

Beauvais
« Mieux Partager la
rue dans les Villes



Le développement des Zones de Rencontre en France

Gilles Blanchard
Cete Ouest/DIMER
22/11/2013



Au 1^{er} janvier 2014,
les 8 CETE, le Certu, le Cetmef et le Sétra fusionnent pour donner naissance au Cerema

Centre d'Études Techniques de l'Équipement de l'Ouest

www.cete-ouest.developpement-durable.gouv.fr



Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière

NOR : DEVS081031D

Le Premier ministre,

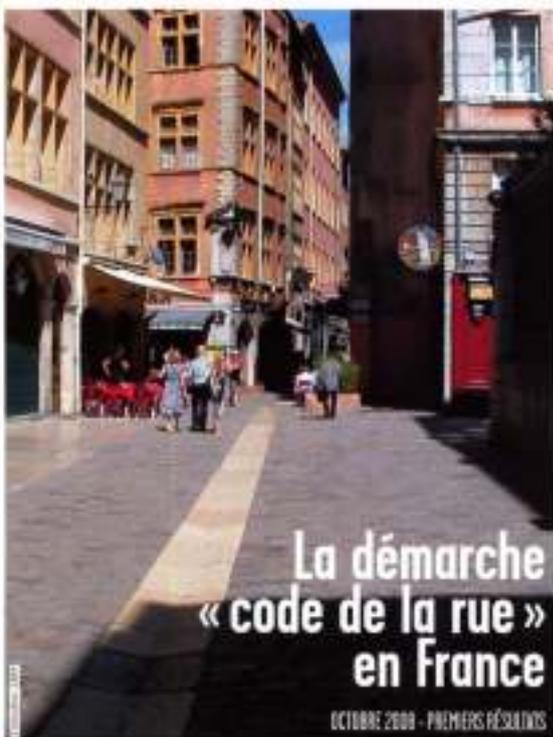
Sur le rapport du ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de

l'énergie,

en vertu de la loi n° 2004-750 du 29 juillet 2004 relative à la sécurité routière, notamment son article 25 ;

vu,

l'arrêté n° 2008-1000 du 10 septembre 2008



SECURITE ROUTIERE



Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie



Observatoire national des Zones de Rencontre (ONZOR)

<http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr>

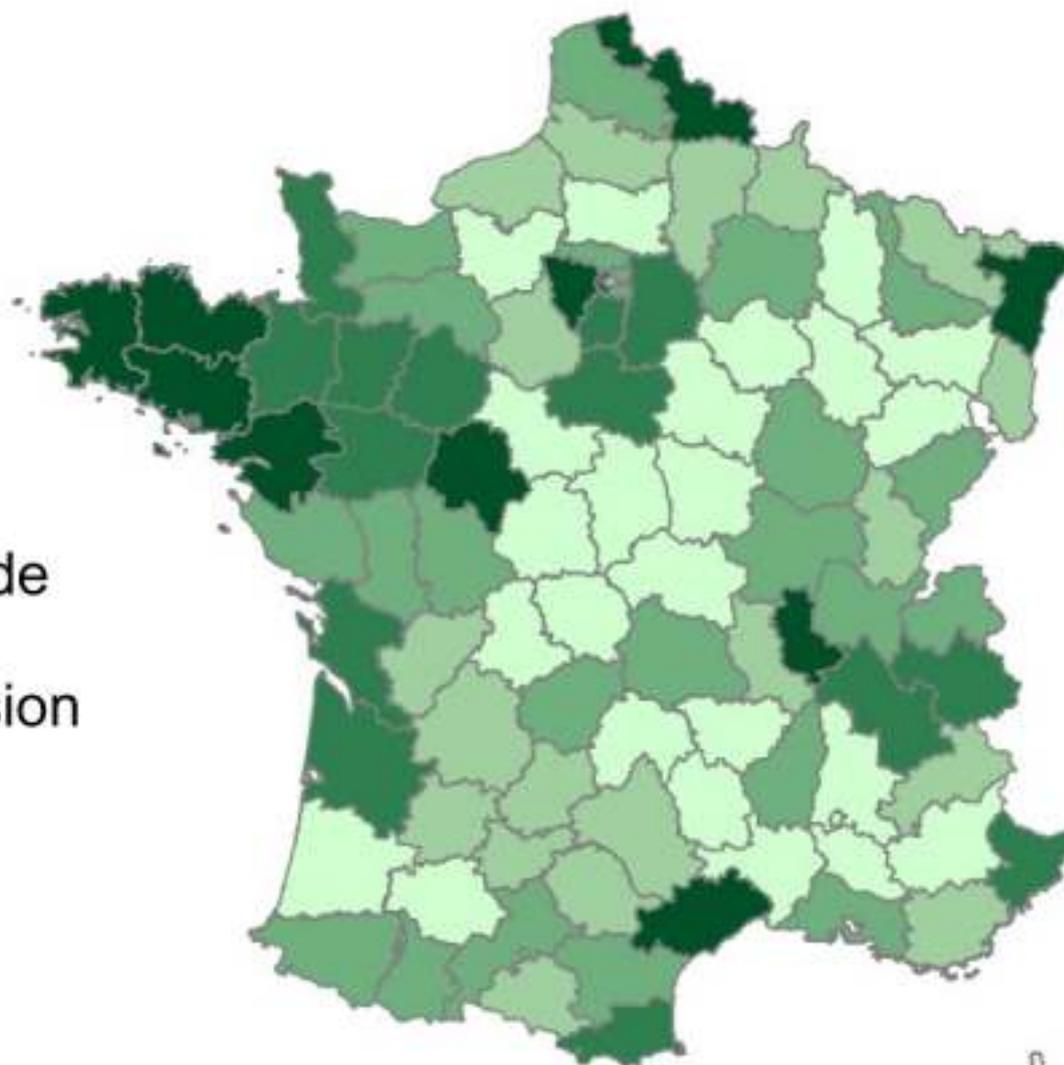
Il s'agit d'un **site internet** permettant aux acteurs de l'aménagement public d'accéder aux **informations sur les Zones de Rencontre existantes en France**.

Il est alimenté par les collectivités qui sont volontaires pour partager leur expérience. Il s'agit d'un recensement volontaire **sans jugement de la conformité ou non de chaque zone** par rapport aux premières recommandations du CERTU.



Que nous apprend l'ONZOR ?

- Plus de 400 Zones de rencontre
- Une très large diffusion



Nombre de communes avec zone(s) de rencontre en 2013

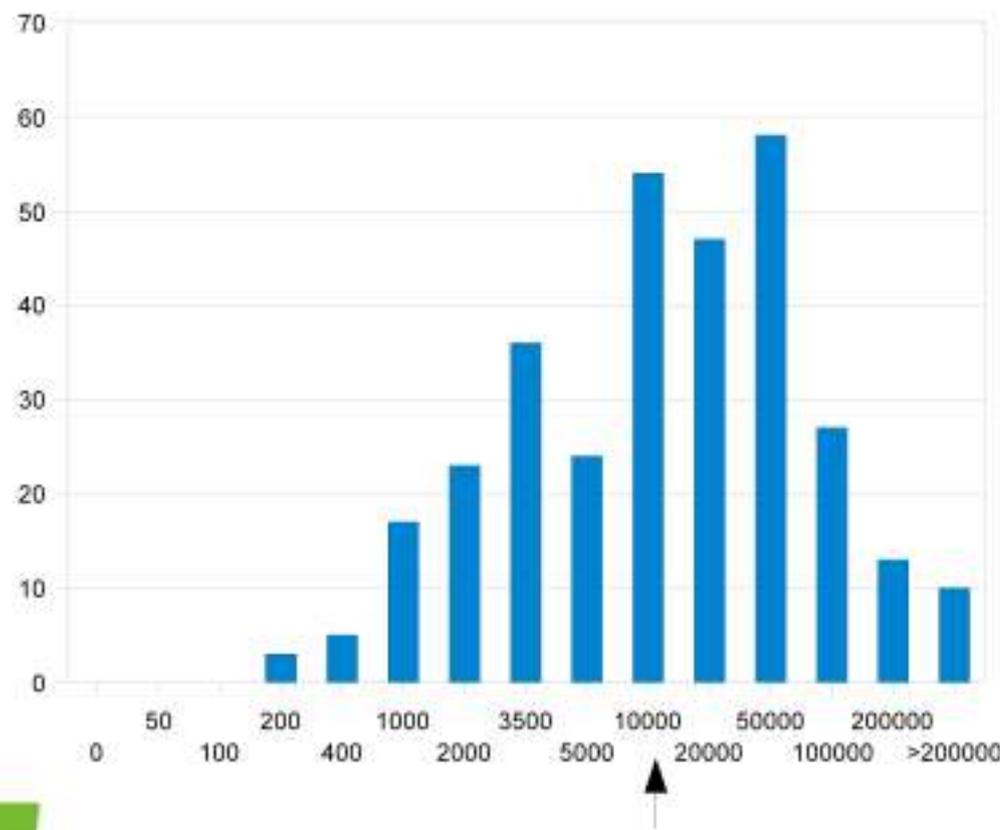
1 zone	(25)
2 zones	(20)
3 à 4 zones	(24)
5 à 9 zones	(14)
Supérieur à 10 zones	(11)





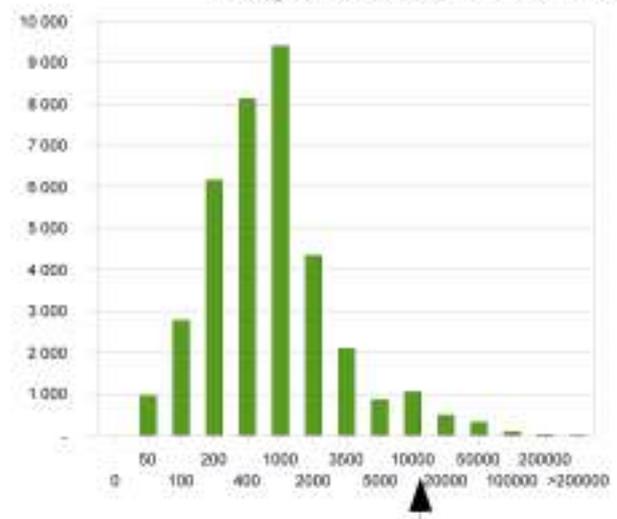
Que nous apprend l'ONZOR ?

Répartition par taille des communes ONZOR



■ Nombre de communes

Histogramme des tailles de communes



■ Nombre de communes



Une sous-représentation des communes de moins de 10 000 habitants





Un certain nombre de typologies identifiables





Rue commerçante



Quiberon



Caen



Perpignan

- La ZR la plus évidente
- Attentes importantes de développement de la vie locale
- aménagement souvent de type semi-piéton
- bon compromis quand l'aire piétonne n'est pas réalisable
- souvent d'anciennes zones 30 »



Centre ancien



Saint-Malo



Avignon



Dinan

- La rue était et est souvent restée une zone de rencontre
- cette réglementation réaffirme ce principe de priorité donnée aux piétons





Places



Auch



Guise

Courrier picard



Nice

- c'est un espace public clé
- un lieu de rencontre naturel (en abandonnant la place-parking)
- l'intersection de flux modaux
- un outil de valorisation urbaine





Centre ville

ZONE DE RENCONTRE

Mieux partager l'espace public

- Privilégier les piétons
- Vitesse maxi 20 km/h
- Doubles sens cyclistes

Zone de respect
sans l'usage prioritaire
et la zone 30

107 km de zones
de rencontre

La zone de rencontre Centre ville - Battant **Besançon**



Douvres la Délivrande



Mont-de-Marsan

- Le centre ville est le coeur de la vie locale (services, écoles, commerces, vie sociale,...)

- certaines communes « osent » la ZR élargie



Traversée d'agglomération



Assas



Tréguier



Reveillon

In « Le Pays Briard »

- La circulation automobile s'y est trop souvent imposée au détriment de la vie locale
- La ZR permet un équilibre apaisé
- Yan LE GAL « *entre l'Église et la Mairie* »





Zone d'échange



Nantes



Nantes



Rennes

- fréquentes traversées latérales notamment à proximité de pôles multimodaux
- un fonctionnement apaisé plutôt qu'un « Stop and Go » avec feux





Rue étroite



Tours



Vannes



Cers

- L'accessibilité des espaces publics est nécessaire et obligatoire
 - la zone de rencontre s'impose dans les rues étroites



Trottoir	Stationnement		Vélo		Chaussées
>1,40m	2m	0,50m	1,5m		+/- 6m





Rue liaison



Rouillon



Vanves



Laval



Ile de Groix

- Pour favoriser des déplacements actifs entre 2 pôles il faut leur donner un avantage, une priorité
- développement d'un flux de transit actif



Rue promenade



Auray



Vertou



Figeac

- Quais, bord de mer, plage,...
- On y affirme d'autres priorités que la circulation automobile
- Améliore le vécu des piétons, l'image de la ville et son attractivité





Écoles – rue pour enfants



Saint-Bernard



Cholet



Saint-remy-les-Chevreuses

- Les périodes d'entrées sortie développent souvent un fonctionnement partagé de l'espace public générant 2 réactions : le cloisonnement (peu réaliste) ou la zone de rencontre





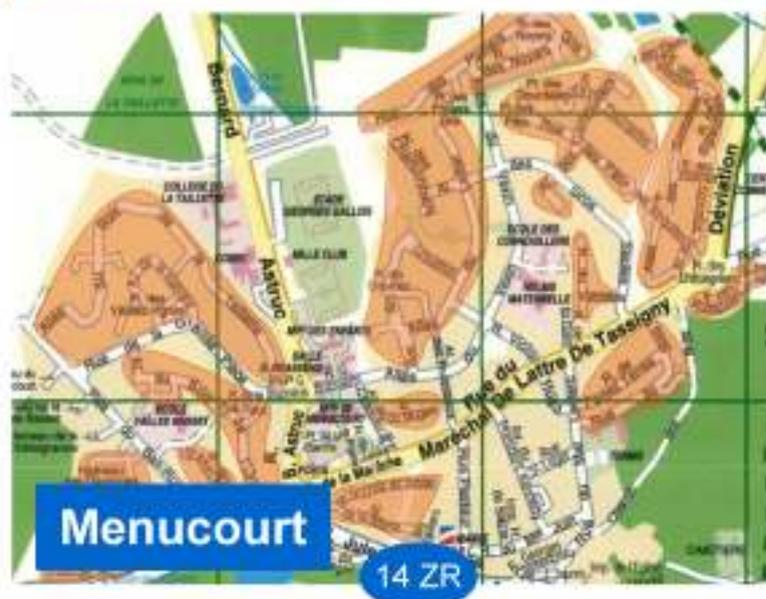
Rue résidentielle



Douarnenez



Bordeaux



Menucourt

- Lieu de vie (quartier apaisé = plus de lien social) et d'apprentissage des mobilités douces
- Différentes approches : du ponctuel au généralisé





Eco-Quartiers



Calais



Angers



Clermont-Ferrand

- Les mobilités douces y sont en effet privilégiées et la place de la voiture très limitée : zone de rencontre, moins de places de stationnement (cf exemple Vauban à Fribourg-En-Brisgau)





Parkings



Orvault



Saintes



Aéroport
Saint-Exupéry

- Pas d'aménagements spécifiques
- C'est effectivement le comportement attendu pour l'automobiliste en zone de rencontre : faire attention à son environnement extérieur



Que nous apprend l'ONZOR ?

- Plus de 400 sites identifiés : ce nouvel outil s'installe durablement dans nos villes et villages
- Il n'est plus nécessaire d'aller très loin pour en découvrir
- Mise en oeuvre intégrant souvent des démarches de concertation
- Une large palette d'utilisation mais certaines typologies identifiables
- Après une utilisation en hyper-centre ou centre ancien, l'outil se diffuse : écoles, rues étroites, rues résidentielles et maintenant dans les nouveaux éco-quartiers
- La vie se réinstalle dans la ville



Merci

