

ANNEXES

1. Zones F12 (quartier résidentiel et lieu de rencontre)

Note : L' appellation « Zone F12 » n'est pas officielle, mais elle est explicite. Elle est utilisée par facilité dans ce rapport.

Une zone F12 est une zone ou un quartier à caractère résidentiel délimité par les signaux F12a (début de zone) et F12b (fin de zone).

Les zones F12 ne peuvent pas être appliquées de manière systématique dans tous les quartiers résidentiels sans analyse des lieux et sans aménagements particuliers. Il est recommandé de se référer à l'autorité de tutelle avant concrétisation.



Cette zone est appelée « zone à circulation calme » en Allemagne, « zone de rencontre » en France ou encore « zone de logement » au Royaume-Uni. Elle est très usitée en Allemagne et aux Pays-Bas (pays où a été initié ce concept), mais hélas n'apparaît encore que très timidement en Belgique du sud.

Le principe est de créer un espace calme, sécurisé, protégé d'un trafic intense et propice à la vie locale et à la convivialité des habitants riverains. En outre, cette zone protège de manière explicite les usagers de la voie publique les plus faibles, et en particulier les enfants qui sont autorisés à utiliser la rue comme espace de jeu.

Tout logiquement, il n'est pas recommandé que le quartier résidentiel sous F12 se situe sur une voie de transit important ou soit un accès à une zone d'activité industrielle. Le bâti riverain doit être très majoritairement résidentiel. La zone ne peut pas être traversée par un service de transport en commun régulier.

Pour les zones de rencontre (milieu urbain), ces critères sont moins restrictifs (les zones de commerce sont incluses) et peuvent même être traversés par un service de transport en commun.

Note : la différenciation entre « quartier résidentiel » et « lieu de rencontre » est expliquée dans le fascicule de l'IBSR dont question ci-dessous.

Elle doit se trouver naturellement à l'intérieur d'une agglomération.

Quoiqu'elles soient principalement réalisées en milieu urbain à ce jour, les zones F12 peuvent aussi s'implanter en milieu rural.

L'exemple de réalisation connue la plus proche de Tellin se situe à Forrières, rue Grands-Prés. On citera également une belle réalisation : la vieille route de Beausaint à La Roche-en-Ardenne.

Un excellent cas de figure pouvant être réalisé en F12 sur la Commune de Tellin est le nouveau quartier provisoirement appelé « Rue du Couvent » (s'il se réalise) en cours de RUE (Rapport Urbanistique et Environnemental) à Resteigne (bureau IMPACT - année 2015).

Réglementation (points principaux):

1. La vitesse de circulation de tous les véhicules est limitée à 20 km/h.
2. Les usagers faibles (principalement les piétons) ont totale priorité sur les véhicules à moteur.

3. Le stationnement doit être réglementé et exclusivement autorisé :

- dans des cases tracées au sol. Il n'y a pas de règles prédéfinies quant à la disposition et le nombre de cases de stationnement si ce n'est de laisser l'accès aux zones de stationnement privatifs ;
- là où une signalisation verticale l'autorise ;
- dans les parties privatives ;

4. Des dispositifs ralentisseurs doivent être aménagés dans certains cas (notamment les alignements droits de plus de 50 mètres) ;

5. Il ne peut y avoir de différenciation entre chaussée et trottoirs étant donné que les piétons sont autorisés à occuper tout l'espace. On recommande vivement un aménagement paysager de l'espace public (placettes, revêtements différenciés, mobilier urbain, mobilier de jeux, arbres et arbustes, fleurissement, candélabres esthétiques, etc...)

Note 1 : Le parc résidentiel des Brûlins à Resteigne est signalé par un F12a, pourtant toutes les prescriptions telles que résumées ci-dessus ne sont pas respectées. On notera également l'absence du signal F12b.

Note 2 : La réglementation complète des zones F12 est déterminée par la circulaire ministérielle du 23 juin 1978 (MB 28 juin 1978). On signalera que la disposition des 20 km/h a été prise ultérieurement. Disponible en format PDF sur le serveur du rédacteur de ce rapport au moment de sa livraison.

Une excellente documentation éditée par l'Institut Belge pour la Sécurité Routière « Les zones résidentielles et de rencontre » est disponible au format PDF sur le site de l'IBSR à l'URL suivant :

http://webshop.ibsr.be/frontend/files/products/pdf/b07bcd226b21a95f3253030784590e02/web_2013_zr_fr.pdf

Note : Disponible également sur le serveur du rédacteur de ce rapport au moment de sa livraison.

2. Rappel des principales prescriptions en matière de signalisation routière

D'une manière générale, la signalisation est un équipement de terrain, au langage codifié et compréhensible à tous, destiné à informer l'usager de la voie publique des règlements en vigueur au lieu même où la signalisation est posée. Le message ainsi rendu doit faire force de loi, mais aussi faire office de simple information (exemple : la signalisation directionnelle).

En d'autres termes, la signalisation est l'interface entre le pouvoir législateur (comme le Conseil communal à titre d'exemple) et le citoyen lorsqu'il est usager de la voie publique. La signalisation est donc un message qui indique qu'un règlement est à respecter à un endroit précis. Ce message, par sa codification, doit être en même temps complet, concis et précis.

C'est dire toute l'importance que revêt cet équipement.

Hélas, on constate un peu partout beaucoup de négligence autour de la signalisation, soit par faute d'entretien (délabrement, état de saleté, décoloration, végétation, etc...), soit par faute de présence (aménagement spécifique de la voirie et règlement insuffisamment signalés), soit encore par incohérence ou message insuffisamment explicite, obsolescence ou confusion.

L'accumulation de tous ces défauts rend la signalisation peu crédible, elle perd dès lors son intérêt et son efficacité. La banalisation de l'infraction s'installe lorsque, par

faute de rigueur, elle n'est pas verbalisée.

N'oublions pas que le Code de la route stipule : « *Les usagers doivent se conformer aux signaux lumineux de circulation, aux signaux routiers et aux marques routières, lorsque ceux-ci sont réguliers en la forme, suffisamment visibles et placés conformément aux prescriptions du présent règlement.* » (art. 5).

Note : Ne voit-on pas fréquemment des véhicules perpétuellement en stationnement sur un trottoir, sous un signal d'interdiction de stationner ou à l'emplacement d'un arrêt de bus ?

Combien de fois ne voit-on pas une signalisation temporaire de limitation de vitesse pour raison de travaux indûment laissée en place alors que ceux-ci n'ont plus lieu ? La chose se répétant, comment accorder du crédit à une signalisation devant protéger des travailleurs si on soupçonne qu'elle puisse être présente inutilement ?

Les exemples sont légion.

Enfin, la bonne pratique veut que la signalisation verticale soit vérifiée (stabilité, verticalité et fixations) et nettoyée une fois par an.

La signalisation se divise en deux grandes parties :

1. la signalisation horizontale (les marquages routiers) ;
2. la signalisation verticale (les « panneaux »).

En principe, la première étant moins pérenne que la seconde (s'use plus rapidement et moins visible par temps de pluie), c'est la seconde qui prévaut sur la première lorsque les deux sont présentes pour une même réglementation au même endroit.

Exemple : interdiction de dépasser signifié simultanément par un C35 et une ligne axiale continue.

Le domaine du marquage routier est vaste et présente de nombreuses particularités qu'il serait trop long à expliquer ici. On renverra dès lors le lecteur au Code du Gestionnaire qui traite le domaine de manière pratique avec de nombreux exemples explicites. (pp. 180 à 217)

La signalisation verticale.

Note : Ce point peut servir d'aide-mémoire pour l'implantation d'une signalisation routière verticale conforme.

Les références des signaux sont trop nombreuses que pour être illustrées ici, le lecteur est prié de se référer, à titre d'exemple, au document synoptique des Ets. Niezen (fabricant) quant aux catégories de signaux et leur dénomination. Ce document est disponible en format PDF sur le serveur du rédacteur de ce rapport au moment de sa livraison. On y émettra des réserves quant aux critères de placement.

La signalisation verticale se subdivise en deux secteurs :

1. la signalisation lumineuse (feux d'avertissement, feux tricolores de trafic, panneaux à messages variables, etc...) ;
2. la signalisation non lumineuse statique, que nous traiterons ci-dessous.

Pour être conforme la signalisation statique doit être soit rétro-réfléchissante, soit éclairée intérieurement, soit encore éclairée individuellement par l'extérieur.

Classes des films réfléchissants

Il existe 3 classes croissantes de films rétro-réfléchissants. Ces classes sont normalisées et elles sont reconnaissables à l'aide de filigrane situés dans l'épaisseur du film. Ces filigranes sont déposés auprès du SPW DGO1 pour être reconnus comme conformes s'ils répondent aux critères imposés de réflectométrie.

Il est important de savoir que le pouvoir rétro-réfléchissant d'un film perd de son intensité avec le temps, surtout si la face du signal est tournée vers le sud. C'est pourquoi une échelle de garantie du pouvoir rétro-réfléchissant a été établie pour chaque classe de film.

- Film classe 1 d'aspect continu, garantie obligatoire pour la signalisation permanente : 7 ans ;
- Film classe 2 de haute intensité, alvéoles en forme d'hexagone ou de « pied-de-poule » : garantie 10 ans
- Film classe 3 de très haute intensité, alvéoles à micro-prismes généralement en petits losanges ; garantie 10 ans, parfois étendue par le fabricant à 12, voire 15 ans.

Le dépassement du délai de garantie ne signifie pas la perte de conformité, mais il est recommandé de procéder régulièrement à la vérification du pouvoir réfléchissant à l'aide d'un réflectomètre à partir du doublement du délai de garantie (date de fabrication obligatoire au dos du signal). Au besoin procéder au remplacement.

Le réseau routier régional du SPW DGO1 est soumis à une réglementation quant au choix de la classe de film rétro-réfléchissant selon le type de signal.

Les communes ne sont pas soumises à ce règlement pour leur propre réseau (sauf pour quelques cas de travaux subsidiés), mais il est vivement souhaité de s'aligner.

La signalisation statique se subdivise en 3 catégories :

1. La signalisation de police (application d'un règlement de police), signaux de lettre A à E, F1 à F12, F14, F19, F99a à F105 ;
2. La signalisation directionnelle, les autres signaux de lettre F ;
3. La signalisation d'information et d'intérêt général, hors réglementation et hors formats standardisés (avertissements, propreté, fauchage tardif, plaques de rue, événements, atouts touristiques, itinéraires touristiques, etc...).

Note : Si la signalisation d'information ou d'intérêt général est sponsorisée, la mention du donateur ne peut couvrir une surface supérieure du tiers de la face du panneau.

Signalisation de police

Il n'est pas recommandé de placer des signaux des catégories énumérées en 2 et 3 sur le même support (poteau) que la catégorie énumérée en 1.

Note : La catégorie 1 et 2 serait tolérée sur le même support par faute de place et ainsi éviter la surabondance de supports sur une surface trop petite, là où serait entravée la circulation des piétons.

Dimensions de la signalisation de police

Voir le tableau à la dernière page des annexes.

Dimensions de la signalisation directionnelle

Flèches directionnelles F29, F31 et F33a, F33b et F33c, textes en « bas-de-casse » :

- Hors agglomération : (lettrage 180 mm de hauteur sur la majuscule)
1250 x 300 mm, 1500 x 300 mm, 1750 x 300 mm et 2000 x 300 mm
- En agglomération : (lettrage 120 mm de hauteur sur la majuscule)
850 x 200 mm, 1000x 200 mm, 1150 x 200 mm et 1300 x 200 mm

Ne pas utiliser une flèche F29 pour signaler un endroit qui n'est pas une localité (parking, hôpital, institution, bâtiment public, etc...). On utilisera dans ce cas une flèche directionnelle de type F34a, F35 ou

F37 selon la nature de la destination.

Lorsque plusieurs flèches sont posées sur le(s) même(s) support(s), il est recommandé que toutes prennent la longueur de celle qui nécessite la plus grande dimension, peu importe la longueur du texte.

Flèches de signalisation d'intérêt général (F34a), industrielle (F34a), touristique (F35) et d'établissement HoReCa et camping/caravaning (F37) (AM 01/02/1991) :

- Format unique : 1200 x 150 mm, lettrage 100 mm de hauteur sur la majuscule.

Note : Les indications kilométriques sur cette série sont interdites. Hauteur 250 mm autorisé lorsqu'un texte bilingue s'impose (AM 01/02/1991).

Mise en italique du texte dans les flèches F29 et dans les préavis de directions

Les localités qui ne sont pas des noms de commune (hameaux et anciennes communes avant la fusion) doivent à présent s'inscrire en italique. On n'utilise plus la flèche F33a pour indiquer la direction vers un hameau.

Exemple sur notre commune : les directions Bure, Resteigne, Grupont, Belvaux, etc... doivent être en italique ; les directions Wellin, Rochefort, Tellin, etc... en écriture droite.

Note : La circulaire imposant cette mise en italique date d'une bonne dizaine d'années. En disposition transitoire, la mise en italique des noms de localités est obligatoire pour les nouveaux itinéraires et doit se faire lors du remplacement des flèches directionnelles existantes lorsque celles-ci sont accidentées, vétustes ou délabrées.

Pose de la signalisation. (AM 01/02/1991)

Signalisation de police :

- En agglomération, hauteur minimale recommandée de la base du signal le plus bas (hormis l'additionnel de stationnement type X) : 2,10 m du sol (*) ;
- Hors agglomération : 1,50 m (hors hautes herbes et protection des projections et autres dégradations provoquées par les faucheuses) ;
- Maximum 3 signaux par support, triangle au dessus (si présent).

Signalisation directionnelle :

- Hauteur minimale recommandée de la base de la flèche la plus basse : 0,80 m du sol, à condition de ne pas occulter la visibilité dans un carrefour ;
- 6 flèches maximum par ensemble en regroupant les flèches du même sens. Si ce nombre est dépassé : dédoubler les ensembles par sens de flèche ;
- Ordre prioritaire de placement, de haut en bas : F31, F29, F33a, F33b, F33c, F34a, F35, F37 ;
- Signalisation directionnelle pour cyclistes : sur supports séparés ;
- Préavis de carrefour en agglomération : base à minimum 2,10 m du sol ;
- Préavis de carrefour hors agglomération : base à minimum 1,50 m du sol.

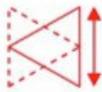
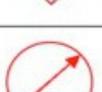
(*) Permet un stationnement plus aisé aux abords des signaux. En effet, si un signal est susceptible d'être masqué par le stationnement, le stationnement est interdit sur une distance en deçà du signal de 20 m. (voir p. 3 du Code du gestionnaire).

La hauteur de placement des signaux ne doit pas gêner la circulation des piétons.

Les signaux de limite d'agglomération (F1a et F3a) sont considérés à l'intérieur de l'agglomération pour ce qui concerne la hauteur de placement.

D'une manière générale, les signaux placés en hauteur sont mieux protégés des actes de vandalisme, de la projection de boue et autres dégradations.

Tableau des dimensions minimales des signaux routiers

						Signaux de zone (3)
Autoroutes, routes pour automobiles et autres routes situées en dehors des agglomérations avec au moins 2 bandes dans le même sens En dehors des autoroutes, les routes comprenant au moins 1 bande de circulation dans le sens autorisé et les routes situées dans les agglomérations et comprenant au moins 2 bandes de circulation dans le même sens.	110	90	90	90	90 x 90	130 x 90
Les routes en agglomération avec au moins une bande de circulation dans le même sens. Exceptions dues à des circonstances locales ou exceptions ou spécificités pour les vélos et vélomoteurs à deux roues et piétons.	70	90	70	50	40 x 60	90 x 60
	40	40	40	50	30 x 45	60 x 40

(1): F9, F11, F49, F50, F87, F99 a, b et c, F101 a, b et c; de préférence aussi les mentions type VIII

(2): B21, E9a jusque et avec h, F8, F45, F47; de préférence aussi F34b2, F34c2, F53 jusque et avec F77, F97

(3): y compris F3a, F3b; de préférence aussi F5, F7, F13. Ces mesures ne concernent pas les F1a, F1b 0,90 m x 0,60 m ou 0,60 m x 0,90 m et les F12a, F12b 0,90 m x 0,60 m.

Modification des dimensions effectives chez les fabricants et communément acceptée :

- (4) pour les signaux rhombiques (carré sur pointe, B9 uniquement), la dimension est fixée à 400 mm de diagonale ;
- (5) pour les petits panneaux additionnels, la dimension est de 450 x 200 mm.

Fin du rapport.

Soumis à l'approbation de la CCATM de Tellin le 8 décembre 2015.

Approuvé par la CCATM de Tellin le 4 février 2016.

Anne VANWILDEMEERSCH, Monique HENROTIN, Freddy DIDRICHE et Claude BLAKE.