Téléchargé à partir de https://www.codedelaroute.be/fr/reglementation/2013031749~lngkquwjhf

Date de publication : 24 septembre 2013 - **Date de téléchargement** 29 août 2026

CIRCULAIRE RÉGIONALE DU 9 SEPTEMBRE 2013 RELATIVE AUX ZONES RÉSIDENTIELLES ET AUX ZONES DE RENCONTRE CONTENU

Contenu

- Introduction
- L'usage
- Avantages
- L'aménagement
- L'évaluation
- La réalisation pratique
- Règlement complémentaire

Cette circulaire n'est d'application qu'en Région de Bruxelles-Capitale. Pour la Région flamande, voir la Circulaire ministérielle du 23 juin 1978 relatives aux zones résidentielles.

Introduction

En 2003, la zone de rencontre a rejoint la zone résidentielle dans le Code de la route. Il s'agit d'une extension du champ d'application de la zone résidentielle. La signalisation et le comportement demandé aux usagers sont les mêmes. Si la zone résidentielle est réservée aux quartiers à vocation résidentielle, la zone de rencontre peut se concrétiser dans un environnement où se côtoient les fonctions d'habitat, de commerce, d'artisanat, d'enseignement ainsi que des activités récréatives.

Suite à l'introduction de ce statut dans le Code de la route, il était nécessaire de mettre à jour les recommandations en termes d'aménagements. La présente circulaire vise donc à clarifier la situation et à actualiser les recommandations sur la base d'expériences belges et étrangères qui s'étendent désormais sur plusieurs décennies. La circulaire vise à définir les conditions minimales à mettre en oeuvre pour s'assurer que les aménagements contribuent effectivement aux objectifs respectifs des zones résidentielles et des zones de rencontre. Elle vise également à donner des grandes lignes directrices pour l'application pratique des deux concepts.

Cette circulaire régionale annule et remplace la circulaire ministérielle du 23 juin 1978 relative aux zones résidentielles (MB 28 juin 1978).

L'usage

Zone de rencontre

Le statut de zone de rencontre s'applique dans des voiries où l'utilisation du sol comprend les fonctions suivantes : habitation, commerce, tourisme, enseignement, artisanat, activités récréatives.

Zone résidentielle

Le statut de zone résidentielle s'applique, lui, dans des environnements où la fonction d'habitat est prépondérante.

Avantages

Un important flux piéton existant sera favorisé par les règles de comportement édictées par le Code de la route, spécifiques pour la zone résidentielle et la zone de rencontre (vitesse limité à 20 km/h, priorité aux piétons). Cependant, le choix pour un de ces statuts peut également être l'occasion d'augmenter l'attractivité d'un lieu pour les modes actifs (piétons et cyclistes) mais également de mieux valoriser les particularités locales de ce lieu.

L'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. La notion de déplacement continu y est donc secondaire, les piétons peuvent prendre de manière statique possession de l'espace. La fluidité du trafic motorisé y est également très secondaire.

Ces objectifs seront atteints en octroyant la priorité aux piétons d'une part et en n'acceptant le trafic motorisé qu'à une vitesse maximale de 20 km/h d'autre part. Cette vitesse donne les conditions de sécurité suffisantes pour permettre à l'ensemble des usagers de cohabiter dans le même espace et d'avoir ainsi un trafic mixte. Afin d'assurer leur efficacité et de renforcer leur caractère spécifique, les zones résidentielles et de rencontre nécessitent donc un aménagement particulier.

Des exemples et des recommandations d'aménagements existent dans des guides de recommandations d'aménagement ou de modération du trafic et des vitesses.

Aucun aménagement spécifique pour cyclistes n'y est a priori nécessaire.

Les grandes lignes directrices d'un aménagement adéquat sont les suivantes :

Assurer la bonne reconnaissance de la zone

Les transitions entre le réseau routier usuel et une zone résidentielle ou de rencontre doivent être facilement reconnaissables. Le début et la fin de la zone doivent être mis en évidence par un aménagement contrasté faisant l'effet d'une porte.

Un bon exemple d'effet de porte est une différence de niveau. Celui-ci a pour but, d'une part d'abaisser la vitesse à l'entrée de la zone, et d'autre part de délimiter clairement la zone. Cet effet de porte ne peut pas constituer un obstacle au déplacement des personnes à mobilité réduite.

Assurer une vitesse de déplacement des véhicules motorisés inférieure ou égale à 20 km/h

L'aménagement de ces zones (mobilier urbain, plantations, éclairage,...) doit être réalisé de manière à ralentir la vitesse des véhicules et le cas échéant à déterminer la trajectoire souhaitée de ceux-ci. Au besoin, des mesures doivent être prises pour que la vitesse maximale prescrite soit respectée, telles que la mise en place d'éléments d'aménagement ou de modération du trafic.

Assurer une bonne lisibilité et un usage mixte de l'espace

Les piétons peuvent y utiliser toute la largeur de la voie publique. Pour favoriser cet usage, l'espace public est présenté comme une cour, de plain-pied, sans division trop accentuée entre modes de déplacement.

Il est cependant utile de créer des zones réservées aux piétons pour assurer un cheminement libre continu, des zones de déambulation devant les commerces, ou encore des zones de repos. Des quais de bus surélevés facilitant l'accès aux transports en commun peuvent également être prévus. Ces aménagements surélevés éventuels ne peuvent pas constituer un obstacle physique à la libre circulation des piétons.

Sur le terrain, certaines voiries aménagées avec une séparation en trottoir et chaussée, peuvent, dans leur aménagement actuel, également prétendre au statut de zone résidentielle ou de rencontre. C'est notamment le cas de voiries dont les trottoirs ne sont pas praticables par tous les piétons ou assimilés, notamment du fait de leur largeur très insuffisante dans l'absolu ou par rapport au flux piéton.

Les personnes aveugles ou malvoyantes peuvent perdre leurs repères dans un aménagement de plain-pied. Il est donc important d'assurer un guidage et un repérage satisfaisant et adapté au contexte. Guidage et repérage peuvent être obtenus au moyen de lignes guides naturelles (façades, filets d'eau par exemple) dégagées de tout obstacle ou par des dispositifs spécifiques lorsque cela s'avère nécessaire. La multiplication de ce type de zone devrait augmenter le savoir-faire en cette matière. Un cheminement libre de 1.5m sans obstacle doit être assuré le long des façades pour assurer l'accessibilité de tous aux bâtiments.

L'aménagement également devra dissuader les véhicules de circuler trop près des accès aux bâtiments. Le placement d'éléments tels que le mobilier urbain, les plantations, mais aussi le stationnement devra éviter de recréer ou de suggérer de manière trop évidente une séparation de l'espace entre modes de déplacement.

La voirie étant aménagée comme un espace public, et les usagers pouvant circuler librement dans celui-ci, l'éclairage doit favoriser une lecture d'ensemble de la zone et ne pas contribuer à canaliser l'espace de roulage.

Les emplacements réservés au stationnement doivent en principe être délimités par des marques routières de couleur blanche ou par des revêtements de couleur différente. De plus, la lettre "P" sera reproduit au sol.

Afin de faciliter le contrôle, la lettre « P » sera de préférence reproduite à un coin de l'emplacement afin que le véhicule en stationnement ne la dissimule pas.

Il ne sera exceptionnellement fait usage des signaux du type E9 pour signaler un emplacement de stationnement ou pour réserver un emplacement de stationnement.

Les véhicules à l'arrêt ou en stationnement peuvent être rangés à droite ou à gauche par rapport au sens de la marche. Les emplacements de livraison doivent également être clairement identifiés et positionnés de manière à avoir le moins d'impact possible sur la sécurité et le cheminement des piétons.

Ces lignes directrices valent aussi bien pour la zone de rencontre que pour les zones résidentielles.

Une précaution supplémentaire est cependant à prendre pour le bon fonctionnement de la zone résidentielle. De par son objectif de permettre à la vie locale de prendre possession de l'espace public, la zone résidentielle s'accommodera moins du trafic de transit. Il est donc préférable de prendre des mesures pour l'éliminer autant que possible.

L'évaluation

Lors de la création d'une zone résidentielle ou de rencontre, il est demandé à la commune de prendre contact avec la Direction Stratégie afin que celle-ci puisse mettre à jour l'observatoire des zones 30, résidentielles et de rencontre.

Afin de s'assurer du bon fonctionnement de la zone, une évaluation est transmise à Bruxelles Mobilité (Direction Stratégie) 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.

La réalisation pratique

Les entrées et sorties des zones résidentielles et de rencontre sont respectivement signalées par les signaux F12a et F12b.

Dans le but d'éviter une circulation motorisée trop importante qui nuirait aux objectifs de la mesure, une réflexion sur le stationnement devrait être menée parallèlement à l'étude de la zone de rencontre afin d'éviter d'attirer un trafic parasite en recherche de stationnement dans la zone ou encore un stationnement illégal difficilement gérable. Il faut également mener une réflexion sur l'accès de la zone aux poids lourds pour les livraisons des établissements, commerces et riverains.

La création d'une zone de rencontre ou résidentielle fera l'objet d'une concertation préalable avec les riverains de l'aménagement. La forme que prendra cette concertation est libre. Il est également souhaitable d'informer les différents usagers sur les nouvelles conditions de circulation applicables dans la zone (journal communal, presse, radio locale,...).

Le gestionnaire veillera également à organiser une concertation avec la société de transport en commun concernée et à associer celle-ci dans les démarches d'études préalables à la création d'une zone de rencontre. Les services d'aide urgente seront eux aussi tenus informés des réflexions au cours du projet.

Règlement complémentaire

En vertu de la loi relative à la police de la circulation routière, la création d'une zone résidentielle ou de rencontre doit faire l'objet d'un règlement complémentaire arrêté par le Conseil communal et soumis à l'approbation du Ministre régional compétent.

Il est donc vivement conseillé aux autorités locales de soumettre au préalable leurs projets de zone résidentielle ou de rencontre au service compétent (Service public régional de Bruxelles, Bruxelles Mobilité, 80 rue du Progrès 80, bte 1, à 1035 Bruxelles). Le dossier ainsi transmis à l'approbation devra être accompagné des plans terriers et des plans de détail des aménagements.

Les signaux F12a et F12b ne pourront être placés qu'après approbation du règlement complémentaire et achèvement des aménagements éventuels.

Bruxelles, le 9 septembre 2013.

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée des Travaux publics et des Transports,

Mme B. GROUWELS