

# Zones de rencontre dans les quartiers commerçants

**Dans les centralités commerçantes, où l'accessibilité en voiture est encore souvent un enjeu, la zone de rencontre est une solution intéressante pour permettre à la fois de conserver l'accès aux véhicules tout en privilégiant un espace apaisé et attractif pour les piétons et les vélos. Dans les contextes de centralités où il y a aussi fréquemment la présence de bus urbains, les flux piétons sont d'autant plus importants. C'est pourquoi la mise en œuvre de zones de rencontre comporte des défis différents que dans les quartiers résidentiels. Cet aide-mémoire présente des exemples et recommandations pour la réalisation de zones de rencontre dans les quartiers commerçants, basés sur les résultats du projet de recherche SVI 2019/001 mené de 2020 à 2022.**



Fig. 1 : La zone de rencontre de la Kreuzplatz à Rotkreuz facilite la cohabitation entre tous les modes.

## L'essentiel en bref

Les résultats de l'étude montrent qu'il est possible de recourir au régime de zones de rencontre dans les quartiers commerçants pour concrétiser des objectifs de revalorisation urbaine, et ce y compris lorsque le trafic journalier moyen y est important ou que l'endroit est fréquenté par des bus à fréquence

urbaine. Des points de vigilance ou d'amélioration ont toutefois été formulés en termes de qualité des aménagements ou de sécurité des usagers et usagères, afin de répondre au mieux au contexte et aux enjeux des espaces urbains dans lesquels ces projets s'inscrivent.

---

## Impressum

### Éditeur :

SVI Association suisse des spécialistes en mobilité et transports  
www.svi.ch

### Auteurs :

Develey Lucile et Crettenand Aurore : Christe & Gyax Ingénieurs Conseils SA  
Barbey Horvath Julie : HEIG VD - INSIT  
Leuba Jenny: Mobilité piétonne Suisse

### Autorisation :

Cet aide-mémoire a été approuvé le 07.03.2025 par le comité de l'association suisse des spécialistes en mobilité et transports et autorisé à publication.

Sous réserve de mention de la source, il est autorisé de reproduire tout ou partie de l'aide-mémoire dans d'autres documents (dossiers, rapports, etc.).

## Objectifs et méthodologie de la recherche

Le projet de recherche présentée dans cet aide-mémoire visait à identifier les critères pertinents guidant le réaménagement et la modération des centralités commerçantes, en anticipant les éventuelles difficultés qu'un important trafic motorisé ou la présence de bus peuvent générer. Sur la base d'un état des lieux des bases légales existantes au niveau national et des pratiques cantonales en termes de champs d'application, ainsi que d'une synthèse des études et de la littérature suisse et internationale, quatre thématiques d'étude ont émergé et ont été approfondies :

- Forme, fonction et aménagement des zones de rencontre
- Impact des zones de rencontre sur les transports publics (bus uniquement)
- Relation entre volumes de trafic, parts modales, sécurité et cohabitation de la zone de rencontre
- Attractivité sociale des zones de rencontre dans les quartiers commerçants

A ces quatre thématiques correspondent des questions de recherche, pour lesquelles des hypothèses de réponse ont été formulées, qui ont ensuite été testées au travers de 6 cas d'étude (observations in situ, relevés et comptages, entretiens avec les responsables communaux et les exploitants TP, analyses de données). Des recommandations pour chaque thématique ont été émises et un outil synthétique d'aide à la planification a été proposé (présenté ci-après).

## Les avantages et les freins

Dans le cas de projets de revalorisation urbaine, la zone de rencontre est un compromis intéressant pour faciliter les mobilités actives tout en conservant l'accès pour la circulation routière. Ce régime limite la vitesse de circulation à 20km/h tout en attribuant la priorité aux personnes à pied, ce qui offre beaucoup d'avantages :

- Il est possible de traverser l'espace à pied dans toutes les directions.
- L'élargissement (ou la suppression) des trottoirs offre davantage d'espace pour les personnes à pied.
- L'aménagement d'espaces de séjour (bancs, terrasses, étalages de commerces) favorise l'animation, la flânerie et l'attractivité de l'espace public.
- L'amélioration de l'accessibilité à pied renforce l'attractivité des commerces.
- La modération du trafic réduit les nuisances (bruit, émissions de polluants, CO2).
- La qualité de vie et le bien-être en milieu urbain sont renforcés.

Toutefois, les quartiers commerçants sont parfois soumis à un trafic dense et peuvent être traversés par des lignes de bus avec des fréquences élevées. Cela implique la prise en compte de plusieurs défis posés par le principe de cohabitation entre les différents modes de transports. Parmi les craintes les plus courantes évoquées lors de la planification de zones de rencontres dans ce type d'environnement, citons notamment :



Image 1: Extraits de scènes de cohabitation dans les zones de rencontre de Sion, La Neuveville et Bienne

- Le souci d'être en mesure de freiner pour les TIM, et en particulier les véhicules lourds et les bus, puisque la priorité est accordée partout aux personnes à pied.
- Les effets du 20 km/h sur la vitesse commerciale des bus.
- Les potentiels problèmes de fluidité et d'embouteillages.
- La suppression de places de stationnement pour les voitures en lien avec le réaménagement de l'espace.
- La mauvaise compréhension des priorités par les usagers et usagères.
- Le sentiment de devoir procéder à des aménagements conséquents, de façade à façade, pouvant engendrer des coûts importants.

### Cadre juridique

La législation fédérale fixe l'admissibilité des zones de rencontre dans l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR). Depuis 2002, le régime de zone de rencontre est possible dans les quartiers commerçants (centres de localités ou touristiques, gares). Cette possibilité est toutefois limitée aux routes « secondaires non affectées à la circulation générale » de caractère homogène. Des exceptions peuvent cependant permettre la modulation sur route principale ou à charges de trafic motorisé élevées : l'introduction de zones de rencontre de routes cantonales

a par exemple été possible en changeant le plan de circulation ou le niveau de hiérarchie de la route. Les entretiens menés avec les responsables cantonaux ont montré que les pratiques cantonales diffèrent concernant l'admissibilité des zones de rencontre sur des routes à charges de trafic motorisé élevées : certains cantons adoptent une approche pragmatique, basée sur le contexte et l'analyse au cas par cas (projets pilotes) tandis que d'autres ont plutôt une approche légaliste, basée sur des critères d'admissibilité définis.

Il est à noter que la mise en œuvre des zones modérées est favorisée par l'évolution récente de la loi. En effet, depuis le 1er janvier 2023, les conditions locales (et non seulement la sécurité et la protection de l'environnement) peuvent justifier l'instauration d'une zone de rencontre.

### Des zones existantes passées sous la loupe

Parmi les zones de rencontre existantes dans des rues commerçantes en Suisse, recensées sur la plateforme [zonederencontre.ch](https://zonederencontre.ch), 6 zones ont été sélectionnées pour une analyse détaillée. Le choix des cas d'étude s'est fait d'une part sur la base de critères communs liés aux objectifs de l'étude (contexte de rues fortement circulées et/ou traversées par des lignes de bus à cadence urbaine) et, d'autre part, selon des spécificités propres à chaque site, tout en privilégiant des exemples romands et alémaniques.

Les 6 cas d'étude sont présentés ci-dessous



Rotkreuz, Kreuzplatz (SG)



Neuveville, Grand Rue (BE)



Sion, Place du Midi (VS)



Bienne, Place centrale (BE)



Yverdon-les-Bains, Gare (VD)



Burgdorf, Lyssacherstrasse (BE)

Zone de rencontre Begegnungszone	Contexte Kontext	Longueur Länge	Transport public Öffentlicher Verkehr	TJM DTV	Part modale piéton Anteil Fuss- verkehr	Inauguration Inbetrieb- nahme
Rotkreuz, Kreuzplatz (ZG)	Route cantonale, Centre-ville	70 m	Traversée par les bus	8000	36%	2012
La Neuveville, Grand-Rue (BE)	Route cantonale, Vieille ville	90 m	Bus régional	3000	40%	2020
Sion, Place du Midi (VS)*	Route principale, Centre-ville	200 m	Pas de bus urbain lors des relevés (période de travaux)	4200	21%	2003
Bienne, Place centrale (BE)	Centre-ville	70 m	Interface bus	10 000	67%	2002
Yverdon-les-Bains, Place de la gare (VD)	Gare	300 m	Interface bus	5000	51%	2002
Berthoud (Burgdorf), gare, Lyssachstrasse (BE)	Gare, Centre-ville	570 m	Avec arrêts de bus	3000	52%	1996

\* Cette zone de rencontre est devenue une zone piétonne en 2022 | Diese Begegnungszone wurde 2022 in eine Fussgängerzone umgewandelt.

Fig 2: Illustrations et caractéristiques des 6 zones de rencontre retenues comme cas d'étude

La place centrale de **Bienne** est un point névralgique de la ville, à la croisée des espaces publics et des principaux axes de déplacement. Souvent prise comme exemple par les aménagistes pour sa fonctionnalité et son attractivité, elle est la zone de rencontre où les charges de trafic (env. 12>000 véh./j.) et la fréquence des bus (1'200 bus/jour) sont les plus importants.

La Bahnhofstrasse à **Burgdorf** est la première zone de rencontre de Suisse. Inaugurée en 1996, son fonctionnement est très ancré dans les habitudes des passant-e-s, des automobilistes et du personnel roulant des bus qui se partagent l'espace. C'est également l'une des zones de rencontre les plus étendues du pays (570 m).

La Grand-Rue de la **Neuveville** tient sa particularité de son contexte de centre historique traversé par une route cantonale importante reliant Bienne à Neuchâtel. Là où certains touristes séjournent et contemplant les éléments patrimoniaux, d'autres usagers et usagères de la route ont pour seul objectif de traverser le site. C'est la zone de rencontre la plus récente analysée par l'étude, inaugurée en 2020.

La Kreuzplatz de **Rotkreuz** est un lieu de passage central. Elle représente, par son rôle de connexion entre la gare et les commerces, une place très fré-

quentée par les personnes à pied, notamment les écoliers et écolières et par sa fonction de route cantonale, un axe de transit important pour les véhicules et les bus.

La place du Midi de **Sion** est entourée de commerces et de cafés/restaurants avec des terrasses. Par son atmosphère conviviale et attractive, elle est reconnue par les habitants-e-s de la ville de Sion comme étant le lieu de rencontre par excellence. L'aménagement des espaces publics conçus pour accueillir plusieurs usages apporte une qualité de séjour importante. Un aménagement qui a d'ailleurs contribué à l'obtention du Prix Wakker en 2013. Un tronçon de cette zone de rencontre est devenu zone piétonne en 2022.

La place de la gare d'**Yverdon-les-Bains** est l'interface TP principale de la ville. La fréquentation de près de 600 bus par jour pour 19 lignes de bus urbaines et régionales démontre son statut de hub TP d'importance régionale. Le nombre de piéton-ne-s utilisant la zone de rencontre est élevé tout au long de la journée et est supérieur au nombre de véhicules. Le flux de véhicules relativement élevé est principalement lié à la dépose et à la présence d'une vaste offre en places de stationnement. Depuis 2023, l'accès au tronçon central de cette zone de rencontre est autorisé uniquement pour les bus et les vélos.

## Planifier des zones de rencontre dans les quartiers commerçants

La recherche et le travail de terrain (observations, relevés et comptages, entretiens auprès des services communaux et des exploitants TP) ont fourni de nombreuses informations sur le fonctionnement des zones de rencontres dans les quartiers commerçants. Il en ressort les observations et les conclusions principales suivantes tant sur les effets de la zone sur l'exploitation des transports publics routiers et sur la cohabitation entre les différents modes de transport que sur les conditions cadres qui favorisent la sécurité des usagers et usagères ainsi que l'attractivité sociale. :

### En termes d'aménagement et de planification

- Une zone de rencontre apparaît envisageable dans les quartiers commerçants, y compris lorsque le trafic journalier moyen y est important ou que l'endroit est fréquenté par des bus à fréquence urbaine, indépendamment de la longueur et de la forme de la zone.
- Si les tronçons de rue sont longs, la zone de rencontre fonctionne mieux si les personnes à pied sont nombreuses et ont des raisons de traverser la route sur toute la longueur.
- La cohabitation est plus fluide lorsque les espaces circulés et les espaces piétons sont bien définis.
- Le stationnement est un obstacle aux traversées libres.

### En termes d'impacts sur les bus

- L'influence des zones de rencontre sur les temps de parcours des bus est peu significative.
- Le degré de confort et/ou de stress des conducteurs et conductrices et les conditions de sécurité de la zone du point de vue des bus dépendent des caractéristiques d'aménagement, des critères d'exploitation (gestion des carrefours) et de la localisation du stationnement, qui perturbe parfois la fluidité des bus.
- Les arrêts de bus devraient être aménagés hors des zones de traversée libre, en raison de leurs quais hauts.

### En termes de sécurité et cohabitation

- Peu de difficultés de cohabitation entre les modes ont été relevées, même dans les cas où le flux de TIM est élevé en valeur absolue ou ceux où la fréquence bus est élevée.

- Dans les cas avec des volumes de trafic élevés, davantage de vigilance à pied est observée pour traverser.
- Les volumes de trafic n'influencent pas directement la sécurité et la cohabitation des modes, celle-ci dépend davantage de la configuration des lieux.

### En termes d'attractivité sociale

- Les observations in-situ confirment le statut des zones de rencontre comme espace public de qualité avec la présence de nombreuses interactions sociales, une ambiance détendue incitant à la flânerie et des déplacements libres.

### Sur le plan juridique

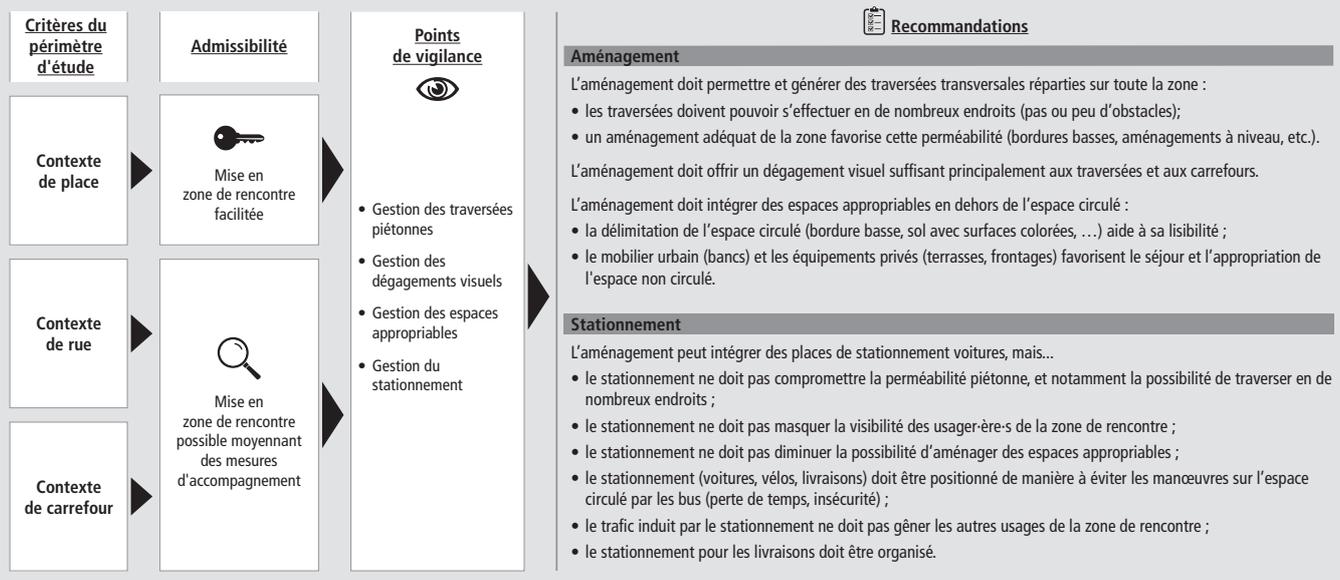
- Les conditions locales, comme la présence d'une centralité commerçante, peuvent justifier l'instauration d'une zone de rencontre et l'abaissement de la vitesse (et non seulement les raisons de sécurité ou de protection de l'environnement (air, bruit)).
- Sous réserve des recommandations formulées et de l'appréciation des conditions locales, l'étude n'a pas identifié de contre-indication à l'instauration d'une zone de rencontre sur des routes à charges de trafic motorisé élevées et/ou avec passage de lignes de bus. Dans le premier cas, le cadre juridique impose cependant parfois de modifier le niveau hiérarchique de l'axe concerné.
- Il devrait être possible d'envisager, si la route mise en zone de rencontre est empruntée par des bus à fréquence urbaine, de déroger à la règle de la priorité de droite, si les conditions locales le justifient.

Le tableau présenté ci-après est un outil synthétique d'aide à la planification, synthétisant les principales recommandations découlant de la recherche. Pour chaque thématique, en fonction des critères du périmètre d'étude, les points de vigilance seront plus ou moins importants à prendre en considération. Par exemple, un cas d'étude avec la présence de stationnement sur chaussée nécessitera des points de vigilance particuliers en ce qui concerne la gestion des traversées piétonnes, les visibilité, la gestion du stationnement et les impacts des manœuvres. Les recommandations formulées permettent d'aider à traiter ces points de vigilance.

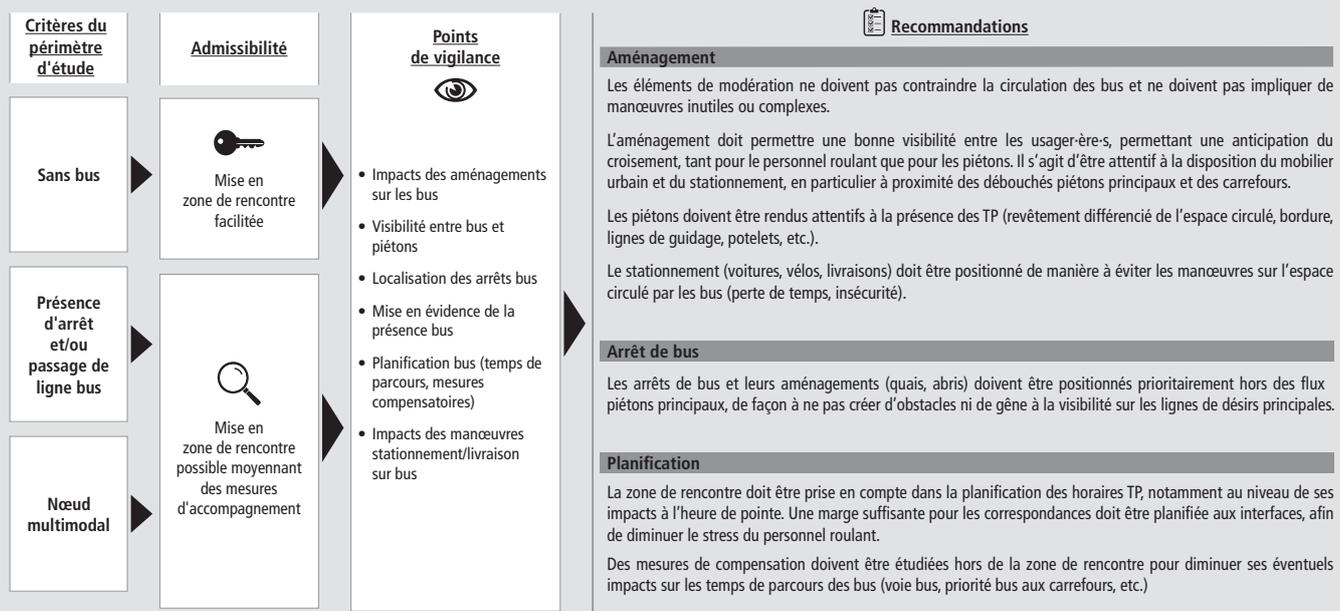


## Quelles sont les recommandations à prendre en compte lors de la planification d'une zone de rencontre dans un quartier commerçant ?

### Forme et aménagement

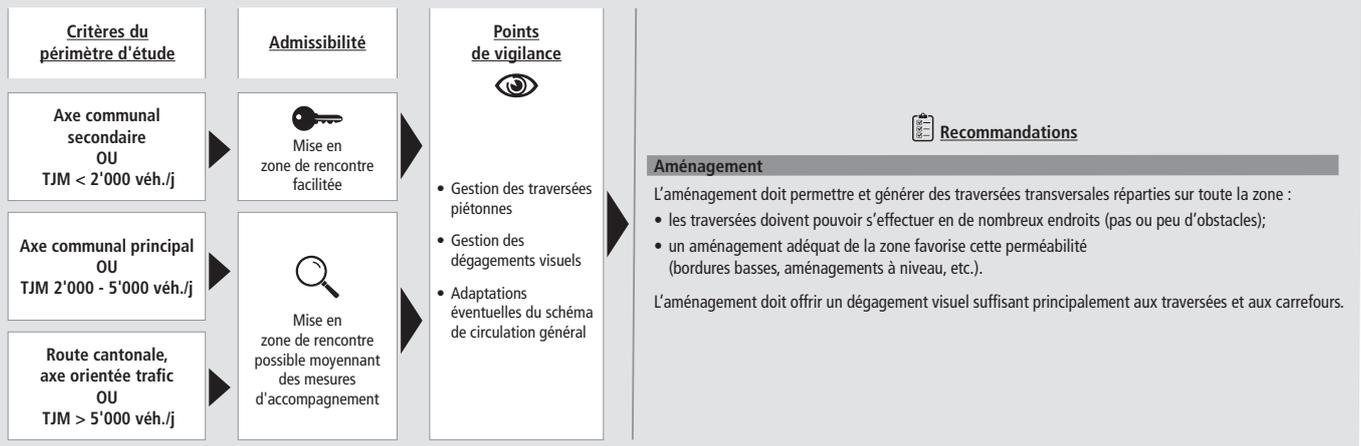


### Présence de bus

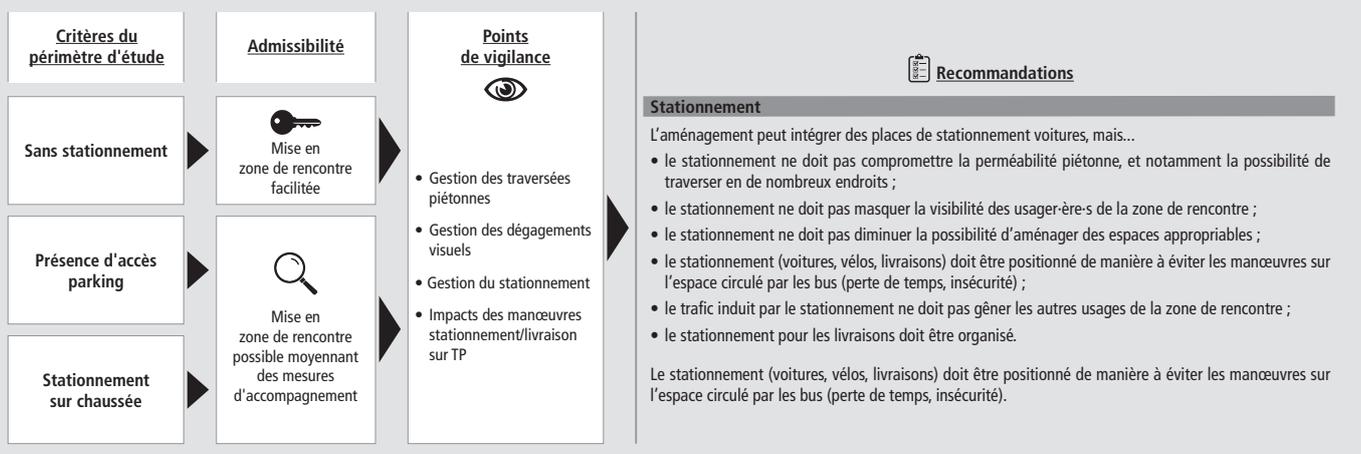


Zones de rencontre d'Yverdon-les-Bains et Bienne traversées par plusieurs lignes de bus

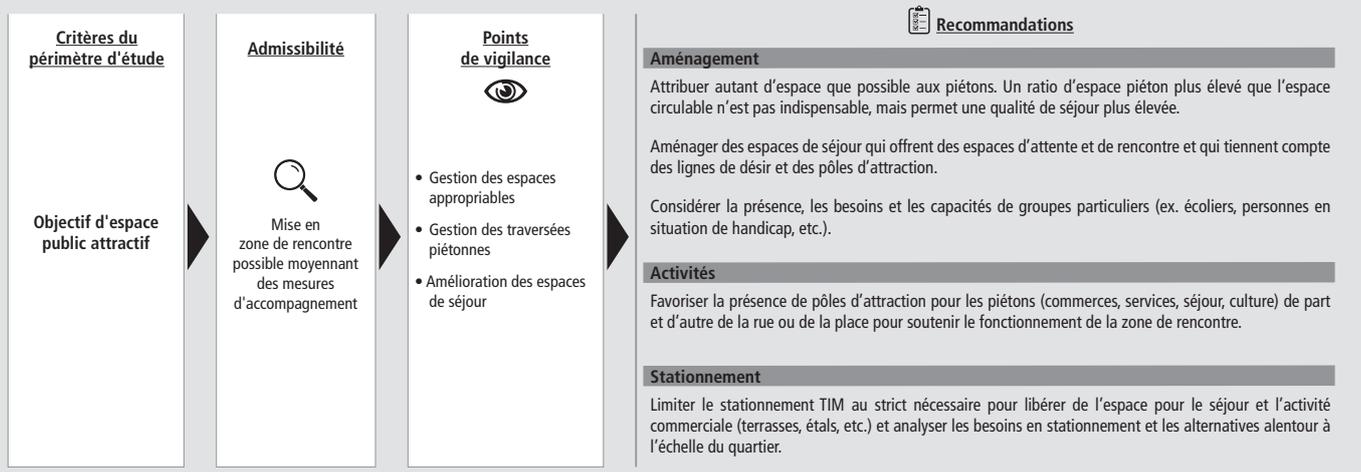
## Classification de l'axe routier ou TJM



## Présence de stationnement



## Attractivité sociale



## Zones de rencontre dans les quartiers commerçants

SVI - Aide-mémoire 2025/02

### Références

Zones de rencontre dans les quartiers commerçants (Novembre 2022, SVI 2019/001)

[www.mobilityplatform.ch/de/research-data-shop/product/1736](http://www.mobilityplatform.ch/de/research-data-shop/product/1736)

Christe & Gyga Ingénieurs Conseils SA :  
Pascal Christe, Lucile Develey, Aurore Crettenand

HEIG VD – Institut d'ingénierie du territoire (INSIT) :  
Julie Barbey Horvath, Yves Delacréta

Mobilité piétonne Suisse : Jenny Leuba