

Brochure technique

Zones de rencontre





Dans une zone de rencontre, les piétons partagent l'espace routier avec le trafic. Pareille zone convient tant aux routes d'intérêt local qu'à celles à orientation trafic, toujours avec un objectif avéré: renforcer la sécurité, la qualité de vie et de séjour.

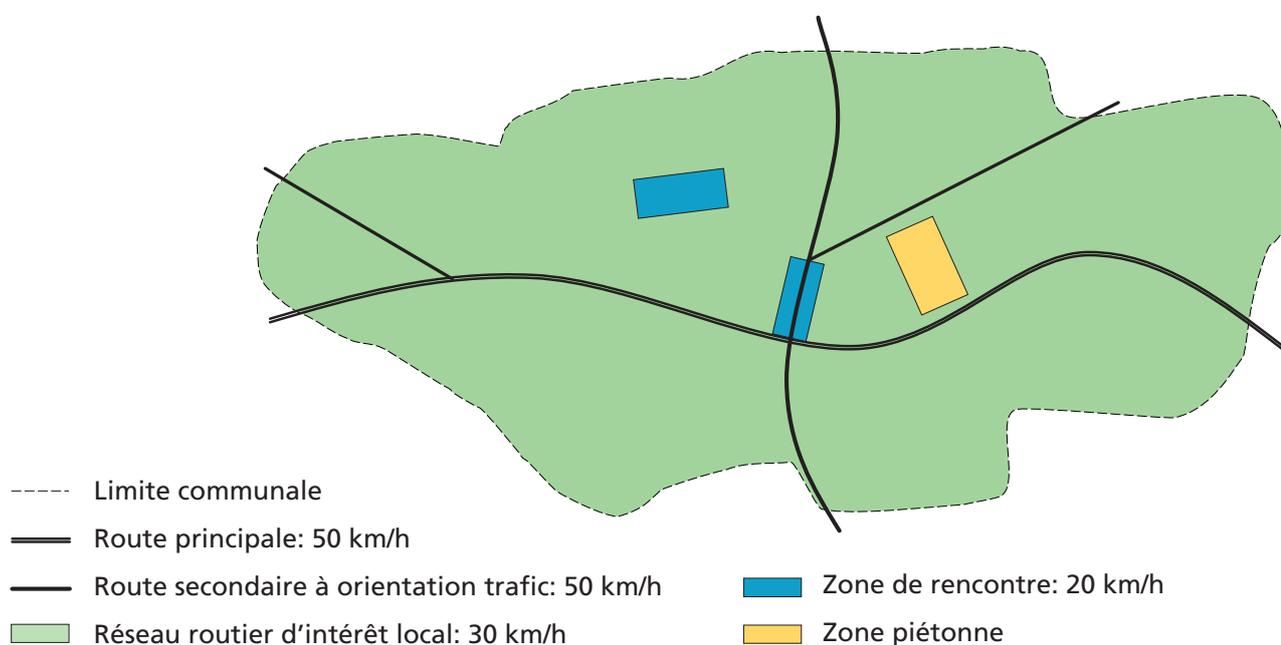
Zones de rencontre: un régime de trafic attrayant pour les communes

Les zones de rencontre se multiplient partout en Suisse pour améliorer la qualité de séjour et l'agrément d'un tronçon routier en localité et donner la priorité aux piétons par rapport au trafic sur l'ensemble de ce tronçon.

Zones de rencontre et modèle de vitesses

50 / 30 km/h du bpa

La forme d'exploitation choisie pour un espace routier dépend de critères qui relèvent de la hiérarchisation du réseau, de l'urbanisme et des besoins des usagers de la route. D'une manière générale, le bpa préconise l'instauration du régime de vitesses 50/30 km/h. Ce modèle laisse la possibilité d'aménager une zone de rencontre aux endroits appropriés, que ce soit sur les routes essentiellement d'intérêt local (quartier résidentiel) ou celles secondaires plutôt à orientation trafic (situation centrale). Les bases juridiques sont identiques dans les deux cas. Il s'agit toutefois de tenir compte des différences entre les deux types de routes pour la réalisation des mesures constructives.

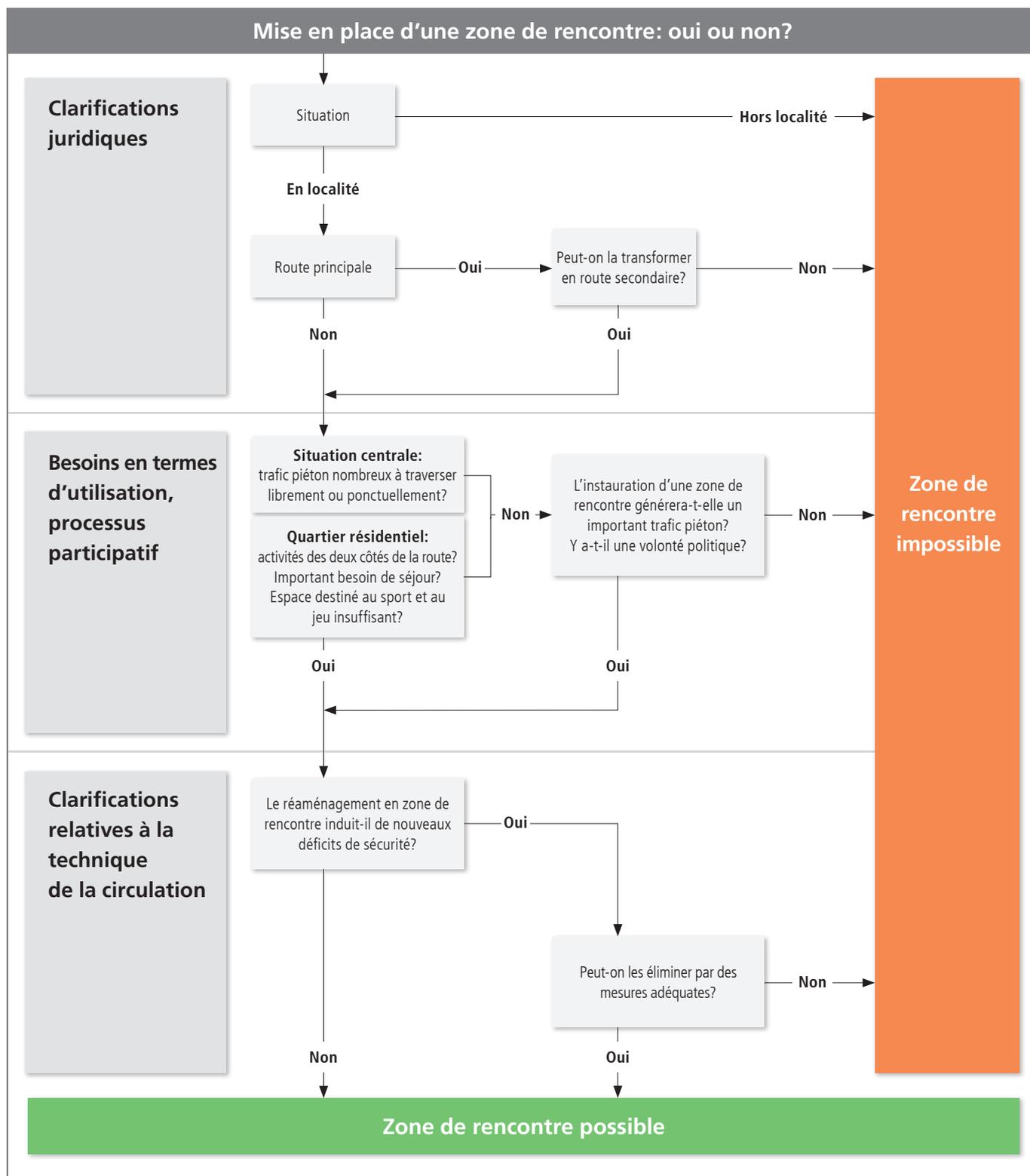


Planification: quand une zone de rencontre se justifie-t-elle?

Processus décisionnel

Le schéma ci-dessous indique les points à éclaircir à des fins de planification et de réalisation d'une zone de rencontre pour les domaines suivants: droit, besoins en termes d'utilisation/processus participatif et technique de la circulation.

L'aspect sécuritaire devra faire l'objet d'une attention particulière lors des clarifications relatives au dernier domaine.



Complément d'informations pour certains points du schéma

Clarifications juridiques

Dans une zone de rencontre, la vitesse est limitée à 20 km/h. Les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules sont prioritaires sur le trafic (hormis les trams) lorsqu'ils traversent la chaussée mais ne doivent pas l'entraver inutilement. Les passages pour piétons sont interdits. La priorité de droite est de rigueur. Le stationnement est autorisé seulement aux endroits marqués ou signalés. Les entrées et sorties de la zone de rencontre doivent être indiquées par des portes bien visibles.

Besoins en termes d'utilisation, processus participatif

Lorsque les besoins en termes d'utilisation ont été clarifiés, le processus participatif peut être engagé. Celui-ci est, d'une manière générale, toujours recommandé. Pour l'instauration d'une zone de rencontre en cas de situation centrale, l'équipe du projet devrait être composée de représentants d'horizons divers: aménagement du territoire, politique, riverains, commerçants, groupes d'intérêts et technique de la circulation.

Un travail intensif de relations publiques est essentiel pour que le nouveau régime de trafic fondé sur la coexistence des différents usagers de la route et le respect mutuel soit compris et vécu. La population sera impliquée le plus tôt possible dans le projet.

Clarifications relatives à la technique de la circulation

Idéalement, la situation urbanistique et locale détermine l'étendue d'une zone de rencontre. Le régime de trafic doit être sans ambiguïté, bien visible et lisible. Optiquement, une zone de rencontre doit donc se démarquer clairement de l'espace routier limitrophe (limitation de vitesse à 50 km/h ou zone 30). Les routes ou les tronçons de route similaires en termes d'effet spatial devraient être soumis au même régime de trafic.

Dans une zone de rencontre, les piétons et le trafic se partagent l'espace routier. Les besoins des personnes à mobilité réduite doivent être pris en compte. En cas de volume de trafic important ou de lignes de transports publics, la transition entre les surfaces piétonnes et la chaussée doit être perceptible optiquement et tactilement.

Pour qu'un conducteur puisse s'arrêter à temps devant un piéton qui traverse la chaussée, une distance de visibilité d'arrêt d'au moins 15m doit être respectée dans toute la zone de rencontre. Les éléments de mobilier urbain et les voitures stationnées constituent des obstacles à la visibilité. Il faut dès lors en tenir compte quant au choix de l'emplacement des parkings, des arrêts de bus et des mesures d'accompagnement.

Les piétons ne sont jamais prioritaires par rapport à un véhicule sur rails. La mise en place d'une zone de rencontre sur un tronçon parcouru par un tel véhicule peut donner lieu à des malentendus.

Déroulement de la mise en œuvre

Pour une mise en œuvre efficace d'une zone de rencontre, il faut faire appel aux bonnes personnes. Un déroulement en cinq étapes est indiqué:

- **Planification:** les besoins en termes d'utilisation (ex.: priorité des piétons, faible niveau de vitesses, besoin en traversées de type libre) sont établis.
- **Travail de relations publiques:** la population est informée régulièrement afin de garantir une large acceptation de la zone de rencontre.
- **Expertise:** une expertise réalisée par un bureau d'ingénieurs sert de base décisionnelle à l'assemblée communale et de base d'octroi de l'autorisation par le canton.
- **Réalisation:** la zone de rencontre est signalée, les mesures adoptées sont mises en œuvre.
- **Contrôle ultérieur:** le succès de la zone de rencontre est évalué un an après sa mise en œuvre selon des critères définis.

Ces points sont approfondis dans la brochure technique «Zones 30» du bpa. Les explications s'appliquent par analogie aux zones de rencontre.

Conception / réalisation: quand les conditions d'une zone de rencontre sont-elles réunies?

Expertise

L'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre requiert un rapport sommaire ou une expertise pour l'instauration d'une zone de rencontre. Le tableau suivant décrit son contenu ainsi que les points à éclaircir.

Contenu de l'expertise	Aspects concernant les zones de rencontre	
	Situation centrale	Quartier résidentiel
a) Description des objectifs que l'instauration de la zone doit permettre d'atteindre	Améliorer la qualité de vie et de séjour; réduire les émissions sonores et de substances nocives; fluidifier le trafic; offrir au trafic piéton la possibilité de traversées prioritaires de type libre (protection particulière de certains groupes d'usagers); renforcer la sécurité routière pour le trafic lent en particulier	Améliorer la qualité de vie et de séjour; réduire les émissions sonores et de substances nocives; créer des espaces destinés au sport/jeu et aux activités sociales; protéger certains groupes d'usagers; renforcer la sécurité routière pour le trafic lent en particulier
b) Plan d'ensemble montrant la hiérarchie des routes	Plan, p. ex. à l'échelle 1:1000 ou 1:5000	
c) Déficiences existantes ou prévisibles en termes de sécurité et propositions de mesures permettant de les supprimer	Raccordements convexes, places de stationnement, bâtiments, arrêts de bus, mobilier urbain, régime de priorité	Places de stationnement, haies, clôtures, bâtiments, mobilier urbain, régime de priorité
d) Indications sur le niveau actuel des vitesses (V50 et V85)	V85 < 25 km/h avant l'instauration de la zone de rencontre: pas d'autres mesures nécessaires. Des mesures d'aménagement sont d'autant plus requises que V85 > 25 km/h.	
e) Qualités actuelles et souhaitées du lieu en tant qu'habitat, cadre de vie et site économique	Augmentation de la part du trafic lent; hausse de la fréquentation des commerces due à un espace routier attractif	Augmentation de la part du trafic lent; possible réduction du TJM
f) Effets possibles de la mesure sur le reste du réseau routier de la localité	Pas de transfert du trafic de transit sur le réseau routier inférieur	Transfert partiel du trafic de transit sur le réseau routier supérieur
g) Liste et description des mesures nécessaires pour atteindre les objectifs	Indiquer les mesures constructives et d'exploitation nécessaires sur un plan (à l'échelle 1:500, p. ex.)	

Contrôle ultérieur

L'impact des mesures sera contrôlé au plus tard un an après leur réalisation. Des mesures additionnelles s'imposent si les objectifs décrits dans l'expertise ne sont pas atteints. C'est le cas en particulier lorsque le contrôle ultérieur révèle que V85 dépasse 25 km/h. L'analyse de l'impact

devrait aussi tenir compte de facteurs psychologiques et sociaux (p. ex. renforcement des interactions sociales, amélioration de la mobilité et de la vitalité, élévation de la qualité de l'environnement).



Le bpa. Pour votre sécurité.

Le bpa est le centre suisse de compétences pour la prévention des accidents. Il a pour mission d'assurer la sécurité dans les domaines de la circulation routière, du sport, de l'habitat et des loisirs. Grâce à la recherche, il établit les bases scientifiques sur lesquelles reposent l'ensemble de ses activités. Le bpa propose une offre étoffée de conseils, de formations et de moyens de communication destinés tant aux milieux spécialisés qu'aux particuliers. Plus d'informations sur www.bpa.ch.

Pour en savoir plus

Le bpa vous recommande aussi les publications suivantes:

- 2.002 Zones 30 (brochure technique)
- 2.017 Prozessevaluation des bfu-Modells Tempo 50/30 (rapport de recherche en allemand avec résumé en français)
- 2.048 Aménagement de l'espace routier (documentation technique)
- 2.083 Espace routier partagé (documentation technique)
- 3.003 Zones 30 (brochure d'informations générales)

Les publications du bpa peuvent être commandées gratuitement ou téléchargées au format PDF sur www.bpa.ch.

Bibliographie

- Loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR), RS 741.01
- Loi du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (Loi sur l'égalité pour les handicapés, LHand), RS 151.3
- Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR), RS 741.21
- Ordonnance du DETEC du 28 septembre 2001 sur les zones 30 et les zones de rencontre, RS 741.213.3
- Ordonnance du 18 décembre 1991 concernant les routes de grand transit, RS 741.272
- Norme VSS SN 640 211 Conception de l'espace routier: bases
- Norme VSS SN 640 212 Conception de l'espace routier: éléments d'aménagement
- Norme VSS SN 640 213 Conception de l'espace routier: éléments de modération du trafic
- Norme VSS SN 640 214 Conception de l'espace routier: aménagement de surfaces routières colorées
- Norme VSS SN 640 240 Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers: bases
- Norme VSS SN 640 291a Stationnement: disposition et géométrie des installations de stationnement
- Norme VSS SN 640 851 Marques particulières: domaines d'application, formes et dimensions
- Mandat de recherche SVI 2006/002, Begegnungszonen: Empfehlungen für die Planung und Umsetzung
- Mandat de recherche VSS 2008/201, Espace de rue sans obstacles: exigences des personnes avec handicap
- Office fédéral des routes OFROU, Modérer le trafic à l'intérieur des localités. Berne 2003
- Eberling, P, Scaramuzza, G. Betrieb von Knoten mit Rechtsvortritt (étude-pilote du bpa). bpa, Berne 1999
- Schweizer, T, Fasciati, J. L'accidentologie dans les zones de rencontre. In: route et trafic, numéro 9/2008

© bpa 2013, reproduction souhaitée avec mention de la source; imprimé sur papier FSC