

Zones de rencontre

Le présent aide-mémoire a été pensé pour servir d'inspiration aux professionnels de la planification et au public intéressé, en présentant les défis relatifs à l'évaluation de l'opportunité, la mise en place et l'utilisation des zones de rencontre. Il va par ailleurs au-delà du seul thème des zones de rencontre et fournit des éléments de réflexion sur d'autres régimes de circulation pouvant être également envisagés lors de l'étude d'opportunité.

Pour le lecteur pressé

Le présent aide-mémoire et le rapport correspondant indiquent aux professionnels de la planification et aux autres publics intéressés les bases légales et techniques à considérer lors de l'étude d'opportunité et de la mise en œuvre de zones de rencontre. Les enseignements présentés ci-après portent autant sur la démarche à appliquer que sur les impacts prévisibles, et reposent sur une vaste analyse de différents types de zones de rencontre dans toute la Suisse.

Conformément à la base légale en vigueur, soit l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre, les zones de rencontre sont pertinentes dans deux situations typiques : les quartiers résidentiels et les secteurs avec de nombreux commerces (centres de quartiers, centres de localités, centres-villes et zones de gares). Il s'agit de contextes différents, notamment en termes d'usages et des critères pris en compte pour la réalisation. Il s'avère par ailleurs que les pratiques d'homologation des différents types de zones de rencontre ne sont pas uniformes d'une région à l'autre.



III. 1: Zone de rencontre dans un centre de quartier, Tellplatz, Bâle

Une vaste zone de rencontre a été aménagée en bordure d'une importante rue de quartier, là où convergent plusieurs routes de desserte. De nombreux piétons sont présents dans l'espace public grâce notamment aux petits commerces et services installés aux rez-de-chaussée des immeubles ainsi que grâce à l'arrêt de tram situé à proximité.

Impressum

Editeur :
SVI Association suisse des ingénieurs et experts en transports
www.svi.ch

Auteur : Rolf Steiner, verkehrsteiner AG
Traduction : Aline Renard, Transitec Ingénieurs-Conseils SA, à Lausanne, et Agnès Camacho-Hübner, IntenCity Sàrl, à Chavannes-près-Renens

Autorisation

Cet aide-mémoire a été approuvé le 30.11.2016 par le comité de la SVI et autorisé à la publication.

Sous réserve de mention de la source, il est autorisé de reproduire tout ou partie de l'aide-mémoire dans d'autres documents (dossiers, rapports, etc.)

1 Bases légales

Selon la Loi fédérale sur la circulation routière, la vitesse des véhicules à moteur est limitée sur toutes les routes (art. 32 al. 2 LCR). L'autorité compétente peut, sur la base d'une expertise (art. 32, al. 3 LCR), relever ou abaisser la vitesse maximale autorisée sur certains tronçons. Les raisons pouvant justifier une réduction de la vitesse maximale autorisée sont listées de façon exhaustive dans l'Ordonnance sur la signalisation routière (art. 108, al. 2 OSR), et notamment lorsque :

- un danger n'est perceptible que difficilement ou n'est pas perceptible à temps et ne peut pas être écarté autrement;
- certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale qui ne peut être obtenue d'une autre manière;
- cela permet d'améliorer la fluidité du trafic sur des tronçons très fréquentés; de ce fait, il est possible de réduire les atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants) au sens de la législation sur la protection de l'environnement. Il s'agira ce faisant de respecter le principe de la proportionnalité.

Les dispositions relatives à l'obligation de procéder à une expertise selon l'art. 32, al. 3 LCR sont précisées dans l'art. 108, al. 4 OSR. L'expertise permet de déterminer si la mesure au sens de l'art. 108, al. 2 OSR est nécessaire, opportune et respecte le principe de proportionnalité ou s'il convient de donner la préférence à d'autres mesures. La signalisation par zone pour les zones de rencontre est régie à l'article 22b OSR, en lien avec l'article 2a OSR. Elle est autorisée dans les quartiers résidentiels et les secteurs avec de nombreux commerces en localité et sur des routes secondaires présentant des caractéristiques aussi homogènes que possible.

L'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre fixe les détails de mise en place de zones de rencontre selon l'art. 22b OSR. Elle définit comment doit être aménagée l'entrée dans la zone de rencontre et exige une évaluation des impacts au plus tard une année après la mise en œuvre. L'article 3 de cette même ordonnance précise enfin le contenu attendu de l'expertise : description des objectifs recherchés, plan de la hiérarchie du réseau routier, description de la qualité souhaitée d'aménagement de la zone comme espace dévolu à l'habitat, à la vie et à l'activité économique, description des usages qui en seront faits et des exigences qui en découlent, et, enfin, mise en évidence des impacts possibles de la zone de rencontre sur tout ou partie de la localité, notamment lorsque ceux-ci pourraient être négatifs.

2 Les zones de rencontre dans les quartiers résidentiels

Sur des rues de quartier à très faible trafic, les zones de rencontre permettent d'utiliser à nouveau l'espace routier comme surface de jeu ou comme espace de séjour. Cela implique cependant que les automobilistes soient conscients de la zone dans laquelle ils se trouvent et qu'ils se comportent en conséquence, en respectant notamment la limitation de vitesse et la priorité aux piétons. Il faut pour cela que l'aménagement de la zone de rencontre permette de la différencier clairement des zones adjacentes.

Exemple typique A : les quartiers résidentiels



Ill. 2: Zone de rencontre au Fichtenweg à Berne



Ill. 3: Zone de rencontre dans le quartier Nord à Berne

La mise en place d'une zone de rencontre est particulièrement adéquate sur des rues de quartier sans trottoir afin de mieux protéger les enfants.

Exemple typique B : autour des établissements scolaires

Les établissements scolaires se trouvent souvent le long de routes à orientation trafic qui ne sont parfois devenues des axes importants de liaison ou de quartier qu'avec le temps et le développement urbain. Les situations où les bâtiments scolaires se trouvent des deux côtés d'une route qui alors traverse la cour de récréation sont particulièrement délicates (voir ill. 4). Dans ce genre de situation, une zone de rencontre bien aménagée peut être une réponse adéquate. Il est alors nécessaire d'évaluer au cas par cas si une délimitation tactile et optique de la chaussée (voir ill. 4) est nécessaire ou si un aménagement à niveau de type "place" (voir ill. 5) est préférable.



III. 4: Zone de rencontre vers l'établissement scolaire du Turnweg à Berne

Au départ, une partie de la population souhaitait que la rue soit entièrement interdite au trafic et déclassée. Pendant des années, la cour de récréation fut fermée à la circulation pendant les heures de pause à l'aide d'un panneau d'interdiction et de rubans de signalisation, ce qui permettait aux enfants de traverser la rue sans danger pour passer de l'école (à gauche sur la photo) à la place de jeu et de sport (à droite) et inversement. La fermeture de cette rue au trafic aurait probablement provoqué des oppositions jusqu'au Tribunal fédéral; un compromis put être trouvé avec la mise en place d'une zone de rencontre. La chaussée fut rétrécie, mais n'est pas au même niveau que le préau et les bordures restent bien visibles.



III. 5: Zone de rencontre vers l'établissement scolaire de Hagendorn à Cham (LU)

Ici, au contraire, un aménagement de type "place", sans bordures ni délimitation de la chaussée, a été préféré afin de rendre la zone de rencontre plus lisible par les automobilistes.

Dans les contextes scolaires, il est particulièrement important d'impliquer assez tôt dans le processus les personnes directement concernées (y compris le corps enseignant), de former les (nouveaux) élèves et leurs parents, et de procéder à un "contrôle qualité". Chaque année, il faudra expliquer aux "nouveaux" écoliers, avec le soutien des instructeurs de la circulation de la police, comment se comporter dans la zone de rencontre d'une part, et sur les autres rues alentour d'autre part, puisque celles-ci ont un régime différent, et également en parler lors des réunions des parents.

Il faut prendre au sérieux les craintes que peuvent avoir certaines personnes sur le fait que les petits enfants soient déséquilibrés ou embrouillés par le régime de la zone de rencontre, et ne sachent ensuite plus comment se comporter dans les zones avec d'autres régimes (zones 30 sans priorité piétonne).

C'est pourquoi il faut toujours enseigner la même chose lorsque la chaussée est clairement délimitée des surfaces piétonnes : regarder à droite et à gauche avant de traverser, et ne se mettre en marche que lorsque les roues des véhicules qui s'approchent ont arrêté de tourner. Dans les zones de rencontre sur des routes à faible trafic dans les quartiers résidentiels, il faut apprendre aux enfants qu'ils peuvent certes jouer sur la chaussée, mais qu'ils ne doivent pas empêcher un véhicule de passer. Dans de nombreuses villes, un dépliant expliquant les "règles du jeu" s'appliquant dans les zones de rencontre est distribué à la population afin de clarifier la situation.

3 Zones de rencontre dans les secteurs avec de nombreux commerces

Dans les quartiers commerçants, les piétons flânent et font du lèche-vitrine, et veulent traverser la chaussée n'importe où ("traversées libres") sur le chemin le plus direct entre A et B de part et d'autre de la chaussée. La fréquentation piétonne, mais également de tous les autres modes, ainsi que la densité des affectations/usages est nettement plus élevée que dans les quartiers résidentiels, ce qui se traduit également par une diversité plus grande des attentes des différents acteurs. L'espace doit être aménagé de façon à encourager la mixité des usages et le respect de la limitation de vitesse à 20 km/h, tout en répondant au mieux à l'ensemble des différents besoins. Dans ces situations, il est souvent pertinent de délimiter la chaussée des surfaces destinées aux piétons, et cela principalement dans l'intérêt des personnes malvoyantes.

Exemple typique C : les centres-villes

Les conflits d'usage dans les quartiers de vieille ville et les centres historiques sont souvent très marqués et quasiment insolubles. Une zone piétonne n'est ici que rarement la bonne solution. Les zones de rencontre, au contraire, permettent de limiter les conflits dans l'espace routier sans pour autant limiter plus que nécessaire l'accessibilité pour les véhicules motorisés.



III. 6: Zone de rencontre sur la place Centrale (vieille ville) à Bienne. Ce sont environ 1'200 bus et 8'000 véhicules motorisés qui traversent la zone de rencontre chaque jour dans un climat de respect mutuel qui s'est installé au fil du temps. Une bordure biaisée en pierre de couleur grise délimite la chaussée des surfaces destinées aux piétons.

Exemple typique D : les centres historiques

Les vieilles villes ont une structure homogène qui permet en général d'instaurer sur d'assez grandes surfaces un seul et même régime. Celui-ci est alors aisément reconnaissable, et le nombre élevé de piétons et de cyclistes augmente le degré d'acceptation des automobilistes. Le choix des matériaux peut également renforcer la lisibilité de la zone et réduire les vitesses. Lorsque les largeurs sont rétrécies sur les traversées de localité, il n'est pas possible de séparer le trafic motorisé des piétons et des cyclistes, car la place manque pour aménager des trottoirs ou des bandes cyclables. C'est en général aussi là que se trouvent les restaurants, les cafés avec terrasses et les commerces. Dans ce genre de situations, les zones de rencontre peuvent être une solution adéquate.



III. 7a, b: Zone de rencontre à la via Borghetto à Giubiasco (TI)
C'est dans le cadre du réaménagement de la piazza Grande et de la rénovation des canalisations en 2005 qu'une partie de la via Borghetto à Giubiasco a été transformée en une zone de rencontre. L'aménagement de façade à façade est très sobre: une nouvelle fontaine en granit, une zone centrale pavée, un nouvel éclairage public et des bancs en sont les seuls éléments. La fontaine est un élément discret de modération du trafic qui, par ailleurs, règle la circulation. L'absence de places de parc marquées fait que les véhicules ne s'arrêtent effectivement que le temps de charger ou décharger des marchandises.

Exemple typique E : les centres de localité

Les centres de quartier dans les grandes villes ainsi que les centres de localité dans les communes d'agglomération se prêtent particulièrement bien à l'aménagement de zones de rencontre. C'est en effet là que se concentrent, dans un espace restreint, de nombreuses affectations qui génèrent des mouvements piétons le long de la chaussée et en traversée : filiales de vente des grandes chaînes de distribution, petits commerces, restaurants, take-aways, bureau de poste, banques (y compris bancomats) et arrêts de bus. Grâce aux vitesses réduites de mise dans une zone de rencontre, il est possible de limiter les éventuels conflits et de favoriser la cohabitation entre usagers du lieu et de la route.



III. 8: Zone de rencontre au centre de Bremgarten (BE)



III. 9: Zone de rencontre dans le centre commerçant de Kreuzlingen (TG)

Exemple typique F : les places de gare et les rues de la Gare

III. 10: Zone de rencontre à la gare de Delémont (JU)



III. 11: Zone de rencontre à la gare de Liestal (BL)
Les places de gare, traversées dans tous les sens par des piétons, des lignes de bus, des taxis et du trafic de dépose, sont prédestinées à être aménagées en zone de rencontre.

Les places de gare et les rues y menant présentent une mixité d'usages qui les rendent particulièrement adéquates pour des zones de rencontre. Celles-ci permettent de faire cohabiter les usagers des transports collectifs (train et bus), les trafics de transit et de dépose ainsi que les clients des divers services proposés à cet endroit. Pour cela, il est particulièrement important que le tracé de la chaussée soit lisible. En général, une bordure tactile sera aménagée pour délimiter les espaces destinés aux piétons.

Ce n'est d'ailleurs pas un hasard que la première zone de rencontre de Suisse, la "zone de flânerie" à Berthoud (BE), à l'époque au caractère encore expérimental, ait été aménagée dans un quartier autour d'une gare. Depuis lors, de nombreuses places de gare en Suisse ont été aménagées en zones de rencontre.

Exemple typique G : les centres de quartier en plein essor



Ill. 12: la Turbinenplatz au centre d'un quartier en plein développement dans l'ouest de la ville de Zurich

Le réseau viaire dans les nouveaux quartiers est souvent très linéaire, ce qui n'incite pas à circuler à vitesse modérée. Un aménagement urbain avec des éléments de modération du trafic est donc particulièrement important.

Les pôles d'activité se développant dans des zones de restructuration urbaine sont particulièrement intéressants, car ils offrent l'opportunité de pouvoir aménager les espaces-rues comme zone de rencontre dès le début, soit à faibles coûts et sans devoir changer des comportements déjà établis. Les promoteurs et les entreprises générales voient eux aussi de plus en plus souvent les zones de rencontre comme une opportunité et un argument de vente. Pour que cela fonctionne, il faut cependant qu'il y ait beaucoup de piétons et peu de trafic motorisé. Outre les déplacements en lien avec les achats, il faut également penser aux employés des entreprises qui apprécieront d'avoir un endroit où se tenir et se promener pendant les pauses (de midi).

Exemple typique H : les centres touristiques



Ill. 13: Zone de rencontre dans le bas du village de Küssnacht am Rigi (SZ)

Les zones touristiques sont caractérisées, comme les vieilles villes, par des usages très divers qui se trouvent parfois en concurrence. Les touristes recherchent de la détente, se promènent, font du shopping, passent un moment sur une terrasse ou prennent quelque chose à manger à un take-away; les résidents, quant à eux, souhaitent procéder à leurs activités quotidiennes rapidement et sans accroc et pouvoir se déplacer en voiture sans restriction.

4 Quelques conseils pour la mise en œuvre

Les points listés ci-après présentent des aspects importants en vue de la réalisation d'une zone de rencontre.

a) Dans quels cas une zone de rencontre s'avère-t-elle pertinente?

Dans les quartiers résidentiels, cela est surtout le cas pour les rues de quartier avec de nombreux enfants qui ont besoin d'espace pour jouer. Dans les quartiers où l'activité commerciale est prépondérante, cela concernera plutôt le centre du quartier, là où les piétons traversent fréquemment et dans tous les sens. Il faut cependant analyser chaque situation séparément, il n'est pas toujours pertinent d'aménager une zone de rencontre parce que quelqu'un en a eu l'idée.

Les deux tableaux ci-après présentent de façon détaillée les arguments pour et contre l'aménagement d'une zone de rencontre.

Critères en faveur et à l'encontre de l'aménagement d'une zone de rencontre dans un quartier commerçant

Critère	Arguments en faveur d'une zone de rencontre	Arguments allant à l'encontre d'une zone de rencontre
Piétons	<p>Fréquentation piétonne moyenne à élevée</p> <p>Traversées libres, affectations attirant de la clientèle présentes des deux côtés de la route</p> <p>Trottoir existant ou non</p> <p>De nombreux piétons en été comme en hiver, pendant la journée et en soirée (a)</p> <p>Volonté/souhait de pouvoir utiliser l'espace routier comme zone de détente et de promenade (fonction de centralité) ou du moins possibilité de mettre en valeur cette centralité</p>	<p>Faible fréquentation piétonne</p> <p>Peu de traversées piétonnes</p> <p>Traversées concentrées en un ou quelques points (p. ex. sortie d'un bâtiment public avec de nombreux visiteurs et mur adjacent)</p> <p>Affectations attirant de la clientèle présentes d'un seul côté de la route</p> <p>Fréquentation piétonne très variable en fonction de la saison (p. ex. accès à une piscine en plein air, mai à septembre)</p> <p>Pas de séjour dans l'espace public ou conditions peu favorables à une mise en valeur de la centralité</p>
Volume de trafic	<p>Route d'intérêt local</p> <p>Charges de trafic motorisé allant jusqu'à 6'000 ou 7'000 véh/j (c)</p> <p>Faible part de poids lourds</p> <p>Pas de camions manœuvrant régulièrement pendant la journée dans les espaces partagés avec les piétons</p>	<p>Route à orientation trafic évidente (b)</p> <p>Charges de trafic > 10'000 véh/j</p> <p>Part élevée de trafic de transit</p> <p>Part élevée de poids lourds</p>
Stationnement	<p>Le stationnement n'est pas de première importance, peu de trafic de recherche d'une place, peu de manœuvres liées au stationnement</p> <p>Des places pour la clientèle sont tout de même possibles le long de la chaussée. Laisser de l'espace entre les places de parc pour les traversées piétonnes (d)</p>	<p>Forte demande de stationnement, disposition compacte des places en rangées "fermées", pas de marge de manœuvre permettant de réaménager le stationnement</p>
Transports collectifs (TC)	<p>Les arrêts de bus se trouvent en bordure ou à l'intérieur de la zone de rencontre, ce qui génère d'importants flux piétons et ainsi un espace public très animé (e)</p> <p>Cadences moyennes (f)</p>	<p>Des arrêts TC fortement fréquentés aménagés avec des quais longs et hauts (26 à 30 cm) qui entravent fortement les traversées piétonnes et ont un effet de césure au lieu de favoriser les traversées libres</p> <p>Cadences de passage élevées des TC (f), ligne de tram sans arrêts</p>

Remarques

Il est à noter que cette liste de critères a été retravaillée avec le groupe de travail Publications de la SVI et ne correspond plus dans tous ses détails à la version du rapport de recherche.

- Sinon, la limitation de vitesse ne sera plus trop respectée aux heures de la journée auxquelles il n'y a plus beaucoup de piétons
- Dans ce cas, envisager d'autres régimes de vitesse avec des mesures de modération du trafic
- Traduction libre: Ville de Zurich, Zones de rencontre dans les centres commerçants, Vade-mecum
- Trouver un aménagement du stationnement garantissant assez d'espaces libres afin de tenir compte de la clientèle venant à pied et à vélo, pour qui le risque est plus important lorsque les rangées de stationnement sont complètement "fermées"
- L'aménagement d'arrêts TC dans les zones de rencontre nécessite certaines mesures complémentaires afin de garantir des distances de visibilité suffisantes de part et d'autre des bus à l'arrêt pour les piétons traversant la chaussée (p.ex. mains courantes)
- Pour les zones de rencontre traversées par les TC, voir www.begegnungszonen.ch. L'expérience montre que les TC ne sont en général pas gênés par les piétons. La place Centrale à Bienne, traversée par environ 8'000 véhicules, dont près de 1'200 bus, est souvent citée en exemple, car la circulation y fonctionne sans problème tout au long de la journée

Critères en faveur et à l'encontre de l'aménagement d'une zone de rencontre dans un quartier résidentiel

Critère	Arguments en faveur d'une zone de rencontre	Arguments allant à l'encontre d'une zone de rencontre
Piétons	<p>Proportion d'enfants moyenne à élevée; grand nombre de personnes particulièrement vulnérables (a)</p> <p>Souhait / nécessité d'utiliser la rue comme espace de détente, de jeu et de sport</p> <p>Présence d'habitants qui s'engagent pour "leur" rue</p>	<p>Peu de personnes particulièrement vulnérables</p> <p>Besoin limité de pouvoir utiliser la rue comme espace de détente et de jeu</p> <p>Espaces de détente attrayants situés à proximité en nombre suffisant (espaces verts, places de jeu, places avec revêtement en dur pour les jeux de balle, le vélo ou les trottinettes, etc.)</p> <p>Grande variabilité selon les saisons, p.ex. accès à une piscine en plein air entre mai et septembre, et très peu de piétons le reste du temps (b)</p>
Charges de trafic	<p>Route d'intérêt local</p> <p>Faibles charges de trafic motorisé (env. 1'000 véh/j max. resp. 150 véhicules à l'heure de pointe)</p> <p>Trafic généré uniquement par les habitants (c), pas ou peu de trafic de transit</p> <p>Faible part poids lourds</p> <p>Pas de camions manœuvrant régulièrement pendant la journée dans les espaces partagés avec les piétons</p>	<p>Route à orientation trafic évidente</p> <p>Part élevée de trafic de transit</p> <p>Part poids lourds moyenne à élevée</p> <p>Poids lourds manœuvrant sur la chaussée</p>
Stationnement	<p>Pas de pression sur le stationnement, peu de trafic de recherche d'une place, peu de manœuvres de stationnement</p> <p>Le stationnement peut être aménagé de telle sorte qu'il reste des surfaces assez grandes d'un seul tenant (env. 25-30m) pour la détente et le jeu</p>	<p>Importante demande de stationnement, places de parc en rangées compactes des deux côtés de la chaussée (d)</p> <p>Pas de marge de manœuvre pour réorganiser le stationnement et laisser suffisamment d'espace pour le jeu entre les places</p>
Transports collectifs (TC)	<p>Pas de TC ou seulement à une cadence très faible (bus scolaire ou ligne de quartier)</p>	<p>Ligne de bus passant plus qu'une ou deux fois par heure</p>
Espace-rue	<p>Chaussées de largeur réduite</p> <p>L'aménagement de la rue la distingue clairement des zones 30 adjacentes ou d'une route limitée à 50 km/h (f)</p>	<p>Périmètre trop important de la zone de rencontre envisagée</p>

Remarques

Il est à noter que cette liste de critères a été retravaillée avec le groupe de travail Publications de la SVI et ne correspond plus dans tous ses détails à la version du rapport de recherche.

- Par exemple, rue de quartier entre deux bâtiments scolaires ou jardins d'enfants, ou également à proximité d'un home pour personnes âgées ou handicapées, etc.
- Une limitation à 30 km/h limitée dans le temps pendant la saison et un décrochement vertical au droit des accès piétons et vélos permet de résoudre la situation de façon plus adéquate
- Les habitants dont l'emplacement des places de parc ne garantit pas de bonnes conditions de visibilité (en raison de haies, de murets de jardin, etc.) profitent également du niveau de vitesse réduit
- Dans ce genre de cas, les enfants jouant sur la rue sont particulièrement exposés
- Les automobilistes ont alors plus de peine à respecter le niveau de vitesses réduit et des contrôles réguliers deviendraient donc nécessaires
- Si cela n'est pas encore le cas, des aménagements assez importants seront nécessaires. Lorsque ceux-ci ne sont pas possibles (par exemple pour des raisons de protection du patrimoine) ou ne peuvent être vraiment efficaces, il vaut mieux renoncer à une zone de rencontre

b) Quelles sont les autres options?

Dans les centres de localité soumis au régime 50 km/h, il est possible de mettre en place des mesures de modération du trafic ou d'aménager l'axe pour faciliter les traversées libres. Afin de garantir la sécurité routière, il faudrait que les vitesses pratiquées pendant les heures de pointe soient de 30 km/h au maximum. Il est exceptionnellement possible d'intégrer la traversée de localité dans les zones 30 adjacentes (voir p. ex. Köniz [BE], ill. 14)

Là où les charges de trafic sont très faibles ou sur des rues de quartier, il est possible d'envisager une zone piétonne.



Ill. 14: Schwarzenburgstrasse à Köniz (BE)

La route principale qui traverse le centre de Köniz a été intégrée dans les zones 30 adjacentes et l'axe aménagé de façon à faciliter les traversées libres.

Le principe de la séparation des fonctions, jusqu'à présent également défendu pour les axes en localité, n'est plus d'actualité lorsque, au-delà de leur fonction d'écoulement du trafic, ces axes accueillent de nombreuses affectations ouvertes au public. De plus en plus s'impose la conviction qu'il faut rechercher la mixité fonctionnelle et la cohabitation afin de satisfaire au mieux les différents besoins des usagers du lieu et de la route. Lorsque se multiplient et se superposent les différentes attentes, il faut pouvoir utiliser la surface à disposition de façon polyvalente. Le principe de la séparation des flux ne permet pas d'atteindre l'objectif fixé et mène plutôt à une prépondérance non souhaitée du trafic motorisé.

c) Quelle est la bonne taille pour une zone de rencontre?

Idéalement, l'étendue d'une zone de rencontre est déterminée par la morphologie urbaine et la nature des usages. La zone doit être aisément identifiable sur l'ensemble du périmètre concerné.

d) Comment aménager une zone de rencontre?

L'essentiel est que l'aménagement de la zone soit suffisamment clair et reconnaissable pour que les différents usagers de la zone de rencontre soient conscients du type de régime dans lequel ils se trouvent. Ainsi, il sera possible de faire respecter la limitation de vitesse même lorsque la zone se trouvera peu animée.

Faut-il délimiter la chaussée des espaces destinés uniquement aux piétons de façon claire et tactile ou non? Cette question centrale doit être réglée au cas par cas en fonction de la situation et en faisant l'arbitrage entre les différentes contraintes. Dans la mesure du possible, il est indiqué de consulter les spécialistes locaux de l'accessibilité pour tous. La mixité des flux est souvent la règle sur les rues de quartier, ce qui facilite le jeu ou les activités sportives. Une séparation claire entre la chaussée, de laquelle viennent en général les dangers, et les espaces dévolus aux piétons est par contre souvent pertinente dans les quartiers commerçants et éventuellement aussi à proximité des écoles et des gares. Les normes et vade-mecums relatifs à l'accessibilité pour tous fourniront des précisions supplémentaires.

La mixité des flux n'est pas forcément recommandée lorsque les charges de trafic motorisé, individuel ou collectif, sont élevées. Une utilisation commune de l'espace routier de façade à façade n'est acceptable que lorsque tous les usagers peuvent s'y déplacer en toute sécurité, y compris les personnes malvoyantes, malentendantes, à la capacité de réaction réduite ainsi que les enfants.

e) Jouer et stationner

Dans une zone de rencontre, il est autorisé de stationner aux endroits indiqués par un panneau ou un marquage au sol. Il faut cependant être très prudent lors du marquage des places. En effet, dans les quartiers résidentiels avec macarons, les habitants attendent qu'il y ait suffisamment de places de parc, dans les zones de rencontre aussi, et que les places existantes ne soient pas déplacées dans les rues adjacentes. Le principe de la zone de rencontre ne doit cependant pas être remis en question, et une disposition trop compacte du stationnement ne doit pas empêcher les enfants de jouer sur la rue (ou toute autre activité) ni les mettre en danger.



Ill. 15: Les rues d'une zone de rencontre à Berne utilisées comme espace de jeu

Il est important de laisser un espace assez grand d'un seul tenant pour le jeu. Ainsi, ce sont environ 30 mètres au moins qui devraient être libres de tout véhicule au centre d'une zone de rencontre "résidentielle" afin de permettre aux enfants de jouer entre les voitures en toute sécurité et de garantir une visibilité suffisante.

f) Zones de rencontre et transports collectifs (bus et trams)

Les zones de rencontre et les transports collectifs ne s'excluent pas. Il faut cependant garantir que les véhicules ne circulent pas plus vite que la vitesse autorisée tout en respectant l'horaire ou leurs rotations avec la réserve nécessaire. L'aménagement de zones de rencontre là où circulent des trams est à envisager avec beaucoup de retenue, étant donné que la priorité absolue du tram pourrait instiller le doute sur le régime de priorité s'appliquant alors. Ce type de solution est cependant possible, moyennant une campagne d'information en conséquence. Idéalement, l'arrêt de tram se situera alors au centre de la zone de rencontre, garantissant ainsi une vitesse réduite du tram et la présence de nombreux piétons.

g) La mise en œuvre, une tâche interdisciplinaire

Il n'y a pas que le trafic et la mobilité; en fonction du contexte donné, des aspects relatifs au tissu social, à la santé publique ou encore à l'amélioration du cadre de vie pourraient être prépondérants. La participation active de spécialistes d'autres domaines au processus de planification est ainsi essentielle à la réussite de la zone de rencontre.

h) Les lieux de rencontre

Les zones de rencontre, comme leur nom l'indique, créent des espaces où l'on peut se rencontrer, croiser ses voisins, tomber sur des connaissances. La rue apaisée devient un espace où des gens qui se rencontrent par hasard peuvent échanger quelques mots tranquillement. C'est un terrain favorable au renforcement des liens sociaux et des relations de voisinage. Les zones de rencontre peuvent même devenir l'élément d'identification et le point de cristallisation socio-culturelle d'un quartier.



Ill. 16: Fête de quartier à la Gotthelfstrasse, à Berne

Chaque année a lieu une grande fête à la Gotthelfstrasse, comme dans de nombreuses autres zones de rencontre. Cela permet aux différentes générations de se rencontrer et de tisser des liens au-delà du périmètre de la zone de rencontre même. Celle-ci devient alors beaucoup plus qu'un élément de réglementation du trafic; elle offre ici et ailleurs un terrain socioculturel au bien-être et à la sédentarité des habitants.

i) Une planification à l'échelle du piéton

Le présent aide-mémoire repose sur les considérations essentielles suivantes : les piétons ne sont pas simplement des usagers d'un mode de transport lent qui peuvent être pilotés à l'envi à l'aide de marquages au sol ou d'autres moyens visuels, être "déposés" rapidement ou "envoyés" à travers des souterrains. Il s'agit d'être humains agissant de façon spontanée, réagissant à l'activation de leurs sens, s'arrêtant subitement, changeant de direction, etc. L'interaction de véhicules avec ces piétons implique donc des vitesses réduites, qui seront d'autant mieux respectées que l'aménagement de la zone est adéquat et que les usagers de la route et du lieu sont conscients du régime dans lequel ils se trouvent.

j) Participation et communication

Les processus de planification seront d'autant plus rapides et les chances de réalisation d'autant plus élevées que les personnes concernées auront l'opportunité d'y participer et seront informées avec soin. Le "comment" sera à déterminer au cas par cas. L'écoute et la prise en compte des attentes de la population et des autres cercles concernés (commerçants, enfants, personnes handicapées, etc.) ne sont pas importantes qu'en amont de la décision politique; c'est aussi ainsi que la zone de rencontre sera largement acceptée.

k) Mise en œuvre et suivi

Une zone de rencontre n'est pas une simple mesure de réglementation de la vitesse du trafic, elle doit être mise en œuvre avec beaucoup de soin et être bien communiquée. Lorsqu'il s'agit de la première zone de rencontre dans une localité, il est indiqué de rappeler les "règles du jeu" s'appliquant aux zones de rencontre (limitation à 20 km/h, priorité aux piétons, jeu autorisé sur la chaussée sans cependant entraver le trafic, etc.). Cela pourra être fait à l'aide d'un dépliant ou d'une information dans les médias locaux. Il est donc vivement recommandé de ne pas seulement mettre en place la signalisation du nouveau régime de circulation, mais de vraiment "mettre en service" la zone de rencontre.



Ill. 17: Mise en service de la zone de rencontre à la Steinerstrasse à Berne

En 2008, l'introduction de cette zone de rencontre a fait l'objet d'une véritable "mise en service". Au début, ce sont les parents d'élèves (à gauche sur la photo) qui ont organisé un tournus pour observer la situation. Par leur présence, ils garantissaient que les véhicules traversant la zone ne mettaient pas en danger les enfants qui jouaient, mais aussi que les enfants n'empêchaient pas plus que de raison les véhicules de circuler. Ainsi, les interactions entre véhicules et enfants se déroulaient harmonieusement. Après quelques semaines, la confiance s'étant installée, les parents ont levé la garde.

Conformément à l'art. 6 de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre, le nouveau régime de circulation doit faire l'objet d'un suivi au plus tard une année après son introduction. Cette évaluation des impacts, plus ou moins vaste, permet de vérifier si les objectifs du projet ont été atteints et si la zone de rencontre fonctionne. Il n'est pertinent de procéder à cette analyse qu'après une certaine phase d'habituance. Si nécessaire, des mesures complémentaires devront être prises.

L'évaluation des impacts ne devrait pas se limiter aux seuls indicateurs "techniques", comme l'accidentologie ou les mesures de vitesse, mais également tenir compte de facteurs sociaux et psychologiques, avec les objectifs et critères correspondants.

Une réduction du nombre d'accidents ou des vitesses pratiquées ne dit pas encore suffisamment si une zone de rencontre fonctionne. Il faut pour cela que les usagers et les habitants s'approprient l'espace public, ce qui ne peut être observé que par des enregistrements vidéo ou des enquêtes auprès des personnes concernées. Il y a à ce jour malheureusement trop peu d'analyses détaillées du fonctionnement des zones de rencontre.

5 Perspectives

Les zones de rencontre, dans la mesure où elles sont bien aménagées, ont fait leurs preuves à de nombreux endroits, que ce soit dans des quartiers résidentiels ou commerçants.

Les enseignements suivants ont été tirés du travail de recherche et sont transmis ici sous forme de suggestions aux autorités compétentes :

- Les zones de rencontre dans les quartiers commerçants devraient être admissibles sur les routes à orientation trafic aussi, dans la mesure où elles respectent un certain nombre de critères et conditions encore à définir.
- Les zones de rencontre ne servent pas qu'à éliminer des sources de danger, elles permettent également une superposition harmonieuse d'usages très divers de l'espace routier. Ce point devrait être rajouté à la liste des raisons justifiant de s'écarter des limitations de vitesse générales selon l'art. 108 OSR.
- Les projets de zones de rencontre à l'intérieur d'une zone 30 existante, dans un quartier résidentiel ou dans un quartier en développement, devraient faire l'objet d'une procédure de validation simplifiée.

Références

Begegnungszonen - eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisierung
(Traduction libre : « Zones de rencontre – tour d'horizon et recommandations en vue de leur réalisation »), octobre 2013, SVI2006/002, seulement disponible en allemand, [http:// www.mobilityplatform.ch](http://www.mobilityplatform.ch)

Verkehrsteiner AG, Bern
Rolf Steiner, Christine Zehnder, Aurélie Dubuis, Corinne Grünauer,
Jessica Fässler, Jörg Matter, Katja Bessire, Rolf Albisser