

# Les zones résidentielles et de rencontre



ou le partage de l'espace public,  
dans la sécurité et le respect mutuel



**Rédaction et coordination**

Isabelle Janssens, IBSR

**Coordination**

Isabelle Chalanton, l'IBSR

**Comité de lecture**

Pierre-Jean Bertrand (Bruxelles Mobilité), Marc Broeckeaert (IBSR)  
Erik Caelen (AVCB), Isabelle Chalanton (IBSR), Isabelle Dullaert (SPW),  
Benoît Dupriez (IBSR), Yves Englebin (IBSR), Arnaud Houdmont (IBSR),  
Valéry Mathieu (SPW), Philip Temmerman (IBSR),  
Dominique Van Duyse (SPW)

**Photos**

IBSR

**Graphisme**

Dominique Boon

**Mise en page**

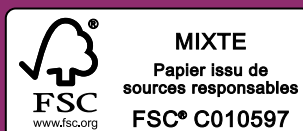
Ria De Geyter

Disponible en Français et Néerlandais en version papier,  
et en version informatique sur le site de l'IBSR  
(webshop.ibsr.be)

D/2013/0779/16

Éditeur responsable : K. Genoe

août 2013



# Table des matières

<b>1 - La philosophie des zones résidentielles et de rencontre .....</b>	<b>3</b>
1.1. <i>La zone résidentielle</i> .....	3
1.2. <i>La zone de rencontre</i> .....	4
<b>2 - Les zones résidentielles et de rencontre en Europe .....</b>	<b>5</b>
2.1. <i>La zone de rencontre suisse</i> .....	5
2.2. <i>Les zones de rencontre françaises</i> .....	6
2.3. <i>Les « Shared spaces » et les « erven » aux Pays-Bas</i> .....	6
<b>3 - Les zones résidentielles et de rencontre dans le code de la route belge, l'article 22 bis .....</b>	<b>7</b>
<b>4 - Les règles de conception en Belgique .....</b>	<b>8</b>
4.1. <i>La circulaire ministérielle du 23 juin 1978 relative aux zones résidentielles, pour Bruxelles et la Flandre</i> .....	8
4.2. <i>La circulaire ministérielle wallonne du 23 mai 2011 relative aux zones résidentielles et aux zones de rencontre</i> .....	8
<b>5 - Quelques réalisations belges .....</b>	<b>9</b>
5.1. <i>A Namur</i> .....	9
5.2. <i>A Eupen</i> .....	9
5.3. <i>A Tirlemont</i> .....	10
<b>6 - Conseils pour une réalisation réussie .....</b>	<b>11</b>
6.1. <i>Principes d'aménagement</i> .....	11
6.1.1. <i>Une entrée clairement visible pour chacun</i> .....	11
6.1.2. <i>Une place pour chacun</i> .....	12

6.1.3. Une visibilité mutuelle des usagers. ....	12
6.1.4. La possibilité de sortir de chez soi. ....	13
6.1.5. Un espace pour les enfants .....	13
6.1.6. Un stationnement équilibré .....	14
<b>6.2. Mesures à mettre en œuvre .....</b>	<b>15</b>
6.2.1. La perspective des voiries. ....	15
6.2.2. La mise en lumière .....	19
6.2.3. Les aménagements techniques.....	20
<b>6.3. Dispositions et particularités locales .....</b>	<b>20</b>
<b>7 - Accessibilité et repère des personnes à mobilité réduite.....</b>	<b>22</b>
<b>8 - Choisir la zone de rencontre, quelques questions légitimes...</b>	<b>23</b>
8.1. Y a-t-il une charge de trafic maximale pour une zone de rencontre?.....	23
8.2. Y a-t-il une longueur optimale pour une zone de rencontre? .....	25
<b>9 - Pour en savoir plus .....</b>	<b>26</b>

# I - La philosophie des zones résidentielles et de rencontre

Les zones résidentielles et de rencontre sont des espaces publics particuliers qui permettent la coexistence des piétons et des véhicules, où les uns et les autres peuvent utiliser tout l'espace disponible. Le principe de fonctionnement est la mixité entre les usagers, avec une circulation apaisée. Les jeux d'enfants y sont également autorisés. Les véhicules doivent respecter la vitesse basse de 20 km/h tandis que les piétons ne peuvent bloquer la circulation sans raison.

La zone résidentielle date de 1978, elle concerne uniquement les quartiers d'habitat. La zone de rencontre, introduite au code de la route en 2004 dans le cadre du code de la rue permet, elle, d'étendre le principe de la circulation mixte et de la priorité piétonne à des zones accueillant d'autres activités que l'habitat. On peut instaurer une zone de rencontre dans des voiries commerçantes, des zones d'activités touristiques, des abords d'école et même de petit artisanat. Si les deux zones sont bien sûr apparentées, elles diffèrent par l'usage.

## I.1. La zone résidentielle

Les zones résidentielles ont clairement pour but d'offrir un cadre convivial pour tisser des relations de voisinage, de développer la vie sociale d'un quartier, et de permettre aux enfants de retrouver leur place dans l'espace autour de leur habitation. La zone résidentielle permet aux piétons qui le désirent d'occuper la rue de manière statique, de prendre possession de l'espace. Les mouvements de véhicules ne doivent certainement pas être fluides ni rapides dans les quartiers. Le trafic de destination doit s'accommoder des particularités locales, comme l'imprévisibilité des enfants qui jouent.



*Biez, centre du village, seule la fonction d'habitat est présente. Le trafic des véhicules est limité au trafic de destination.*



*Louvain-La-Neuve, rue du Chevalet, c'est principalement l'habitat qui génère les déplacements aussi bien de piétons que de véhicules.*



*Zone résidentielle aux Pays-Bas, il est tout à fait possible d'utiliser la rue comme un espace public de convivialité. Le but de cette zone est bien d'ancre la vie locale dans le quartier.*

## 1.2. La zone de rencontre

Les activités telles que les commerces génèrent des flux aussi bien de piétons que de véhicules. La zone de rencontre, en offrant la

priorité aux piétons sur le trafic motorisé, leur permet de s'y déplacer de manière fluide et sans contrainte. Elle est donc synonyme de mouvement continu pour les piétons et de mouvements fluides mais lents pour les véhicules.



*Eupen, Klosterstrasse. De larges espaces de déambulation sont prévus pour les piétons devant les commerces. Ils sont délimités par du mobilier urbain et un changement de revêtement.*

*(Source : Studiodreizehn et Bureau Artau)*



*Tirmont, Hennemarkt. L'ensemble de l'espace est uniforme et invite le piéton à déambuler dans tout l'espace public. Le mobilier urbain, les plantations et le stationnement orientent les véhicules.*





# 2 - Les zones résidentielles et de rencontre en Europe

On retrouve le concept de zone résidentielle ou de rencontre dans plusieurs pays d'Europe : Pays-Bas (lieu de création), Belgique, Allemagne, Suède... Les diverses réglementations sont très proches les unes des autres. Elles sont toutes fortement inspirées de la réglementation néerlandaise, la différence majeure étant la vitesse maximale autorisée. De la vitesse du pas aux Pays-Bas, à 20 km/h en Belgique ou en Allemagne. Les règles et conseils de conception sont cependant sensiblement les mêmes partout. La « Vienna Convention on Road Traffic » (Part II : European agreement) et la « Vienna Convention on Road Signs and Signals » servent de base pour la réglementation sur les zones résidentielles.

Le concept de zone de rencontre est également présent en Suisse, en France, au Royaume-Uni, ainsi qu'aux Pays-Bas où des espaces similaires ont été développés.

## 2.1. La zone de rencontre suisse

La réglementation suisse exige des aménagements afin de tendre vers une vitesse ne



*A Genève, la rue Leschot draine une grande quantité de piétons car elle constitue une alternative à un important boulevard très fréquenté par le trafic automobile. A la belle saison, les terrasses s'installent. L'aménagement reste modulable.*

dépassant pas les 20km/h. Une évaluation est demandée après un an de fonctionnement. Les aménagements sont tout à fait libres. Les zones de rencontre ainsi réalisées sont très différentes, depuis la petite rue de quartier, en passant par des places de gare ou encore des voiries principales (cantonales). Aucune limitation de trafic n'est imposée, ni d'interdiction de passage des transports en commun. La possibilité de jouer en rue n'est plus liée au statut. La loi suisse permet le jeu dans toutes les rues de quartiers calmes.



*La Place Centrale à Bienne accueille un trafic de 15 000 véhicules/jours, 1000 bus avec leur arrêt sur la place et environ 5 000 cyclistes. Ce trafic n'empêche nullement les piétons, très nombreux également, de prendre leur priorité.*



*La ville de Berne, permet par un financement annuel de réaliser des zones de rencontre à la demande.*

*Les aménagements sont très légers, étudiés avec les habitants et orientés vers la matérialisation de la présence d'enfants.*

## 2.2. Les zones de rencontre françaises

S'inspirant des réglementations suisses et belges, la zone de rencontre est apparue dans le code de la route français en 2008, tout en intégrant les avancées de la loi sur l'accessibilité de 2005.

Le piéton y a la priorité sur toute la largeur de la voie publique, et la vitesse de circulation y est limitée à 20 km/h.

En l'absence de cet outil d'aménagement, certaines villes, comme Chambéry, avaient pris un peu de liberté par rapport à la réglementation en aménageant des aires piétonnes... autorisées à la circulation automobile.

L'Observatoire National des zones de rencontre répertorie une partie des nombreuses réalisations, tant en milieu urbain que rural, depuis l'apparition de la zone de rencontre.



*Metz, la Place d'Arme est une des premières zones de rencontre réalisée en France.*



*Ville d'Illkirch-Graffenstaden. Zone de rencontre où l'habitat est prépondérant.*

## 2.3. Les « Shared spaces » et les « erven » aux Pays-Bas.

Les Shared spaces sont des espaces qui ne sont pas réglementés par un statut, aucune règle spécifique d'aménagement ne s'y applique. Ils fonctionnent uniquement sur base de la priorité de droite, de l'adaptation de la vitesse aux circonstances et du contact visuel entre usagers. A côté de ce concept, les zones de rencontre ou « erven », réglementées existent également aux Pays-Bas. Elles peuvent être uniquement liées à l'habitat, on parle alors de « woonerven » mais on trouve également des « winkelerven » créés dans des zones commerçantes.



*Haren Rijksstraatweg (P-B), espace partagé, sans autre réglementation que la priorité de droite et la règle du contact visuel.*



*Delft, l'espace est visiblement dévolu au contact social. La vie locale est visible pour tous les usagers.*



# 3 - Les zones résidentielles et de rencontre dans le code de la route belge, l'article 22 bis

Dans les zones résidentielles et de rencontre :

- 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 en outre redoubler de prudence en présence d'enfants. Les piétons ne peuvent entraver la circulation sans nécessité ;
- 3° La vitesse est limitée à 20 km/h ;
- 4° a) Le stationnement est interdit sauf :
  - aux emplacements qui sont délimités par des marques routières ou un revêtement de couleur différente et sur lequel 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 comme à gauche par rapport au sens de la marche.

Les entrées et sortie des zones résidentielles et de rencontre sont délimitées par les panneaux F12a et F12b.



*Panneau F12a d'entrée des zones résidentielles et de rencontre.*



# 4 - Les règles de conception en Belgique

La zone résidentielle existe dans le code de la route depuis 1978. Jusqu'en 2004, ce statut s'était essentiellement cantonné dans la création de nouveaux lotissements. En 2004, sous l'impulsion du Code de la Rue, la zone de rencontre est introduite dans le code de la route.

## 4.1. La circulaire ministérielle du 23 juin 1978<sup>1</sup> relative aux zones résidentielles, pour Bruxelles et la Flandre.

En Flandre et en Région de Bruxelles Capitale, c'est la circulaire ministérielle de 1978 qui s'applique, tant qu'elle n'est pas remplacée par une circulaire régionale. La zone résidentielle répond donc toujours aux mêmes conditions d'implantation et de réalisation.



Bastogne, rue du Parc. Entrée de la zone résidentielle

## 4.2. La circulaire ministérielle wallonne du 23 mai 2011 relative aux zones résidentielles et aux zones de rencontre<sup>2</sup>.

En Wallonie, l'autorité régionale a abrogé le texte de la circulaire fédérale pour la remplacer par la circulaire ministérielle wallonne du 23 mai 2011.

Les enjeux principaux lors de la création de la zone de rencontre étaient d'une part de pouvoir développer ce concept dans des espaces centraux à vocation commerciale ou autres et qui dès lors étaient le plus souvent parcourus par des lignes régulières de transport en commun, et d'autre part de relever la limite admissible de fréquentation automobile puisqu'étant dans des lieux d'attraction forts, le trafic y est plus élevé que dans un quartier purement résidentiel.

Cette circulaire distingue toujours zone de rencontre et zone résidentielle. Elle autorise notamment le passage de lignes régulières de transport en commun au sein des zones de rencontre ainsi que pour la desserte des zones résidentielles. Le texte innove réellement par l'obligation d'assurer le repérage des personnes malvoyantes.

<sup>1</sup> [www.avcb-vsgb.be/documents/.../circulaire-zones-residentielles.pdf](http://www.avcb-vsgb.be/documents/.../circulaire-zones-residentielles.pdf).

<sup>2</sup> [www.ejustice.just.fgov.be/cgi/api2.pl?lg=fr&pd=2011-08-02&numac=2011027142](http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/api2.pl?lg=fr&pd=2011-08-02&numac=2011027142).

# 5 - Quelques réalisations belges

## 5.1. A Namur

L'Espace de l'Ange est la réalisation qui a inauguré la nouvelle réglementation wallonne. Espace à vocation commerciale en plein centre de Namur, il draine un trafic de piétons, de bus et de véhicules très important (près de 20 000 piétons par jour, 5000 voitures et plus de 300 bus).



*Namur, Espace de l'Ange*

*La fréquentation importante de la zone par les véhicules de transport en commun imposait également le choix d'un matériau résistant. C'est l'asphalte avec des différences de couleurs qui a été choisi.*



*Namur, Espace de l'Ange*

*Lors de la planification de cette zone de rencontre, une réflexion a été menée pour assurer une bonne accessibilité aux personnes à mobilité réduite (voir le point Accessibilité et repère des personnes à mobilité réduite).*

## 5.2. A Eupen

La zone de rencontre englobe plusieurs voiries du centre-ville, où le piéton peut déambuler librement. Cette mesure vise l'amélioration de la convivialité du centre, en y limitant notamment le trafic de transit.



*Eupen, Marktplatz.*



*Eupen, Klosterstrasse.*

*(Source : Studiodreizehn et Bureau Artau)*

### 5.3. A Tirlemont

A Tirlemont, les Nieuwstraat et Hennemarkt, voiries commerçantes ont reçu le statut de zone de rencontre. Le trafic s'y effectue dans

un seul sens par la création de boucles de circulation pour limiter le transit. Les possibilités de stationnement sont assez généreuses.



*Tirlemont, Hennemarkt*

*Des espaces de déambulation uniquement piétons sont prévus devant les commerces et sont délimités par du mobilier urbain, le stationnement ou le placement d'arbres.*



*Tirlemont, Nieuwstraat*





# 6 - Conseils pour une réalisation réussie

11

## 6.1. Principes d'aménagement

### 6.1.1. Une entrée clairement visible pour chacun.

Cet aménagement doit faire comprendre à l'utilisateur qu'il passe une limite. Il doit induire un comportement qui sera de mise dans le restant de la zone. Il ne s'agit pas uniquement de limiter la vitesse. La philosophie des zones résidentielles et de rencontre est de faire de l'automobiliste un usager occasionnel de l'espace en donnant la priorité aux piétons.

La nature de l'entrée ou de la porte peut être très variable. Cela permet une grande liberté et une adaptation à la morphologie du terrain. L'effet de porte devrait donc faire appel à des outils qui n'ont pas de connotation routière: arbres, éléments symboliques, implantation des bâtiments, trottoir traversant...



Louvain-la-Neuve. La légère différence de niveau, un simple bombement dans le revêtement.



Louvain-la-Neuve, rue A. Chavée. Une différence de niveau également très simple, une bordure collée. Une forte différence de niveau n'est en effet pas toujours possible suivant la configuration des lieux.



L'entrée de la zone de rencontre est marquée par un trottoir traversant. A Gand, aux entrées du Patershol, quartier entièrement mis en zone résidentielle, toutes les portes d'entrées ont été traitées systématiquement à l'aide de trottoirs traversants.

### 6.1.2. Une place pour chacun

Le principe de base est de transformer la zone en un véritable espace public et non plus en une voie de circulation. En effet, les zones résidentielles et de rencontre sont avant tout des zones de séjour, où les activités sociales sont prépondérantes et où la circulation motorisée n'est pas prioritaire. L'espace ne doit pas pré-



senter de voie de circulation délimitée et il doit être de plain-pied pour permettre l'utilisation aisée par tous les types d'usagers : enfants, PMR ou cyclistes. Comme le stipule la réglementation, les usagers peuvent faire usage de toute la largeur de l'espace public.



*Woluwe-Saint-Lambert, avenue du Couronnement. Piétons se déplaçant au milieu de la chaussée.*

**Dans les zones résidentielles**, il n'est pas recommandé de réaliser des espaces longitudinaux uniquement destinés aux piétons. Si des cheminements continus sont aménagés, la probabilité est grande de voir les piétons s'y confiner, simplement par habitude.

**Dans les zones de rencontre**, et particulièrement les centres commerçants où, par essence, il est nécessaire d'avoir un cheminement piéton continu le long des vitrines, un espace typiquement piéton peut par contre être intéressant. Cet espace devrait autoriser un passage aisé. Il ne doit pas s'apparenter à un trottoir, et



*Diegem, ancienne Chaussée de Haecht. La rue se présente comme un espace global, sans séparation des usagers.*



*Ottignies, rue Lucas. La voirie n'est pas scindée en chaussée et trottoir.*

devrait rester de plain-pied. Cet espace libre est aussi très important pour les personnes malvoyantes, il leur permet de circuler le long des façades dégagées de tout obstacle et de se servir de celles-ci comme ligne guide.

### 6.1.3. Une visibilité mutuelle des usagers.

Comme l'usage de l'espace public est mixte, la visibilité mutuelle doit être bonne. Il est donc normal d'éviter les aménagements qui, à coup sûr, pourraient masquer certains types d'usagers, notamment les enfants. Cependant, il convient également de ne pas assurer obligatoirement une trop bonne visibilité dans la longueur de la voirie. Bonne visibilité et voie dégagée peuvent également favoriser la prise de vitesse.

C'est la visibilité à courte distance et sur la largeur de la voie qui doit être recherchée et non la visibilité sur toute la longueur de la



*La Haye, la voirie est dessinée telle que la vue porte à courte distance. Par contre l'espace est bien visible de façade à façade. La vue ne portant pas loin, les automobilistes adaptent spontanément leur vitesse.*

rue ou de la zone. L'automobiliste doit être en recherche permanente d'informations sur l'ensemble de son champ de vision.

#### 6.1.4. La possibilité de sortir de chez soi.

Cette nécessité est compréhensible, il faut pouvoir sortir de son habitation ou du commerce avec un recul confortable par rapport à la circulation même si elle est lente. On assure ainsi une certaine visibilité des piétons qui, sans cette distance risqueraient de surgir devant les véhicules.

Pour matérialiser cette distance, plusieurs options existent. Le gestionnaire peut placer des obstacles régulièrement pour donner une ligne directrice sans la tracer visuellement. Les mâts d'éclairage, du mobilier, des plantations peuvent être utilisés à cette fin. On peut également agir ponctuellement devant les entrées posant soucis.



*Lobbes, rue des Ecoles.*

*Deux piquets ont été implantés pour s'assurer un recul suffisant du trafic par rapport à la façade.*



*Gand, les pas de porte ont été aménagés, les véhicules ne circulant ainsi pas trop près des façades*

#### 6.1.5. Un espace pour les enfants

Les enfants peuvent être amenés à pratiquer leurs jeux dans l'espace public. Cependant quand des éléments de jeux sont prévus, on peut les délimiter pour s'assurer que le trafic les respectera et qu'aucun stationnement ou dégradation n'y soient possibles. Le gestionnaire est libre d'utiliser barrières, plantations, potelets... Il faut bien sûr être attentif à la mise en évidence de ces espaces de jeu. Comme toujours, en présence d'enfants, les autres usagers doivent redoubler de prudence. Il vaut donc mieux ne pas faire oublier les jeux en les dissimulant trop du regard des automobilistes. Le risque existant doit toujours rester perceptible.



*Schaerbeek, rue du Tilleul. L'espace de jeu est protégé par des barrières sans être totalement clos. L'aménagement est toujours visible et ne risque pas de se faire oublier aux yeux des conducteurs.*



*Les jeux peuvent se pratiquer en chaussée. Ici à Berne le panier de basket fait partie intégrante des dispositifs mis en place lors de la création de la zone résidentielle.*

### 6.1.6. Un stationnement équilibré



*La lettre « P » doit apparaître dans l'emplacement de stationnement. Le revêtement est d'une couleur différenciée.*

Le code de la route interdit le stationnement dans les zones résidentielles et de rencontre, sauf aux endroits où il est clairement autorisé, par une différence de revêtement et par la présence d'une lettre « P » ou par une signalisation spécifique.

Le stationnement est souvent utilisé comme outil de réduction des vitesses par le placement judicieux des cases de stationnement, mais il est à éviter lorsqu'il tend à reformer l'image traditionnelle de la voirie. Avec l'abaissement de la vitesse, le mobilier urbain, les plantations, et le stationnement, peuvent être localisés plus près de la circulation motorisée.



*Le stationnement est prévu de manière alternée pour limiter les lignes droites. Les plantations perpétuent l'effet des dévoiements même en l'absence de voitures.*



*Les emplacements sont prévus perpendiculairement à la chaussée. La végétation peut pousser entre les pavés. On pourrait également s'orienter vers des dalles de béton gazon.*

Le but n'est évidemment pas de transformer la rue en parking. Il ne faut ni gêner la visibilité mutuelle des usagers, ni détruire la convivialité de la zone de rencontre, ni recréer une ségrégation de l'espace.

Suivant la pression du stationnement, il est plus ou moins probable d'avoir du stationnement illicite. Les conséquences peuvent être diverses : problème de visibilité, difficultés de passage pour les véhicules, perte de convivialité...

**Soit les voiries sont étroites et le stationnement illicite empêche les véhicules d'aide urgente de circuler.**

Solutions envisageables :

- Etudier au plus étroit pour rendre évident que le stationnement à ces endroits est non seulement interdit mais également impossible, « même pour 5 minutes » ;
- Utiliser les aménagements construits, végétaux, comme dispositifs anti-stationnement ;
- Ne pas admettre de stationnement dans la zone et développer des poches de stationnement en entrée.





*Louvain-la-Neuve, Cours d'Orval. Une poche de stationnement est prévue aux entrées de la zone afin de garder l'espace public libre de stationnement.*

**Soit le stationnement ne gêne pas vraiment le passage des services de secours mais induit un sentiment d'insécurité chez les piétons par la prédominance du stationnement et le manque de visibilité.**

Solutions envisageables :

- Assurer un contrôle policier régulier.
- En zone commerçantes, instaurer le stationnement payant ou de courte durée.
- Développer des poches de stationnement en entrée de zone.

## 6.2. Mesures à mettre en œuvre

### 6.2.1. La perspective des voiries.

Une perspective rectiligne de l'espace aura pour effet d'augmenter les vitesses du trafic. D'où l'importance d'éviter les trop longues lignes droites.



*Un nouveau quartier ayant bénéficié d'une réflexion parallèle sur l'implantation des habitations et du dessin de la voirie.*

Dans une nouvelle voirie, on peut dès la conception éviter les configurations incitant à la prise de vitesse. On peut limiter la visibilité par des décrochements de façades, ce qui contribue à baisser les vitesses.



*La Haye. Les habitations dessinent l'espace public. La voirie et l'implantation du bâti ont été conçues simultanément.*



*Evere, rue du Péloponnèse. Nouvelle implantation ayant prévu l'organisation du stationnement.*

Si on envisage un réaménagement d'une voirie existante, plusieurs dispositifs destinés à ralentir le trafic et limiter les perspectives peuvent être utilisés. En premier lieu, pour sa facilité de mise en œuvre, on trouve le stationnement. C'est de plus une mesure simple et populaire. Il faut cependant rester très vigilant à ne pas

recréer l'image traditionnelle d'une voirie avec stationnement latéral, les véhicules stationnés constituant aussi des masques à la visibilité mutuelle des usagers.

Des dévoiements peuvent également être créés par des plantations, associées ou non à du stationnement. La plantation d'arbres dans les espaces de stationnement assure l'efficacité de l'aménagement même si les emplacements ne sont pas occupés.

- **Les plantations** peuvent avoir plusieurs fonctions, de l'ornement à la structuration du lieu en passant par la réduction des vitesses. Il n'est plus nécessaire de les éloigner ni de les protéger du trafic lorsque les vitesses sont faibles.

Les plantations permettent également de délimiter des espaces réservés soit aux terrasses soit aux aires de jeux, ou encore de dégager des bâtiments de la circulation. La végétation, éventuellement associée au mobilier urbain, reprend alors le rôle des bordures. L'effet est le même, sans aucune connotation routière et sans être un obstacle continu.



*Woluwe-Saint-Pierre, Avenue des Sittelles. L'arbre contribue à dévier la trajectoire du trafic et à créer un espace de repos.*



*Pays-Bas, la végétation structure l'espace et permet de dévier la circulation tout en apportant cachet et convivialité au quartier.*



*Suisse, Baar. Vu la faible vitesse, les plantations peuvent être placées plus près de la zone de passage, et elles contribuent ainsi à modifier fortement l'image de la voirie traditionnelle tout en aidant les conducteurs à se positionner.*

- **L'emploi de mobilier urbain** offre de la souplesse et permet de s'adapter aux circonstances et aux saisons. Dans un centre ville où l'été, de nombreux établissements installent des terrasses, le gestionnaire peut privilégier un aménagement léger en saison hivernale, qui cède la place à un autre type d'occupation une fois les beaux jours revenus. Du mobilier urbain, comme des bancs, des poubelles, des range-vélos, bien positionné, jouera également un rôle de guide pour le trafic ou de dispositifs anti-stationnement.





Genève, Place Saint-Pierre. Les bancs définissent la place pour éviter la circulation mais ils sont fréquemment enlevés lors de manifestations.



Genève, rue Leschot. Le mobilier peut aussi servir à délimiter l'espace. L'aménagement souple, permet de s'adapter facilement à l'usage et à la saison. Les potelets peuvent être enlevés, les arbres plantés en bacs mobiles et laisser ainsi plus d'espace pour les terrasses..



Besançon. Une zone réservée aux piétons est dégagée par le placement de mobilier urbain créant un salon urbain.



Namur, Espace de l'Ange. Les bancs contribuent à orienter le trafic et à éloigner des espaces de déambulation devant les commerces. Dans ce cas, les dossiers des bancs ont été orientés de sorte que les personnes assises ne tournent pas le dos à l'espace circulé.

#### ▪ Effet de revêtement, dessin, filet d'eau

Les différences de revêtement créent un effet damier qui rompt totalement avec un aménagement de voirie traditionnelle. Attention cependant, les zones de rencontre doivent pouvoir assurer les passages de véhicules lourds, bus ou véhicules de livraisons notamment. Le choix des matériaux et des fondations doit en tenir compte



Boignée. Un filet d'eau central avec des variations de revêtement est un grand classique des aménagements des zones de rencontre.



*Namur, Espace de l'Ange. La présence d'un important trafic de poids lourds, les véhicules de transport en commun et les camions de livraison, a fait opter pour un revêtement unique et plus résistant, en asphalte, avec deux tonalités différentes.*



*Woluwé Saint-Pierre. Le filet d'eau serpente, la rue se transforme en un espace de convivialité.*



*Gand, Kaatsspelplein, dans le Patershol. Ici le gestionnaire a joué sur les limites de l'espace. La partie circulée par tous les usagers est bien identifiée pour ensuite devenir plus floue vers les façades. Ce type de nuance nécessite un très faible trafic et un environnement bâti ayant un certain cachet.*



*Jette, Drève de Rivieren. Jeux de revêtement également. Le motif choisi est transversal par rapport à la voie, il englobe l'espace de façade à façade.*

#### ▪ Effet de place et placette

Pour éviter que l'espace ne conserve trop l'aspect d'une rue ordinaire et pour rompre la monotonie, on peut jouer avec des effets de place. Ceci consiste à créer un espace qui ouvre la voirie sur les façades, sur un élément végétal ou bâti. Cette placette peut être créée par un



*Gand, quartier du Patershol, Kaatsspelplein. L'utilisation du mobilier urbain peut aussi contribuer à donner le statut de placette à un carrefour ou un élargissement de l'espace.*



changement ou un dessin dans le revêtement, par le placement de mobilier urbain ou encore en implantant une fontaine, œuvre d'art...

Ce concept demande une certaine ouverture de l'espace et est donc plus adapté au traitement de carrefours, à l'occasion de l'élargissement de la voie publique, lors de la création de nouvelles voiries...

L'effet de place peut être obtenu par un changement de revêtement dans le carrefour, par la création d'une perspective centrale sur un point bas, par un aménagement type pastille dans le carrefour ou encore par des plantations ou du mobilier.



*Boignée. L'effet de place est obtenu par une pastille.*



*Biez, Grez-Doiceau. Ici l'arbre invite le piéton à s'arrêter et marque la présence du carrefour.*



*Louvain-la-Neuve, carrefour rue du Chevalet/ rue du Rondia. L'effet de place est accentué par un dessin dans le revêtement, centré sur l'avaloir.*

### 6.2.2. La mise en lumière

L'espace et les usagers doivent être éclairés. L'éclairage doit inclure l'espace de façade à façade.

Le mobilier urbain, et donc le type de luminaire choisi, joue un rôle important dans la structure de l'espace. Le choix du mode d'éclairage doit être fait de manière consciente et répondre à des questions fondamentales tant en termes d'entretien que d'encombrement ou encore d'impact visuel.

Il faut donc être particulièrement attentif lors d'un réaménagement d'une voirie dite traditionnelle en zone résidentielle ou de rencontre. L'éclairage existant permet-il de bien mettre en évidence tous les usagers, piétons, cyclistes et véhicules et ce sur toute la largeur de l'espace public? Mieux vaut lors d'un réaménagement complet intégrer une étude de l'éclairage. Le choix des luminaires en fonction des performances exigées doit tenir compte de l'existant, et notamment des éclairages des vitrines pour les zones de rencontre. L'automobiliste n'a pas besoin de voir à 200 m, vu la vitesse de circulation très basse, par contre il a besoin de lire l'espace dans toute sa largeur, tout comme les autres usagers.

Le gestionnaire dispose de différents outils pour concrétiser ce concept d'éclairage sur toute la largeur. Citons notamment la hau-

teur de la source, le principe d'accroche sur mât, sur façade, en suspension centrale... ou encore l'utilisation de balisage (diodes,...). Le trafic motorisé étant très limité, la qualité de la source doit également être adaptée. Mieux vaut opter pour une lumière blanche qui rend très bien les formes et les couleurs plutôt que de noyer l'espace sous une lumière orange, plus adaptée aux trafics importants.



*Gand, Patershol. L'éclairage est bas, bien intégré au cadre bâti et sert donc aussi bien pour les véhicules que pour les piétons. De plus, les mâts sont placés de telle manière qu'il ne soit pas possible de rouler à moins d'1 m des façades, comme la circulaire ministérielle de 1978 le demande.*

### 6.2.3. Les aménagements techniques

Les aménagements techniques possibles dans les zones résidentielles et de rencontre sont très variés et ne sont d'ailleurs pas réglementés. Ils laissent donc une place très importante à l'imagination du concepteur.

L'absence de prescription technique réglementaire ne doit cependant pas faire tomber dans la surenchère. Pour s'inscrire dans la philosophie de la zone, on évitera les dispositifs agressifs pour tous les usagers et qui pourraient compromettre l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.



*Des aménagements de pure réduction de vitesse peuvent être placés.*

## 6.3. Dispositions et particularités locales

On songe ici particulièrement aux rues des centres historiques et des zones rurales. Ces rues ont ceci de particulier qu'elles sont très rarement pourvues de trottoirs et ont souvent des gabarits étroits et sinueux. Ce type de voiries a déjà toutes les caractéristiques des zones résidentielles et de rencontre.

En milieu rural on essaiera autant que faire se peut, d'éviter les infrastructures trop urbaines. On s'orientera donc vers du végétal, du bois. Les aménagements devant, en outre, permettre le passage d'engins agricoles.

Dans une rue commerçante, on peut s'aider des échoppes, des panneaux publicitaires, des terrasses de café. La gestion du stationnement doit avoir été particulièrement étudiée.

Dans les rues où l'on compte de nombreuses maisons avec porches et seuils, qui font l'âme et la structure du lieu, il est impossible de réaliser une séparation des usagers en conservant un espace suffisant pour tous les modes. Les zones de rencontre permettent d'offrir une place raisonnable au piéton tout en permettant le passage et le stationnement.



*Boignée. En milieu rural, la plupart des voiries sont dépourvues de trottoirs et accueillent la vie du village.*



*Arquennes. Le statut de zone de rencontre permet de conserver ou de restaurer le cachet des voiries en centre ancien.*



*Genève. Des zones de rencontre peuvent facilement être mises en œuvre sans devoir refaire toute la voirie et avec peu de moyen.*

Certaines voiries de quartiers très peu parcourues fonctionnant déjà comme des zones résidentielles n'ont que peu d'espoir de voir leur configuration revue vu le peu d'enjeux d'un point de vue circulation ou sécurité. Au Pays-Bas et en Suisse, la présence d'un trottoir n'exclut pas la mise en zone résidentielle ou de rencontre. Le trottoir, alors inutile, est vite occupé par du stationnement vélo, des plantations ou du mobilier privé qui contribuent à renforcer l'image locale de la voirie.



*Delft. Les trottoirs sont occupés par du mobilier privé, des plantations ou encore par des vélos stationnés. Les piétons occupent donc la chaussée.*





# 7 - Accessibilité et repère des personnes à mobilité réduite

Pour les personnes ayant des problèmes moteurs ou se déplaçant en fauteuil roulant, l'entrée de la zone doit être franchissable. Le reste de la zone de rencontre étant de plain-pied, cet environnement permettra à ces personnes de se mouvoir facilement de manière autonome.

Pour les personnes malvoyantes, le problème est tout autre. Dans les espaces conventionnels, certaines personnes malvoyantes se repèrent grâce aux lignes guide naturelles que sont les façades et les bordures. Dans un espace de plain-pied, ces bordures disparaissant, le repérage peut être compromis.

Les personnes utilisant une canne ont besoin de repères aux endroits de changement de direction et d'une ligne guide. Celle-ci peut être constituée d'un aménagement spécifique comme les dalles de guidage ou d'un élément existant, comme les façades ou les filets d'eau. A noter que le filet d'eau ne peut avoir une différence de niveau de plus de 2 cm si on veut préserver l'autonomie des personnes en fauteuil roulant.

Il n'est pas nécessaire de réaliser une ligne guide artificielle tout le long de la zone de rencontre mais, s'assurer que les façades soient dégagées de tout stationnement et de toute circulation sur une largeur suffisante et ceci en permanence, est fondamental. Dégager cet espace sans recréer de séparation entre les modes de déplacement n'est pas évident. Rendre cet espace détectable par les PMR encore moins. Des expériences étrangères existent, les plus convaincantes viennent de Suisse avec l'emploi d'une bordure 4/16 cm. C'est la solution choisie par la ville de Namur pour l'Espace de l'Ange.

Cette bordure détectable à la canne peut porter préjudice à l'accessibilité de personnes moins valides ou à l'usage mixte de l'espace en recréant ce qui peut être perçu comme des trot-

toirs. D'autres expérimentations seront encore sûrement nécessaires pour améliorer la prise en compte des personnes malvoyantes dans ces espaces de plain-pied.



*Verviers. Le gestionnaire a prévu une ligne guide tout le long de la voirie. Cet aménagement est quelque peu exagéré. La ligne guide est positionnée du côté où, aucune entrée ou activité n'est localisée.*



*Woluwé-Saint-Pierre, Rue Deraeck Les façades de droite sont totalement dégagées de la circulation et du stationnement.*

# 8 - Choisir la zone de rencontre, quelques questions légitimes...

23

## 8.1. Y a-t-il une charge de trafic maximale pour une zone de rencontre ?

Pour l'instauration de zones résidentielle, qui ont pour vocation, rappelons-le, le développement des activités sociales d'un quartier, le trafic traversant la zone doit être réduit, l'idéal étant de le restreindre à celui lié au quartier.

Pour les zones de rencontre et les espaces partagés, la situation est différente. Les activités qui y sont localisées sont génératrices de flux plus importants. Ces lieux de par leur position centrale concentrent souvent les 3 types de trafics : de desserte, de collecte et de transit.

On peut bien sûr, et c'est sans doute à encourager, revoir le plan de circulation des quartiers incluant une zone de rencontre afin de soulager en partie cette voirie du trafic de transit pur. Il y restera cependant un trafic important.

Dans les zones de rencontre réalisées, on observe des flux assez disparates, de la zone de rencontre très centrale mais très ponctuelle de Bienne, aux traversées de centre-ville comme celle de Haren (Pays-Bas) ou de Namur.



*Drachten (Pays-Bas), 20 000 véhicules/jour*



*Bienne (Suisse), 10 000 à 12 000 véhicules/jour*

*Et environs 25 000 à 30 000 usagers de transports publics montent et descendent tous les jours sur la place.*



*Haren (Pays-Bas), 10 000 véhicules/jour*



*Chambéry (France), 10 000 véhicules/jour*



*Namur, 5 000 voitures et 300 bus/jour. Pour assurer l'accès aux bus par les personnes à mobilité réduite, un quai surélevé a été aménagé à hauteur de l'arrêt.*

Dans la majorité des cas, la mise en espace partagé ou en zone de rencontre n'a pas été accompagnée d'une perte de capacité. Ce n'était en effet pas le but de ces aménagements.

Le concepteur des premiers espaces partagés de Frise hollandaise, Hans Monderman, parlait de ces projets en insistant qu'il ne fallait pas y rechercher de volonté de réduire les flux de circulation, ou les déplacements en voiture. Les espaces partagés de Frise sont de fait ceux qui accueillent le plus de trafic. Le but était de réduire l'insécurité routière en introduisant l'humain au cœur de l'aménagement en lui faisant reprendre ces responsabilités, faire prendre conscience des risques pour adapter les comportements<sup>3</sup>.

Donc oui des espaces en zones de rencontre peuvent supporter un trafic assez important<sup>4</sup>.

Il convient cependant de se poser une deuxième question, déterminante : qu'en est-il du flux piéton ? L'instauration d'une zone à priorité piétonne visant à faciliter leurs déplacements, ceux-ci doivent donc être au rendez-vous. Une zone de rencontre ayant un important flux piéton peut très bien fonctionner même si la pression automobile reste importante. La visibilité du piéton et la manière dont il prend sa priorité et utilise réellement toute la largeur de la voie publique sont des conditions essentielles du bon fonctionnement. Une zone de rencontre fonctionnera d'autant mieux que le piéton a des raisons variées de traverser l'espace public de part en part. Un bon aménagement des lieux doit donc faciliter cette prise de priorité et mettre le piéton au centre de la conception du projet.

<sup>3</sup> *Shared space, Room for everyone, A new vision for public spaces, Leeuwarden, juin 2005*

<sup>4</sup> *Voir Transitec, Espace Partagé à Spa : expertise, janvier 2009*



## 8.2. Y a-t-il une longueur optimale pour une zone de rencontre ?

Si les zones de rencontre réalisées connaissent de fortes variations par rapport au trafic qu'elles accueillent, elles le sont aussi par rapport à leur étendue respective.



*Besançon (France). C'est toute la vieille ville qui a reçu le statut de zone de rencontre. Les réaménagements futurs ont ainsi reçu une ligne directrice claire.*

Il faut, à la fois, tenir compte de l'impact de la longueur de la zone de rencontre sur la possible reprise de vitesse des automobilistes et, de la cohérence de la zone. Par l'expérience, on remarque que les zones de rencontre avec fort trafic sont de taille assez réduite<sup>5</sup> mais sont par contre intégrées dans une configuration de modération des vitesses. Il s'agit pour la plupart d'opération de prestige pour revaloriser un lieu phare : carrefour, zone de commerce ou encore place de gare.



*Bienne (Suisse). La place Centrale, un gros carrefour à proximité de la gare et au centre de la zone de commerce. C'est une mise en scène d'un endroit stratégique pour la ville.*



*Baar (Suisse). Le quai de la gare donne directement sur la chaussée aménagée en zone de rencontre. Cet espace est également fortement desservi par les transports en commun.*

<sup>5</sup> Voir Transitec, Espace Partagé à Spa : expertise, janvier 2009

# 9 - Pour en savoir plus

## Sur le concept

*Ben Hamilton Baillie, Home Zones-reconciling People, Places and Transport, 2000*

*Methorst, R., Shared Space: veilig of onveilig? Een sterke visie of populisme? NVVC, 2008*

*CERTU, La zone de rencontre, 2008 [www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/spipdgmt/pdf/Plaquette\\_CERTU\\_Zone\\_de\\_rencontre\\_cle0c1ab5.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/spipdgmt/pdf/Plaquette_CERTU_Zone_de_rencontre_cle0c1ab5.pdf)*

*Shared space, Room for everyone, A new vision for public spaces, Leeuwarden, juin 2005*

*Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre, La Cémathèque n°19 novembre 2006*

## Sur les expériences

*Bureau BOSS, Commune de Sainte-Blaise Essai de zone mixte, 1999*

*CERTU, Zone de rencontre, Premier retour d'expériences, juin 2012*

*CERTU, Commerces et zones à priorité piétonne. Anticiper les effets possibles, avril 2012*

*Martin Samuel, Les zones de rencontre en Suisse et en Belgique, Réglementation et exemples de réalisation, CERTU, CETE de l'Est, octobre 2009.*

*Direction des travaux publics de la ville de Bienne, Place Centrale de Bienne, documentation, 2004*

*Grontmij, Shared Space Haren. Evaluatie en integratie. Haren, 2008.*

*Mobilité Piétonne, « Piétons d'abord ! » Expérience dans les zones de rencontre, DVD, 2007*

*Observatoire des zones de rencontre en Suisse  
[www.zonederencontre.ch/home/index.aspx](http://www.zonederencontre.ch/home/index.aspx)*

*Observatoire des zones de rencontre en France*  
[www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/onzor-r178.html](http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/onzor-r178.html)

*Office des Ponts et chaussées du canton de Berne, Commune de Köniz, Etes-vous satisfaits du nouveau centre ? Berne, mai 2007*  
[www.bve.be.ch/bve/fr/index/strassen/strassen/berner\\_modell/projekte.assetref/content/dam/documents/BVE/TBA/fr/TBA\\_ST\\_BM\\_Schwarzenburgstrasse\\_Erfolgskontrolle\\_f.pdf](http://www.bve.be.ch/bve/fr/index/strassen/strassen/berner_modell/projekte.assetref/content/dam/documents/BVE/TBA/fr/TBA_ST_BM_Schwarzenburgstrasse_Erfolgskontrolle_f.pdf)

*Rue de l'Avenir, Zones de rencontre, trois ans d'expérience, quel bilan ?, 4/2005*

*Rue de l'Avenir, Chambéry, La ville qui a donné la priorité aux piétons, Compte rendu de la 25ème journée Rue de l'Avenir, 4/2008*

*Transitec, Espace Partagé à Spa : expertise, janvier 2009*

[www.ville.namur.be/files/files/themes/mobilite\\_securite/09/ruedelange\\_enquetepublique/expo\\_zonederencontre\\_placedelange\\_internet.pdf](http://www.ville.namur.be/files/files/themes/mobilite_securite/09/ruedelange_enquetepublique/expo_zonederencontre_placedelange_internet.pdf)

[www.ville.namur.be/files/files/Publications/namur\\_magazine/71.pdf](http://www.ville.namur.be/files/files/Publications/namur_magazine/71.pdf)

### **Sur l'accessibilité aux personnes aveugles et malvoyantes**

*CERTU, Zone de rencontre - Quels dispositifs repérables et détectables par les personnes aveugles et malvoyantes ?, Lyon, 2010*

*Gamah, Dossier sur les zones de rencontre*  
[www.gamah.be/documentation/dossiers-thematiques/zones-de-rencontre/zones-de-rencontre](http://www.gamah.be/documentation/dossiers-thematiques/zones-de-rencontre/zones-de-rencontre)

### **Sur les conseils d'aménagement**

*IHIE, Home zone Design guidelines, Juin 2002*

*Crow, Erven, Publicatie 29, Ede, 1989*





Réalisé par:



Chaussée de Haecht 1405 – B-1130 Bruxelles  
Tél.: 02/244.15.11 – Fax: 02/216.43.42  
E-mail: [info@ibsr.be](mailto:info@ibsr.be) – Internet: [www.ibsr.be](http://www.ibsr.be)



*Les zones résidentielles et de rencontre sont des concepts particuliers d'aménagement de l'espace public en ce sens qu'ils reconnaissent explicitement la prépondérance des fonctions sociales et riveraines sur la fonction de circulation. Pour s'assurer le respect entre usagers et permettre aux fonctions de séjour de s'épanouir dans l'espace public, une conception adéquate de la zone est nécessaire.*



*Cette publication veut avant tout donner des idées d'aménagements aux gestionnaires en permettant aux villes et communes de sortir de la configuration traditionnelle de nos voiries.*

