

LA ZONE DE RENCONTRE

1. LE CONCEPT

Une zone de rencontre est un espace où **la priorité est donnée aux piétons** sur l'ensemble de l'espace, les véhicules y sont tolérés à une vitesse maximum de 20km/h. L'usage de la zone de rencontre doit être compris par l'ensemble des usagers grâce à l'aménagement (celui-ci peut être neuf, ou une adaptation d'un aménagement déjà existant).

La création d'une zone de rencontre est idéale dans les espaces publics où l'on veut favoriser les activités urbaines et les déplacements à pied sans y exclure le trafic motorisé. Les rues y sont donc plus sûres et plus agréables.

1. A LES DIFFÉRENTS USAGERS DE CET ESPACE

Le piéton donne le rythme de la zone, les autres véhicules adaptent leur progression à sa présence. Le piéton ne doit pas bloquer un véhicule volontairement et ne peut donc être en arrêt sur la chaussée.

Attention, même si l'espace est de niveau et mixe les usagers, le CERTU conseille de matérialiser visuellement un cheminement d'1m40 pour les piétons pour leur permettre de se réfugier. Ce conseil n'est pas applicable dans les rues trop étroites.

CERTU - 2008

« L'aménagement doit traduire le souci de placer le piéton au centre de l'attention, de lui donner la priorité et d'assurer au mieux son confort. **Pour assurer la sérénité du déplacement des piétons on veillera à dégager, à l'exception des rues trop étroites, des espaces continus affectés aux piétons.** Ces espaces, qui peuvent être latéraux, sont une partie de la voirie où l'on ne devrait pas rencontrer de véhicules motorisés. **L'organisation globale de la zone de rencontre visera à dégager un cheminement repérable dans cet espace notamment par les personnes aveugles ou malvoyantes (PAM).** Il devra être dégagé de tout obstacle avec un minimum de 1m40 de largeur. On cherchera à différencier cet espace de la partie utilisée par les véhicules motorisés par tout dispositif détectable par les PAM. Cela peut être réalisé avec des revêtements aux textures très différenciés, ou avec des dénivelés suffisamment marqués pour être détectés au pied et à la canne tout en respectant la capacité de franchissement par les fauteuils roulants. L'esthétisme et l'utilitaire doivent se conjuguer ».

Le cycliste cède la priorité aux piétons et roule à moins de 20km/h. Il peut circuler dans les 2 sens, y compris dans les rues à sens unique. La zone de rencontre est un aménagement cyclable en tant que tel et permet de répondre au Code de l'Environnement.

Code de l'Environnement : Article L228 - 2

A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.

Les transports en commun sont compatibles avec les zones de rencontre. Attention : une zone de rencontre trop grande et linéaire sur une voie de transport en commun peut pénaliser celui-ci. Il a l'obligation de ralentir car les piétons sont prioritaires, à l'exception des modes de transport public guidé de façon permanente type tramway.

Toutefois, la ligne de bus concernée peut plus ou moins être compatible avec une zone de rencontre. Voir **Fiche 25 : Transport en commun et apaisement : Le cas des busways, chronobus express et bus de lignes régulières**

Le stationnement des véhicules doit être drastiquement réduit et être organisé de telle sorte à ne pas gêner les usages ; dans l'idéal celui-ci est supprimé. Il est obligatoirement marqué au sol (article R417-10 du code de la route).

1.B DANS QUELS CAS CRÉER UNE ZONE DE RENCONTRE ?

Par rapport aux méthodes de déploiement de la ville apaisée, le questionnement de la création de la zone de rencontre intervient une fois que la rue en question est déjà intégrée en zone 30.

La création d'une zone de rencontre doit être pensée de manière à créer un aménagement en cohérence avec les comportements et le secteur :

- **Quartiers résidentiels** : dans cet espace, une zone de rencontre permet d'améliorer la sécurité et l'interaction entre les habitants. Elle apporte aussi beaucoup de calme à l'espace. Les bords de rues peuvent alors être laissés aux habitants pour créer des espaces de vie en façade (végétalisation, parc à vélo, banc, jeux pour enfants, ...).
- **Centres-villes** : la zone de rencontre permet de développer le confort pour la déambulation des piétons, dont les touristes.
- **Abords des établissements publics, établissements scolaires et espaces commerçants** : la création de la zone dégage une place pour les flux de piétons ainsi que pour les temps de rassemblement, tout en prenant en compte la sécurité des usagers.
- **Dans une rue peu large** : la mise en place d'une zone de rencontre permet de légaliser une pratique existante et de légitimer la priorité aux piétons et leur présence sur la chaussée (exemple : lorsque la rue fait moins de 6m de façade à façade, ou encore que les trottoirs sont trop étroits voire inexistantes).

Concernant les méthodes de déploiement de la ville apaisée, voir :

- **Fiche 4 : La hiérarchisation des voies**
- **Fiche 6 : Choix du statut de la voie : présentation de l'outil d'aide à la décision**
- **Fiche 11 : Méthode de déploiement de la ville apaisée**



Rue Paul Griveaud – Nantes

1.C AMBIANCE DE PARTAGE

La perception de cette zone doit être pour les véhicules, de jour comme de nuit, celle d'un espace piéton : pour accentuer cela, il est intéressant de créer des aménagements pour que le déplacement des véhicules ne soit pas linéaire.

Les différents espaces ne doivent pas être compartimentés afin de laisser aux usagers des affectations libres, plusieurs usages peuvent être créés sur un même espace.

Il est intéressant de mettre en place des espaces de repos, de nature ou encore de déambulations pour que cette zone soit agréable à la pratique quotidienne.

2. AMÉNAGER UNE ZONE DE RENCONTRE

2.A. ENTREE DE ZONE

Pour la signalisation, voir :

- **Fiche SHV¹ : Zone de rencontre – Signalisation des entrées et sorties**
- **Fiche 16 : L'aménagement des entrées de zone apaisées : effet de porte**

L'aménagement de l'entrée met en valeur la zone de rencontre en créant un effacement ou une atténuation de la chaussée. Pour cela, un changement de matériau au sol peut être utilisé pour aider à la compréhension de cet espace, notamment celle des personnes à mobilité réduite. L'aménagement peut potentiellement être complété par un plateau surélevé. Un trottoir traversant en entrée de zone est adapté également. En plus d'imposer une baisse de vitesse, cela permet de créer un effet de porte très lisible en créant une transition entre deux statuts différents (en général zone 30 puis zone de rencontre). Pour cela 2 points sont à prendre en compte : une continuité visuelle du trottoir pour contraster avec la chaussée et un franchissement du trottoir nécessitant un ralentissement pour les véhicules sans trop contraindre le cycle. Voir **Fiche 15 : Le trottoir traversant**

Une végétation abondante en entrée de zone est également un bon indicateur pour les usagers.

Enfin, il est inutile de proposer un aménagement particulier pour le double sens cyclable à l'entrée de la zone : une figurine vélo avec une flèche suffit.



Rue des Hauts Pavés - Nantes

2.B SECTION COURANTE ET AMBIANCE

Afin de changer l'image de la rue et de créer un espace de déambulation pour les piétons, l'aménagement dans une zone de rencontre est primordial. Une attention toute particulière doit donc être donnée aux points suivants :

- **La chaussée** doit s'entremêler avec le trottoir afin de permettre aux piétons de traverser facilement. Pour cela, une continuité de matériau avec un dénivelé pour suggérer la place du véhicule est intéressante, ou encore la mise à niveau de la zone en jouant sur les couleurs pour distinguer la chaussée du trottoir. Afin de modérer la vitesse des automobilistes, il est pertinent de briser le linéaire de la route. Pour cela, des chicanes peuvent être mises en place ainsi que du mobilier urbain, des terrasses, des places de stationnement ou encore de la végétalisation.

¹ SHV : Signalisation Horizontale et Verticale (Fiche du Guide Signalisation)



Rue des Hauts Pavés – Nantes

- **Le stationnement** doit rester limité et ne doit pas créer de barrière, ni masquer la visibilité entre les usagers ; c'est pourquoi la longueur du stationnement proposé doit être réduite. L'identification de ces places est primordiale et peut être faite avec des pavés ou des clous, un changement de matériau ou encore un marquage blanc réglementaire.

Enfin, il faut penser à aménager des espaces de stationnement de vélo pour favoriser la pratique.

- **Végétalisation et espace de repos** : la présence de verdure, de plantations ainsi que de zones ombragées permet de créer une ambiance particulière à l'espace. Elle peut aussi permettre de créer des parcours afin de réduire l'emprise de la chaussée. De plus, il est important en zone de rencontre de créer des espaces de détente avec des bancs, terrasses, etc.

Les pieds de façade peuvent être réinvestis avec ce type d'aménagement, car ces espaces sont propices au développement de la vie locale (une demande préalable d'autorisation d'occupation doit être faite pour les terrasses). Il est important d'y privilégier dès que possible les plantations en pleine terre, qui participeront au « **plan pleine terre** » et au rafraîchissement de l'espace public. Cet effet de rafraîchissement propice au repos sera d'autant plus vrai que la pleine terre servira également à infiltrer l'eau pluviale. Voir [Fiche 20 : Favoriser l'apaisement par l'ambiance](#)



Rue des Hauts Pavés – Nantes



Rue du Couëdic – Nantes



Rue de Colmar – Nantes



Avenue de l'hôtel Dieu - Nantes

- **Personne à mobilité réduite** : la zone de rencontre étant un espace sans réelle délimitation, des techniques doivent être trouvées pour faciliter l'accès aux PMR et leur donner des repères pour la déambulation en toute sécurité. Il est particulièrement important de marquer l'entrée et la sortie de la zone, et de créer des éléments de guidage (par exemple : une bordure basse inclinée ou un séparateur central).



Des essais organisés par la Mission Égalité de Nantes Métropole en lien avec la DEP et le pôle Nantes Loire sont actuellement en cours avec des associations nantaises de PMR pour tester différents modèles de canifentes (voir photos ci-après).



Gare Nord – Nantes



Rue Clémenceau – Nantes

- **Aménagements spécifiques** : une partie du trottoir peut être surélevée de manière très locale, afin de créer un quai pour un arrêt de bus.

Les potelets et traversés piétons n'ont pas leur place dans une zone de rencontre. Les passages piétons brouillent le message pour les conducteurs, et mettent les piétons dans une situation de non-respect du code de la route (s'ils traversent la chaussée à moins de 50m de celui-ci).

- **Marquage au sol pour animer la zone** : celui-ci est autorisé s'il ne reprend pas la signalétique ou les couleurs de la signalisation routière² qui pourrait porter à confusion les usagers. Aussi, il est important de faire attention à la création d'aplats de couleurs qui ne rendraient pas la chaussée glissante (minimum 0,55 au pendule SRT).



Rue des écoles – Les Sorinières

- **Éclairage public adapté** : Il existe une interaction forte entre l'humain, l'espace où il évolue, l'usage qu'il en fait et en période nocturne, la lumière artificielle qui l'accompagne. De cette interaction dépend sa perception et sa compréhension de son environnement spatial. Sur une année, 50 % du temps d'activité en milieu urbain se pratique avec un éclairage artificiel. Aussi, un aménagement d'espace apaisé doit se concevoir autant selon une approche diurne que nocturne.

Les intentions et objectifs de la Métropole en terme d'ambiances nocturnes sont précisés dans le [Schéma de Cohérence d'Aménagement Lumière](#), compris à la [charte d'aménagement et de gestion des espaces publics](#).



Rue Chanoine Durville – Nantes

2. Article 118 – 7 de l'ISIR : Dans les zones de rencontre et dans les aires piétonnes, des marques d'animation comportant uniquement des dessins non répertoriés dans l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié peuvent être implantées. Ces dessins ne doivent ni reprendre ni détourner des signaux routiers ou des marques commerciales, ni entraîner de confusion chez les usagers.

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

A retenir

La mise en place d'une zone de rencontre doit être pensée au regard de l'utilisation des différents usages et usagers, en priorisant les piétons : c'est pourquoi l'aménagement doit avoir pour objectif de permettre aux piétons de déambuler dans un espace sécurisé.

La zone de rencontre doit aussi être pertinente au vu du territoire alentour c'est pourquoi il est préférable de modérer la vitesse en amont de l'entrée dans la zone, par exemple en l'intégrant à l'intérieur d'une zone 30 déjà existante.

La Rue Jardin (Exemple de projet) : Cette hypothèse de remaniement envisage un partage des modes par la création d'un système de tapis obligeant la voiture à contourner des espaces végétalisés. Il s'agit d'une adaptation en milieu urbain du système routier d'écluse, rétrécissant la route d'un côté puis de l'autre, pour ralentir la vitesse des véhicules. L'ensemble de la rue est au même niveau et les vues de trottoirs ont été supprimées. Un parcours sécurisé est tracé par deux lignes de chasse-roues disposés régulièrement de part et d'autre de l'espace circulaire par les voitures. Aux abords de la parcelle collective privée, dans la partie nord, on trouve des "salons" fournissant des assises aux résidents et aux promeneurs.



Projet rue Henri Loiret à Nantes