

A 08 ZONE DE RENCONTRE

Sujets traités

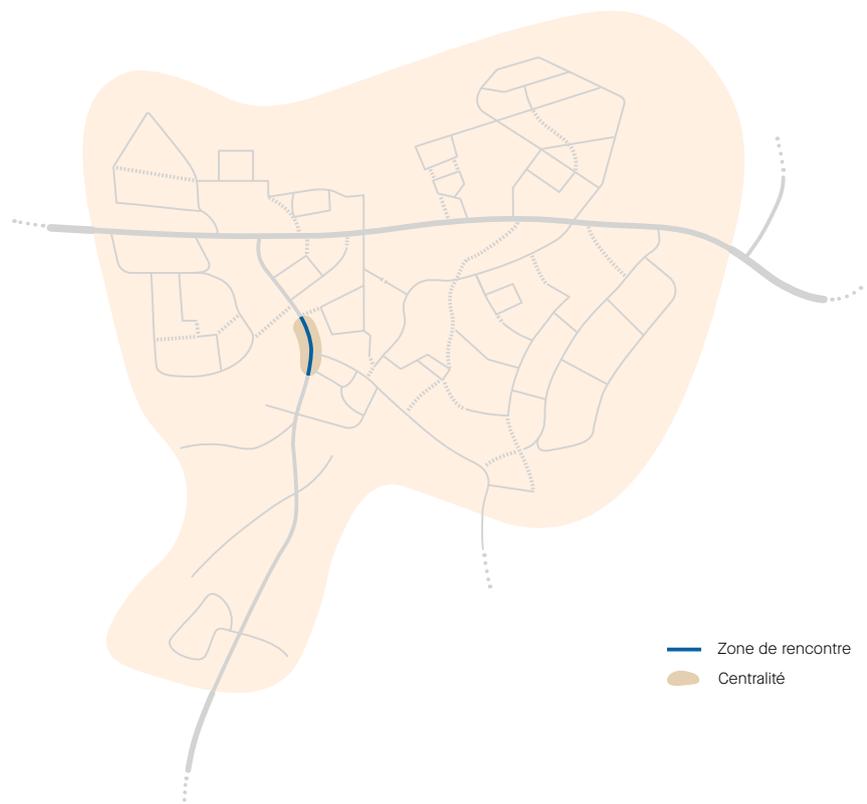
Tronçons éligibles sur une route étatique	2
Concept d'aménagement par mode de déplacement	3
Principales caractéristiques d'aménagement	5
Signalisation et régimes de priorité	8
Récapitulatif	10

En résumé

Un centre de localité avec des flux piétons particulièrement importants peut être revalorisé par la mise en place d'une zone de rencontre. Celle-ci se caractérise par le traitement homogène de la voie publique. La vitesse maximale autorisée y est de 20 km/h.

La mise en place d'une telle limitation de vitesse est cependant conditionnée à des aménagements substantiels, dont certains sont obligatoires sur la voirie étatique. Sur la voirie communale, la Commission de circulation de l'État vérifie la conformité des aménagements avec les présentes lignes directrices.

Zone de rencontre dans une localité type ↓



Tronçons éligibles sur une route étatique

L'aménagement d'une zone de rencontre peut être opportun aux endroits où la vie communautaire est particulièrement développée.

La mise en place d'une zone de rencontre peut s'avérer intéressante sur une route de distribution :

- a. dans les **centres historiques d'agglomérations** où le trafic motorisé joue seulement un rôle secondaire;
- b. dans le cas d'un **projet urbanistique** visant à revaloriser fondamentalement l'aménagement urbain d'un centre d'agglomération, et ce, afin de favoriser au maximum la vie communautaire et la mobilité des cyclistes et piétons par rapport au trafic motorisé.

Sur une **route de liaison**, une zone de rencontre peut à **titre exceptionnel** être aménagée dans un centre d'agglomération (sauf sur une route identifiée comme grande route de trafic international ou une route menant vers un échangeur autoroutier) si les flux piétons et cyclistes dans les environs sont beaucoup plus importants que le flux de trafic motorisé.

L'aménagement d'une zone de rencontre ne doit pas pour autant repousser le trafic vers une route qui se caractérise par la même fonction (ou une fonction permettant davantage d'apaisement) ou avoir d'impact négatif notable sur les transports en commun. [> Voir fiche A 04](#)



Centre historique d'agglomération

Concept d'aménagement par mode de déplacement

L'acceptation d'une limitation de vitesse à 20 km/h dépend surtout de l'aménagement de la zone en question et de l'équilibre entre le nombre de piétons et de cyclistes par rapport au nombre de véhicules motorisés.



Piétons

Dans une zone de rencontre, les piétons **cohabitent avec les autres usagers de la route**. L'assise piétonne n'est pas séparée des autres usagers de la route au moyen de mesures constructives telles qu'un trottoir surélevé.

Les piétons **peuvent emprunter toute la largeur de la voie publique**, mais ne doivent pas entraver la circulation des autres usagers de la route.

L'aménagement de l'espace public doit être conçu **conformément à la loi du 7 janvier 2022 portant sur l'accessibilité à tous** des lieux ouverts au public, des voies publiques et des bâtiments d'habitation collectifs.



Cyclistes

Sur les rues apaisées à 20 km/h, les cyclistes **partagent le gabarit carrossable avec les automobilistes**. Le principe même de la zone de rencontre ne permet pas des aménagements spécifiques pour les cyclistes. Pour les zones en sens unique, la réglementation d'un contresens cyclable est recommandée. [> Voir fiche A12, page 9](#)



Transports en commun

A priori, **la circulation de bus n'est pas contre-indiquée** dans une zone de rencontre. L'aménagement de l'espace public doit toutefois tenir compte de leur présence. Pour ce qui est des quais, en particulier, une exception au principe d'une surface entièrement à niveau doit être prévue lors de l'aménagement des arrêts de bus.



Trafic individuel motorisé

L'aménagement de l'espace-rue dans une zone de rencontre doit attirer l'attention des automobilistes sur la **cohabitation avec les flux importants de piétons et cyclistes** qui empruntent le tronçon apaisé.

Dans ce contexte, des **mesures constructives** s'avèrent indispensables pour assurer le respect de la limitation de vitesse. [> Voir fiche A13](#)



Stationnement

Le nombre d'emplacements de stationnement pour les voitures **doit être réduit au strict minimum** afin d'accorder un maximum d'espace et de visibilité aux piétons et aux cyclistes. Le **stationnement regroupé** en dehors de la voie publique est à privilégier.

Sur la voie publique, le stationnement est uniquement autorisé aux endroits aménagés ou marqués à cette fin.

Représentation d'une zone de rencontre ⬇



Principales caractéristiques d'aménagement

Dans une zone de rencontre, le traitement homogène de la voie publique et l'absence de trottoirs ainsi que l'aménagement de l'espace public soulignent la situation de cohabitation entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes.

Largeur du trottoir

En raison de la cohabitation entre le trafic motorisé, les cyclistes et les piétons, la zone de rencontre se caractérise par **l'absence de trottoirs et de bordures** (pas de dénivelé).

Largeur de la voie publique

La largeur de la voie publique en section courante n'est pas fixée de manière stricte. Les séquences de la voie publique **peuvent passer de tronçons de 6,5 mètres à des placettes pouvant excéder 10 mètres**. La cohabitation dont il est question ci-dessus requiert une voie publique suffisamment large pour permettre la circulation des piétons, des cyclistes et des véhicules.

En section courante, **la largeur de la partie carrossable** est en règle générale comprise **entre 4,5 et 6 mètres** (cas de croisement déterminant : voiture - poids lourd ou poids lourd - poids lourd à 20 km/h). Elle peut varier en fonction de la géométrie de la route, du volume de trafic, de la part de poids lourds dans le trafic, etc.

Pour les **voiries étatiques**, la largeur de chaussée à respecter doit être fixée au cas par cas en concertation avec l'Administration des ponts et chaussées.

Mesures constructives d'apaisement de la circulation

La **transition** vers une zone de rencontre est **signalée par une ou plusieurs mesures constructives**. [> Voir fiche A11](#)

Selon le cas, le gabarit carrossable de la transition est réduit à **3,5 ou 5 mètres**. Ces largeurs peuvent également varier en fonction du type de véhicules qui circulent dans la zone (autobus, poids lourds, etc.).

À l'intérieur de la zone de rencontre, les **mesures de réduction de la vitesse** doivent être **intégrées dans le concept paysager** et consistent essentiellement en la rupture de la linéarité et la variation de la largeur de l'espace de circulation. [> Voir fiche A13](#)

Revêtement

La couche de roulement de la partie carrossable et celle pour les piétons et cyclistes (même niveau) doivent être réalisées avec un **revêtement clair**. Dans des cas exceptionnels, la couche de roulement et les espaces pour les piétons et cyclistes déjà réalisés par un dallage en pierre naturelle peuvent être conservés.

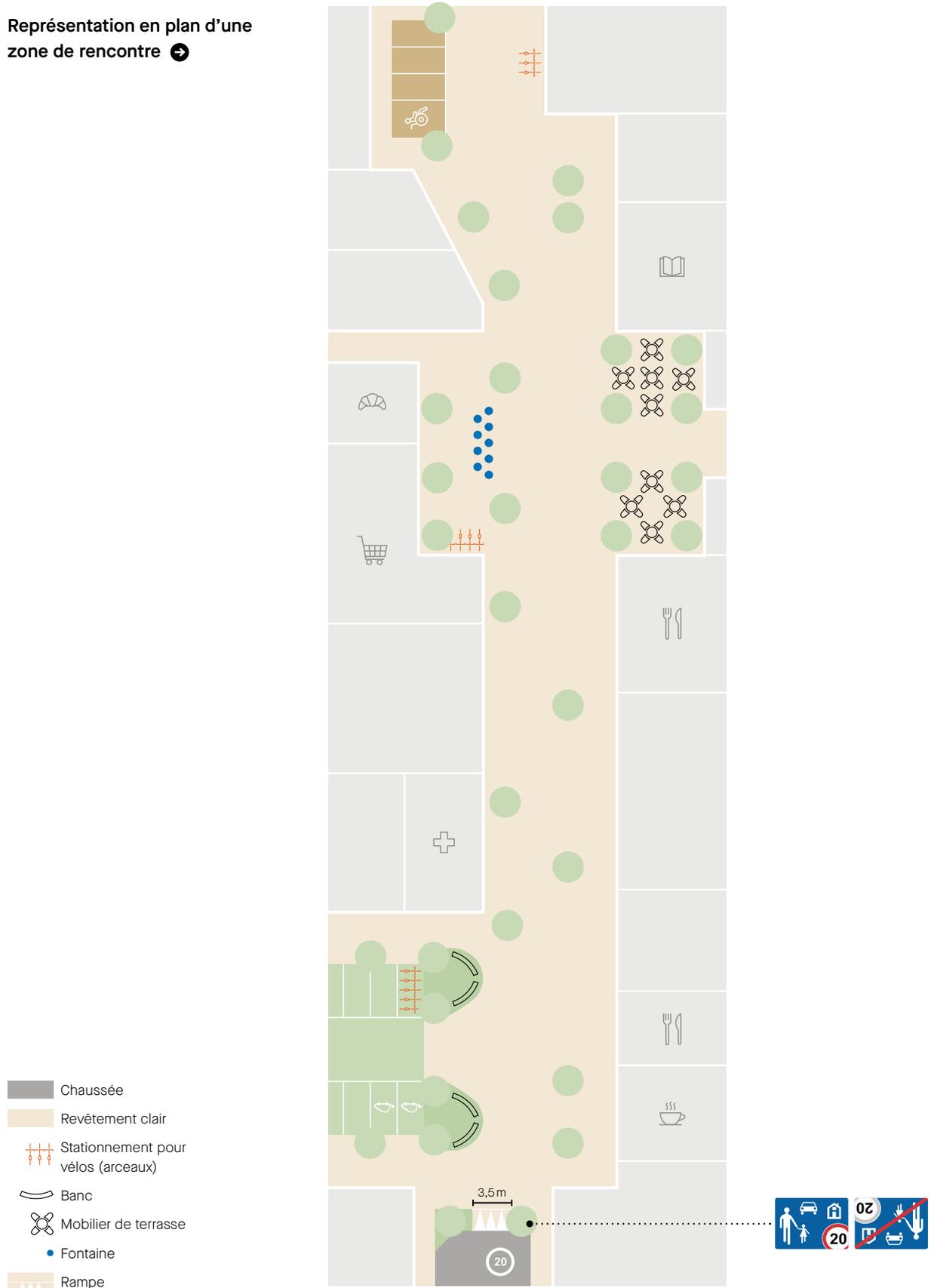
Longueur du tronçon

La longueur du tronçon doit être **limitée au strict nécessaire**. Un tronçon plus long peut être envisagé sous réserve que la configuration des lieux ou des mesures constructives empêchent une réaccélération. Une zone de rencontre **ne doit pas être précédée d'office d'un tronçon limité à 30 km/h**.



Zone de rencontre dans un centre d'agglomération

Représentation en plan d'une zone de rencontre ➔



-  Chaussée
-  Revêtement clair
-  Stationnement pour vélos (arceaux)
-  Banc
-  Mobilier de terrasse
-  Fontaine
-  Rampe

Signalisation et régimes de priorité

Au sein de la zone de rencontre, les carrefours sont principalement régis par le régime de priorité à droite. Aucun passage pour piétons n'est à prévoir.

Signalisation de l'entrée et de la sortie de la zone apaisée



E, 26a

Signalisation verticale

La zone de rencontre est **indiquée par le signal E, 26a**. Comme pour toute signalisation zonale, le signal de la zone de rencontre (E, 26a) **ne doit être prévu qu'au début de la zone** et s'applique ensuite à toutes les rues qui débouchent sur cette zone. La fin de zone est indiquée par le signal E, 26b (à placer au revers du signal E, 26a) ou par une signalisation marquant le début d'une nouvelle zone (p. ex. zone 30 km/h).



E, 26b

Le signal E, 26a doit être mis en place **du côté droit de la chaussée** dans le champ visuel des automobilistes. La signalisation zonale est placée en principe sur l'élément de rétrécissement de la chaussée ou sur la voie publique, mais ne doit pas constituer une gêne pour les piétons et les cyclistes. Un **passage libre d'une largeur d'au moins 1,5 mètre** du côté extérieur de la voie publique doit être garanti pour ces usagers de la route.



Marquage au sol du signal C, 14

Signalisation horizontale

Un **marquage au sol** du signal C, 14 « limitation de vitesse » **portant l'inscription «20»** doit être mis en place au niveau d'une transition et peut être répété à l'intérieur de la zone. [> Voir fiche A11](#) Le marquage doit être peint en **blanc**. L'usage de toute autre couleur est interdit.

Régimes de priorité



A.23

La priorité à droite est applicable de façon générale aux intersections à l'intérieur des zones de rencontre. Elle ne requiert aucune réglementation spécifique de la part de l'Administration communale.

Contrairement aux règles de priorité sur les routes étatiques limitées à 30 km/h, dans une zone de rencontre, la **priorité à droite s'applique de manière générale aux intersections entre la voirie communale et la voirie étatique**. Font exception certaines routes étatiques sur lesquelles s'appliquent la priorité de passage pour la traversée des croisements, bifurcations ou jonctions successifs selon l'Article III du Code de la route.

Les **passages pour piétons** ainsi que les signaux colorés lumineux **sont incompatibles** avec la mise en place d'une zone de rencontre.

Récapitulatif

Zone de rencontre



E, 26a

APPLICATION

Route de distribution
Rue de desserte locale
Route de liaison (à titre exceptionnel)

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES D'AMÉNAGEMENT

Infrastructure piétonne	Absence de trottoir
Largeur du trottoir	/
Infrastructure cyclable	Circulation mixte
Largeur de la voie publique	Variable Partie carrossable : 4,5 à 6 mètres selon le type de flux (notamment bus et poids lourds)
Largeur minimale du gabarit carrossable rétréci	3,5 ou 5 mètres selon le type de flux (notamment bus et poids lourds)
Longueur maximale de la zone apaisée	Limitée au strict nécessaire
Espacement recommandé des mesures constructives d'apaisement	À définir selon la classification fonctionnelle
Revêtement routier	Revêtement clair
Stationnement	Regrouper les emplacements en dehors de la voie publique. Stationnement latéral à titre exceptionnel sur les emplacements aménagés ou marqués

SIGNALISATION ET RÉGIMES DE PRIORITÉ

Signalisation verticale	E, 26a/E, 26b
Signalisation horizontale	Marquage au sol « 20 »
Priorité à droite	Oui, de manière systématique
Passage pour piétons	Non
Signal coloré lumineux	Non

Procédures: voirie de l'État > [Voir fiche A14](#); voirie communale > [Voir fiche A15](#)