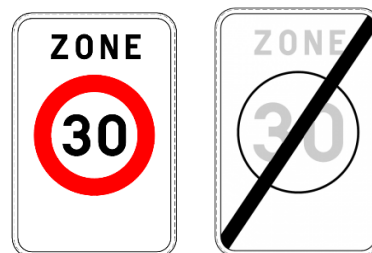


Apaier les quartiers avec une zone 30



Source : rtbf.be

Signal F4a et F4b



ENJEU

La zone 30 désigne une zone, c'est-à-dire en général un ensemble de rues, où la vitesse est limitée à 30 km/h. Elle peut être envisagée là où la fonction de séjour est plus importante que la fonction de circulation (fonction existante ou fonction souhaitée). Elle contribue à la création de « quartiers apaisés ». Elle se répand petit à petit et vise le plus souvent des centres-villes et des quartiers d'habitations.

REGLEMENTATION

La zone 30 est indiquée par les signaux F4a et F4b.

La réglementation belge prévoit la possibilité de placer des villes ou des villages entiers en zone 30 en plaçant le signal C43 au-dessus du signal d'agglomération.



Le code de la route ne mentionne aucune particularité qui dérogerait aux règles habituelles quant aux comportements à adopter par les usagers se déplaçant en zone 30, en dehors du respect de la limitation de vitesse bien entendu ! Les piétons se déplacent sur les trottoirs. Les cyclistes et les usagers motorisés se partagent la chaussée. En effet – sauf cas très particulier – la zone 30 ne comporte pas de piste cyclable.

POINTS D'ATTENTION

Avec l'arrêté ministériel du 30 juin dernier¹ – d'application au 1^{er} octobre - les dispositions des zones 30, des abords d'école et des zones de rencontre ou résidentielles ont été harmonisées et rendues plus générales. Quant à la délimitation de la zone 30, la relation à la fonction de séjour primant, ou subordonnant la fonction de circulation a été supprimée ! La condition selon laquelle « L'accès à la zone 30 doit être clairement reconnaissable par l'état des lieux par un aménagement ou par les deux. » subsiste. L'arrêté précise que « l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la vitesse. ».

La réglementation sur la zone 30 laisse une certaine liberté au gestionnaire de voirie, puisqu'elle prévoit seulement que les accès doivent être clairement identifiables. S'il n'existe pas d'effet de porte naturel, il faudra le créer. Le

¹ Arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière et abrogeant la circulaire ministérielle du 23 mai 2011 relative aux zones résidentielles et aux zones de rencontre (MB du 25 août 2020).

carrefour est un endroit stratégique pour assurer une première diminution de la vitesse. Les usagers y sont déjà conditionnés pour ralentir, même faiblement. La priorité de droite est souvent la règle en zone 30, mais des exceptions existent. A priori il n'est pas nécessaire d'y placer des passages piétons, quoique cette règle n'est pas absolue. A l'intérieur de la zone, des aménagements peuvent se révéler nécessaires pour rendre crédible la limitation de vitesse imposée.

Pour autant que le 30 km/h soit respecté dans la zone concernée, ce type de mesure est favorable aux cyclistes et à leur sécurité, et permet en principe un véritable partage de l'espace de la chaussée entre usagers motorisés et vélos. Elle devrait aider les cyclistes frileux à se sentir à l'aise dans la circulation.

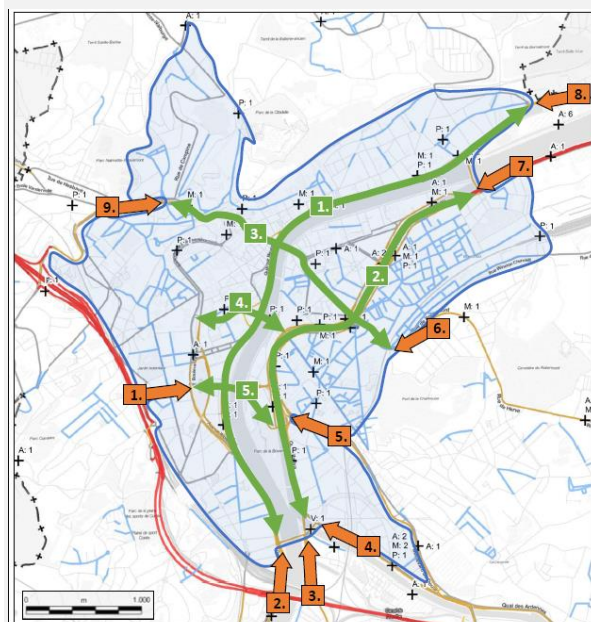
Dans le cadre des aménagements temporaires liés au post-confinement, si le contexte est favorable, une zone 30 est relativement facile à mettre en œuvre, puisqu'elle ne prévoit pas une modification du profil en travers de la voirie, mais des mesures devront sans doute être prises pour la rendre crédible.

BONNES PRATIQUES

Des zones 30 de petite et de grande taille se répandent en Wallonie comme ailleurs. L'intra-muros de **MONS** en constitue un exemple très précoce puisqu'il fut institué en 1994 ! Depuis lors, les centres-villes adoptent de plus en plus ce statut, à des rythmes différents. En Région de Bruxelles-Capitale, l'objectif est d'instituer la zone 30 comme règle et de conserver une limitation de vitesse plus élevée uniquement sur les axes structurants qui constituent donc l'exception.

Mais beaucoup de travail reste à faire et dans le cadre de la stratégie de déconfinement, la Ville de **CHARLEROI** a placé en zone 30 son centre-ville et ainsi que celui de Gosselies.

LIEGE travaille sur son hypercentre avant une extension importante de la zone qui devrait couvrir une quinzaine de quartiers y compris – idéalement – les « traversantes » régionales.



Périmètre de la zone 30 à l'étude à Liège. Source : Ville de Liège

C'est encore le cas à **VERVIERS** où diverses mesures étaient déjà en place sur le périmètre concerné par la future zone 30 du centre-ville. La stratégie est de saisir le contexte post-confinement comme une opportunité pour finaliser le projet et l'officialiser.

Ces mesures sont a priori déjà prévues dans leurs Plans communaux de mobilité et autres documents stratégiques communaux. Le contexte permet ici d'accélérer les processus de mise en œuvre, voire parfois d'être plus ambitieux encore.

En savoir plus :

Guide d'aménagement des zones 30, Nantes métropole, 2012.

La zone 30, Certu, Lyon, janvier 2011.

La zone 30. Pour plus de sécurité et de convivialité en agglomération, IBSR, 2007.

Zone 30, zone résidentielle et de rencontre, Cemathèque n°19, novembre 2006, Icedd pour le compte du SPW.

Securotheque.be



reseau-cem@spw.wallonie.be - Version du 22 octobre 2020