

# LA ZONE DE RENCONTRE



## DÉFINITION

### Article R. 110-2<sup>1</sup>

« zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »

L'introduction de cette nouvelle zone de circulation apaisée intermédiaire entre aire piétonne et zone 30 vise à une meilleure lisibilité pour l'ensemble des usagers de l'espace public.

L'objectif est la création d'un espace public où la vie locale est développée et prépondérante. Le piéton est présent et les autres usagers partagent la chaussée avec lui. Dans cet espace, il n'est pas possible ou souhaité d'interdire la circulation des véhicules. Les piétons sont donc prioritaires sur tous les véhicules à l'exception des modes guidés de façon permanente de transport public. Le partage de la voirie se fait par la cohabitation entre les piétons et les véhicules à faible vitesse au centre de la rue. Dès que la largeur de la rue le permet, il est important de garder un espace continu réservé aux piétons. Le terme « rencontre » souligne que les conflits doivent se gérer, non pas par un rapport de force mais bien par un comportement de courtoisie au bénéfice des plus vulnérables.

La présence potentielle des véhicules motorisés demeure car il n'y a pas de sélection quant à leur accès (sauf disposition contraire de l'autorité de police par exemple sur le tonnage des véhicules). Il s'agit donc d'un partage de la voirie qui illustre le principe de prudence du plus fort (le véhicule) par rapport au plus faible (le piéton). La faible vitesse des véhicules devrait faciliter également l'usage du vélo et favoriser la cohabitation des modes de déplacement.

Force est de constater que si la notion de zone de rencontre est nouvelle réglementairement, on trouve déjà dans de nombreuses villes des aménagements dont le fonctionnement s'apparente fortement à ce concept de zone de rencontre. L'évolution réglementaire est une occasion pour améliorer ces réalisations notamment pour ce qui concerne la prise en compte des personnes en situation de handicap. Car bien évidemment la réglementation s'applique que ce soit par exemple la législation pour les personnes à mobilité réduite, la signalisation, etc.

## La zone de rencontre chez nos voisins Suisses et Belges

Le terme de zone de rencontre a d'abord été utilisé par les Suisses puis repris par les Belges avec des variantes du point de vue réglementaire. Le terme « rencontre » insiste sur le fait que le fonctionnement de ces zones repose sur l'établissement d'une relation entre les usagers permettant de gérer les conflits d'usage de l'espace public avec néanmoins une priorité donnée à l'usager le plus faible (le piéton) et une vitesse réduite à 20 km/h.

La définition réglementaire française est légèrement différente des réglementations de nos voisins, mais ces différences portent sur des détails. Les trois règles fondamentales que sont la priorité aux piétons, la limitation de la vitesse des véhicules à 20 km/h, le stationnement autorisé uniquement sur les emplacements aménagés sont communes à ces trois pays, facilitant ainsi la compréhension au-delà de nos frontières.

Les Suisses et les Belges avaient chacun une signalisation différente pour leur zone de rencontre. En France, l'option a été retenue de choisir une signalisation différente mais proche de celles de ces deux pays avec une volonté de marquer la différence avec la signalisation d'une rue résidentielle ou cour urbaine, présente dans l'accord européen de Genève sur la signalisation routière du 01/05/1971.

Ainsi, comme en Suisse et en Belgique les modes de déplacement piéton et automobile sont représentés sur le panneau, mais l'automobile est complétée par la présence d'un conducteur. Comme en Suisse la limitation à 20 km/h est présente sur le panneau. À la différence de ces deux pays, il n'a pas été choisi de faire apparaître un enfant. Un cycliste apparaît clairement sur le panneau français, par contre la maison et son trottoir communs aux panneaux de nos voisins disparaissent, la zone de rencontre étant déjà en milieu urbain et pas nécessairement dans un quartier d'habitation.

<sup>1</sup> Code de la route, les articles mentionnés par la suite s'y réfèrent

## LES LIEUX CONCERNES

### Art. R. 411-3-1

« Le périmètre des zones de rencontre et leur aménagement sont fixés par arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée et, s'il s'agit d'une section de route à grande circulation, après avis conforme du préfet. Les règles de circulation définies à l'article R. 110-2 sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police constatant l'aménagement cohérent des zones et la mise en place de la signalisation correspondante. »

La « zone de rencontre » est donc une voirie urbaine qui peut être constituée d'une rue, englober une place ou un ensemble de voiries. Elle peut être plus ou moins étendue.



Plan théorique d'un réseau de voirie hiérarchisé

Les principaux types de situations qui peuvent être concernés (non exhaustif) :

- un lieu de concentration de commerces, services publics, équipements culturels entraînant une forte présence piétonne, etc. ;
- une rue, ou un ensemble de rues d'un centre ville ancien où l'on souhaite maintenir une desserte automobile tout en privilégiant la déambulation du piéton touriste ou local ;
- un lieu de correspondance de transports en commun qui génère une forte affluence piétonne (centre d'échange, grand parvis de gare, place centrale, etc.) ;
- un lieu où les conflits entre piétons et autres usagers à l'intérieur d'une zone 30 nécessitent de donner une réelle priorité aux piétons ;
- un lieu de conflit entre piétons et autres usagers lorsque la continuité d'une aire piétonne doit être interrompue pour laisser passer le transit des véhicules motorisés et que l'on souhaite que les piétons gardent la priorité ;
- une rue résidentielle ou de lotissement lorsque le quartier est peu perméable aux déplacements du reste de l'agglomération ;
- une rue trop étroite pour disposer de trottoirs assez larges pour respecter les règles d'accessibilité aux personnes en situation de handicap.

Cette étroitesse doit être considérée sans tenir compte de la présence éventuelle de stationnement. En effet, la présence d'un cheminement piéton dégagé de tout obstacle si possible sur un espace dédié doit être prioritaire sur la présence du stationnement.

Maintenir une contrainte forte de vitesse sur les véhicules avec une forte attention à la priorité piétonne, suppose que la zone de rencontre sera très probablement d'une dimension peu étendue. A l'exception par exemple d'un lotissement peu ouvert dans son fonctionnement sur le reste de l'agglomération, de quartiers historiques, ou d'autres cas de figure, une zone de rencontre ne couvrira probablement pas des kilomètres de voirie. Il s'agit bien du traitement d'espaces publics où doivent se gérer des conflits importants.



Rue étroite - photo CETE Nord Picardie



Lieu de correspondance multimodale - photo CETE OUEST



Place quartier - Photo CERTU



Place centrale - Photo CERTU



Rue avec concentration de commerces  
Photo Ville de Troyes, Daniel Le Nevé



Lieu de conflit, interruption d'aire piétonne - Photo LREP



Rue de lotissement  
Photo CAUE Eure-et-Loir, Patrick Chenevrel



Rue d'un quartier historique - Photo CERTU

## LE CHOIX DE LA VITESSE LIMITE

Art. R. 110-2

« [...] La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h »

La vitesse est limitée à 20 km/h pour tous types de véhicules, c'est-à-dire les vélos, les cyclomoteurs, les motos, les automobiles, les véhicules de livraisons, les bus... Le choix de faire figurer cette prescription de limitation de vitesse sur le panneau rappelle cette exigence.

20 km/h, c'est une vitesse qui permet la convivialité, la civilité et la courtoisie. Le conducteur du véhicule a ainsi un champ de vision élargi qui lui permet d'entrer en contact avec les autres usagers. Cette vitesse est celle à partir de laquelle le contrôle radar est possible avec les techniques disponibles aujourd'hui. Elle correspond aussi à la première graduation sur le compteur d'une automobile récente. Cette vitesse faible permet un arrêt du véhicule sur une courte distance évitant un certain nombre d'accidents. En cas de choc, elle entraîne des conséquences moindres pour les victimes.

C'est en raison de cette faible vitesse des véhicules que le partage de la voirie avec une priorité donnée au piéton peut se faire dans de bonnes conditions de sécurité.

Si les transports publics à guidage permanent ne sont pas soumis aux limitations de vitesse du code de la route, ces derniers doivent néanmoins pratiquer des vitesses adaptées au contexte. Elles sont précisées dans le « Règlement d'Exploitation et de Sécurité » approuvé par le préfet. Leur conduite est assurée par des professionnels, qui ont connaissance des conditions d'exploitation et des contraintes au niveau de la sécurité.

## LES USAGERS

Art. R. 110-2

« zone de rencontre » : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers [...]

Comme pour la grande majorité des voiries, aucun mode de transport n'est exclu, sauf dispositions contraires prises localement.

### LES PIÉTONS

Les piétons dans le code de la route forment une catégorie qui comprend les personnes qui se déplacent à pied ainsi que les pratiquants de rollers et trottinettes et les utilisateurs de fauteuils roulants.

Article R. 110-2

« [...] Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée [...] et bénéficient de la priorité sur les véhicules. [...] »

Le piéton est prioritaire par rapport à presque tous les véhicules. Il n'est pas cantonné à circuler sur le trottoir d'une rue plus classique. Cette priorité piétonne s'applique aussi bien vis-à-vis des vélos que des cyclomoteurs, motos, automobiles, véhicules de livraisons ou bus. Toutefois, le piéton n'est pas prioritaire sur les transports guidés de manière permanente, il en va de sa survie.

Article R. 415-11

« Tout conducteur est tenu de céder le passage aux piétons régulièrement engagés dans la traversée d'une chaussée et à ceux circulant dans une zone de rencontre ou une aire piétonne. »

Cet article insiste sur la priorité piétonne qui dans les zones de rencontre ne se limite pas au cas du piéton régulièrement engagé<sup>2</sup>.

Article R. 412-35

« Dans une zone de rencontre, les piétons peuvent circuler sur la chaussée mais ne doivent pas gêner la circulation des véhicules en y stationnant. »

Le terme stationner, si son usage peut surprendre pour un piéton, est un terme juridique à rapprocher de la notion de station debout d'une personne.

En fait ce qui est précisé c'est que si le piéton peut circuler en étant prioritaire sur les véhicules sur toute la largeur de la rue, il ne doit pas pour autant en profiter pour gêner délibérément la circulation des véhicules.

<sup>2</sup> La notion de piéton régulièrement engagé restreint de manière générale la priorité du piéton. En effet l' Art 412-37 précise que les piétons doivent traverser la chaussée en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules.

### LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Les personnes à mobilité réduite regroupent non seulement les personnes en fauteuil roulant, celles ayant des handicaps sensoriels (aveugle, malvoyant, sourd, malentendant...) ou intellectuels (problème cognitif, etc.), mais aussi les personnes transportant des bagages lourds, les personnes âgées, les femmes enceintes, les adultes avec une poussette ou un caddie, etc.

Loi n° 2005-102 du 11 février 2005, décrets n° 2006-1657 et n° 2006-1658 du 21 décembre 2006,  
Arrêté du 15 janvier 2007, alinéa n° 3 – profil en travers :  
« [...] La largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel [...] »

La loi, ses décrets et son arrêté concernent en urbain les voies de circulation ouvertes à la circulation et tous les espaces publics, c'est à dire y compris les voies de la zone de rencontre. Les principes sont explicités dans la partie « aménagement à l'intérieur de la zone de rencontre » de ce document.

### LES CYCLISTES

Comme tous les autres véhicules, ils sont tenus de céder la place aux piétons : ce qui peut vouloir dire éventuellement de poser le pied à terre. Leurs relations avec les autres véhicules sont régies par les règles de priorité classiques du code de la route.

Article R. 110-2  
« [...] Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police [...] »

La généralisation du double sens cyclable vise à accompagner le développement de l'usage des vélos. Les cyclistes font rarement les détours engendrés par la présence de voirie à sens unique, soit parce que l'itinéraire proposé est plus long, soit parce qu'il est ressenti comme plus dangereux. Ils préfèrent alors souvent circuler illégalement sur les trottoirs. Il s'agit donc de prévenir ces comportements, non par la répression mais par une signalisation, et là où c'est nécessaire, par un aménagement adapté. Les organismes gestionnaires de la voirie devront donc étudier l'ensemble des voiries en zone de rencontre pour, soit dans le cas général, créer des doubles sens cyclables, soit pour justifier obligatoirement dans l'arrêté de création de la zone de rencontre l'impossibilité de réaliser ce double sens cyclable.

Dans le cas où le double sens n'est pas autorisé, l'autorité investie du pouvoir de police devra justifier son choix par des contraintes propres à la voirie et à son usage (nature du trafic comme par exemple une forte présence de poids lourds etc.). Le choix d'offrir ou de maintenir du stationnement ne saurait dans le cas général justifier l'absence de mise à double sens cyclable des voiries à sens unique. En effet, la présence de stationnement sur voirie est le résultat d'un choix et non une contrainte *ex-nihilo*.

Il importe d'examiner au cas par cas les carrefours qui constituent les points délicats de l'aménagement de la voie réservée aux cyclistes.

La signalisation à mettre en place reste identique à la situation actuelle (voir réglementation en vigueur). Pour le marquage, même si la voie est réservée au cycliste, le piéton y reste prioritaire. Pour cette raison, on privilégiera le recours aux pictogrammes vélo accompagnés de flèches précisant le sens de circulation sur les lignes continues ou discontinues afin d'éviter de donner une information ambiguë au cycliste sur la priorité piétonne.

En aucun cas il ne doit être aménagé de double sens cyclable dans l'espace latéral dédié aux piétons. Cela irait à l'encontre de l'esprit de la loi n° 2005-102 du 11/02/2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

On veillera à la continuité de ces doubles sens cyclables aux limites de la zone de rencontre.

### LES VÉHICULES MOTORISÉS, HORS TRANSPORT PUBLIC

Les véhicules motorisés hors transport public comprennent les cyclomoteurs, les motos, les automobiles, les véhicules motorisés de livraison, etc.

En dehors de la priorité des piétons et des prescriptions du maire, les règles de circulation habituelles du code de la route s'appliquent pour gérer les conflits entre tous les véhicules qui circulent dans la zone de rencontre.

### LES TRANSPORTS PUBLICS

Les transports publics ont toute leur place dans les zones de rencontre.

Les transports publics à guidage permanent ne peuvent pas faire de manoeuvre d'évitement. C'est pourquoi, ils ne sont pas soumis au code de la route hors prescription absolue. Leur vitesse de circulation est définie dans le « Règlement d'Exploitation et de Sécurité » approuvé par le préfet.

Si le piéton n'est pas prioritaire sur les transports publics à guidage permanent, ces derniers doivent néanmoins pratiquer une vitesse adaptée au contexte. Leur conduite est assurée par des professionnels qui ont connaissance des conditions d'exploitation et des contraintes au niveau de la sécurité.

### LES VÉHICULES D'URGENCE

Il n'y a pas de règle spécifique aux zones de rencontre. Elles sont traitées comme toutes les autres voiries, les règles régissant les véhicules d'urgence primant sur les autres règles.

## LA SIGNALISATION ET LES AMÉNAGEMENTS

Une fois prise en compte la problématique de l'accès des véhicules d'urgence, le piéton étant toujours prioritaire, les aménagements doivent être pensés d'abord pour lui, puis adaptés pour prendre en compte l'ouverture de la zone de rencontre à la circulation des véhicules en insistant sur la nécessité d'une faible vitesse.

### EN ENTRÉE ET SORTIE

#### La signalisation en entrée et sortie

##### Article R. 110-2

«[...]et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la vitesse applicable[...]»

#### En entrée



Panneau B52  
Entrée d'une zone de rencontre

Le choix d'un panneau montrant explicitement un piéton (adulte ou enfant), en premier plan, puis un cycliste et un conducteur dans sa voiture qui les laisse passer vise à montrer clairement la priorité piétonne dans l'idée de partage de la voirie à vitesse réduite. La présence du 20 km/h précise cette nécessité de vitesse faible pour les véhicules. La rencontre doit avoir lieu entre ces usagers.

Le choix d'un panneau carré signifie indication d'entrée ou de sortie d'une zone spécifique. La forme carrée est combinée avec le rond rouge de limitation de vitesse symbolisant la prescription d'une limitation à 20 km/h dans la zone de rencontre.

C'est un panneau zonal, c'est-à-dire que ses prescriptions s'appliquent à l'ensemble de la zone signalée (axe sur lequel il est implanté et ensemble des voies sécantes) jusqu'à ce que l'utilisateur franchisse un panneau modifiant cette prescription (B53, B54, B30, EB20), même si l'utilisateur change plusieurs fois de direction.

#### En sortie

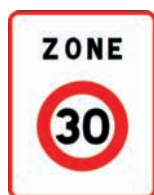
La fin de la zone de rencontre peut être annoncée par un des panneaux suivants :



B53  
Fin de zone de rencontre



B54  
Entrée d'une aire piétonne



B30  
Entrée d'une zone 30



EB20  
Sortie d'agglomération

#### Les aménagements spécifiques en entrée et sortie

##### Article R. 110-2

«[...]et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la vitesse applicable[...]»

La signalisation ne suffit souvent pas pour la lisibilité et à la crédibilité d'une zone réglementée. C'est pourquoi il est prévu que des aménagements complètent la signalisation, cette notion est incluse dans la notion d'aménagement cohérent.

En complément de la signalisation réglementaire, les entrées doivent être marquées par des aménagements appropriés pour avoir un ensemble cohérent qui incite à ralentir et à laisser la priorité aux piétons. Toutefois, dans certains quartiers historiques la configuration et l'ambiance des lieux répondent déjà à l'esprit de la zone de rencontre. Dans ce type de cas, on pourra éviter la réalisation d'aménagements.

On gagnera dans une même commune à conserver une homogénéité d'aménagement aux entrées pour un même type de zones de rencontre (ex. lotissement, ...) afin de faciliter le repérage pour les usagers, y compris les piétons aveugles ou malvoyants.

L'une des idées peut-être à retenir est celle d'une chaussée qui «s'efface» avec un changement de matériaux et un contraste visuel pour que les usagers motorisés perçoivent que l'espace n'est plus une chaussée destinée à l'écoulement du trafic, mais un espace à partager avec les autres usagers. Un rampant peut renforcer cet effet et contribuer à la prise de conscience du besoin d'une vitesse réduite. Les aménagements sont à moduler en fonction de la présence de transports publics.



La chaussée s'efface dans la zone de rencontre  
Photo CERTU

## À L'INTÉRIEUR DE LA ZONE DE RENCONTRE

### La signalisation à l'intérieur de la zone de rencontre

L'objectif est de mettre le moins de signalisation possible<sup>3</sup>. La vitesse étant limitée à 20 km/h, le risque de collision est géré pour partie par contact visuel entre les usagers. Toutefois, afin de ne pas exclure de ces lieux les usagers malvoyants ou non voyants, ce contact visuel ne doit donc pas être le seul élément pour le fonctionnement de cet espace. Aujourd'hui, il est nécessaire d'avancer et d'expérimenter des solutions techniques, pour répondre à la loi n° 2005-102 du 11/02/2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, et même pour aller au delà. Il peut être fait appel aux nouvelles technologies de communication ou à la sonorisation pour faciliter le repérage de ces personnes. L'aménagement doit aussi concourir à la lisibilité de la zone.

Il faudra toutefois signaler chaque rue à double sens dont un sens est réservé aux cyclistes, lorsque le sens unique est nécessaire pour la gestion des trafics de véhicules motorisés.

### L'aménagement à l'intérieur de la zone de rencontre

#### Article R. 110-2

«[...]et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente[...]»

Par le mot «cohérent», il s'agit de souligner que la réalisation d'un aménagement nouveau lors de la création de zone de rencontre n'est pas forcément nécessaire. Le cadre dans lequel cette zone se trouve peut être suffisamment explicite. Pour cette raison, l'article insiste sur le résultat et non sur le moyen pour l'atteindre. L'important est que l'apparence des lieux soit compatible avec l'exigence de la limitation à 20 km/h.

La notion de cohérence s'appuie sur la lisibilité : l'aménagement devra notamment signifier visuellement aux usagers l'entrée dans une zone spécifique. Ceux-ci doivent « instinctivement » reconnaître la zone dans laquelle ils pénètrent et ainsi adopter la vitesse et le comportement adéquats.

Pour rester à une vitesse en dessous de 20 km/h, il faut traiter la zone au cas par cas suivant la pression exercée par la présence forte de piétons, le civisme des usagers. Le contexte influe grandement sur bon nombre d'usagers de véhicule motorisé. Pour autant, il peut également être nécessaire d'avoir recours à la boîte à outil des aménagements de modération de la vitesse (coussins, plateaux, ralentisseurs, carrefours surélevés, rétrécissement de la bande de roulement, chicanes, changements de perspectives, etc.).

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 dédié notamment pour l'accessibilité des personnes aveugles ou malvoyantes. Ce cheminement devra être dégagé de tout obstacle avec un minimum de 1,40 m de largeur. Par conséquent l'espace devra être d'une largeur plus importante que la partie cheminement.

Comme pour l'aire piétonne, il ne s'agit pas de créer « un effet dalle » où une personne aveugle perd ses repères spatiaux. On cherchera donc à différencier cet espace de la partie utilisée par les véhicules motorisés par tout dispositif détectable par les personnes aveugles ou malvoyantes marquant le changement d'espace. Cela peut être réalisé avec des revêtements aux textures très différenciées, 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. Il faudra veiller à ce que le souci d'esthétique ne conduise pas à donner à ces mêmes personnes des informations contradictoires sur leur cheminement (changement de revêtement, éléments en saillie ou décoration au sol, etc.). Au contraire, l'esthétique et l'utilitaire doivent se conjuguer.

Par contre, il pourrait être tentant de profiter de l'espace public dégagé de la circulation motorisée pour multiplier les autorisations d'occupation de cet espace notamment pour les commerces (terrasses de café, étalages, panneaux publicitaires, ...). Ces occupations font l'objet d'une autorisation auprès de la mairie et celle-ci devra veiller à délimiter clairement ce qui est compatible avec les cheminements libres de tout obstacle et s'assurer un contrôle régulier de l'occupation de l'espace public.

La priorité à droite, qui est la règle de base de gestion des priorités entre véhicules, est préconisée. Dans certains cas, la priorité à l'anneau du mini-giratoire ou du giratoire compact est intéressante car elle participe à la modération de la vitesse et traite à égalité les véhicules. Toutefois pour éviter des reprises de vitesse dans les sorties de giratoires, on aura intérêt à souligner l'entrée et la sortie des lieux de conflits que sont les carrefours par le recours à des outils de modération de la vitesse (coussins, rampants, etc., cf. Chambéry).

On évitera de créer des zones de rencontre en entrée d'agglomération étant donné la trop forte réduction de vitesse nécessaire (de 90 à 20 km/h), sauf dans certains cas particuliers où la lisibilité de la route est suffisante, par exemple lorsqu'un giratoire en entrée d'agglomération contraint les véhicules à respecter une vitesse de 20 km/h dès l'entrée de l'agglomération.

<sup>3</sup> Le marquage axial est donc à proscrire tout comme le marquage de rive car incohérent avec la notion de zone de rencontre.

## LE STATIONNEMENT

L'idéal pour qu'une zone de rencontre fonctionne de façon optimale du point de vue de la sécurité est de supprimer l'ensemble du stationnement sur la voirie. C'est ce que montrent les travaux sur l'accidentologie. En effet, ceci permet d'éviter tout masque à la visibilité. Toutefois, il reste des contraintes locales, c'est pourquoi la possibilité du stationnement a été retenue dans la réglementation même si elle n'est pas recommandée. Afin de pouvoir facilement verbaliser les usagers en stationnement illicite sans mettre en place une signalisation luxuriante, le parti retenu est que tout stationnement autorisé doit être identifié.

### Article R. 417-10

« Est également considéré comme gênant la circulation publique le stationnement d'un véhicule :  
[...] dans les zones de rencontre en dehors des emplacements aménagés à cet effet [...];  
[...] tout arrêt ou stationnement gênant prévu par le présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe [...]. »

Le stationnement doit être strictement organisé et contrôlé. L'emplacement doit être matérialisé sur la chaussée par du marquage qui réglementairement est suffisant<sup>4</sup>. Le recours à un contraste visuel ou à une délimitation de l'emplacement à l'aide de matériaux contrastés peut aider à une meilleure compréhension.

Le quota de places de stationnement réservé aux personnes à mobilité réduite est appliqué conformément à la réglementation en vigueur, c'est à dire que 2% des places doivent être réservées aux personnes handicapées. En cas de création d'une seule place dans la zone de rencontre, elle devra être réservée aux personnes à mobilité réduite, du fait de la loi n° 2005-102 du 11/02/2005 relative au handicap.

Il est recommandé de prévoir des places de stationnement pour les vélos et, suivant la demande pour les deux-roues motorisés (ces derniers ayant tendance à occuper illégalement les cheminements piétons s'ils ne rencontrent pas une offre adaptée).

<sup>4</sup> En effet, il n'est pas nécessaire réglementairement de doubler le marquage par de la signalisation verticale (panneaux) pour indiquer les emplacements et pour pouvoir verbaliser.

### Évolution

Il est souhaitable d'observer comment évolue la zone de rencontre au fil du temps, afin de vérifier s'il y a toujours cohérence entre les aménagements et les usages. Il faut éventuellement se tenir prêt par exemple à reconsidérer le statut de zone de rencontre s'il se révèle inadapté, ou encore à renforcer les aménagements de modération de la vitesse...

### Remarque :

Les termes utilisés dans le passé tels que zone semi-piétonne, cour urbaine, zone 30 à priorité piétonne n'existent pas dans la réglementation. Ils correspondent le plus souvent à la zone de rencontre.

## En savoir plus

Les doubles sens cyclables, fiche technique téléchargeable sur [www.certu.fr](http://www.certu.fr)