

Qu'est-ce qu'une zone de rencontre ?



Si vous examinez bien la photo, vous remarquerez peut-être un panneau indiquant une zone de rencontre dont l'indication est reprise au sol. Nous sommes à Paris face au Panthéon et manifestement, les piétons qui marchent tous sur le trottoir ne savent pas ou n'osent pas marcher sur la chaussée qui leur appartient aussi. Ignorance de leur part ou réalisme face à un aménagement qui ne répond manifestement pas à ce que devrait être une zone de rencontre.

Il paraît difficile qu'automobilistes, cyclistes et piétons fassent l'apprentissage de l'usage de ces zones si la plupart des villes, y compris une ville comme Paris dévoie son panneau.



Certes, l'article R 110-2 du Code de la route qui définit ce qu'est une zone de rencontre ne précise pas comment elle doit être aménagée pour fonctionner comme attendu sauf au regard de la vitesse praticable. L'article R 110-2 stipule *qu'une zone de rencontre est une section ou*

un 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 aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse praticable.

Rappelons que la zone de rencontre a été ainsi définie par le décret 2008-754 du 30 juillet 2008. Ce décret était une première suite concrète de la démarche dite du « code de la rue » initiée par le ministère des transports, en charge à cette époque de la sécurité routière. Ce décret introduisait le principe de prudence vis-à-vis de l'utilisateur le plus vulnérable et proposait réglementairement trois niveaux de circulation apaisée : l'aire piétonne, la zone de rencontre et la zone 30.

Bien que le décret exige un aménagement en cohérence avec la vitesse maximale autorisée de 20 km/h, il sous-entend qu'il subsiste une chaussée, partie de la route, au sens toujours de l'article R 110-2, normalement utilisée pour la circulation des véhicules. C'est peut-être pour cela que beaucoup de



collectivités choisissent la solution la plus économique pour instaurer une zone de rencontre, histoire d'afficher leur volonté de privilégier les modes dits « doux », appelés depuis peu modes actifs. Or, la simple réglementation ne suffit pas pour rendre la zone crédible. Pour qu'une zone de rencontre fonctionne, il faut pour le moins une logique d'aménagement qui gomme l'espace « chaussée » et ses signes

routiers (feux, marquage ...), supprime les passages piétons et propose une plateforme dont la lisibilité fait comprendre à l'automobiliste mais aussi aux piétons qu'ils circulent dans un autre espace qui n'est pas une rue au sens traditionnel.

Pour fonctionner, il faudrait aussi que cette zone de rencontre s'inscrive dans une approche globale de modération des vitesses dans la ville puisqu'elle est plus exigeante qu'une zone 30, qui parfois peut suffire aux objectifs d'apaisement de la circulation. Elle doit également s'inscrire dans une logique de meilleure gestion des flux, en éliminant la circulation locale de transit et en gérant le stationnement.

Il apparaît cependant que les collectivités n'ont pas totalement adhéré au concept de « zone 30 » l'utilisant comme une simple limitation de vitesse ponctuelle. Il est vrai qu'il n'y a pas une grande différence entre une zone 30 et une zone de rencontre, sauf à imposer une vitesse maximale autorisée de 10 km/h inférieure d'une part et au fait que le piéton peut circuler sur la chaussée d'autre part, alors que ces deux zones se distinguent de l'aire piétonne. Or, cette dernière apparaît pour beaucoup de collectivités trop contraignante et préfèrent la zone de rencontre pour sa plus grande souplesse d'usage que l'aire piétonne, notamment en terme d'accessibilité en voiture de la zone. D'ailleurs, la zone de rencontre fut souvent appelée par ces collectivités rue mixte.

Les critères qui déterminent le choix est donc bien l'usage de l'espace souhaité et l'objectif d'aménagement est d'y répondre. Le concept de « zone de rencontre » a d'ailleurs émergé comme aménagement de rues résidentielles et non de rues à caractère commercial. Dans certains pays, le piéton qui figure sur le panneau est un enfant qui joue.

Ce panneau peut apparaître sans ambiguïté dans sa représentation du partage de la rue mais c'est une erreur hélas de croire qu'il est compris ainsi. Force est de constater que les automobilistes connaissent très mal ce panneau d'une part et que d'autre part en l'absence d'un aménagement qui modifie la lecture de la rue (qui devient une zone de rencontre), il est illusoire de s'attendre à des comportements adaptés que cela soit de la part des automobilistes ou des piétons.

Hélas, il n'existe pas de guide technique définissant les règles de l'art d'un aménagement de rue en zone de rencontre complétant utilement la réglementation. Il n'existe pas non plus de suivi et d'évaluation de ces zones depuis leur introduction dans le code de la route en 2008.

Outre le fait d'appeler un espace qui se veut partager « zone », on ne peut que constater que ce partage ne peut fonctionner que si trottoir et chaussée ne font plus qu'un. De ce point de vue, la définition réglementaire de la zone de rencontre qui a été retenue serait à revoir.

Christian Machu (administrateur de 60 Millions de Piétons)

