



HAL
open science

Zone de rencontre et Voie verte : quel est le rôle des infrastructures partagées dans les politiques en faveur de la marche ?

Jérôme Monnet, Emmanuelle Petit, Jean-Paul Hubert

► To cite this version:

Jérôme Monnet, Emmanuelle Petit, Jean-Paul Hubert. Zone de rencontre et Voie verte : quel est le rôle des infrastructures partagées dans les politiques en faveur de la marche ?. Rencontres Francophones Transport Mobilité RFTM 2025, Université du Littoral, Dunkerque, Jun 2025, Dunkerque, France. ⟨hal-05534513⟩

HAL Id: hal-05534513

<https://hal.science/hal-05534513v1>

Submitted on 3 Mar 2026

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons CC BY-NC-SA 4.0 - Attribution - Non-commercial use - ShareAlike - International License

Jérôme Monnet (LVMT/EUP)
Emmanuelle Petit (LVMT)
Hubert Jean-Paul (LVMT)

Zone de rencontre et Voie verte : quel est le rôle des infrastructures partagées dans les politiques en faveur de la marche ?

RFTM 2025 Dunkerque
MOBI 8-1 Marchabilité des environnements (sub)urbains, bien-être et santé :
définitions, méthodes, constats et interventions



19 juin 2025



Zone de rencontre et Voie verte : quel est le rôle des infrastructures partagées dans les politiques en faveur de la marche ?

Plan

- Contexte de l'étude
- L'émergence d'une politique pour favoriser la pratique de la marche
- Contexte territorial d'utilisation de deux dispositifs dans des espaces centraux
 - **Voies vertes : de la randonnée cycliste à une infrastructure pour « modes doux »**
 - **Zones de rencontre : des quartiers résidentiels à la semi-piétonnisation d'espaces centraux et patrimoniaux**
- Comment peut se partager l'infrastructure de voirie ?

Zone de rencontre

DÉFINITION

Article R. 110-2¹

« 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.
(fiche Certu)



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Sans titre [Paris trafic urbain], photo J. Gottmann, BnF, Cartes et plans, GE EE-9494 (150), photo 41, reproduction autorisée.

Paris 1^{er} arrondissement, rue des Lombards, sur le panneau vert à droite est écrit :

« 1^{er} juillet 1979. Ici nous créons une rue sans voiture. Vous vous y promènerez dans 3 mois »





[INT 3] On se rend bien compte que les gens ne sont pas sensibilisés. Je vois, il y a une petite mamie, vu qu'elle ne voit pas les passages piétons, elle marche sur les zébras. J'ai pas compris au début, mais je l'ai croisée plusieurs fois. En fait, pour elle, c'est les bandes blanches, elle ne voit pas les clous, donc c'est les zébras. [...] Sauf que les zébras, évidemment, c'est pas sécurisé pour elle. [...] Elle peut même se dire : « mais c'est n'importe quoi comme aménagement, parce que moi, je peux pas traverser en sécurité ». [...]

[INT 1] Après y en a beaucoup ils voient juste le 20, la limitation de vitesse 20, qu'ils ne comprennent pas et qu'ils se disent : « 20, bientôt, on va pousser notre voiture quoi », voilà. Et pour eux, c'est juste ça. [...]

[INT 2e] Quand on a ouvert ça, comme y avait eu aucune communication de la mairie, etc., j'ai improvisé une conférence de presse. Je me suis fait un peu engueuler par le cabinet, etc. Mais tant pis. J'ai invité la presse et je leur ai demandé de venir pour leur expliquer la zone de rencontre. Et je leur avais bien dit, surtout, ne titrez pas « zone 20 ». L'intérêt, ce n'est pas la zone 20, l'intérêt, c'est la priorité pour les piétons et les personnes vulnérables. Et ben y a eu trois articles de presse et les trois articles ont titré « Réduction de la vitesse pour les automobilistes ». (*Terrain 8, E1, 371-377*).

Mais, quand on fait des espaces partagés type zone de rencontre, aire piétonne, notamment cette place des C..., là, un peu en centre, on se rend compte que finalement, ben c'est... Y a pas vraiment de partage de l'espace public dans la réalité du du vécu. L'aménagement, tel qu'il a été fait en définitive, fait que, comme ça a pacifié finalement la chaussée, quelque part en tout cas, ça a apaisé les flux de circulation. Ben les vélos sont allés sur la chaussée. Ils vont pas dans l'espace central qui est en fait plutôt approprié par les piétons aujourd'hui et qui apaise vraiment ce secteur-là.





Et puis il n'y avait jamais eu de campagne nationale, on est bien d'accord là-dessus, que ce soit le piéton ou le vélo, ça manque de campagne nationale, de communication. La zone de rencontre, la plupart des gens ne savent pas ce que c'est. Un sas vélo, les gens ils se garent sur les sas vélos au niveau des feux ; ils ne savent pas que c'est fait pour le vélo, et ainsi de suite. Et les zones de rencontre, savoir qu'un piéton peut marcher sur la chaussée, quand je le dis en réunion citoyenne de quartier, les gens vous prennent pour un fou.



...sur des rues où on a une emprise vraiment très limitée et que sur lesquelles on a du mal à la fois à mettre un trottoir aux normes, à mettre un aménagement cyclable, à conserver une voie de circulation, du coup c'est vrai que la zone de rencontre, ben c'est un outil qui est pratique quand même quand on aménage ! [rire]



Voie verte

présentation

La voie verte, en termes conceptuels, repose sur l'idée d'une **route pour la circulation des piétons, des cyclistes et des engins de déplacement personnels, des cyclomobiles légers, et des cavaliers**, sur laquelle ils ne rencontreront généralement pas de véhicules motorisés. C'est un outil d'aménagement favorable au développement des modes actifs à la fois en milieu rural et en milieu urbain.

Le décret du 22/4/2022 permet à l'autorité détentrice du pouvoir de police d'autoriser également **par dérogation certains véhicules motorisés** à y circuler pour accéder aux terrains riverains.



On a un gros projet de construction de voies vertes sur d'anciennes voies ferrées. On a lancé cette année. Et là aussi, moi, j'aime bien le principe de la voie verte. On peut dire que des fois, les vélos vont trop vite, mais pour les piétons, c'est très agréable d'être dans un espace large, arboré, etc. Et c'est une volonté d'avoir une vraie dorsale.





[INT 1] Quand on a fait le premier schéma directeur vélo en 2011-2012, moi, j'étais plutôt à me dire : il faut mettre les vélos sur la chaussée ; il faut faire des bandes cyclables... Mais en fait, les usagers, c'est pas ce qu'ils demandent. [ENQ 2 : Quels usagers ?] Ben les usagers... les cyclistes ! En fait, ils étaient plus à nous demander des voies vertes. Et les élus aussi. Donc c'est vrai que finalement, ben on a fait un peu évoluer notre façon de faire pour être plutôt sur de la voie verte, avec les limites que ça peut avoir. Mais aujourd'hui... Alors je ne sais pas comment ça sera dans 30 ans, mais aujourd'hui, les flux, vélo et piétons font que la cohabitation est très bonne. [...]

[...] Et [des représentants de la Fédération de randonnée pédestre] m'avaient rencontré, pour me faire part de leur projet de faire ce prolongement là, en rive droite, mais piéton. Et moi je leur ai dit : mais nous on a le même projet « vélo » et de toute façon notre projet [...] c'est aussi un projet où on est en voie verte hein. Il s'agit pas de piste cyclable. Et donc ça répond exactement à leur besoin et c'est là qu'ils m'ont dit : mais notre trajet piéton – alors que notre trajet vélo lui continuait toujours sur la [rivière] – [...] à un moment ou à un autre se détourn[e] de notre itinéraire pour rejoindre le centre d'un bourg, pour y trouver des services etc.

[INT 3] J'ai travaillé sur [Z] il y a 15 ans, on était sur la voie verte, tour de lac. Le conflit d'usage, il est phénoménal, phénoménal. On a même eu un incident mortel entre un roller et un vélo, sur une voie verte. Mais vous aviez un trafic, alors j'ai plus les chiffres en tête, mais un paquet [...], il y a des milliers de personnes qui passent tous les jours. Donc c'est vrai qu'à un moment donné, on se disait qu'il faudrait presque avoir une voie de 2 fois 3 mètres de large, parce que là, ça passe pas. Mais... [INT 1e] [...] oui là, c'est pas forcément la solution, des fois, parce que maintenant, il y a trop de monde, justement.



Problématique du partage de la voirie

Identité et altérité

Les flux différents peuvent-ils se mélanger ?

La convivialité est-elle spontanée ?

Les circulations s'ordonnent-elles naturellement ?

L'inversion des règles de priorité peut-elle se négocier en un panneau ?

La communication est-elle seulement l'apanage de l'autorité ?

Merci pour votre attention



jean-paul.hubert@univ-eiffel.fr
jerome.monnet@univ-eiffel.fr

<https://www.futurs-urbains.fr/groupe-transversaux/presentation-des-groupe-transversaux/groupe-transversal-mobilites-urbaines-pedestres>