

> Sophie van den Berghe – conseillère en mobilité - Brulocalis

LES ZONES DE RENCONTRE, PLUS QU'UNE SIGNALISATION

Un des objectifs du Plan régional de Mobilité Good Move est d'apaiser les quartiers et de donner plus d'espace aux modes actifs tels que la marche et les déplacements à vélo. Pour y arriver, une série de mesures sont mises en œuvre. Parmi celles-ci en figure une que l'on voit de plus : la zone de rencontre. On constate cependant que dans bien des cas, celle-ci se limite à la pose d'un panneau. Or, une zone de rencontre, c'est bien plus que ça ! Ci-dessous un rappel des règles d'usage et d'aménagement d'une zone de rencontre efficace et sûre.

QU'EST-CE QU'UNE ZONE DE RENCONTRE ?

Dans la zone de rencontre, contrairement à une zone piétonne, la circulation est autorisée en permanence, mais est soumise à des règles spécifiques, notamment en matière de comportement entre les usagers, de priorité, de vitesse et de stationnement.

Il s'agit en effet de rendre cette coexistence la plus harmonieuse possible et d'assurer au mieux la sécurité de tous les usagers.

Le concept a été défini en 1978 (circulaire ministérielle du 23 juin 1978) et se limitait aux endroits où l'habitat était la fonction prépondérante, c'était la « zone résidentielle ». En 2003, le Code de la route y ajoute la « zone de rencontre ». Les principes et la signalisation sont les mêmes mais, dans ces dernières, à la fonction d'habitat s'ajoutent les fonctions

d'artisanat, de commerce, de tourisme, d'enseignement et d'activités récréatives.

L'accès aux zones de rencontre sont indiqués par des signaux f12a et les sorties par les signaux f12b. Les règles de circulation sont reprises sous l'article 22bis du Code de la route.



CHOISIR UN LIEU ADAPTÉ POUR UNE ZONE DE RENCONTRE

Avant de créer une zone de rencontre, il y a lieu d'abord d'évaluer correctement l'opportunité de sa création en fonction des circonstances préexistantes et, ensuite, de réaliser cette zone dans les meilleures conditions.

Il s'agit tout d'abord de bien choisir l'emplacement d'une zone de rencontre :

- La densité du trafic automobile aux heures de pointe ne doit pas y être très élevée.
- Si une rue supporte actuellement une forte circulation de transit, sa transformation en zone de rencontre ne peut être envisagée que si elle s'accompagne d'un plan complet de réorganisation de la circulation afin de diriger le trafic vers d'autres voies.
- On choisit de faire une zone de rencontre soit parce qu'il y a un important flux de piétons, soit pour augmenter l'attractivité d'un lieu pour les modes actifs ou mieux valoriser les particularités locales du lieu.

LE BON AMÉNAGEMENT

L'objectif de la zone de rencontre est d'assurer un déplacement continu, sans rupture dans le cheminement pour les piétons et un mouvement continu, mais lent, pour les véhicules. Dans le cas de la zone résidentielle, un deuxième objectif s'ajoute : celui de permettre à la vie locale, aux jeux d'enfants notamment, de se dérouler sur l'espace public.

Pour atteindre ces objectifs, la priorité est donnée aux piétons et le trafic ne peut circuler à une vitesse supérieure à 20km/h. Il n'est pas nécessaire de prévoir un aménagement spécifique pour cyclistes.

La circulaire de 2013 décrit les lignes directrices d'un aménagement adéquat d'une zone de rencontre :

- **Assurer une bonne reconnaissance de la zone :** bien que chaque entrée et chaque sortie doivent être munies respectivement des signaux F12a « zone résidentielle/rencontre » et F12 b « fin de zone résidentielle/rencontre », le caractère spécifique de la zone doit apparaître au

ARTICLE 22BIS. CIRCULATION DANS LES ZONES RÉSIDENTIELLES ET DANS LES ZONES DE RENCONTRE

1. les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique ; les jeux y sont également autorisés ;
2. les conducteurs ne peuvent mettre les piétons en danger ni les gêner ; au besoin, ils doivent s'arrêter. Ils doivent en outre redoubler de prudence en présence d'enfants. Les piétons ne peuvent entraver la circulation sans nécessité ;
3. la vitesse est limitée à 20 km à l'heure ;
4. a. le stationnement est interdit sauf :
 - aux emplacements qui sont délimités par des marques routières ou un revêtement de couleur différente et sur lesquels est reproduite la lettre « P » ;
 - aux endroits où un signal routier l'autorise.
- b. les véhicules à l'arrêt ou en stationnement peuvent être rangés à droite ou à gauche par rapport au sens de la marche.



> Schaerbeek, espace de jeu bien visible et partiellement protégé par des barrières

premier coup d'œil. Les entrées et sorties doivent pouvoir être reconnues comme telles de par leur aménagement propre en créant par exemple un effet de porte. Un exemple est de marquer l'entrée dans la zone de rencontre par une différence de niveau et/ou de revêtement.

- **Ralentir les vitesses :** mettre en place des éléments d'aménagement ou de modération du trafic tels que du mobilier urbain, des plantations, un éclairage adéquat, un rétrécissement, du stationnement non linéaire, etc. afin de réduire les lignes droites et que la vitesse maximale autorisée ne soit pas dépassée (20km/h).
- **Assurer une bonne lisibilité et un usage mixte de l'espace :** les piétons et les conducteurs pouvant tous utiliser la totalité de l'espace disponible, la division classique en chaussée et trottoir n'est pas opportune. L'idéal est de créer un plain-pied. Il peut cependant aussi parfois être utile de préserver des zones libres de toute circulation, particulièrement comme zone de déambulation piétonne devant des commerces. Même si le profil est de plain-pieds, des quais de bus surélevés peuvent être prévus.

Les trajectoires souhaitées pour les conducteurs peuvent être obtenues par le recours au stationnement, à du mobilier urbain...

Il existe un cas particulier : lorsqu'aucun aménagement n'est prévu, et que par

exemple, le trottoir est beaucoup trop étroit pour accueillir le flux de piétons, le panneau peut être placé sans autre modification.

- **Prise en compte des personnes malvoyantes :** ces personnes peuvent perdre leurs repères dans un aménagement de plain-pied. Il faut donc assurer un guidage satisfaisant et adapté au contexte. Un cheminement libre de 1.5m sans obstacle doit être assuré le long des façades pour garantir l'accessibilité.
- **Éviter le stationnement linéaire :** laisser le stationnement d'un côté, voire des deux côtés de façon linéaire recrée une séparation, même inconsciemment, de l'espace entre les modes de déplacements. C'est donc une configuration à éviter. Par ailleurs, rappelons que le stationnement est interdit dans une zone de rencontre sauf s'il est explicitement autorisé. Il est délimité par des marques routières ou un revêtement de sol différent et la lettre « P » sera reproduite au sol. Une signalisation verticale (E9) n'est donc pas nécessaire.
- **L'éclairage public doit aussi être adapté :** l'éclairage doit favoriser une lecture d'ensemble de la zone et ne pas contribuer à canaliser l'espace de roulage.

CONCERTATION PRÉALABLE

Les riverains de la future zone de rencontre doivent avoir l'occasion d'exprimer leurs désirs et de participer d'une manière concrète à la réussite de l'opération. Il faut la collaboration des résidents, mais également une prise de conscience de la collectivité du fait que la zone de rencontre est créée par eux et pour eux. Il est également souhaitable d'informer les différents usagers sur les nouvelles conditions de circulation applicables dans la zone. Si une société de transport en commun est concernée, il faut l'associer dans les démarches d'études préalables à la création de la zone de rencontre. Les services d'aide urgente sont également tenus informés.

EVALUATION

Afin de s'assurer du bon fonctionnement de la zone, une évaluation est transmise à Bruxelles Mobilité (Service Planification) après un an de mise en service (ou plus tôt si cela s'avère nécessaire). Cette évaluation portera principalement sur le respect de la vitesse, la non ségrégation des trafics et le respect des dispositions en matière de stationnement. Suite à cette évaluation, des mesures correctrices peuvent être appliquées.

> Plus d'infos

Circulaire régionale relative aux zones résidentielles et aux zones de rencontre du 9 septembre 2013

Brochure ISBR

RÈGLEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Du point de vue administratif, la création d'une zone de rencontre, au même titre que toute signalisation/marquage instaurant ou supprimant une obligation ou une interdiction, doit faire l'objet d'un règlement complémentaire. Celui-ci doit être arrêté par le Conseil ou le Collège et envoyé à la Commission consultative pour la Circulation routière (et encodé dans esign). Après avis de cette dernière, il est soumis à l'approbation du Ministre en charge de la Mobilité et de la Sécurité routière. La mesure peut ensuite être mise en place.

Le règlement complémentaire doit être accompagné d'un plan de la zone de rencontre. Celui-ci reprend les aménagements prévus et les emplacements de stationnement.



> Zone de rencontre à Delft



> Le stationnement est prévu de manière alterné



> Louvain-la-Neuve, légère différence de niveau comme effet de porte