



L'AIRE PIÉTONNE

MIS À JOUR SUITE AU DÉCRET 2010-1581 DU 12 DÉCEMBRE 2010

PORTANT MODIFICATION DE CERTAINES DISPOSITIONS RELATIVES AU STATIONNEMENT

DÉFINITION

Art. R 110-2¹

« aire piétonne : section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation. »

L'aire piétonne est un espace public dont l'usage est dédié aux piétons. Le piéton y est prioritaire sur tous les autres usagers autorisés à y accéder à l'exception des modes guidés de façon permanente de transports publics. Il ne s'agit donc pas d'un partage de la voirie mais d'une affectation justifiée par les besoins d'expression de la vie locale lorsqu'ils sont fortement développés.

Une telle zone vise à faciliter avant tout les déplacements à pied, puis l'usage du vélo à faible vitesse ; la présence des véhicules motorisés devant rester exceptionnelle.

Bien évidemment toute la réglementation s'applique, que ce soit par exemple la législation pour les personnes à mobilité réduite, la signalisation, etc.

Le caractère permanent ou temporaire

Art. R110-2

«Aire piétonne [...] zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente [...]»

Cet article reconnaît que le rythme de vie dans les villes et villages varie en fonction de la saison, de l'heure de la journée, en proposant deux possibilités.

Plusieurs cas de figure se rencontrent couramment :

- saison touristique

Certaines villes peuvent voir leur population passer de 10 000 à 100 000 habitants en saison touristique par exemple, pendant la période estivale. Il est nécessaire d'avoir un outil réglementaire permettant de gérer ces situations récurrentes et ainsi pouvoir adapter les voiries de la ville à la présence ou non des usagers.

- activités récurrentes

Certaines activités récurrentes peuvent conduire à choisir deux modes d'exploitation de la voirie suivant le jour concerné : présence d'un marché, présence forte de piétons le week-end mais très peu de vie en semaine. L'aire piétonne temporaire permet de répondre à cette problématique.

- sentiment d'insécurité et circulation des véhicules à certaines heures

Dans certains quartiers, il existe une vie piétonne importante dans la journée : l'absence de circulation à certaines heures peut créer un sentiment d'insécurité (sûreté) que le passage potentiel de quelques véhicules à faible vitesse tend à diminuer. En cela, pour certains cas, il peut être souhaitable de limiter la durée pendant laquelle la voirie devient aire piétonne.

- gestion des livraisons

L'aire piétonne temporaire peut être un moyen de gérer les livraisons en fonction du rythme de la ville (exemple favoriser les livraisons avant 10h dans les rues commerçantes). Pour autant la réglementation de la circulation dans l'aire piétonne permanente permet aussi d'apporter une réponse (exemple panneau « livraison de 7h à 10h »).

¹ Du code de la route, les articles mentionnés par la suite s'y réfèrent

LES LIEUX CONCERNÉS

Art. R. 411-3

« L'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation détermine le périmètre des aires piétonnes et fixe les règles de circulation à l'intérieur de ce périmètre. »

L'aire piétonne peut couvrir une rue de façade à façade, une place ou un ensemble de voiries. Elle peut être plus ou moins étendue, mais doit être créée en englobant l'intégralité de l'espace public pris dans son ensemble. En cela, un trottoir ne peut pas être assimilé à une aire piétonne. Par contre, un grand parvis (par exemple plus de 100 m²) ou une grande place peuvent être une aire piétonne.

Son mode de fonctionnement exclut de fait les voies de circulation supportant tout trafic de transit ou de distribution.

Elle est adaptée aux lieux qui présentent une forte densité de piétons (hyper-centre, lieux culturels, commerciaux, etc.), pour lesquels on souhaite créer un espace où l'on privilégiera l'absence de véhicules motorisés pour mener des activités qui cohabitent difficilement avec ceux-ci.



Plan théorique d'un réseau de voirie hiérarchisé



Rue piétonne quartier ancien - photo LREP



Place - photo CERTU



Grand parvis - photo CERTU/LREP



Rue commerçante - photo CETE Normandie-Centre

LE CHOIX DE LA VITESSE LIMITE

Art. R. 110-2

« [...] Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci [...] »

Art. R. 431-9

« Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes, [...] à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons »

Si les transports publics à guidage permanent ne sont pas soumis aux limitations de vitesse du code de la route, ces derniers doivent néanmoins pratiquer une vitesse adaptée au contexte. Les limitations sont précisées dans le « Règlement d'Exploitation et de Sécurité » approuvé par le préfet. Ces transports sont conduits par des professionnels qui ont connaissance des conditions d'exploitation et des contraintes au niveau de la sécurité.

L'allure du pas est une vitesse aux alentours de 6 km/h.

Ceci signifie clairement pour tous les véhicules admis à circuler dans l'aire piétonne, à l'exception des transports publics à guidage permanent qui ne relèvent pas du code de la route, que l'allure du pas et la priorité des piétons s'imposent.

En conséquence, pour les cyclistes, emprunter une aire piétonne peut représenter un itinéraire intéressant car sécurisant pour le cycliste, notamment grâce à la faible présence de véhicules motorisés, et éventuellement demandant moins d'effort physique s'il présente un raccourci en distance. Mais il ne constitue pas *a priori* un itinéraire pour lequel une vitesse élevée (20 km/h voire au-delà) pourra être pratiquée, qui plus est lorsque la fréquentation piétonne y est forte.



Photo LREP

LES USAGERS

LES PIÉTONS

Les piétons dans le code de la route forment une catégorie qui comprend les personnes qui se déplacent à pied ainsi que les pratiquants du rollers et trottinettes et les utilisateurs de fauteuils roulants.

Art. R. 110-2

«[...]section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons.[...]»

Les aires piétonnes sont destinées aux piétons.

Art. R. 110-2

«[...]seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. [...] »

Le piéton est prioritaire par rapport à presque tous les véhicules. Ceci s'applique aussi bien aux vélos qu'aux cyclomoteurs, motos, automobiles, véhicules de livraisons ou bus qui seraient autorisés à y accéder. Toutefois, le piéton n'est pas prioritaire sur les transports guidés de manière permanente : il en va de sa survie.

La limitation de l'accès aux seuls véhicules motorisés autorisés, et la réglementation des conditions de circulation doivent concourir à ce que le piéton se sente à l'aise et en sécurité dans l'aire piétonne.

Art. R. 415-11

« Tout conducteur est tenu de céder le passage aux piétons régulièrement engagés dans la traversée d'une chaussée et à ceux circulant dans une zone de rencontre ou une aire piétonne. »

Cet article insiste sur la priorité du piéton qui dans les aires piétonnes ne se limite pas au cas du piéton régulièrement engagé². C'est aux autres usagers d'adapter leur comportement pour voir si la distance et la visibilité leur permet d'avancer dans les règles fixées par l'autorité responsable de l'aire piétonne.

LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Les personnes à mobilité réduite regroupent non seulement les personnes en fauteuil roulant, celles ayant des handicaps sensoriels (aveugle, malvoyant, sourd, malentendant...) ou intellectuels (problèmes cognitifs, etc.), mais aussi les personnes transportant des bagages lourds, les personnes âgées, les femmes enceintes, les adultes avec une poussette ou un caddie, etc.

Loi n° 2005-102 du 11 février 2005, décrets n° 2006-1657 et n° 2006-1658 du 21 décembre 2006,

Arrêté du 15 janvier 2007, alinéa n° 3 – profil en travers :

«[...]La largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel [...] »

²La notion de piéton régulièrement engagé restreint de manière générale la priorité du piéton. En effet l'art 412-37 précise que les piétons doivent traverser la chaussée en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules.

Comme pour les voies à 50 km/h, l'ensemble du décret et de l'arrêté de la loi n° 2005-102 du 11/02/2005 s'applique.

La création d'une aire piétonne ne doit pas faire oublier de rester très vigilant sur les cheminements des personnes malvoyantes ou aveugles, même si la présence des véhicules motorisés est faible. Un des problèmes rencontrés par les personnes aveugles en raison de « l'effet dalle » est la difficulté à se repérer dans les aires piétonnes. En effet, ces personnes n'ont plus ni le bruit des véhicules pour repérer la chaussée ni, la plupart du temps, le dénivelé du trottoir pour s'orienter. Cette problématique est à prendre en compte en termes d'aménagement. (cf. aménagement des aires piétonnes permanentes). Cette prise en compte doit également répondre aux besoins des autres personnes en situation de handicap (fauteuil, etc.). Un compromis est nécessaire.

LES CYCLISTES

Art. R. 431-9

« Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police »

Le choix réglementaire de généraliser l'ouverture des aires piétonnes à tous les cyclistes partait du constat du bon fonctionnement de ce type d'aménagement moyennant des mesures de communication et d'éducation. Aujourd'hui, le constat est que très peu de maires ont choisi d'inscrire des restrictions à l'usage des vélos dans les aires piétonnes.

Pour les aires piétonnes permanentes, si pour des raisons d'exploitation d'un tronçon de voirie, l'autorité en charge du pouvoir de police impose un sens unique pour les quelques véhicules motorisés autorisés, il y a une insécurité juridique en l'absence de jurisprudence pour la circulation des cyclistes en sens opposé à la circulation des véhicules motorisés. En effet, l'article R431-9 prévoit la circulation du cycliste. Certains le lisent comme une possibilité de circuler dans les deux sens sur toute voirie, d'autres comme un principe pouvant être limité par la présence d'un sens unique pour les véhicules. En l'absence d'une vision claire, il est recommandé d'autoriser et de signaler une circulation à double sens pour les cyclistes en prenant l'arrêté autorisant cette circulation dans un sens réservé aux cyclistes. Pour ce qui concerne l'aménagement de ce double sens dont un sens est réservé au cycliste, on se conformera aux recommandations en vigueur.

Pour les aires piétonnes temporaires, le problème se pose également mais doit être résolu en tenant compte de la circulation lorsque la rue n'est plus piétonne. Ceci peut passer par des aménagements plus importants et de la signalisation amovible.

Art. R 110-2

«[...]Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R.431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler[...]

Le terme « sous réserve » montre très clairement que cette partie de l'article R 110-2 ne s'applique pas au vélo bien qu'il soit un véhicule car il dépend du R 431-93. Autrement dit, il ne concerne que les véhicules motorisés.

LES VÉHICULES MOTORISÉS, HORS TRANSPORT PUBLIC

Les véhicules motorisés hors transport public comprennent les cyclomoteurs, les motos, les automobiles, les véhicules motorisés de livraison, etc.

Art. R. 412-7

« Les conducteurs de véhicules motorisés ne doivent pas circuler sur une voie verte ni dans une aire piétonne à l'exception des cas prévus par les règles de circulation mentionnées à l'article R. 411-3.

Le fait pour tout conducteur de contrevenir aux dispositions du présent article est puni d'une amende de 4^e classe. »

Art. R. 411-3

« L'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation détermine le périmètre des aires piétonnes et fixe les règles de circulation à l'intérieur du périmètre. »

Art. R 110-2

« [...] Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R.431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler [...] »

Ces articles donnent le pouvoir à l'autorité investie des pouvoirs de police de déterminer les véhicules ayant droit d'accéder à l'aire piétonne ainsi que la possibilité de faire appliquer la restriction d'accès. Ils déterminent la sanction qui s'applique. Le maire déterminera donc les véhicules « nécessaires » à la desserte.

Par exemple, des critères d'usage et de configuration de l'aire piétonne pourraient être retenus pour déterminer les véhicules motorisés qui seraient admis à y accéder.

Les cas suivants notamment pourraient être envisagés :

- les riverains possédant un garage accessible uniquement par l'aire piétonne ;
- les véhicules effectuant des livraisons aux commerces ou entreprises qui ne peuvent être desservis autrement ;
- les véhicules de transports de fonds si cela est nécessaire ;
- certains services à la personne ;
- ...

Cette liste est bien évidemment non exhaustive.

Pour ce qui concerne les livraisons, on peut aussi envisager que le dernier km soit réalisé à vélo ou en tricycle comme cela existe dans certaines villes. Il y a de la place pour de nouvelles organisations à inventer dans ce domaine.

³ Qui traite notamment de la circulation des vélos dans les aires piétonnes

En dehors de la priorité des piétons et des prescriptions du maire, les règles de circulation du code de la route s'appliquent pour gérer les conflits entre tous les véhicules autorisés à circuler dans l'aire piétonne.

LES TRANSPORTS PUBLICS

Art. R. 110-2

« [...] Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R.431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler [...] »

La desserte en transport public d'un lieu se fait le plus souvent par un arrêt complété par un cheminement à pied. S'appuyant sur la notion de « chaîne de déplacement », un transport public qui traverserait une aire piétonne dont l'arrêt se situerait à l'extérieur de cette aire peut en assurer la desserte. Le maire a donc toute latitude pour déterminer quel transport public accède à l'aire piétonne et suivant quelles prescriptions.

Si les transports publics à guidage permanent ne sont pas soumis aux limitations de vitesse du code de la route, ces derniers doivent néanmoins pratiquer des vitesses adaptées au contexte. Leur vitesse de circulation est définie dans le « Règlement d'Exploitation et de Sécurité » approuvé par le préfet. Leur conduite est assurée par des professionnels qui ont connaissance des conditions d'exploitation et des contraintes au niveau de la sécurité.

LES VÉHICULES D'URGENCE

Il n'y a pas de règle spécifique aux aires piétonnes. Elles sont traitées comme toutes les autres voiries ; les règles régissant les véhicules d'urgence primant sur les autres règles.

Par ailleurs dans tous les cas, le passage de certains véhicules doit être maintenu ou une organisation adaptée doit être mise en place (notamment pour le ramassage des ordures ménagères



Livraison terminale en tricycle - photo CERTU

LA SIGNALISATION ET LES AMÉNAGEMENTS

Une fois prise en compte la problématique de l'accès des véhicules d'urgence, le piéton étant toujours prioritaire, les aménagements doivent être pensés d'abord pour lui, puis adaptés pour prendre en compte la présence éventuelle de véhicules autorisés.

Afin de ne pas exclure de ces lieux les usagers malvoyants ou non voyants, il est nécessaire d'avancer et d'expérimenter des solutions techniques, pour répondre à la loi n° 2005-102 du 11/02/2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, et même pour aller au-delà. Il peut être fait appel aux nouvelles technologies de communication ou à la sonorisation pour faciliter le repérage de ces personnes. L'aménagement doit aussi concourir à la lisibilité de la zone.

EN ENTRÉE ET SORTIE

La signalisation en entrée et sortie

Art. R 110-2

« [...] Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation [...] »

En entrée



Panneau B54
Entrée d'une aire piétonne

Le choix d'un panneau montrant explicitement deux piétons, un adulte et une fillette, vise à exprimer la priorité du piéton et le fait que l'espace lui est réservé.

Il ne faut pas compléter le panneau B54 par un panneau de limitation de vitesse (B14) car le B54 prescrit déjà la limitation de la vitesse à l'allure du pas pour tous les véhicules dépendant du code de la route.

Puisque la zone affectée et ses règles de circulation peuvent être temporaires ou permanentes, le panneau peut être complété par un panneau indiquant la période d'application du statut d'aire piétonne, ou bien la règle de circulation propre.

Quelques exemples :



aire piétonne
temporaire
quotidienne



aire piétonne
permanente avec
règle d'accès



aire piétonne
temporaire
hebdomadaire
(liée au loisir et
au tourisme)

C'est un panneau zonal, c'est-à-dire que ses prescriptions s'appliquent à l'ensemble de la zone signalée (axe sur lequel il est implanté et ensemble des voies sécantes) jusqu'à ce que l'utilisateur franchisse un panneau modifiant cette prescription (B55, B52, B30, EB20), même si l'utilisateur change plusieurs fois de direction.

En sortie

La fin de l'aire piétonne peut être annoncée par un des panneaux suivants :



B55
Fin d'aire piétonne



B52
Entrée
d'une zone de rencontre



B30
Entrée d'une zone 30



EB20
Sortie d'agglomération

Art. R 110-2

« [...] Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation [...] »

Souvent, la signalisation ne suffit pas à montrer que l'on entre dans une zone réglementée. C'est pourquoi il est demandé dans la mesure du possible que l'aménagement global de l'espace complète la signalisation afin de rendre plus lisible l'entrée et la sortie de la zone.

Quand les limites de l'aire piétonne sont naturellement compréhensibles comme cela est souvent le cas dans les entrées des centres historiques ou très commerçants, on peut se dispenser de réaliser des aménagements. On gagnera autant que possible dans une même commune à conserver une homogénéité d'aménagement aux entrées des aires piétonnes de même type afin d'en faciliter le repérage pour les usagers.

Suivant le type d'aire piétonne (impasse ou ensemble de rues), si la limitation d'accès sans contrainte physique n'est pas respectée, il est possible d'avoir recours à des bornes ou barrières amovibles pour empêcher physiquement l'entrée des véhicules motorisés. Il est alors préférable de prévoir un espace de stockage du véhicule en attente d'autorisation d'accès à l'aire piétonne.

Pour ces dispositifs, il faudra prendre en compte non seulement le coût d'investissement mais également celui de la maintenance qui n'est pas négligeable.

À L'INTÉRIEUR DE L'AIRE PIÉTONNE



Régulation d'entrée d'aire piétonne - Photo LREP

Pour la signalisation, comme il est de règle en milieu urbain, le recours au marquage au sol et à la signalisation de type routier est à éviter.

Il faut distinguer deux types d'aires piétonnes suivant qu'elles sont permanentes ou temporaires.

Les aires piétonnes temporaires

S'il s'agit d'une aire piétonne justifiée par le déroulement d'une manifestation ponctuelle mais répétée, il faut tenir compte de son fonctionnement pour les périodes où elle n'est pas aire piétonne et s'interroger pour savoir si le statut d'aire piétonne est adapté.

S'il s'agit d'une aire piétonne saisonnière (exemple saison touristique), il existe des dispositifs temporaires permettant d'apporter une réponse à la nécessité de réduire les vitesses pratiquées par les véhicules autorisés à y accéder pour qu'ils atteignent l'allure du pas.

La mise en place de jardinières, arbres en bac et autres mobiliers amovibles peut permettre de transformer selon les besoins, une route en lieu convivial privilégiant le piéton.

Les aires piétonnes permanentes

Pour la signalisation

Le principe est de mettre le moins de signalisation possible, en se limitant aux plaques de rues et à quelques indications succinctes. Afin de limiter les difficultés de repérage des personnes aveugles, on pourra avoir recours à la sonorisation de certaines indications.

Le marquage d'une bande ou d'une piste cyclable va à l'encontre de l'esprit de l'aire piétonne parce qu'il donne une information contradictoire. En effet, cela revient à donner l'impression de créer un espace où le vélo serait prioritaire sur le piéton, et où il n'aurait plus à rouler au pas et à céder le passage au piéton. C'est pourquoi il est fortement déconseillé de matérialiser un espace cyclable par des lignes continues ou discontinues. Ceci ne veut pas dire que l'on ne peut pas à certains endroits faire apparaître le pictogramme vélo. L'objectif de ces pictogrammes est de rappeler la présence de cyclistes

au piéton sans donner l'impression d'un espace dédié à ce mode. Dans le même esprit, il faudra signaler par des panneaux le double sens cyclable accompagné d'éventuels pictogrammes, lorsque le sens unique est nécessaire pour les véhicules motorisés en desserte.

On évitera les panneaux de type C24 qui peuvent donner l'illusion d'une voie réservée au vélo.



Pour l'aménagement

Il y a tout intérêt à ce que l'aménagement soit en cohérence avec le souci de donner la priorité au piéton et d'assurer au mieux son confort.

Il est impératif que l'organisation globale de l'espace dégage un cheminement repérable (par exemple, par les personnes aveugles ou malvoyantes) libre de tout obstacle. Cela peut passer par des éléments de guidage tels que des différences de revêtements ou de niveau dans le profil en travers, tout en respectant la capacité de franchissement par les fauteuils roulants. Il faudra veiller à ce que le souci d'esthétisme ne conduise pas à donner à ces mêmes personnes des informations contradictoires sur leur cheminement (changement de revêtement, éléments en saillie ou décoration au sol, etc.). Au contraire, l'esthétisme et l'utilitaire doivent se conjuguer.

Par ailleurs, il peut être tentant de profiter de l'espace public dégagé de la circulation motorisée pour multiplier les autorisations d'occupation de cet espace notamment pour les commerces (terrasses de café, étalages, panneaux publicitaires, ...). Ces occupations font l'objet d'une autorisation auprès de l'autorité compétente et celle-ci devra veiller à délimiter clairement ce qui est compatible avec le cheminement libre de tout obstacle et s'assurer un contrôle régulier de l'occupation de l'espace public. En effet, dans tous les cas, on veillera à ne pas mettre d'obstacle au déplacement des piétons sur le cheminement privilégié (cf. personnes à mobilité réduite).



Organisation des occupations de l'espace public pour dégager un cheminement piéton - Photo LREP

Par ailleurs, il est possible de prévoir à l'intérieur des aires piétonnes des espaces dédiés à la pratique de certaines activités telles que des aires de jeu (que ce soit pour enfant ou pour adulte, par exemple des tables pour les jeux de société...). Il est conseillé d'aménager des espaces de repos pour tenir compte du vieillissement de la population et de la nécessité pour certains piétons de trouver des lieux où faire étape, même pour des déplacements de quelques centaines de mètres.



Organisation d'espaces dédiés au repos ou au jeu au sein d'une aire piétonne - photo LREP

Le stationnement et l'arrêt

Art. R. 417-10

«[...]est également considéré comme gênant la circulation publique le stationnement de véhicule : [...] dans les aires piétonnes à l'exception des cycles sur les emplacements prévus à cet effet. [...]»

«[...] Tout [...] stationnement gênant prévu par le présent article est puni d'une amende de la deuxième classe [...]»

A l'exception des cycles, il n'est donc plus possible de proposer du stationnement dans les aires piétonnes. Par contre, l'arrêt des véhicules reste possible.

Pour les véhicules motorisés, la restriction d'accès de l'aire piétonne (art. R.110-2) conduit à conclure que la question du stationnement est une problématique

différente de celle des autres espaces publics.

En effet, la limitation d'accès de l'aire piétonne à des véhicules motorisés autorisés reviendrait à réserver ce stationnement à quelques usagers, et donc à accorder de fait un droit de jouissance sur l'espace public. Ceci pourrait être considéré comme une rupture du principe d'égalité entre les citoyens. Le stationnement des véhicules autres que des cycles n'est donc pas prévu pour l'aire piétonne.

Par ailleurs, il est souhaitable d'organiser l'arrêt des véhicules autorisés, notamment pour les livraisons, afin de garantir le dégagement de cheminements piétonniers privilégiés.

Mise en conformité des aires piétonnes

Il est logique que chaque gestionnaire de voirie mette en conformité ses aires piétonnes existantes avec la réglementation, notamment du point de vue de l'interdiction du stationnement des véhicules. Pour cela, il est nécessaire de mener une réflexion afin de déterminer les aires piétonnes pour lesquelles il est souhaitable de choisir le statut correspondant à la nouvelle définition de l'aire piétonne et celles pour lesquelles le statut de zone de rencontre est mieux adapté.

Évolution

Il est souhaitable d'observer comment évolue l'aire piétonne au fil du temps, afin de vérifier s'il y a toujours cohérence entre les aménagements et les usages et éventuellement être prêt à ajuster les règles d'accès et les aménagements, voire à reconsidérer le statut d'aire piétonne s'il se révèle inadapté.

Remarque :

Les termes tels que « zone piétonne » ou « espace piétonnier » n'existent pas dans la réglementation. Ils se réfèrent normalement au statut de l'aire piétonne.