones piétonnes est réservé aux piétons.

Toutefois :

1° peuvent accéder à ces zones :

- a) les personnes handicapées qui conduisent un véhicule mû par eux-mêmes ou équipé d'un moteur ne permettant pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas ;
- b) Les véhicules de surveillance, de contrôle et d'entretien de cette et les véhicules affectés au ramassage des immondices ;
- c) Les véhicules prioritaires visés à l'article 37, lorsque la nature de leur mission le justifie ;
- d) les véhicules des services réguliers de transport en commun ;
- e) Les conducteurs de véhicules dont le garage est situé à l'intérieur de ces zones et qui n'est accessible qu'en traversant ces zones ;
- f) En cas d'absolue nécessité, les véhicules appartenant à des entreprises commerciales établies dans ces zones et uniquement accessibles qu'en les traversant, lorsque ces véhicules sont affectés à des livraisons et si ces livraisons constituent une activité principale de ces entreprises ;
- g) En cas d'absolue nécessité, les véhicules attelés à effectuer des travaux dans ces zones;
- h) Les trains touristiques, les véhicules attelés, les cycles-taxis ;

- i) Les véhicules employés dans le cadre d'activités médicales ou de soins à domicile. Dans les cas visés sous e) à i), les bénéficiaires doivent apposer sur la face interne du pare-brise de leur véhicule, un laissez-passer délivré par le bourgmestre ou son délégué ;
- j) Les utilisateurs de patins à roulettes et de trottinette ;

2° peuvent accéder à ces zones lorsque la signalisation routière le prévoit et selon les restrictions qui y figurent :

- a) Les véhicules qui doivent charger ou décharger dans lesdites zones ;
- b) Les taxis qui ont une destination déterminée à l'intérieur de ces zones pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ;
- c) Les cyclistes

Article 22 sexies 2 – Dans ces zones, les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique.

Les conducteurs qui sont admis à y circuler doivent le faire à l'allure du pas; ils doivent céder le passage aux piétons et au besoin s'arrêter. Ils ne peuvent mettre les piétons en danger ni les gêner.

Dans ces zones, les cyclistes doivent descendre de leur bicyclette lorsque la densité de circulation des piétons rend difficile leur passage.

Les jeux sont autorisés.

Le stationnement est interdit dans ces zones.

LA ZONE 30

(Extrait C.M. relative aux zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/h 06.11.1998)

Le premier statut juridique de la zone 30 date du 1^{er} novembre 1988, l'objectif était de rendre les quartiers résidentiels des villes et des communes plus sûrs et plus conviviaux. Après 10 ans, l'évolution des zones 30 existantes et les problèmes rencontrés par les gestionnaires de voiries pour leur instauration ont démontré qu'il fallait un assouplissement de la réglementation si on voulait de façon systématique et à plus grande échelle dans l'intérêt de la sécurité et de la convivialité, baliser les quartiers résidentiels en zones 30.

La réglementation concernant l'installation des zones 30 a été, pour cette raison, revue et assouplie en de nombreux points, ce qui signifie également que l'opération est désormais moins coûteuse. Cependant, à la base, la limitation de vitesse imposée par la signalisation doit rester soutenue par d'autres mesures.

(Extrait C.M. relative aux zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/h 06.11.1998)

Art. M3.3 La nouvelle réglementation

3.1. Conditions préalables

3.1.1. Dans une ou plusieurs rues dont la fonction de séjour prévaut ou lorsque la fonction de circulation va être subordonnée à la fonction de séjour. La première étape lors de la délimitation du territoire en zones 30 est, en principe, l'élaboration d'un plan de circulation reprenant une répartition des rues en catégories. Pour chaque rue est déterminée la fonction (souhaitée) ; notamment la fonction résidentielle, la fonction de circulation ou la fonction de transit.

Une zone 30 est donc non seulement possible lorsque la fonction de séjour prime naturellement mais aussi, lorsqu'à la suite de l'accroissement du trafic, cette fonction a été compromise et doit

être revalorisée.

3.1.2. Si une concertation préalable a été menée, notamment s'agissant des mesures visant à ralentir le trafic : - avec les sociétés des services réguliers de transport en commun qui desservent cette zone ; - avec les services d'incendie et les services d'aide médicale urgente qui desservent cette zone (article 1^{er}, 2°).

La réglementation actuelle rend expressément obligatoire une concertation. En outre, cette concertation doit non seulement concerner le principe d'implantation des zones 30 mais en particulier les mesures y afférentes.

3.2. Organisation du trafic au sein de la zone (article 2).

3.2.1. La priorité de droite est d'application sauf sur les ronds-points signalés par les signaux.

Dans les ronds-points situés en zone 30, la règle générale reste d'application ; à savoir : que toute personne se trouvant sur le rond-point a priorité sur toute autre voulant y accéder. Comme pour tout rond-point, même hors zone 30, des signaux B1 ou B5 doivent être installés sur les voies d'accès. Lorsqu'une zone résidentielle se trouve dans une zone 30, la priorité de droite est désormais d'application aux sorties de la zone résidentielle.

3.2.2. La circulation ne peut être réglée qu'à titre exceptionnel par des signaux lumineux de circulation (article 2.2°).

3.2.3. La circulation de transit doit être évitée autant que possible (article 2.3)

En principe, en zone 30, seule la circulation d'origine ou à destination de la zone a sa raison d'être, ou, en d'autres termes, la circulation doit être locale.

Si, dans une zone envisagée, la circulation de transit se révèle fort importante, il faut, en premier lieu, chercher des alternatives valables, surtout lorsqu'il s'agit de trafic de poids lourds.

Lorsqu'il n'existe pas d'alternatives et que la fonction de séjour de la voie ou des routes en question doit être protégée ou revalorisée, la voie concernée peut malgré tout être délimitée en zone 30 ou reprise dans une zone 30 homogène.

3.3. L'organisation de la zone 30

3.3.1. Les accès de la zone doivent être clairement identifiables par la disposition des lieux, par un aménagement ou par la combinaison des deux.

L'utilisateur de la route qui accède à une zone 30 doit en être parfaitement conscient. La différence avec l'agglomération où le 50 km/h est d'application doit lui sembler logique.

Dans certaines circonstances, l'aménagement lui-même peut tellement différencier les choses qu'il constitue un effet de porte naturel. Dans ce cas, l'installation des panneaux de signalisation F4a et F4b suffit. Aux endroits où ce n'est pas le cas, il est préférable de créer un effet de porte afin d'accentuer l'entrée de la zone 30.

3.3.2. La vitesse doit être réduite à 30 km à l'heure par des mesures d'organisation de la circulation ou de stationnement, d'infrastructure ou par d'autres aménagement de l'aspect de rue ou par la combinaison de ces mesures.

Le gestionnaire de voirie doit, en premier lieu, effectuer des contrôles de vitesse dans la rue ou zone dans laquelle il désire conférer le statut de zone 30.

Afin de déterminer la vitesse, il est préférable d'utiliser la norme V85 c'est-à-dire la vitesse à laquelle se déplacent 85 % des usagers de la route. Lorsque la vitesse moyenne se situe autour des 30 km/h, la rue ou la zone peut être délimitée sans plus comme zone 30 ou reprise dans une zone 30. Si ce n'est pas le cas, il faut envisager des mesures supplémentaires ; aux endroits avec une forte concentration de cyclistes ou de piétons. Auparavant, il n'était question que de mesures limitant la vitesse, ce qui implique des mesures d'infrastructure.

Actuellement, l'éventail des possibilités se révèle plus varié, avec entre autres comme objectif de limiter les coûts d'installation et notamment :

1.Des mesures en matière d'organisation de la circulation. Par l'introduction d'un sens unique, éventuellement limité à une section de rue en deux carrefours, en limitant l'accès à certaines rues, par l'installation d'un système de chicanes, la circulation peut être fort limitée

2.Des mesures en matière de stationnement, les véhicules garés freinent la vitesse de la circulation motorisée. Aux extrémités des zones de stationnement, il est préférable d'installer des avancées de trottoirs ou – dans une première phase en tous cas – des îlots directionnels ou des zones d'évitement.

3.Des mesures en matière d'infrastructure, dont : celles modifiant le tracé horizontal : des rétrécissements des bandes de circulation dans un sens ou les deux, des îlots centraux avec ou sans chicanes, des dévoiements, les avancées de trottoirs aux carrefours en T, rétrécissement des carrefours ;celles modifiant le tracé vertical, notamment : les ralentisseurs de trafic et les plateaux. Divers, entre autre matériel de fermeture des rues (p. ex. par de petites bornes, des arbres, du mobilier urbain, ...) grâce auquel la circulation automobile de transit est rendu impossible, la fermeture en diagonale des carrefours, des trottoirs continus.

4.Modification de l'aspect de la rue: la perspective visuelle rectiligne incite à la vitesse. Les modifications du paysage routier par la réalisation de perspectives plus limitées peuvent entraîner une diminution de la vitesse. L'effet souhaité peut se réaliser par des plantations, un éclairage de rue ponctuel, du mobilier urbain tel que des bancs, des cabines téléphoniques, des abri bus.

Il faut essentiellement tenir compte du confort de la circulation piétonne : les modifications proposées ne sont par conséquent pas apportées sur le cheminement de s piétons mais, si possible, en lieu et place de l'espace réservé au stationnement des automobiles. La diversité des matériaux de rue peut s'avérer d'une influence positive mais entraîne une augmentation des coûts.

3.4. Aménagement de la zone 30 en toute sécurité: les mesures prévues à l'article 4 doivent être instaurées de telle façon qu'elles ne créent pas de danger pour les conducteurs de véhicules à moteur, pour les cyclistes, ou pour les piétons. Elles doivent être visibles en tout temps.

3.5. Association des riverains: les habitants de la zone doivent être préalablement associés à l'instauration de la dite zone.

Art.M4.4. *Délimitation de la zone 30: la zone 30 est délimitée par les signaux F4a et F4b.*

Art. M5.5. *Dossier soumis à l'approbation.*

LA ZONE DE RENCONTRE

Les textes réglementaires: les définitions

Articles du Code de la Route

Article.2.3.2. : Les termes « zone résidentielle » et « zone de rencontre » désignent une ou plusieurs voies publiques aménagées dont les accès sont indiqués par les signaux F12a, et les sorties par les signaux F12b.

La « zone résidentielle » est celle dans laquelle la fonction d'habitat est prépondérante.

La « zone de rencontre » est une zone dont les caractéristiques sont similaires à celles de la zone résidentielle mais où les activités peuvent être étendues à l'artisanat, au commerce, au tourisme, à l'enseignement et aux activités récréatives. (A.R. 4.4.2003, art. 3 ; entrée en vigueur 1.1.2004).

Article 22 bis – Circulation dans les zones résidentielles (et dans les zones de rencontre)

(A.R. 4.4.2003, art. 15.1° ; entrée en vigueur : 1.1.2004)

Dans les zones résidentielles (et dans les zones de rencontre) (A.R. 4.4.2003, art. 15.2° ; entrée en vigueur : 1.1.2004) :

1° les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique ; les jeux y sont également autorisés ;

2° les conducteurs ne peuvent mettre les piétons en danger ni les gêner ; au besoin, ils doivent s'arrêter. Ils doivent entre autre redoubler de prudence en présence d'enfants. Les piétons ne peuvent entraver la circulation sans nécessité.

3° la vitesse est limitée à 20 km à l'heure ;

4° a) le stationnement est interdit sauf :

- aux emplacements qui sont délimités par des marques routières ou un revêtement de couleur différente et sur lesquels est reproduite la lettre « P » ;
- aux endroits où un signal routier l'autorise.

b) les véhicules à l'arrêt ou en stationnement peuvent être rangés à droite ou à gauche par rapport au sens de la marche.

Le code de la rue

(Extrait du code de la rue)

Tout comme les zones résidentielles (dont la fonction d'habitat est la caractéristique principale), les zones de rencontre (qui admettent des activités commerciales, touristiques, d'artisanat, scolaires...) sont des zones aisément reconnaissables par leurs aménagements.

Dans ces zones, les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique : les jeux y sont aussi autorisés. Les conducteurs ne peuvent mettre en danger les piétons, ni les gêner ; au besoin, ils doivent s'arrêter. Ils doivent en outre redoubler de prudence en présence d'enfants. Les piétons ne peuvent entraver la circulation sans raison. La vitesse y est limitée à 20 km/h. Le stationnement est interdit sauf aux endroits clairement autorisés. L'arrêt et le stationnement peuvent se faire tant à droite qu'à gauche par rapport au sens de la marche.

À la différence des zones résidentielles qui n'admettent qu'une fonction d'habitat, les zones de rencontre peuvent voir passer un trafic plus lourd, lié aux activités commerciales, touristiques, artisanales... qui y sont admises.

Prudence et respect mutuels s'imposent encore une fois.

Le Code du gestionnaire de la voirie

La procédure d'instauration

L'introduction du concept de la zone de rencontre dans le cadre législatif s'est réalisée sur la base de celui de la zone résidentielle. Seuls les articles 2.32 et 22 bis du code de la route ont fait l'objet de modifications avec l'élargissement à des quartiers autres que résidentiels, la limitation à 20 km/h de la vitesse et la priorité piétonne.

Les autres textes du code de la route associent encore les zones de rencontre et les zones résidentielles. De même, le code du gestionnaire de la voirie n'ayant pas encore fait l'objet d'une révision, les procédures d'instauration des la zone de rencontre et de la zone résidentielle sont identiques.

Une circulaire ministérielle du 23/06/1978 fixe les procédures administratives relatives à l'introduction d'un dossier de zone résidentielle auprès des autorités compétentes. Les principes développés sont résumés succinctement ci-dessous :

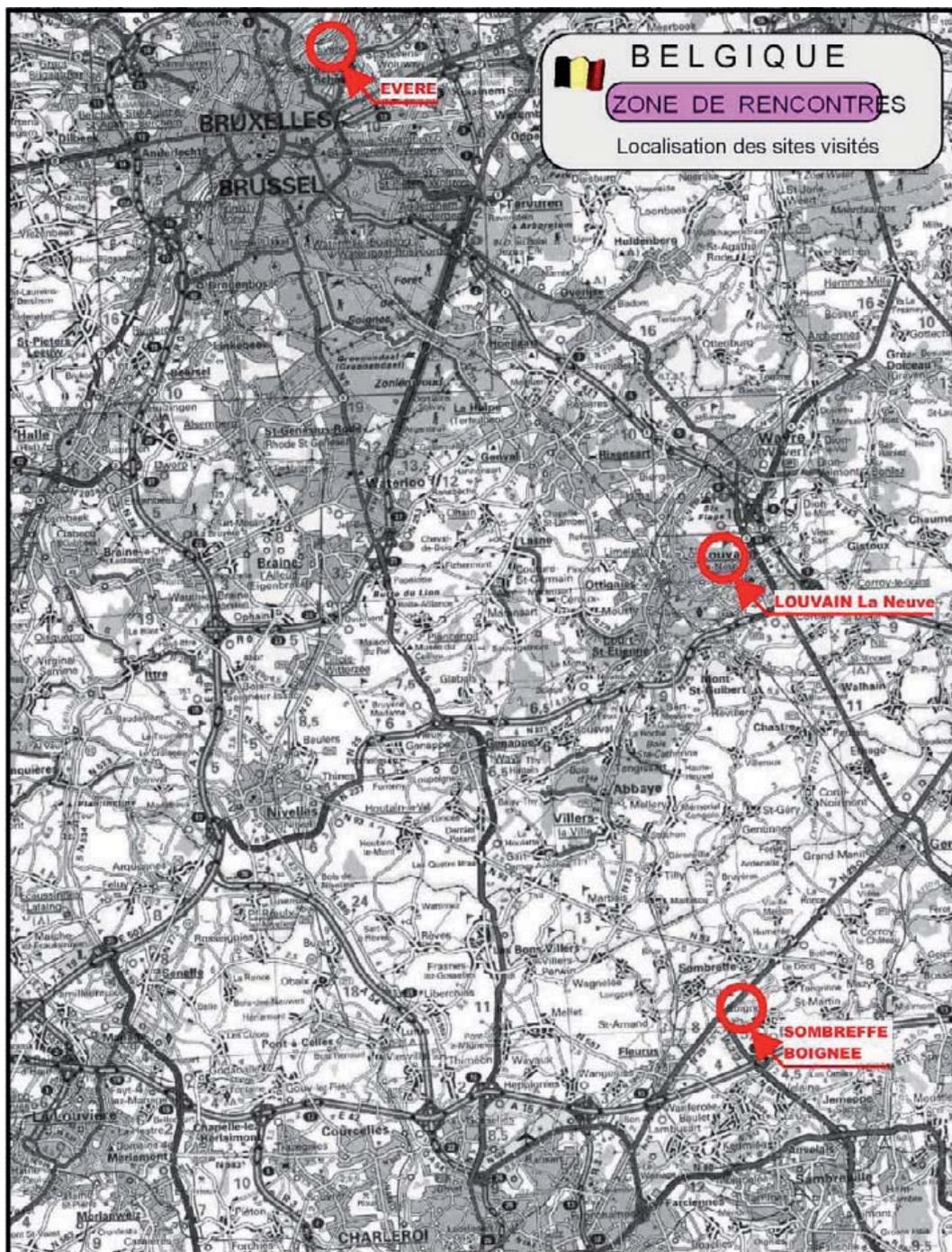
- Des trafics inférieurs à 120 Veh./heure de pointe ;
- Pas de transit sauf local ;
- Pas de transport en commun ;
- La distance avec une voie normale au maximum 500 m proposant une offre TC ;
- Des aménagements en entrée et en sortie avec des différences de niveau ;
- La voie ne doit pas être divisée en chaussée et trottoir ;
- Des alignements droits inférieurs à 50 m ;
- La circulation des voitures doit se faire au minimum à 1 m du pas de porte des habitations ;
- Les emplacements des jeux des enfants aisément reconnaissables voire séparés de la circulation ;
- Nombre suffisant de places de stationnement marquées par la lettre « P » ;
- Le projet doit être intégré dans une démarche globale de type plan de circulation ;
- Une étude détaillée de l'existant ;
- Un consentement et une participation des habitants et de tous les usagers de la voie ;
- L'établissement d'un règlement complémentaire arrêté par le conseil municipal et soumis à l'approbation du ministre des communications.

La signalisation



2.3 EXEMPLES DE RÉALISATIONS

LOCALISATION DES SITES VISITÉS



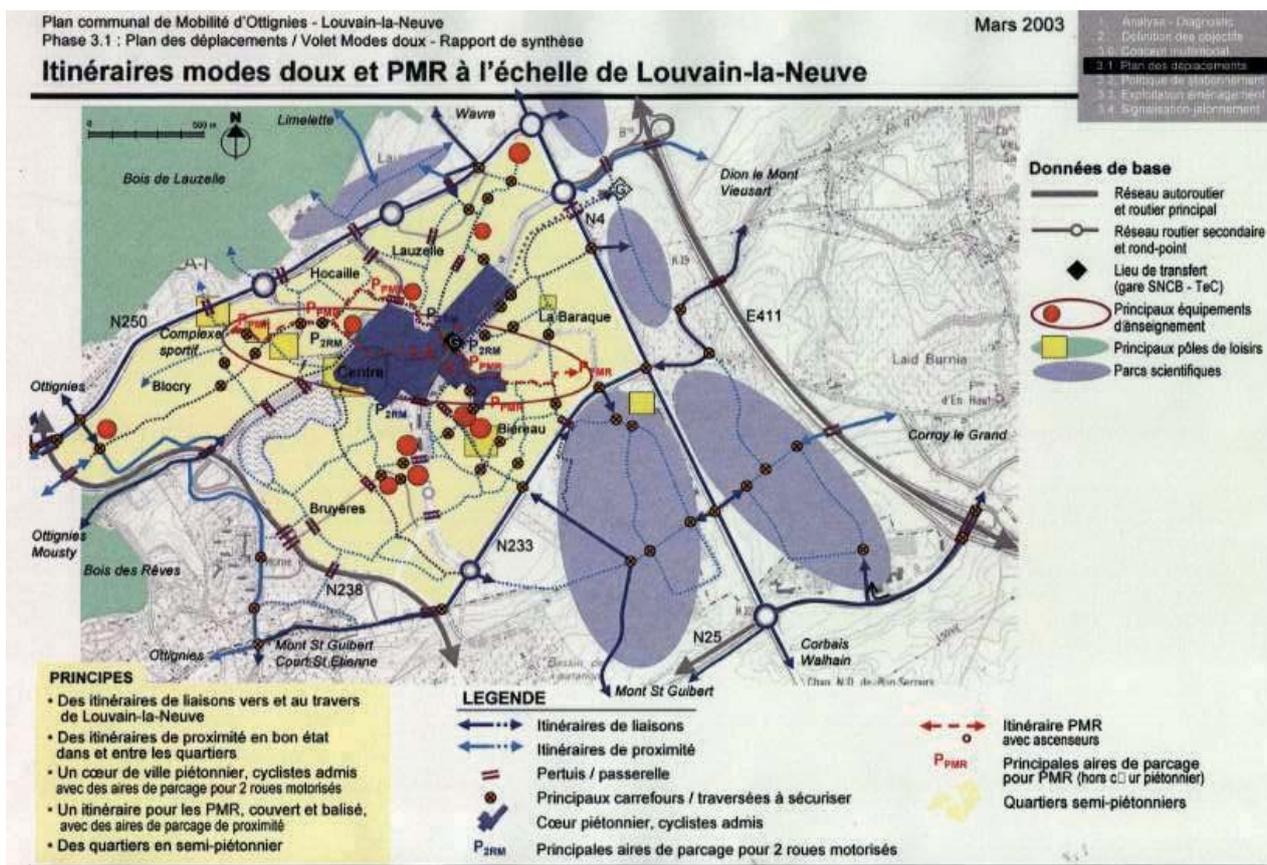
LOUVAIN-LA-NEUVE



Louvain la Neuve est une ville nouvelle située au sud-est de Bruxelles à environ 30 km. Sa construction a débuté à partir 1972 autour de la nouvelle université catholique de langue française qui a choisi ce site pour sa nouvelle implantation suite à la scission avec l'université de langue flamande. La ville a été construite sur une « plaque » : les aménageurs ont réalisé une dalle pour couvrir le vallon sur laquelle ils ont construit le centre de la ville et l'université. Le cœur de la ville entièrement piétonnier fonctionne autour d'un réseau de petites placettes reliées entre elles par des rues piétonnes. Le stationnement des automobiles se fait en périphérie ou sous la dalle.

Caractéristiques principales

- Ville compacte autour d'un centre piétonnier, tous les quartiers sont à moins d'un kilomètre du centre ville.
- Quartiers résidentiels systématiquement mis en zone 30 ou en zone de rencontre.
- Parkings VL sous la plaque ou en périphérie
- Les quartiers périphériques accessibles en mode doux : vélo ou marche à pied
- Forte présence d'étudiants, importante vie culturelle et festive
- Réseau routier du contournement, absence de transit
- Création d'un gigantesque centre commercial à proximité du centre ville.



(origine plan Louvain-la-Neuve)

Les zones de rencontre

- Les zones de rencontre ont principalement été aménagées sur les rues secondaires des quartiers résidentiels : Impasses, rues à très faible trafic, ancien chemin rural réaménagé ;
- Les aménagements sont riches, ils sont conformes aux instructions du code du gestionnaire :
 - Surélévation de la chaussée en entrée: bourrelet, plateau surélevé...
 - Profil en travers en plateau,
 - Peu de différenciation itinéraire piéton et auto,
 - Marquage du stationnement,
 - Mise en place de mobilier urbain,
 - Éclairage urbain,
 - Espace public soigné : végétaux... ;
- La zone de rencontre est toujours dans la continuité d'une zone 30 ;
- Les possibilités de stationnement sont surabondantes par rapport à la seule demande résidentielle.

(Photos CETE de l'Est)



Points forts

- Le fonctionnement de base des quartiers : zone 30 ou zone de rencontre ;
- Aménagements intégrés au départ des projets ;
- Aménagements de qualité ;
- Vitesse faible ;
- Riverains impliqués et concernés, population motivée ;
- Réflexion globale sur les déplacements dans la ville ;
- Stationnement suffisant.

Points faibles

- Report modal sur le mode doux limité ;
- Population aisée: motorisation forte des foyers ;
- La ville attire une population qui ne travaille pas forcément sur place d'où une augmentation des flux automobiles ;
- Depuis la construction du centre commercial à proximité du centre-ville, le stationnement payant instauré sur tous les parkings a engendré un report de la recherche de stationnement gratuit vers les quartiers résidentiels ou vers des zones permettant un stationnement sauvage. Une nouvelle politique en matière de stationnement a dû être instaurée : zone bleue dans les zones résidentielles, obstacles durs pour limiter le stationnement sauvage, cartes de résidents....

BOIGNÉE-SOMBREFFE

Boignée-Sombreffe est une agglomération rurale de la province de Namur composée d'une ville centre Sombreffe et trois villages : Ligny, Toncrinne et Boignée.

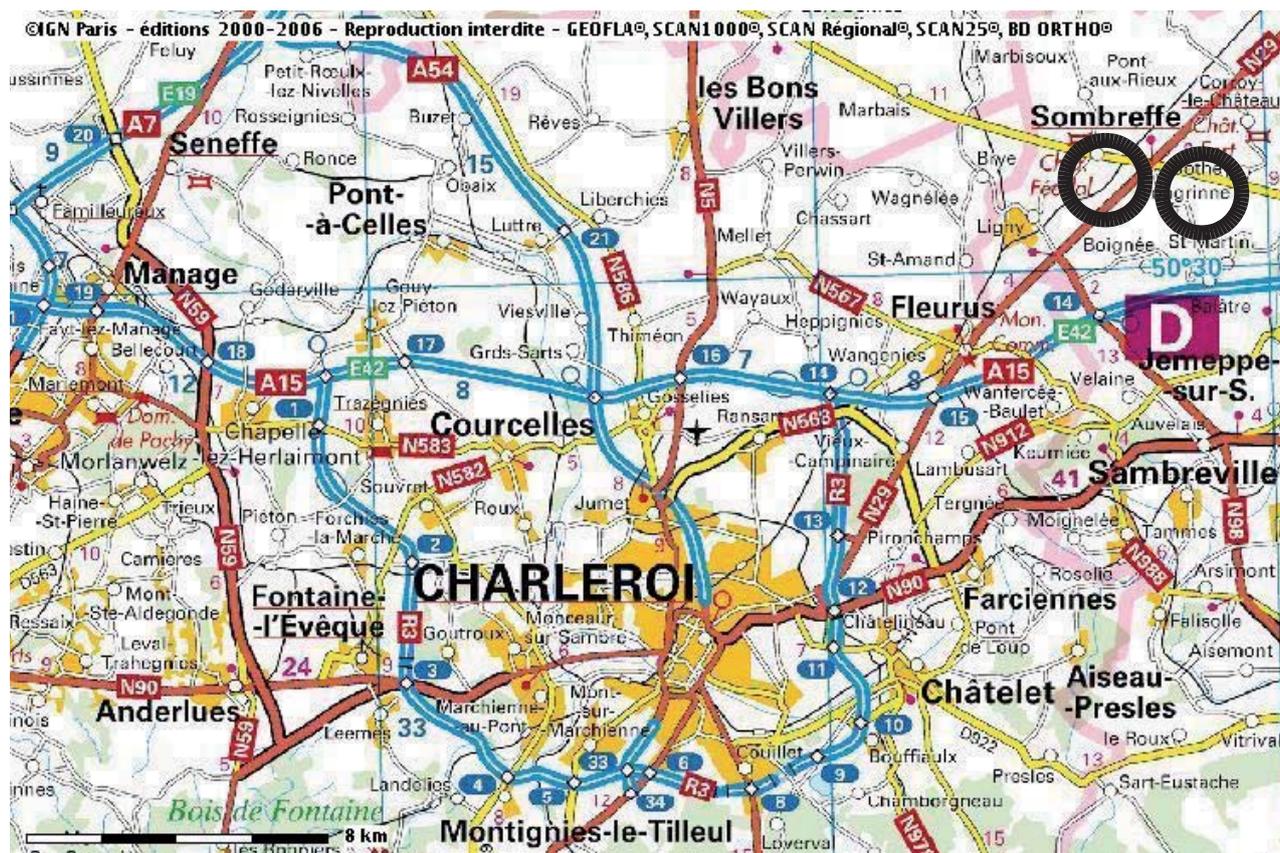
L'aménagement de la zone de rencontre a été réalisé sur le centre ancien du village rural de Boignée, 310 habitants.

Elle a été réalisée en 2004. Elle regroupe quatre rues : rue de la montagne, rue Daloze, rue des fermes et rue des écoles.

Dans ce quartier résidentiel ancien, le trafic automobile est très faible. Il est essentiellement lié aux entrées – sorties de l'école. La réflexion programmée de la voirie a été l'opportunité pour une réflexion sur un nouveau type de fonctionnement pour ce quartier.

Plan de situation

(source plan Viamichelin retravaillé CETE EST)



Caractéristiques

- Un réseau de rue formant une boucle ;
- Un plateau unique avec un caniveau central ;
- Un revêtement en pavés bétons gris ;
- Aménagement de coussins en pavés naturels pour marquer les entrées ;
- Réalisation de deux rosaces au niveau des carrefours donnant l'effet d'un mini-giratoire, un anneau central surélevé et franchissable ;
- Marquage du stationnement pour une demande faible.

Points forts

- Plateau unique bien adapté au fonctionnement d'un village rural ;
- Les aménagements de carrefours limitent efficacement les vitesses qui sont très faibles;
- Marquage des entrées par un pavage différent ;
- Informations dans le bulletin municipal ;
- Extensions possibles car d'autres rues présentent le même profil.

Points faibles

- Aménagements coûteux ;
- Les réseaux n'ont pas été enterrés: éclairage, électricité...

(Photos CETE de l'Est)



Caractéristiques de la zone résidentielle en habitat récent

- Emprise confortable ;
- Plateau unique ;
- Marquage de l'espace piéton et de voie pour automobile avec des matériaux différents ;
- Marquage du stationnement ;
- Stationnement privé devant garage zone 30 en amont ;
- Utilisation du stationnement pour la réalisation de chicanes.

(Photos CETE de l'Est)



Caractéristiques de la zone de rencontre dans le centre ancien

- Rue rectiligne ;
- Plateau unique ;
- Stationnement organisé pour réaliser des chicanes ;
- Ambiance parking ;
- Sens unique avec double-sens cyclable ;
- Forte demande de stationnement



(Photos CETE de l'Est)

Points forts

- intégration du concept à la conception de la zone d'habitation ;
- aménagement de qualité : matériaux, éclairage, mobilier ;
- le fonctionnement convient parfaitement aux secteurs résidentiels neufs ;
- les vitesses maîtrisées

Points faibles

- une forte demande en stationnement perturbe le bon fonctionnement de la zone ;
- la proximité de pôles générant une forte demande de stationnement transforme cette rue en parking permanent ;
- Un *turn over* (locatif) des habitants réduit leur implication ;
- La rue en secteur ancien est utilisée comme raccourci pour les habitués, ce transit augmente le niveau d'insécurité ;
- Suppression des espaces jeux pour aménager du stationnement ;
- Ambiance peu sécurisante dans la rue du secteur ancien pour les riverains, les enfants ne peuvent pas jouer dans la rue.

2.4 SYNTHÈSE DES ZONES DE RENCONTRE EN BELGIQUE

Dès 1978, les autorités belges ont mis en place la réglementation de la rue résidentielle et par la suite celle de la zone 30 offrant la possibilité aux maîtres d'ouvrage de réaliser des espaces publics qui proposent des solutions pour une meilleure prise en compte des préoccupations des riverains :

- amélioration de la qualité de vie par la réduction des vitesses ;
- réduction des nuisances liées au trafic automobile ;
- sécurisation des déplacements en particulier les modes doux.

Le démarche et les aménagements techniques pour la réalisation ont été définis dans le code du gestionnaire de la voirie. Celui-ci indique précisément les aménagements indispensables à l'instauration d'une zone résidentielle. Afin de répondre à ces exigences, les travaux à envisager sont lourds et coûteux et qui ne correspondent pas forcément aux besoins du site : centre ancien, rue tranquille... Pour les maîtres d'ouvrage, cette réglementation imposait trop de contraintes d'aménagement ce qui les dissuadait de réaliser des zones résidentielles réglementaires. Ils leurs préféraient la zone 30.

Au cours des années 90, le besoin d'élargir le concept à d'autres quartiers de la ville est devenu plus pressant. Les autorités belges ont fait le constat que la réglementation n'apportait pas une réponse satisfaisante à ces nouvelles exigences.

Elles ont donc engagé une révision du code de la route en redéfinissant les devoirs et les droits de chaque usager de la voirie. Ce lifting de la réglementation a été parachévé par l'instauration du code de la rue : document pour le grand public pour faciliter l'appropriation par les usagers des réformes.

Le concept de la zone de rencontre y a été instauré sur les bases techniques de la zone résidentielle. Il y apporte des modifications majeures :

- limitation de la vitesse à 20 km/h ;
- priorité piétonne ;
- possibilité de réalisation dans des quartiers avec des activités économiques, sociales ou ludiques.

Malgré une progression des aménagements de zones de rencontre depuis 2004 l'appropriation de ce concept ne semble pas être acquise.

Le code du gestionnaire ne laisse en effet que peu de latitude aux maîtres d'ouvrage et aux concepteurs dans la réalisation des zones de rencontre. Cette double réglementation – Code de la route d'une part et code du gestionnaire d'autre part – ne libère pas la zone de rencontre des contraintes de la zone résidentielle.

La limitation des niveaux de trafic, l'absence de transports en commun et la faible présence d'activités commerciales ou ludiques apparentent encore trop la zone de rencontre à la zone résidentielle :

- La majorité des zones de rencontre est réalisée dans les quartiers résidentiels. Les rues concernées supportent des trafics très faibles limités aux déplacements riverains. Les rue aménagées sont des impasses ou des rues résidentielles en boucle ;
- Elles se situent majoritairement dans des secteurs résidentiels récents où l'aménagement a été intégré à l'origine du projet;
- Les aménagements riches permettent d'atteindre l'objectif de la réduction des vitesses et de l'amélioration de la sécurité des déplacements doux;
- Le mode de circulation y est souvent limité : sens unique avec le double sens vélo. Elles sont souvent intégrées dans un schéma vélo ;
- Les aménagements sont lourds et conformes aux directives imposées par le code du gestionnaire ;

- Peu ou pas de transport en commun ;
- Lorsqu'elles sont aménagées dans des secteurs comprenant des activités commerciales, ludiques, scolaires ou administratives, celles-ci restent limitées : bar, restaurant, école, mairie...;
- Le stationnement est globalement respecté car les emplacements sont marqués. Par contre, lorsque la demande est supérieure à l'offre, les dérives apparaissent et la zone de rencontre perd de son intérêt ;
- Les aménagements sont lourds et coûteux du fait des contraintes imposées par le code des gestionnaires de voirie. Les financements extérieurs sont des opportunités aux développements de ces zones.

CONCLUSION

Quelles leçons tirer de ce regard porté sur les expériences suisses et belges en matière d'aménagement des zones de rencontres ?

- Premier enseignement : les zones de rencontre trouvent un écho favorable dans les pays où elles ont été mis en œuvre. Les aménagements, sans avoir nécessairement fait l'objet d'une évaluation formalisée a posteriori, favorisent indéniablement la réappropriation de la rue par les piétons et une utilisation plus diversifiée de l'espace public. Ils démontrent, si besoin était, que dans les lieux animés et les quartiers résidentiels, les piétons peuvent cohabiter paisiblement avec les véhicules à faible vitesse. C'est une logique d'usage qui prévaut de fait dans nombre d'espaces publics, et qui a déjà inspiré en France des aménagements particulièrement favorables aux piétons. L'instauration de la zone de rencontre en Suisse et en Belgique aura permis d'« officialiser » ces comportements, en clarifiant les droits et les devoirs des usagers sur ces espaces, ainsi que la responsabilité des aménageurs. Et l'on ne voit pas ce qui pourrait empêcher d'appliquer le même raisonnement au contexte français.
- Relevons ensuite que si les législations suisses, belges et désormais françaises se rejoignent bien sur trois règles fondamentales – priorité aux piétons, limitation des véhicules à 20 km/h, stationnement autorisé uniquement sur les emplacements prévus à cet effet – certaines spécificités réglementaires sont à prendre en compte avant toute comparaison. En France, l'absence de cadre réglementaire spécifiquement dédié aux zones résidentielles, sur le modèle des « woonerf » hollandais, a conduit à adopter une définition large de la zone de rencontre. Celle-ci peut donc s'adapter à des situations et des problématiques diverses, sans contraintes réglementaires portant sur le contexte urbain ou la nature du trafic. Ceci étant, la réglementation et les recommandations en matière d'accessibilité, qui s'imposent dans les zones de rencontre comme sur l'ensemble de l'espace public, devraient singulariser l'aménagement des zones de rencontre en France par rapport aux réalisations suisses et belges. En effet, ces pays n'étant pas soumis aux mêmes obligations, le niveau de prise en compte de cette problématique est très variable suivant les projets. En particulier, les aménagements à niveau ou sans limites internes détectables ou repérables, qui font perdre aux personnes aveugles les repères spatiaux que constituent les dénivelés, ne seront pas recommandés en France.
- Enfin, les réalisations belges et suisses démontrent que la zone de rencontre autorisent une grande variété d'aménagement. Si l'objectif fondamental est évidemment toujours de donner la priorité au piéton et d'assurer au mieux son confort, les solutions retenues dépendent de la problématique locale. Un lieu de concentration de commerces ou d'équipements ; un quartier historique où l'on souhaite maintenir une desserte automobile tout en privilégiant la déambulation ; un lieu de correspondance de transports en commun qui génère une forte affluence piétonne ; un quartier résidentiel où l'on souhaite favoriser l'appropriation des habitants : en matière de zone de rencontre, il n'y a pas de modèle universel, mais des situations toujours spécifiques.

D'autres part, l'examen des réalisations suisses et belges permet d'ores et déjà d'identifier les principaux gages de réussite de l'aménagement d'une zone de rencontre :

- **une approche globale et multidisciplinaire** : quelle que soit l'échelle du projet, l'instauration d'une zone de rencontre nécessite un minimum d'analyse et de réflexion préalable: les exemples les plus convaincants sont ceux qui réussissent à articuler les problématiques de déplacements, de modération de la vitesse, de développement des modes doux, à un projet de développement ou de requalification urbaine.
- **une prise en compte fine des usages et des usagers lors de la programmation des aménagements** : dans les zones de rencontre, l'enjeu principal de l'aménagement va consister à conforter les usages des piétons en réorganisant dans

les meilleurs termes toute la place disponible. La programmation doit tenir compte de cette spécificité, en considérant les contraintes fonctionnelles au regard des pratiques constatées, des problèmes ressentis et des besoins exprimés. A cette fin, la concertation et l'information préalable des usagers apparaît incontournable pour s'assurer de la pertinence des aménagements.

- **Un projet porté par la collectivité et approprié par les usagers** : pour être respectées, les règles fondamentales de la zone de rencontre – priorité aux piétons, limitation des véhicules à 20 km/h, stationnement autorisé uniquement sur les emplacements prévus à cet effet – doivent être comprises et assurées dans la durée. Ce constat plaide à nouveau en faveur d'une association des usagers dès l'origine du projet. Il met aussi en relief l'importance d'une implication forte de la collectivité dans la définition des aménagements et leur gestion dans le temps. En particulier, la maîtrise du stationnement se révèle essentielle pour maintenir un partage de l'espace effectivement favorable au piéton.

ANNEXES : FICHES D'EXEMPLES DE RÉALISATIONS EN SUISSE

Dans le domaine de la mobilité et des modes doux, la Suisse dispose d'un réseau associatif fort et structuré qui a déjà réalisé de nombreuses publications concernant les sites pilotes ou remarquables. Leur but est de mettre à disposition du public, le plus largement possible, via leurs revues et leurs sites internet, un maximum d'informations.

Il existe en particulier **un site internet entièrement destiné aux zones de rencontre** : www.zonederencontre.ch, animé par « mobilité piétonne », association suisse des piétons, et « rue de l'avenir », groupe-conseil indépendant, actif en Suisse romande, au service des communes, des professionnels, des associations de parents et des groupes d'habitants. Le site regroupe des informations historiques, juridiques et techniques sur les zones de rencontre ainsi qu'un recueil de toutes les réalisations suisses.

Ces fiches jointes en annexe sont des extraits de publications ou de documents mis en ligne sur ce site.

FICHE 1 : BERTHOUD

Fiche BURGDORF / BERTHOUD

Quartier de la Gare 3400 BURGDORF (canton de Berne) Suisse

(Source : Traduction d'extraits de la fiche consacrée à ces aménagements sur le site zonederencontre.ch)

**Secteur : Bahnhofstrasse (rue de la Gare),
Lyssachstrasse, Walkiweg, Hunyadigässli**
La zone est en vigueur depuis 1996

La première zone de rencontre en Suisse existe depuis 1994 - initialement à titre expérimental, sous le nom de "Zone de flânerie". Elle visait à solutionner un paradoxe que l'on rencontre dans le centre de nombreuses petites villes : d'un côté des activités commerciales tributaires d'une clientèle motorisée, et de l'autre une attractivité économique faible du fait même du trafic généré. Le choix de la zone de rencontre est apparue comme une solution consensuelle, permettant d'instaurer une circulation d'un nouveau type : la circulation lente.

Renseignements sur la commune :

3400 Burgdorf BE, 14 467 habitants

Circulation :

Type de rue *rue centre ville commerciale*

Statistiques :

Trafic des véhicules motorisés: *6000 V / J*

Statistiques Transports publics :

Transport en commun dans la zone *oui*

Nombre de lignes *7*

Type de zone de rencontre :

Quartier d'habitation *non*

Quartier commerçant *oui*

Ecole *non*

Gare *oui*

Situation de vieille ville *non*

Taille :

Longueur en mètres *570*

Coût et financement :

Coût du projet et de sa réalisation:

Dans la phases expérimentale 105 000 FCH ont été investis (75% des objectifs fixés au départ ont alors été considérés comme atteints). A partir d'octobre 2000, 735 000 FCH supplémentaires ont été ajoutés (pour atteindre 90% des objectifs fixés). Des 840 000 FCH investis au total, 320 000 FCH émanent de l'état et 220 000 FCH de Burgdorf. Pratiquement tout le reste a été financés par des fonds privés, notamment par l'ATE Suisse et Mobilité piétonne. .

Description :

Historique, de l'idée jusqu'à la réalisation en 1996.

Expérimentation de la "Zone de flânerie", qui résulte d'un consensus entre l'intérêt des commerçants (accès aux commerces en voiture, maintien des places de stationnement) et des associations de l'environnement et mobilité piétonne (réduction de vitesse, priorité aux piétons). Cette tentative devait prouver que les véhicules et les piétons peuvent circuler ensemble sur un même espace, contribuant ainsi à accroître l'attractivité du centre de petites villes, avec plus de déplacements piétons et une amélioration de la sécurité routière.

1998 - Autorisation du Ministère des routes pour un essai sans délai

2002 - Mise en service du changement de la signalisation. L'idée de "Zone de flânerie" se transforme en "Zone de rencontre" selon le code de la route suisse.

Description avant :

Les rues du quartier de la gare étaient déjà considérées comme agréables avant la nouvelle réglementation.

Après la mise en service

- Baisse du niveau de la vitesse de circulation de 20 km/h

- Baisse de la circulation motorisée de 16%

Le scepticisme initial de la population et des commerçants a laissé place, suite à la phase expérimentale, à une large acceptation (enquête chez les commerçants 1997 : 25% d'accords - 2001 : 55% d'accords.)

Participation de la population et des commerçants :

- Distribution de tracts lors de l'instauration de la zone de flânerie en décembre 1996 et discussions sur place

- Communication durant la phase expérimentale

- Affichage panneaux et dépliants

- Information renforcée et renouvelée dans la presse.

Communication :

Très peu de modifications ont été apportées à la rue dans cette zone durant la phase expérimentale, ce qui fait que l'image de la rue est restée la même. La communication intensive avec le public et la transmission des informations sur place purent combler les éventuelles lacunes. Ce procédé consistant à ne pas recourir à des aménagements rigides dès le départ, a permis s'adapter aux nouveaux besoins pouvant se faire jour, la situation ne cessant d'évoluer.



(Sources Photos : Fussverkehr Schweiz)



(Source : document de communication « Mobilité Piétonne », auteur Thomas SCHWEIZER)

Berthoud «Zone de rencontre»

En 2001, s'achevait la première phase¹ de «Berthoud, cité modèle pour les piétons et les cyclistes». L'ancrage de la «zone de rencontre» dans l'OSR a récemment permis de fêter un aménagement favorable aux piétons et aux cyclistes au cœur de la localité.



Sur le nouveau signal «zone de rencontre» figure la limitation de vitesse 20km/h. Par terre, l'ancien panneau «zone résidentielle».

Depuis le 1er janvier 2002, il est en effet possible de créer une zone à priorité piétonne et limitée à 20 km/h aussi dans des centres de localités, dans des quartiers commerçants, là où il y a relativement beaucoup de trafic. Cette réglementation n'était autorisée jusqu'ici que dans les quartiers d'habitation. Les exigences pour l'introduction d'une telle zone sont aussi moins élevées qu'elles ne l'étaient pour la rue résidentielle.

D'autres nouveautés

A côté de cet essai pilote de «zone de flâne», qui a suscité un vif intérêt partout en Suisse, Berthoud a réalisé d'autres projets modèles :

- un service de conseil en mobilité pour les sociétés sportives;
- l'amélioration de la sécurité dans l'espace public;
- la gare à vélos surveillée et son service de livraison gratuit à domicile;
- des mesures en faveur des piétons et des cyclistes.

Un partenariat

L'élément central pour la réussite du projet est le fait qu'il y eut un partenariat surmontant les clivages idéologiques et politiques. C'est aussi ce qui a rendu possible que la commission et les membres de soutien du projet Berthoud, cité modèle pour les piétons et les cyclistes se décident à poursuivre une deuxième phase du projet qui initialement était limité à 2001.

Un succès

La cité modèle pour les piétons et les cyclistes a augmenté le degré de notoriété de la ville de Berthoud. Des dizaines de délégations de la Suisse ou de l'étranger ont fait le voyage jusqu'à Berthoud pour venir visiter «la zone de flâne». Des journées d'études sur le thème de la «zone de

rencontre» et de «la priorité piétonne» ont rencontré un grand intérêt. En ce sens, Berthoud a servi de modèle pour d'autres villes et communes.

Thomas Schweizer
(trad. A. Tissot)

¹ Vous pouvez obtenir le rapport final de la 1ère phase «Berthoud, cité modèle pour les piétons et les cyclistes» pour Fr. 25.– en allemand ou en français auprès de: **Berthoud, cité modèle pour les piétons et les cyclistes, Direction des travaux publics, case postale 512, 3401 Berthoud**, tél. 034-423 61 41, fax 034 422 93 58. Un résumé de ce rapport final est à disposition sur www.modelcity.ch.

(Source : Document de communication de la Ville de Berthoud)

La cité modèle

En 1995, le programme d'économie d'énergie Énergie 2000 a élu la ville de Berthoud cité modèle de Suisse alémanique pour les piétons et les cyclistes. En prime, la ville a été chargée de démontrer de manière approfondie quelles sont les possibilités et limites du trafic non motorisé permettant de diminuer la consommation d'énergie. La cité modèle y est brillamment parvenue:

- C'est à Berthoud qu'ont été créées les premières zones de flâne ou de rencontres, pour modérer le trafic sans nuire au commerce.
- Divers volets de projets révèlent une économie d'énergie tangible: environ 6% sur le trafic lié aux activités sportives et jusqu'à 16% grâce aux zones de rencontres.

Divers projets sont à la pointe de l'avant-garde, comme le service de livraison à domicile ou le programme d'assainissement global pour la sécurité des écoliers, qui propose 99 mesures. Le programme Berthoud, cité modèle pour les cyclistes et les piétons est soutenu par Énergie Suisse (anciennement Énergie 2000), l'Association Transports et Environnement (ATE), Mobilité piétonne, le canton de Berne, la ville et les commerçants de Berthoud. Entre 1995 et 2000, le projet a coûté environ 1,5 millions de francs, dont la moitié est constituée par des contributions individuelles.



Photo: Roland Spring

Des résultats probants

La cité modèle pour les piétons et les cyclistes sert toujours de référence: son concept a été pensé pour s'appliquer à d'autres communes et villes, et pour que les idées soient réalisables à moindres coûts. La ville a non seulement développé des projets et mené des expériences pilotes, mais elle a aussi soutenu des projets analogues dans son entourage. Certaines nouveautés ont abouti, certains projets attendent encore de voir le jour et d'autres ont échoué, ce qui fait partie du jeu.

Les zones de flâne ou de rencontres

L'enseigne de la cité modèle a été en fait créée pour signaler les zones de flâne ou de rencontres. L'introduction à titre expérimental du 20 km/h avec priorité aux piétons dans le quartier de la gare de Berthoud a fait ses preuves: depuis le début 2002, elle est ancrée dans l'ordonnance fédérale y relative sous l'appellation «zone de rencontres».

Le trafic lié aux activités sportives

En influant sur le choix du moyen de transport pour se rendre à un entraînement sportif, le programme cité modèle touche un domaine d'activités encore peu considéré. Environ 50 associations sportives ont collaboré au projet, avec succès: près d'un automobiliste sur six choisit maintenant le vélo et près d'un cinquième des personnes sondées ont modifié leurs habitudes quotidiennes en matière de mobilité.

Le service de livraison à domicile à vélo

A Berthoud, on ne peut désormais plus imaginer se passer du service de livraison à domicile à vélo, exploité par la gare à vélos. Fin 2001, le vingt-cinq millième achat a été livré gratuitement. Près de 50 commerces contribuent actuellement à ce service, lancé en 1997.

Autres projets importants en phase d'élaboration

- Système de guidage pour piétons
- Ouverture partielle du chemin menant à la ville haute
- Sécurisation du chemin de l'école
- Point de repère (traversée facilitée des routes principales pour les piétons)
- Sécurité dans l'espace public

Autres projets importants aux alentours de la cité modèle

- Système de covoiturage Carlos
- Itinéraires Suisse pays du vélo

Les traces invisibles

Berthoud, cité modèle pour piétons et cyclistes, englobe certes des projets concrets, mais fait entrer dans les mœurs des notions-clés comme les solutions en faveur des piétons et cyclistes, la culture des transports respectueuse et les partenariats surmontant les frontières idéologiques, dont s'inspirent tant la planification que l'organisation de la circulation, bien au-delà de la ville des bords de l'Emme:

- En intégrant les commerçants dans son programme, la cité modèle est parvenue à surmonter les clivages politiques et idéologiques, créant ainsi un climat de consensus indispensable pour mener ses projets à bien.
- La cité modèle a prouvé, par des idées originales, que nouveauté rime souvent avec efficacité en matière de circulation pédestre et cycliste.
- La cité modèle a compris qu'il fallait vendre ses projets à la population comme un morceau de joie de vivre. Ainsi, elle a pu créer un climat propice à l'expérience.
- Par son engagement, la cité modèle a largement contribué à la reconnaissance sociale du trafic lent.
- Les activités de la cité modèle ont contribué à accroître le degré de notoriété de Berthoud, dont les aménagements novateurs sont devenus autant d'arguments publicitaires en sa faveur.



Photo: Roland Spring



Photo: HKS

Comme le révèlent d'innombrables réactions et demandes de renseignements, la cité modèle encourage d'autres personnes, dans d'autres parties du pays, à procéder à des changements et concrétiser des souhaits, même utopiques, en faveur du trafic piéton et cycliste. Pour cela, il faut une bonne dose de détermination, comme le montrent aussi les expériences menées à Berthoud.

Condamné au succès

La deuxième phase du programme débutera dès 2002 avec une palette de plus de vingt idées de projets concrets, dans sept domaines d'activités potentiels. Une commission se prononcera au printemps 2002 sur chaque projet et la suite des opérations. Les domaines définis sont:

Aire de stationnement extérieure

Que peut-on atteindre grâce à l'autopartage dans le quartier et au sein de l'administration? Comment des quartiers sans voitures peuvent-ils fonctionner? La cité modèle souhaite clarifier le lien entre les places de parc disponibles devant la porte de la maison et le comportement en matière de mobilité.

Eco-bonus

Comment des actions récompensant les piétons et les cyclistes peuvent-elles encourager ces comportements?

Mobilité pour toutes et tous

Comment faire pour que les offres qualitatives s'adressent davantage aux usagers vulnérables (en particulier les personnes âgées)?

Vélos électriques au quotidien

Les bicyclettes électriques conviennent-elles au quotidien? Elles devraient faire l'objet d'une promotion pour les loisirs et comme moyen de transport.

Vélos à l'école

Les enfants et les jeunes peuvent-ils être mieux initiés à la pratique des deux-roues dans le cadre de l'enseignement scolaire? Il convient de miser sur la fascination de la technique et de l'aventure.

La modération de trafic est un must

Davantage de modération du trafic urbain à Berthoud et respect accru des limitations de vitesse (assurer la qualité).

Renforcer les parcours et

itinéraires piétonniers et pédestres

Le réseau de chemins piétons soulève encore quelques résistances. Où se situent-elles? Que faut-il encore pour répondre complètement aux normes légales en matière de chemins pédestres et itinéraires piétonniers?



Photo: Paul Dominik Hasler

FICHE 2 : BIENNE

Fiche BIENNE / BIEL

Place Central 2500 BIEL (BE) Suisse

(Source : Traduction d'extraits de la fiche consacrée à ces aménagements sur le site zonederencontre.ch)

Secteur : Place Centrale (Zentralplatz)

La zone est en vigueur depuis 2002

La « Zentralplatz » est le lieu central de la vie sociale de la ville, à la jonction des grands axes. C'est aussi un nœud de circulation majeure dans le centre ville. Cette place de 55 m par 70 m est journalièrement utilisée par 10 000 - 12 000 véhicules. En semaine, viennent s'y ajouter 5000 à 6000 vélos et 1200 bus avec 25 000 à 30 000 passagers des transports en public. Malgré le trafic de véhicules relativement élevée, cette place est devenue une zone de rencontre qui fonctionne. La réglementation et l'organisation de la circulation fonctionnent grâce à une organisation rigoureuse et soigneusement établie. Ceci a été confirmé par le Ministère des Transports. La Protection du Patrimoine Suisse a écrit dans ce contexte : « La ville de Bienne a réussi à remettre en valeur l'espace public ».

Description de l'historique de la démolition, de l'idée jusqu'à la réalisation

Phase de construction/Projet

1997 : Commande de l'étude

1997-2000 : Planification et projet

Juillet 2001-Avril 2002 : Transformation

printemps 2002 : Ouverture

Décembre 2002 : Mise en service de la zone de rencontre

Description avant - après :

Le but était de mettre en valeur d'une part l'axe Gare - Place Centrale - Vieille ville et d'autre part, d'établir une liaison directe depuis longtemps nécessaire, vers le lac. La place Centrale devait présenter une nouvelle image d'une place publique avec différentes possibilités d'utilisation fonctionnelle.

Accidents/Contrôles de satisfaction :

La place strictement rectangulaire est clairement matérialisée par un revêtement en asphalte jaune clair, délimité par une large bande de béton. Cette sobriété de traitement est accentuée par des plantations et un mobilier urbain et assez rares - limité à une fontaine historique, des bancs, un ancien arrêt de tram avec son horloge - ainsi que des limites douces entre les voies circulées par les véhicules et les surfaces réservées aux piétons et aux vélos. L'éclairage nocturne est réalisé par quatre lampadaires et plusieurs éclairages au sol.

La vitesse de 24 km/h (85% de la vitesse) est considérée comme acceptable. Les mesures de vitesse en 6 points différents ont révélé que 74% des véhicules dans l'ensemble roulaient à moins de 20 km/h.

Commentaire émanant du Jury "Prix de l'innovation circulation piétonne 2004 - En sécurité à pied":

La réglementation et l'organisation subtile de la circulation des véhicules sur des espaces réduits

au strict nécessaire fonctionnent grâce à une réalisation rigoureuse et un souci du détail manifeste. Malgré le trafic de véhicules relativement élevé, la place se révèle attractive et sûre pour les piétons. La place centrale mérite à nouveau pleinement son nom.



(Sources Plan et Photos : Fussverkehr Schweiz)

FICHE 3 : YVERDON-LES-BAINS

Fiche YVERDON-LES-BAINS

Place de la Gare, 1400 Yverdon-les-Bains, canton de Vaud

(Source : extraits de la fiche consacrée à ces aménagements sur le site zonederencontre.ch)

La zone est en vigueur depuis 2002

La Place de la gare est fortement sollicitée par la circulation. Le projet de la Zone de rencontre s'inscrit dans un projet de réaménagement beaucoup plus large qui faisait l'objet de réflexions depuis près de 40 ans. En parallèle avec les CFF la ville a investi pour créer une place d'accueil. La participation de la ville à l'exposition nationale de 2002 a eu un rôle accélérateur.

Renseignements sur la commune :

1400 Yverdon-les-Bains VD, 23239 Habitants. Numéro de la commune 5938

Caractéristiques :

Circulation

Type de rue *Place principale*

Statistiques

Trafic moyen journalier des véhicules motorisés	6000
Heure de pointe	pas de données
Proportion de PL	"
Vélos	"
Piétons	"

Statistiques Transports publics

Transport en commun dans la zone	Oui
Nombre de lignes	16
Nombre de bus par jour	600

Vitesse

50	pas de données
85	"

Stationnement

Nombre de places	(Beaucoup)
Mode de stationnement	stationnement payant les jours de la semaine, libre la nuit et la fin de la semaine

Régimes de circulation

Sens unique	pas de données
Sens unique avec double-sens cyclable	"
Interdiction de circulation :	"
Limitation à certaines heures	"



(Source photos : Rue de l'Avenir)



FICHE 4 : BERNE

Fiche BERN

Untere Altstadt 3011 BERNE Suisse

(Source : Traduction d'extraits de la fiche consacrée à ces aménagements sur le site zonederencontre.ch)

Secteur : toutes les ruelles entre Zytlogge et Nydegg
La zone est en vigueur depuis 2005

En 2005, la rénovation des ruelles du centre historique de la ville de Berne s'est imposée: les pavés étaient en mauvais état depuis bien longtemps et les conduites de gaz et d'eau étaient également en fin de vie technique. Avec la rénovation en 2005 de la "Kramgasse" et de la "Gerechtigkeitsgasse" la ville de Berne a saisi l'opportunité de transformer ces ruelles et d'instituer un nouveau mode de circulation afin que la Basse vieille ville invite désormais à la flânerie et aux rencontres. Le ruisseau de la ville est à nouveau visible et en raison de l'agrandissement du parking du Casino, il n'y a plus de stationnement sur rue dans la "Kramgasse". La limitation des véhicules en recherche de stationnement a été un des clés de la réussite de la zone de rencontre. Des places de stationnement seront supprimées dans d'autres ruelles lorsque, fin 2006, le parking de l'Hôtel de Ville sera agrandi de 118 places.

Renseignements sur la commune :

3011 Berne 122 427 habitants,

Caractéristiques :

Circulation

Type de rue *rue centre ville historique*

Statistiques IV

<i>DTV :</i>	<i>pas de données</i>
<i>Heure de pointe</i>	<i>"</i>
<i>Proportion de PL</i>	<i>"</i>
<i>Vélos</i>	<i>"</i>
<i>Piétons</i>	<i>"</i>

Statistiques Transports publics

<i>Transport en commun dans la zone</i>	<i>oui</i>
<i>Nombre de lignes</i>	<i>2</i>
<i>Nombre de bus par jour</i>	<i>350</i>

Vitesse

<i>50</i>	<i>pas de données</i>
<i>85</i>	<i>"</i>

Parking

<i>Nombre de places</i>	<i>70</i>
<i>Mode de stationnement</i>	<i>emplacements marqués réglementés</i>

Interférences avec le mode de circulation

<i>Sens unique</i>	<i>oui</i>
<i>Sens unique avec double-sens cyclable</i>	<i>oui</i>
<i>Interdiction de circulation :</i>	
<i>Limitation à certaines heures</i>	<i>oui</i>
<i>Interdiction aux P.L.</i>	<i>pas de données</i>
<i>Autres</i>	<i>Sens unique ou sens unique avec vélos à contresens dans les ruelles latérales, accès limité dans la ruelle de l'hôtel de ville, sur la place de la cathédrale ; dans la ruelle de la cathédrale il y a une interdiction pour les autocars</i>

Vitesse de circulation hors zone de rencontre

50 km/h

Type de zone de rencontre :

<i>Quartier d'habitation</i>	<i>oui</i>
<i>Quartier commerçant</i>	<i>oui</i>
<i>Ecole</i>	<i>non</i>
<i>Gare</i>	<i>non</i>
<i>Situation de vieille ville</i>	<i>oui</i>
<i>Autres</i>	<i>Patrimoine mondial (UNESCO)</i>

Taille

<i>Longueur en mètres</i>	<i>175</i>
<i>Emplacements protégés sans circulation</i>	<i>disponibles</i>

Coût et financement

Coût du projet et de la construction : 790 000.- (sans la rénovation des ruelles principales)

Historique de la démolition, de l'idée jusqu'à la réalisation

Phase de constructio/Projet

2001/2002 : trois forums de la vieille ville avec 50 participants pour l'idée et le pré-projet "Zone de flânerie de la basse Vieille Ville"

février 2003 : le Parlement accepte le crédit de réalisation pour la zone de rencontre (790 000 FS)

2003/2004 : Conception et TU Soumission pour toute la rénovation des Kramgasse-Gerechtigkeistgasse

février 2004 : Acceptation de la population

à partir de l'automne 2004 : fouilles archéologiques, puis travaux de construction avec fermeture totale à la circulation

22 Oct.2005 : Fête d'inauguration , théâtre de rues et Cultures

env.fin 2006 : Ouverture de l'extension du parking de la mairie (+ 118 places)

Description avant - après :

avant :

- bords des ruelles obstruées par les voitures en stationnement*
- circulation piétonne repoussée vers les arcades et sur des trottoirs réduits*
- très peu de place pour des terrasses de café*

- non-respect de l'interdiction d'accès à l'Hôtel de ville entre 11 et 19 heures
- ruisseau de la ville invisible
- touristes gênant la circulation des transports en commun devant Zytglogge

après :

- pavage des ruelles
- ruisseau de la ville redécouvert
- parking réglementé et ruelles libres de parkings
- arrêt "Kapha" Nydegg et situation de l'arrêt Zytglogge
- mise en place de bornes pneumatiques dans la ruelle de l'hôtel

Collaboration

Travaux publics/Participation de la population et des commerçants :

3 forums avec 50 participants (commerçants, habitants, représentants d'intérêts divers, politique)

Communication :

"BrunneZytig" ainsi que panneaux d'affichage sur les chantiers et tracts en ville

Collaboration avec d'autres organismes officiels :

Conservateurs de monuments historiques, Bureau GöR, Police municipale, Bernmobile et Usines

Accidents/Contrôles de satisfaction :

auparavant : 65 accidents durant 5 ans (1998-2002)

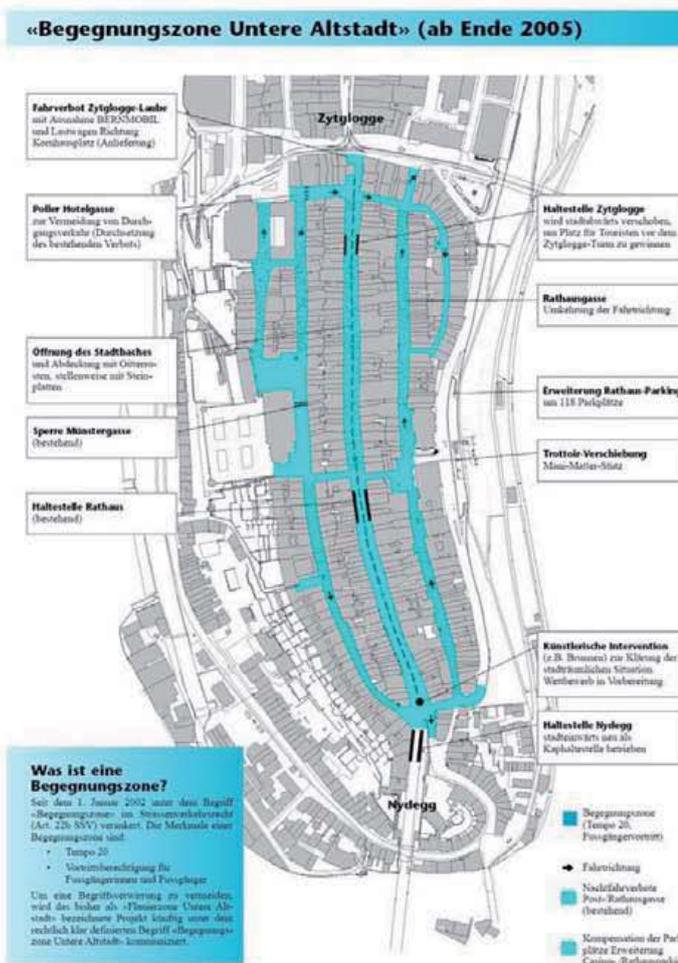
Planification/Réalisation

Planification de la circulation Ville de Berne

Ministère des Travaux publics Ville de Berne



(Sources Plan et Photos : Fussverkehr Schweiz)



FICHE 5 : COSSONAY

Fiche COSSONAY

Bourg ancien 1304 Cossonay, canton de Vaud

(Source : Traduction d'extraits de la fiche consacrée à ces aménagements sur le site zonederencontre.ch)

Secteur : Rues du Temple, des Bons-Enfants, de la Placette, du Four, Petite-Rue, chemin du Prieuré, place du Temple
La zone est en vigueur depuis 2004

Le bourg de Cossonay a longtemps constitué le cœur de la commune. Aujourd'hui le centre s'est déplacé, mais la vieille ville abrite encore 300 habitants (1/8 de la commune) et une quarantaine d'activités (commerces, cafés-restaurants, services, artisans). L'idée de la zone de rencontre est née d'une réflexion d'ensemble sur les mesures à prendre à l'échelle de la commune, et d'une étude visant à mieux gérer le stationnement dans le périmètre du bourg ancien. Les objectifs visés étaient: affirmer le caractère de la vieille ville, régler le problème du stationnement sauvage sur l'espace public, et conserver la mixité actuelle de l'usage de la rue.

Renseignements sur la commune :

1304 Cossonay VD, 2500 Habitants. Numéro de la commune 5477

Caractéristiques :

Circulation

Type de rue *rues de desserte*

Statistiques

Trafic moyen journalier des véhicules motorisés	1000
Heure de pointe	270
Proportion de PL	Pas de données
Vélos	"
Piétons	"

Statistiques Transports publics

Transport en commun dans la zone	Non
Nombre de lignes	"
Nombre de bus par jour	"

Vitesse

50	<i>pas de données</i>
85	"

Stationnement

Nombre de places	<i>pas de données</i>
Mode de stationnement	"

Régimes de circulation

Collaboration avec d'autres organismes officiels : pas de données

Accidents/Contrôles de satisfaction :

Pas d'accidents recensés en vieille ville (les vitesses sont basses). La mise en sens unique d'un des accès (rue étroite) et une réglementation plus sévère du stationnement rendent l'espace plus confortable pour les piétons. La zone étant récente, les commerçants n'ont pas encore investi l'espace (à voir en été 2005).

Auteurs du projet, de la réalisation

Commune de Cossonay; bureau Transitec ingénieurs en transports, Lausanne.



(Source photos : Fussverkehr Schweiz)

FICHE 6 : LYSS

Fiche LYSS

Bahnhofstrasse, 3250 LYSS (canton de Berne) Suisse

Secteur : Bahnhofstrasse (rue de la Gare)
La zone est en vigueur depuis 2003

Les conditions de transformation pour la réalisation d'une zone de rencontre furent remplies avec certains aménagements (arbres, bancs, pavages, portique d'entrée de la gare). La mise à sens unique a pour but de dissuader la circulation des véhicules à la recherche stationnement. Trois places nouvellement aménagées invitent à la flânerie et incitent à une circulation prudente. Une allée d'arbres feuillus, en alternance avec des candélabres, caractérise le large mail pour la flânerie.

De par le choix judicieux des matériaux, les différents espaces de circulation, malgré leur imbrication, restent visuellement identifiables. L'agitation d'autrefois sur ce tronçon de la Bahnhofstrasse avec deux sens de circulation laisse désormais place à une circulation harmonieuse des véhicules motorisés, des vélos, et des piétons.

Renseignements sur la commune :

3250 Lyss BE, 10931 habitants, nr.commune 306

Circulation :

Type de rue *rue accès à la gare*

Statistiques Transports publics :

Transport en commun dans la zone *oui*

Nombre de lignes *4*

Nombre de bus par jour *54*

Parking :

Nombre de places *26*

Mode de stationnement *emplacements marqués réglementés*

Interférences avec le mode de circulation

Sens unique *pas de données*

Sens unique avec double-sens cyclable *oui*

Interdiction de circulation :

Limitation à certaines heures *non*

Interdiction aux P.L. *oui*

Vitesse de circulation hors zone de rencontre : *50 km/h*

Type de zone de rencontre :

Quartier d'habitation *non*

Quartier commerçant *oui*

École *non*

Gare *oui*
Situation de vieille ville *non*

Taille :

Longueur en mètres *175*
Emplacements protégés sans circulation *disponibles*

Coût et financement :

Coût du projet et de la construction : Total : 1,435 M FSCH.,
Travaux de transformation : 1,185 M FSCH.,
Toiture de la gare : 250 000. FSCH.,
Financement Travaux de transformation: Commune Lyss 80%, SBB 5% propriétaires fonciers : 15%
Financement Toiture : Commune Lyss 50%, propriétaires du Centre La Tour 50%

Description :

Phase de construction/Projet
Mars - Août 2000 : réalisation de la construction
2003 : Mise en service de la zone de rencontre

Collaboration :

Travaux publics/Participation de la population et des commerçants :
Contact direct et accord avec les commerçants dans les phases de projet et de réalisation.
Réalisation en 2 étapes (partie Hirschenplatz jusqu'à la pharmacie et partie pharmacie jusqu'à la gare)
et ainsi accès maintenu aux commerces durant les phases travaux.
Travaux en partie de jour et en partie de nuit dans les endroits donnant accès aux commerces.

Communication :

En direct avec les propriétaires et locataires concernés.
Infos par la presse.

Durant le projet et la transformation :

L'information et l'invitation à la participation des commerçants intéressés en premier lieu se sont révélées positives.
Les difficultés se situaient au niveau de la circulation du chantier, du bruit, de la poussière ainsi que des travaux réalisés en soirée et de nuit.

Depuis la transformation :

Du fait qu'aucun des usagers n'a été négligé, le mode de circulation et toute l'installation ont été bien acceptés.

Commentaire émanant des piétons suisses :

L'attractivité de la rue marchande est accentuée, d'une part par le portique signalant l'entrée de la gare et d'autre part par l'aménagement de façade à façade qui s'étend également au secteur privé. Les nombreux commerces riverains profitent de cette transformation grâce à un changement de comportement de la clientèle. Le stationnement réglementé permet une amélioration de l'offre car le tun-over est plus important. La limitation de la circulation des automobilistes à la recherche d'un stationnement a permis un gain important de tranquillité.



(Sources Plan et Photos : Fussverkehr Schweiz)

Table des matières

Avertissement	6
Introduction	7
1. Les zones de rencontre en Suisse	8
1.1 Historique: de la rue résidentielle à la zone de rencontre	8
1.2 La réglementation actuelle	8
Définition de la zone piétonne	8
Définition de la zone de rencontre	9
Définition de la zone 30	9
La signalisation par zones	9
La procédure d'instauration des zones de rencontre et des zones 30	10
L'essentiel en bref	12
1.3 Les zones de rencontre dans la pratique	13
Contextes de mise en oeuvre	13
Dimensions et secteurs concernés	14
Traffics	14
1.4 Exemples de réalisations	15
Berthoud (Burgdorf)	16
Bienne (Biel)	19
Yverdon-les-Bains	20
Berne (Bern)	21
Cossonay	22
Aarberg	23
Fribourg	24
1.5 Synthèse des zones de rencontre en Suisse	25
2. Les zones de rencontre en Belgique	27
2.1 Historique: la zone résidentielle	27
Les conditions générales	27
Les aménagements techniques	27
Les réalisations pratiques	28
2.2 La réglementation actuelle	28
Les aires piétonnes	28
La zone 30	29
La zone de rencontre	32
2.3 Exemples de réalisations	34
Localisation des sites visités	34
Louvain-la-Neuve	35
Boigne-Sombreffe	39

Evère	42
2.4 Synthèse des zones de rencontre en Belgique	46
Conclusion	48
Annexes : Fiches d'exemples de réalisations en Suisse	50
Fiche 1 : Berthoud	51
Fiche 2 : Bienne	61
Fiche 3 : Yverdon-Les-Bains	64
Fiche 4 : Berne	68
Fiche 5 : Cossonay	73
Fiche 6 : Lyss	77

© ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat
centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement de Certu est illicite (loi du 11 mars 1957).

Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

Téléchargement : octobre 2009

ISSN : 1263-2570

ISRN : Certu/RE--08-04--FR

Certu

9, rue Juliette-Récamier

69456 Lyon cedex 06

((+33) (0) 4 72 74 59 59

Internet www.certu.fr

centre d'Études
techniques
de l'Équipement
1, bd Solidarité
BP 5230
57076 Metz
Téléphone : 03 87 20 43 00
télécopie : 03 87 20 46 99
www.cete-est.equipement.gouv.fr

centre d'Études
sur les réseaux,
les transports,
l'urbanisme
et les constructions
publiques
9 rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone : 04 72 74 58 00
télécopie : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Certu

*Service technique placé sous l'autorité
du ministère chargé de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable et de la Mer,
en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,
le Certu (centre d'Études sur les réseaux, les transports,
l'urbanisme et les constructions publiques)
a pour mission de contribuer au développement
des connaissances et des savoir-faire et à leur diffusion
dans tous les domaines liés aux questions urbaines.
Partenaire des collectivités locales
et des professionnels publics et privés,
il est le lieu de référence où se développent
les professionnalismes au service de la cité.*