Téléchargé à partir de https://www.codedelaroute.be/fr/reglementation/1998014274~odjhhfr85a

Date de publication : 6 novembre 1998 - **Date de téléchargement** 28 août 2026

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE DU 27 OCTOBRE 1998 RELATIVE AUX ZONES DANS LESQUELLES LA VITESSE EST LIMITÉE À 30 KM À L'HEURE TAB 0

Contenu

- 1. Introduction
- 3. La nouvelle réglementation
- 4. Délimitation de la zone 30
- 5. Dossier soumis à l’approbation.
- 6. Mission : réduire de 50% les accidents corporels sur les routes communales pour l’an 2006.
- 7. Adresses utiles

A Madame et Messieurs les Gouverneurs de province, pour information à MM. les Commissaires d'arrondissement et à Mesdames et Messieurs les Bourgmestres, Madame, Monsieur le Gouverneur,

1. Introduction

Il y a 10 ans, le 1 novembre 1988, la zone 30 recevait un statut juridique.

L'objectif était de rendre les quartiers résidentiels des villes et communes plus sûrs et plus conviviaux.

Acet effet, il fallait, en premier lieu, réduire la vitesse de la circulation motorisée à un niveau compatible avec la sécurité des cyclistes et piétons.

Etant donné que la plupart du temps les limitations de vitesse par elles-mêmes se révèlent insuffisantes, il a fallu procéder, ou` cela s'avérait nécessaire, à des modifications d'infrastructure. Celles-ci furent rendues obligatoires par l'AR du 17 septembre 1988 fixant les conditions d'aménagement des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/heure, en exécution de l'article 22quater du code de la route (AR du 1 décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière).

Les quartiers résidentiels pouvaient être balisés par les panneaux de circulation F4a et F4b limitant la vitesse à 30 km/h.

2. Zone 30 : la nouvelle norme pour tous les quartiers résidentiels Après une première période pendant laquelle des rues éparses et des quartiers d'habitations calmes se voyaient attribuer un statut de zone 30, la tendance est née de créer des zones 30 dans les centres-villes.

C'est dans ces centres, mais également dans d'autres quartiers résidentiels, que les conflits entre la circulation motorisée d'une part et les piétons et les cyclistes d'autre part sont les plus aigus et les plus fréquents.

Lors d'une collision avec une voiture roulant à 50 km/h,un piéton n'a que 20% de chance de survie, à une vitesse de 30km/h cette chance de survie est égale à 90%. L'impact lors d'une collision à 50 km/h est égal à une chute libre de 10 m ou de 3 étages. A 30km/h, l'impact correspond à une chute de 3,5m ou « seulement » 1 étage.

Enfin, la distance d'arrêt c'est-à-dire la somme des temps de réaction (1 seconde) et de freinage qui (dans des circonstances idéales, dans de bonnes conditions routières- et atmosphériques) correspond pour une vitesse de 30 km/h à 13mètres; à 50 km/h, cette distance est plus que doublée,soit : 27 mètres. Compte tenu de toutes ces circonstances, il est évident que les piétons et les cyclistes, dont des enfants et des personnes âgées, courent moins de risques d'accidents en zone 30 et, qu'en cas d'accident, les lésions sont moins graves.

Dans les pays voisins également, la limitation de vitesse à 30km/h devient progressivement la norme pour les quartiers résidentiels. Aux Pays-Bas par exemple, il existe une promotion généralisée de la zone 30 dans le cadre du programme « La Sécurité durable ». Une étude de 5 ans en Grande-Bretagne a démontré que la zone 30 est efficace : le nombre d'accidents a chuté de 60 %, les accidents impliquant des enfants à pied de 70 %, les accidents d'enfants à vélo de presque 50 % et tous les accidents à vélo confondus de près de 30 %. La vitesse moyenne a diminué de près de 15 km/h. En Suède, les autorités ont prescrit l'usage des 30 km/h dans tous les territoires urbanisés, non seulement dans les rues à fonction résidentielle, mais également dans celles à fonction de circulation. Cette opération cadre dans l'option politique « Vision Nulle » ayant comme objectif un trafic sans tués ou blessés graves. Ce qui signifie qu'en Suède, sur les routes fréquentées de concert par les piétons, les cyclistes et les automobilistes, la vitesse ne peut dépasser 30 km/h.

Une limitation de vitesse à 30 km/h est donc tout indiquée. Les 30 km/h doivent devenir la norme de référence pour tout lieu de séjour.

Un environnement plus sûr et plus convivial va, en outre, promouvoir l'usage d'autres moyens de transport que l'auto, ce qui rendra à son tour la vie en ville et les autres quartiers plus attrayante.

3. La nouvelle réglementation

Une évaluation des zones 30 existantes et des problèmes rencontrés par les gestionnaires de voirie pour leur instauration a démontré qu'il fallait un assouplissement de la réglementation si l'on voulait de fac¸on systématique et à une plus grande échelle, dans l'intérêt de la sécurité et de la convivialité, baliser les quartiers résidentiels en zones 30.

La réglementation concernant l'installation des zones 30 a été, pour cette raison, revue et assouplie en de nombreux points, ce qui signifie également que l'opération est désormais moins coûteuse. Cependant, à la base, la limitation de vitesse imposée par la signalisation doit rester soutenue par d'autres mesures.

Si l'on s'écarte de ce principe, la crédibilité de la réglementation est conpromise.

L'article 22quater du code de la route n'a évidemment pas été modifié.

Les nouvelles prescriptions concernent les conditions d'instauration des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/h. Elles sont reprises dans l'arrêté royal du 9 octobre 1998 et publiées au Moniteur belge du 28 octobre 1998.

Elles sont exposées ci-après.

3.1. Conditions préalables (article 1er)

3.1.1. Dans une ou plusieurs rues dont la fonction de séjour prévaut ou lorsque la fonction de circulation va être subordonnée à la fonction de séjour; (article 1er.1°).

La première étape lors de la délimitation du territoire en zones 30 est, en principe, l'élaboration d'un plan de circulation reprenant une répartition des rues en catégories. Pour chaque rue est déterminée la fonction (souhaitée); notamment la fonction résidentielle, la fonction de séjour, la fonction de circulation ou la fonction de transit.

Quelques définitions :
- la fonction de transit est le rôle joué par la route en tant que maillon dans le réseau routier;
- la fonction résidentielle est le rôle de la route qui découle de ce qui se passe sur les parcelles avoisinantes (le trafic en aval et en amont est considéré comme faisant partie de la fonction résidentielle);
- la fonction de circulation est le rôle joué par la route en tant que porteur de déplacements motorisés;
- la fonction de séjour est le rôle joué par la route en tant que vecteur de toutes les activités à l'exception des déplacements motorisés.

Au vu de cette répartition en catégories, le gestionnaire de voirie peut déterminer dans quelle rue ou sur quel territoire la fonction de séjour est prépondérante ou doit être accentuée et qui, par conséquent, entre en ligne de compte pour une zone 30.

Une zone 30 est donc non seulement possible lorsque la fonction de séjour prime naturellement mais aussi, lorsqu'à la suite de l'accroissement du trafic, cette fonction a été conpromise et doit être revalorisée.

La rédaction actuelle de l'article 1er.1° accentue cet aspect « de situation souhaitée » par rapport à l'ancienne formulation qui pouvait laisser sous-entendre que seules les situations existantes pouvaient servir de base de travail à la réglementation des zones 30.

3.1.2. Si une concertation préalable a été menée, notamment s'agissant des mesures visant à ralentir le trafic : - avec les sociétés des services réguliers de transport en commun qui desservent cette zone; - avec les services d'incendie et les services d'aide médicale urgente qui desservent cette zone (article 1er.2°).

L' évaluation a démontré que les transports en commun et les zones 30 sont parfaitement compatibles.De plus, l'objectif de la zone 30 étant indirectement d'éviter toute circulation automobile excédentaire et de promouvoir les autres modes de transport, il va de soi que les transports en commun en zone 30 situés en centre urbain et dans les autres quartiers, représentent une alternative valorisante par rapport à l'automobile.

La réglementation actuelle rend expressément obligatoire une concertation.

En outre, cette concertation doit non seulement concerner le principe d'implantation des zones 30 mais en particulier les mesures y afférentes.

Les mesures réduisant la vitesse ne peuvent en effet gêner le passage de ces véhicules de telle manière à nuire à la qualité du service, de compromettre les secours d'urgence ou avoir comme conséquence que la zone 30 ne soit plus desservie.

La concertation prévient également la nécessité de travaux ultérieurs afin que les sociétés de transport ou les services de secours puissent desservir la zone +30 intéressée.

En ce qui concerne le secteur de l'aide médicale urgente communé- ment appelé « 100 », il faut concerner le responsable des services d'ambulances agréés ou organisés par les autorités au sein du système d'appel uniforme (1).

3.2. Organisation du trafic au sein de la zone (article 2) 3.2.1. La priorité de droite est d'application sauf sur les ronds-points signalés par les signaux D5 et dont les voies d'accès sont signalées par les signaux B1 ou B5. Toutefois, à titre exceptionnel, la priorité peut être conférée par des signaux B15, B1 ou B5 (article 2.1°).

La mise en priorité d'un trajet déterminé au moyen des signaux B9 - B15 et B1 - B5 est une mesure technique visant à rendre la circulation plus aisée.

L'installation de ces signaux souligne par conséquent la fonction de circulation d'une route déterminée. Il est donc logique que ces signaux ne soient pas placés en zone 30 mais que la priorité de droite, qui par elle-même freine la circulation, reste d'application.

Cependant, exceptionnellement, la possibilité existe actuellement de déroger à la priorité de droite. Cette mesure doit toutefois être utilisée avec circonspection. En zone 30, un trafic aisé est d'une importance secondaire. Une dérogation ponctuelle peut intervenir, par exemple :
- lorsque, lors de l'aménagement ou du réaménagement d'un carrefour, l'un des embranchements est visuellement aménagé en trajet prioritaire;

- lorsqu'un passage assumant une fonction de liaison importante doit être repris en zone 30 pour des raisons d'homogénéité de par sa forte concentration en circulation piétons et cyclistes;
- lorsque le maintien de la priorité de droite rend impossible tout déroulement de la circulation à un carrefour déterminé.

Lorsque cette possibilité est utilisée, l'on y installe les signaux B1 ou B5 et B15. Le signal B9 n'est en aucun cas autorisé.

Dans les ronds-points situés en zone 30, la règle générale reste d'application; à savoir : que toute personne se trouvant sur le rond-point a priorité sur toute autre voulant y accéder. Comme pour tout rond-point, même hors zone 30, des signaux B1 ou B5 doivent être installés sur les voies d'accès.

Lorsqu'une zone résidentielle se trouve dans une zone 30, la priorité
de droite est désormais d'application aux sorties de la zone résidentielle.

L'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière a été adapté en ce sens par l'article 3 de l'arrêté ministériel du 9 octobre 1998 modifiant l'arrêté precité, paru au M.B. du 28 octobre 1998. L'obligation de placer les signaux B1 ou B5 à la sortie de la zone résidentielle est ainsi abrogé lorsque la zone résidentielle aboutit dans une zone 30.

3.2.2. La circulation ne peut être réglée qu'à titre exceptionnel par des signaux lumineux de circulation.(article 2.2°).

En principe les feux lumineux de signalisation n'ont pas leur place en zone 30. Ils soulignent par ailleurs plus une fonction de circulation de la route qu'une fonction de séjour. Mais, même dans ce cas, l'on peut actuellement déroger à la règle.

Parmi les exceptions, nous citerons :
- les feux lumineux de signalisation destinés à régler la circulation des véhicules des services réguliers de transports en commun;
- les feux lumineux de signalisation destinés à la protection des passages pour piétons hors carrefours (ce qui, en soi, doit être considéré
comme une exception dans une zone 30);
- les feux lumineux de signalisation aux carrefours dont un des embranchements forme l'accès/la sortie d'une zone 30;
- si à un carrefour déterminé toute circulation sans feux lumineux de signalisation se révèle impossible;
- les feux lumineux de signalisation qui règlent les entrées/sorties des services d'incendie ou autres services d'aide urgente.

3.2.3. La circulation de transit doit être évitée autant que possible (article 2.3°).

En principe, en zone 30, seule la circulation d'origine ou à destination de la zone a sa raison d'être, ou, en d'autres termes, la circulation doit être locale. Lors de l'évaluation des zones 30, il ressort que la circulation qui n'a pas de raison d'être peut hypothéquer sensiblement le fonctionnement d'une zone 30.

Si, dans une zone envisagée, la circulation de transit se révèle fort importante, il faut, en premier lieu, chercher des alternatives valables, surtout lorsqu'il s'agit de trafic de poids lourds. Il est essentiel d'avoir une bonne signalisation pour les routes alternatives.

Lorsqu'il n'existe pas d'alternatives et que la fonction de séjour de la voie ou des routes en question doit être protégée ou revalorisée, la voie concernée peut malgré tout être délimitée en zone 30 ou reprise dans une zone 30 homogène.

Etant donné qu'il s'avère que ce sont surtout les conducteurs en transit qui adaptent insuffisamment leur comportement de conduite, il faudra concentrer particulièrement son attention sur les mesures pouvant amener à la vitesse désirée.

3.3. L'organisation de la zone 30 (articles 3, 4 et 5)

3.3.1.Les accès à la zone doivent être clairement identifiables par la disposition des lieux, par un aménagement ou par la combinaison des deux (article 3).

L'usager de la route qui accède à une zone 30 doit en être parfaitement conscient. La différence avec l'agglomération ou` le 50 km/h est d'application doit lui sembler logique.

Dans certaines circonstances, l'aménagement lui-même peut tellement différencier les choses qu'il constitue un effet de porte naturel.

Dans ce cas, l'installation des panneaux de signalisation F4a et F4b suffit.

Aux endroits ou` ce n'est pas le cas, il est préférable de créer un effet de porte afin d'accentuer l'entrée de la zone 30.

A titre d'exemple : le rétrécissement de la chaussée, au moyen de marquages (zone d'évitement), avancée de trottoirs d'un ou des deux côtés, un revêtement différencier, la division en bandes de circulation, des dispositifs surélevés, un rond-point, des dévoiements alliés ou non avec un îlot central, etc...;
3.3.2.La vitesse doit être réduite à 30km à l'heure par des mesures d'organisation de la circulation ou du stationnement, d'infrastructure ou par d'autres aménagements de l'aspect de rue ou par la combinaison de ces mesures (article 4).

Cet article reprend la nouveauté essentielle par rapport à l'arrêté précédent.

Le gestionnaire de voirie doit, en premier lieu, effectuer des contrôles de vitesse dans la rue ou zone dans laquelle il désire conférer le statut de zone 30.

Les mesures de vitesse se font dans la rue ou les rues dans lesquelles les risques de rouler vite sont les plus grands, réparties sur toute la zone et de préférence aux endroits les plus critiques. Elles sont réalisées à des jours et des heures différents de sorte à être représentatives de la vitesse moyenne pratiquée dans des circonstances normales de circulation.

Afin de déterminer la vitesse, il est préférable d'utiliser la norme V85 c'est-à-dire la vitesse à laquelle se déplacent 85% des usagers de la route. Lorsque la vitesse moyenne se situe autour des 30 km/h, la rue ou la zone peut être délimitée sans plus comme zone 30 ou reprise dans une zone 30. Si ce n'est pas le cas, il faut envisager des mesures supplémentaires; aux endroits avec une forte concentration de cyclistes ou de piétons.

Auparavant, il n'était question que de mesures limitant la vitesse, ce qui implique des mesures d'infrastructure.

Actuellement, l'éventail des possibilités se révèle plus varié, avec entre autres comme objectif de limiter les coûts d'installation et notamment :
1. Des mesures en matière d'organisation de la circulation.

Par l'introduction d'un sens unique, éventuellement limité à une section de rue entre deux carrefours, en limitant l'accès à certaines rues, par l'installation d'un système de chicanes, la circulation peut être fort limitée. Il s'agit de promouvoir la circulation à vélo (par exemple par une circulation à sens unique limité) et les transports en commun (par exemple en prévoyant une exception aux limitations d'accès pour les autobus, par l'installation de voies réservées aux bus ou sites spéciaux franchisables). Il est fait référence en l'occurrence à une nouvelle circulaire séparée relative à l'assouplissement des critères d'instauration des sens uniques limités et à la généralisation de cette mesure. Celà permet de promouvoir sérieusement la circulation à vélo sans la rendre dangereuse. Moins il y a de trafic automobile, meilleure sera la fonction de séjour d'une zone ainsi que la nécessité pour les conducteurs de limiter leur vitesse et d'observer cette limitation.

Si la circulation à sens unique fut introduite par le passé pour permettre une circulation plus fluide (plus rapide), sa suppression et le rappel de la circulation dans les deux sens freineront la vitesse du même coup. Dans ce cas, il faut éviter que cette réinstauration ne profite à nouveau à la circulation de transit.

2. Mesures en matière de stationnement.

Les véhicules garés freinent la vitesse de la circulation motorisée. Une interdiction de stationner dans un sens augmente cependant la perspective visuelle et a pour effet d'accroître la vitesse. C'est la raison pour laquelle l'introduction du stationnement longitudinal, perpendiculaire et en épi est un moyen idéal pour rétrécir la route et freiner ainsi la vitesse. Aux extrémités des zones de stationnement, il est préférable d'installer des avancées de trottoirs ou - dans une première phase en tous cas - des îlots directionnels ou des zones d'évitement. Pour rappel que, depuis l'entrée en vigueur le 1/10/97 de l'art. 14 de l'AR du 16 juillet 1997 modifiant l'art. 77.4 du code de la route, il est formellement interdit aux conducteurs de rouler, s'arrêter ou stationner sur ces marquages. Dans l'intérêt de la sécurité, il faut donc observer un strict maintien de cette règle.

Si une interdiction de stationner totale ou dans un sens a été instaurée afin de rendre le passage plus aisé, cette interdiction peut être levée. Le passage, même de véhicules plus grand doit rester possible. On peut aussi envisager l'introduction d' un parking zonal jusqu'à 3,5T. Une telle mesure favorise également la fonction de séjour de la zone 30.

Dans ce cas, il faut cependant offrir une alternative pour le parking des poids lourds hors de la zone.

Parmi ces mesures on trouve également l'installation de rangements pour vélos sûrs et confortables; la promotion de la mobilité à vélo nécessite également plus d'espace pour leur rangement. Etant donné l'objectif de la zone 30 qui est d'éviter le trafic automobile excédentaire, il faut réserver moins d'espace de stationnement aux automobiles. Les rangements supplémentaires pour vélos peuvent donc s'installer en lieu et place du stationnement pour les automobiles. Il faut absolument éviter les rangements pour vélos sur les pistes cyclables, les trottoirs ou les avancées de trottoirs; les rangements supplémentaires pour vélos ne peuvent se faire au détriment du confort (déjà parfois réduit) des piétons.

3. Mesures en matière d'infrastructure, dont :
- celles modifiant le tracé horizontal : des rétrécissements des bandes de circulation dans un sens ou les deux, des îlots centraux avec ou sans chicanes, des dévoiements, les avancées de trottoirs aux carrefours en T, rétrécissement des carrefours; cela peut se réaliser dans certains cas - et certainement dans une première phase- relativement simplement par des marquages au sol, dont des zones d'évitement tandis que les travaux d'infrastructure en dur peuvent, après évaluation, être prévus dans une phase ultérieure.

Dans cette catégorie de mesures, il faut inclure le marquage de larges pistes cyclables; dans des quartiers résidentiels plus neufs, surtout ceux construits après la 2e Guerre Mondiale à la limite des centres-villes qui souvent, furent pourvus de larges routes bétonnées ou asphaltées afin de promouvoir une conduite automobile confortable; c'est surtout dans ces quartiers que le paysage routier peut être rétréci par le marquage d'une large piste cyclable; la séparation entre circulation automobile et cycliste en combinaison avec d'autres mesures (p.ex. une circulation à sens unique limité et/ou celle concernant le stationnement) ne sera pas nécessairement plus dangereuse qu'une circulation mixte; en outre, le marquage d'une telle piste cyclable favorise de facto l'usage du vélo; le marquage d'une piste cyclable n'est guère coûteux;

- celles modifiant le tracé vertical, notamment : les ralentisseurs de trafic et les plateaux. Ceux-ci doivent être conformes aux normes techniques de l'arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'implantation des dispositifs surélevés sur la voie publique et les prescriptions techniques auxquelles ceux-ci doivent satisfaire (M.B. du 28 octobre 1998). Les ralentisseurs de trafic et les plateaux ne doivent pas être signalés en zone 30 par les signaux A14 et F87. Les marquages (traits blancs sur fond sombre) doivent être tracés;
-divers, entre autre matériel de fermeture des rues (p.ex. par de petites bornes, des arbres, du mobilier urbain,...) grâce auquel la circulation automobile de transit est rendu impossible, la fermeture en diagonale des carrefours, des trottoirs continus.

4. Modification de l'aspect de la rue.

La perspective visuelle rectiligne incite à la vitesse. Les modifications du paysage routier par la réalisation de perspectives plus limitées peuvent entraîner une diminution de la vitesse. L'effet souhaité peut se réaliser par des plantations, un éclairage de rue ponctuel, du mobilier urbain tel que des bancs, des cabines téléphoniques, des abribus.

Il faut essentiellement tenir compte du confort de la circulation piétonne : les modifications proposées ne sont par conséquent pas apportées sur le cheminement des piétons, mais, si possible, en lieu et place de l'espace réservé au stationnement des automobiles. La diversité des matériaux de rue peut s'avérer d'une influence positive mais entraîne une augmentation des coûts.

Ceci devrait en tout cas être envisagé lors de remise en état de la route à la suite de travaux d'égouts et/ou autres installations collectives (eau, gaz, électricité, éclairage public, téléphone ou télédistribution).

Ce qui précède ne représente qu'un relevé sommaire qui peut être certainement complété de manière créative.

Une combinaison de toutes ces possibilités améliorera, dans beaucoup de cas, l'aménagement et l'organisation des zones 30.

Il est en outre souhaitable qu'une évaluation soit menée ensuite. Ceci permet de vérifier si les objectifs sont atteints, d'éventuellement prévoir des mesures supplémentaires et d'engranger l'expérience en vue de projets nouveaux.

3.4. Aménagement de la zone 30 en toute sécurité (article 5) Les mesures prévues à l'article 4 doivent être instaurées de telle fac¸on qu'elles ne créent pas de danger pour les conducteurs de véhicules à moteur, pour les cyclistes, ou pour les piétons. Elles doivent être visibles en tout temps.

Les mesures prévues afin de réduire la vitesse ne peuvent, de par leur caractère, présenter un danger pour les usagers de la route.

Les obstacles que représente le matériel en dur, isolé sans marquage guidant le conducteur, peuvent être dangereux même abordés à vitesse réduite.

Il faut également rejeter les aménagements soustrayant les piétons et en particulier les enfants à la vue.

Les mesures créant un effet de surprise, non compréhensible dans l'immédiat par les conducteurs, peuvent également être à la base d'accidents de la route.

Il s'agit de bien étudier les mesures en vue de réduire la vitesse au moyen de modifications de l'aspect routier, par des mesures en matière de circulation ou d'aménagements de l'infrastructure. Les mesures entraînant trop d'inconfort sont mal acceptées par les usagers de la route, non seulement les conducteurs (par exemple également par les personnes âgées ayant des problèmes de mobilité); l'exagération nuit à la crédibilité de la zone 30.

Si, par ailleurs, trop peu de mesures sont prises, la crédibilité est également en cause.

Il est donc essentiel de réaliser une étude bien pensée.

L'expérience montre également que l'aspect esthétique a son importance dans le cadre de l'acceptation et de la réussite de la zone 30.

Un soin particulier doit être apporté à la perception à distance, l'usage des coloris, l'usage de produits réfléchissants et/ou de catadioptres, une conception adéquate de l'intensité de l'éclairage.

3.5. Association des riverains (article 4) Les habitants de la zone doivent être préalablement associés à l'instauration de ladite zone.

L'évaluation a démontré que l'association des habitants offre chaque fois une garantie pour l'acceptation et le bon fonctionnement de la zone 30. C'est le cas pour les zones 30 réalisées à la demande des riverains comme pour les zones 30 instaurées à l'initiative des autorités communales.

Pour ces raisons, cette concertation a été rendue obligatoire.

Aucune règle stricte ne prévaut pour son organisation.

L'administration communale a la liberté d'organiser cette concertation selon ses propres vues. Cependant, la concertation va plus loin qu'une simple information des citoyens concernant la mesure envisage ´e. Il faut leur donner l'occasion de communiquer leur opinion et qu'ils fassent eux-mêmes des propositions. La commune peut pour l'organisation de la concertation faire appel aux structures

participatives existantes.

Si celles-ci n'existent pas, il est utile d'organiser une réunion avec les riverains. La commune peut faire appel à des organismes spécialisées en matière d'accompagnement de ce genre de concertation.

4. Délimitation de la zone 30

La zone 30 est délimitée par les signaux F4a et F4b. Au sein de la zone, le panneau F4a peut être répété aux endroits stratégiques. Le signal est dès lors complété par la mention « rappel ». Si cela s'avère nécessaire, ils peuvent faire l'objet d'une signalisation de préavis. Il va de soi que les signaux ne peuvent être installés qu'après approbation du règlement complémentaire et, en principe, qu'après avoir finalisé les mesures d'aménagements prévues.

Lors de l'entrée en vigueur de cette mesure, il est indiqué, en tout cas à l'entrée de la zone, de mettre l'accent par le biais de panneaux spéciaux sur la modification de la situation.

5. Dossier soumis à l'approbation.

Le dossier avec lequel le règlement complémentaire est soumis à l'approbation doit comporter les documents suivants :
- la preuve de la concertation avec les sociétés publiques de transports, les services d'incendie et les services d'aide médicale urgente;
- la preuve de la concertation avec les habitants;
- les mesures de vitesse;
- un plan contenant un aperc¸u des mesures projetées ou déjà exécutées en vue de limiter la vitesse.

Il est souhaitable que l'autorité communale, avant de soumettre un projet d'arrêté au conseil communal, entre en contact avec le service d'inspection de la signalisation routière afin de se concerter à propos du projet.

Appel peut également être fait aux services de l'Institut belge pour la Sécurité routière.

La nouvelle brochure concernant la présente réglementation, que cet Institut vient de publier, explique encore plus en détails les principes exposés dans cette circulaire. Elle représente un excellent fil conducteur pour la constitution d'un dossier zone 30.

6. Mission : réduire de 50% les accidents corporels sur les routes communales pour l'an 2006.

Les « 30 km/h » doivent, à moyen terme, devenir la norme de référence pour tous les quartiers résidentiels pour l'an 2006.Grâce à la nouvelle réglementation, les gestionnaires de voirie, en particulier les villes et communes, disposent, avec les autres nouveautés qui entrent en vigueur le 1 novembre 1998 en matière de circulation,d'un outil adéquat permettant de mieux maîtriser la sécurité routière dans les zones visées.

Les accidents sur les routes communales représentent encore une part importante du nombre total d'accidents corporels en Belgique, à savoir plus de 40 %.

Par l'application de ce nouvel outil, l'on peut réduire radicalement l'insécurité routière tant objectivement que subjectivement. L'objectif est donc de transformer toutes les zones interessés en zone 30 pour l'an 2006. A cette date et dans ces circonstances, le nombre d'accidents corporels sur les routes communales peut être réduit de moitié. Pour le début du 21e siècle, cette mission doit être l'axe directeur de la politique en matière de sécurité de toutes les autorités intéressées.

7. Adresses utiles

Il y a lieu de se référer au « Répertoire de la Sécurité Routière » publié fin 1997 par l'Institut belge pour la Sécurité routière et envoyé à tous les mandataires locaux, provinciaux, régionaux et fédéraux par le biais des autorités compétentes.

La circulaire du 17 septembre 1988 relative aux zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure est abrogée.

Le Secrétaire d'Etat à la Sécurité,

J. Peeters.

Note

(1) Service d'ambulances affilié au système 100