

Lieux de vie & Espace public | Axel Winkel

Bruxelles : objectif « Zone 30 »





: lien consultable dans l'Internet

Introduction

La zone 30 pour l'ensemble de la Région bruxelloise. Cette idée traîne dans les petits papiers des gouvernements bruxellois depuis longtemps. Au niveau communal, Schaerbeek est en zone 30 généralisée depuis septembre 2018. À Saint-Gilles, toutes les voiries communales sont aussi à 30 km/h. Ixelles ou encore Forest ont de larges sections en zone 30. Peu à peu, les communes bruxelloises suivent la voie d'une vitesse réduite sur leur territoire. Dans les chiffres, 55 % de la région bruxelloise est aujourd'hui en zone 30.¹ En 2007, ce chiffre stagnait tristement à 16 %.² Le changement est conséquent mais il reste une belle marge de progression à poursuivre et celle-ci passe par une généralisation au niveau régional. Cette étape est aujourd'hui prévue dans l'accord de majorité du gouvernement bruxellois. Au nom de la convivialité, de la sécurité routière, de la fluidité du trafic ou encore de l'environnement. Mais qu'en est-il dans les faits ? Quels sont les avantages et désavantages du système ? Dans les faits, comment mettre en place la zone 30 et comment la faire respecter ?

I. Pourquoi une zone 30 ?

Pour commencer, il y a l'argument sécuritaire. Une étude de VIAS (Institut belge pour la sécurité routière – anciennement IBSR) a montré que les accidents en zone 30 ne représentent que 6 % de la totalité des accidents et « seulement » 2 % des tués.³ Les victimes d'accident à 30 km/h ont 95 %

¹ M. GOLINVAUX, « Zone 30 généralisée à Bruxelles : "Sans aménagements, cette mesure ne sert à rien", dit VIAS », Le Soir, 19 juillet 2019, [en ligne :] <https://www.lesoir.be/237469/article/2019-07-19/zone-30-generalisee-bruxelles-sans-amenagements-cette-mesure-ne-sert-rien-dit>, consulté le 8 août 2019.

² « Part des zones 30 et assimilées », Monitoring des quartiers, 2007 [en ligne :] <https://monitoringdesquartiers.brussels/indicators/analysis/part-des-zones-30-et-assimilees>, consulté le 8 août 2019.

³ « Près de 6 Belges sur 10 trouvent que les zones 30 sont mal signalées », VIAS Institute, 30 octobre 2018, [en ligne :] <https://www.vias.be/fr/newsroom/pres-de-6-belges-sur-10-trouvent-que-les-zones-30-sont-mal-signalées>, consulté le 8 août 2019.

chances de survie contre 55 % à 50 km/h.⁴ À 70 km/h ces chances sont quasi nulles. Selon Philippe Godart, porte-parole de VIAS, « les chiffres parlent d'eux-mêmes : le nombre d'accidents avec blessés ou tués a diminué de 25 % dans les communes en zone 30 et de 40 % pour les accidents graves et mortels »⁵. En roulant moins vite, on réduit les temps de réaction et les dégâts lors de l'impact. L'idée que la zone 30 est plus sûre pour les divers usagers (piétons, cyclistes, automobilistes...) semble tenir la route et est un des premiers arguments avancés par les défenseurs du projet.

La fluidité du trafic est un autre argument en faveur de la zone 30. En roulant moins vite, on réduit les distances de sécurité entre les voitures et on améliore les débits de passage. Plus de voitures pourront passer lors d'un feu vert par exemple. De plus, grâce à la zone 30, on décourage le trafic de transit.⁶ Ces voitures se rabattent alors sur les voies rapides (50 km/h). Ce qui permet de désengorger le trafic local et de le fluidifier par la même occasion.

Troisième avantage, la réduction du bruit. À nouveau, une étude récente de VIAS pointe qu'en passant à 30 km/h on réduit la pollution sonore de trois à quatre décibels.⁷ Cette réduction correspond à la moitié du volume du trafic routier.⁸ En effet, en réduisant la vitesse, on incite notamment à une conduite plus régulière en limitant les freinages et accélérations intempestives sources de beaucoup de bruit. Ainsi, en zone 30 les modes de conduites discontinus sont réduits de moitié voire plus si la zone est dégagée.

Enfin, la zone 30 mènerait à une diminution d'émission de CO₂. Cet argument est appuyé par l'idée qu'avec un trafic plus fluide, les automobilistes ne devrait plus passer continuellement de 0 à 50 km/h ce qui est très énergivore. Cependant, cela dépend aussi du rapport de vitesse utilisé et de l'aménagement de la voirie (dos d'âne...). Aucun chiffre clair ne semble pour le moment appuyer scientifiquement une réduction de la pollution via l'instauration de la zone 30.

⁴ I. JANSSENS, « La zone 30 : Pour plus de sécurité et de convivialité en agglomération », IBSR, 2007

⁵ « Les zones 30 s'élargissent en Région bruxelloise: quels avantages ? », *La Libre*, 12 avril 2018 [en ligne :] <https://www.lalibre.be/regions/bruxelles/les-zones-30-s-elargissent-en-region-bruxelloise-quels-avantages-5acf152bcd709bfa6b51a4ca>, consulté le 8 août 2019.

⁶ I. JANSSENS, op cit.

⁷ « Vade-mecum du bruit routier en milieu Urbain », *Bruxelles Environnement*, [en ligne :] <https://environnement.brussels/thematiques/bruit/les-sources-de-bruit/bruit-routier/vademecum-du-bruit-routier-urbain>, consulté le 8 août 2019.

⁸ I. JANSSENS, op. cit., p. 5

Par contre, il est clair qu'elle ne mène pas non plus à une augmentation des émissions de CO₂ comme certains semblent l'avancer. Son effet serait neutre à positif en ce domaine.

L'argument principal et non négligeable est donc la sécurité routière considérablement améliorée. Suivie de la fluidification du trafic et de la réduction des nuisances sonores. Ce faisant, la zone 30 contribuerait à rendre les rues plus conviviales (car moins dangereuses et moins bruyantes). Elle permettrait de rendre l'espace public aux piétons et autres usagers faibles. Le vélo et d'autres moyens de mobilité douce seraient aussi encouragés ce qui, au final, jouerait positivement sur les émissions de CO₂.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Graz a été la première ville européenne à passer à la zone 30 généralisée. C'est déjà en 1992 que la deuxième ville d'Autriche (310 000 habitants) a sauté le pas. Pour la première fois le paradigme est inversé : la zone 50 devient l'exception. L'objectif premier : favoriser la mobilité douce et réduire la pollution d'une ville encaissée dans une vallée. De nombreuses villes plus importantes ont suivi le chemin tracé. Que ce soit Munich, Madrid ou Amsterdam. Les Pays-Bas affichent un des meilleurs scores en termes de sécurité routière et disposent 80 % des voiries urbaines en zone 30.⁹

En Belgique, la zone 30 a fait son apparition dans le code de la route en 1988. C'est à Uccle et Oupeye (Liège) que fleuriront les premières applications concrètes. Aujourd'hui, un Belge sur quatre vit en zone 30.¹⁰ Ce chiffre monte à une personne sur deux à Bruxelles mais seulement une sur sept en Wallonie.¹¹

⁹ « Speed and Crash Risk », International Traffic Safety Data and Analysis Group, 29 mars 2018, p. 9.

¹⁰ « Près de 6 Belges sur 10 trouvent que les zones 30 sont mal signalées », Vias Institute, 30 octobre 2018, [en ligne :] <https://www.vias.be/fr/newsroom/pres-de-6-belges-sur-10-trouvent-que-les-zones-30-sont-mal-signalees>, consulté le 8 août.

¹¹ Ibid.

II. Comment la faire respecter ?

Rien ne sert de juste déclarer une rue, un quartier, une commune ou une ville zone 30. Si on veut atteindre les objectifs cités ci-dessus, il faut que la limitation soit respectée. Or dans les faits c'est encore très rarement le cas. Une autre étude de VIAS a démontré que 90 % des conducteurs ne respectent pas la zone 30 si elle n'est pas aménagée.¹² La même étude montre que 63 % des conducteurs évoluent à des vitesses dépassant de plus de 10 km/h la norme de 30 km/h.¹³ La zone 30 a bien un impact sur la vitesse moyenne en la ramenant à 43 km/h. Même si c'est positif, c'est encore 13 km/h au-dessus de la vitesse demandée. Alors comment faire pour qu'elle soit respectée et les objectifs atteints ?

A. Aménagement des infrastructures de voirie

Les résultats précédents ont été enregistrés dans des espaces non-aménagés. L'infrastructure est donc la première étape vers un respect de la zone 30. Il faut premièrement que la zone 30 soit clairement annoncée. Cependant, si on passe à une zone 30 généralisée, cela ne devrait plus être un problème car la zone 50 deviendrait l'exception. L'installation de dos d'âne, chicanes ou d'autres dispositifs ralentisseurs peut être intéressante. Mais par ailleurs ces dispositifs auront un impact sur l'objectif de réduction des nuisances sonores et de la pollution en incitant à des ralentissements et accélérations. Ce qui semble le plus important en termes d'infrastructure est que l'aspect de la route rende la limite à 30 km/h crédible. En d'autres termes, face à une route large, sans croisement ou tournant avec une vue dégagée, les conducteurs auraient plus tendance à ne pas respecter une vitesse « faible ». Cela s'appelle la « credible speed limit ».¹⁴ Il ne faut pas avoir l'impression qu'on pourrait rouler plus vite. Sur cette base, la réduction de la largeur des voiries (au profit des piétons et des vélos) ou l'ajout de verdure sur le côté droit des conducteurs les amèneraient plus facilement à respecter une zone à vitesse

¹² « Près de 6 Belges sur 10 [...] », op. cit.

¹³ B. PELSSERS, F. RIGUELLE, A. SCHOETERS & J. LEBLUD, « Dossier thématique : Sécurité routière », IBSR, n°9, Bruxelles, 2017

¹⁴ « Toward Credible speed limit », SWOV Factsheet, 2012

« faible ». Et cela avec l'avantage de ne pas pousser à un mode de conduite discontinue. Cependant, ces changements majeurs peuvent représenter un coût important.

B. L'éternelle sanction

Malheureusement, il sera impossible de faire respecter la zone 30 sans passer par la case sanction. L'infrastructure pourra doucement orienter le conducteur vers les 30 km/h mais cela ne sera pas suffisant. L'efficacité des contrôles a été démontrée par de nombreuses études. Ainsi, plus le risque de contrôle est élevé, plus les automobilistes adaptent leur vitesse. Si la zone 30 est annoncée mais que les automobilistes savent qu'ils ne seront jamais contrôlés, cette zone restera à l'état de chimère. Dans le rayon des moyens de contrôle, le radar a prouvé son efficacité. Une récente étude a montré que les radars classiques réduisent de 20 % les accidents graves avec lésions corporelles ou tués.¹⁵ Les nouveaux radars tronçons réduisent ce risque de 56 %.¹⁶ Une zone 30 doit être accompagnée d'un renforcement des contrôles et de l'installation de radars.

C. L'éducation ?

Et si tout cela passait par l'éducation ? Aménager et sanctionner devront s'accompagner d'un véritable processus éducatif. Quand on prend le volant, on agit dans l'espace public, dans la cité. Si on nous apprend à utiliser des formes de politesse, à faire la file, à céder sa place aux femmes enceintes... peu est fait pour régler notre attitude au volant. Cela reste encore souvent une zone grise abstraitement codifiée. Dans une société de la « voiture reine », on a beaucoup eu tendance à pardonner au prince au volant. Si les règles et l'organisation de l'espace public changent à ce niveau, il faudra accompagner cela d'un changement majeur de mentalité.

¹⁵ « Moins d'accidents grâce aux radars tronçons », *La Libre*, 24 juin 2018, [en ligne :] <https://www.lalibre.be/belgique/moins-d-accidents-grace-au-radar-troncon-5b2f579b55325ecee8105a27>, consulté le 19 août 2019

¹⁶ *Ibid.*

À ce niveau, il convient de noter que la Belgique est un mauvais élève en termes de sécurité routière. Dans le viseur, un certain laxisme ou permissivité dans l'approche qu'ont les Belges de la vitesse et de la sécurité routière. Ainsi, plus de la moitié des Belges considèrent que les limitations de vitesse sont trop basses, 72 % reconnaissent faire des excès de vitesse, 24 % ont trop bu avant de prendre le volant le mois dernier.¹⁷ Ces chiffres placent les Belges dans le peloton de têtes des mauvais élèves européens. Il semble exister une sorte d'acceptation sociale vis-à-vis de l'infraction routière et des comportements dangereux au volant. Il faut un changement de mentalité individuelle et sociétale. Le récent « scandale » entourant l'accident en état d'ivresse du nouveau (et très rapidement ex-) président du parlement flamand en est un révélateur.¹⁸ L'instauration de la zone 30 et la communication autour de cette démarche peuvent jouer le rôle d'aiguilleur sur cette question sensible. Elles doivent cependant aussi s'accompagner d'un travail à l'école afin de former des conducteurs-citoyens.

III. État des lieux du laboratoire schaarbeekois

Depuis septembre 2018, Schaarbeek est devenu la première commune bruxelloise à passer à la zone 30 sur l'entièreté de son territoire. C'est le 50 km/h qui y est maintenant l'exception. Pas que la « Cité des ânes » soit la plus dangereuse de Bruxelles. Il convient d'ailleurs de préciser que les accidents sont plus graves en zone rurale qu'en zone urbaine et que la sécurité routière et les chauffards ne sont pas un problème spécifiquement schaarbeekois. Toutes les zones densément peuplées sont touchées par les mêmes problématiques que Schaarbeek et selon Philippe Godart « si on prend le nombre d'accidents par habitant, Schaarbeek n'est pas en tête de classement mais dans la moyenne »¹⁹. Quoiqu'il en soit c'est un « fait divers » qui

¹⁷ « Alcool, vitesse, drogue: les Belges sont les pires élèves au monde », Le Soir, [en ligne :] <https://www.lesoir.be/231263/article/2019-06-18/alcool-vitesse-droque-les-belges-sont-les-pires-eleves-au-monde>, consulté le 19 août 2019.

¹⁸ « Le président du parlement flamand provoque un accident sous état d'ivresse: le SP.A veut la tolérance zéro pour l'alcool », Le Soir, [en ligne :] 9 juillet 2019 <https://www.lesoir.be/235586/article/2019-07-09/le-president-du-parlement-flamand-provoque-un-accident-sous-etat-divresse-le-spa>, consulté le 20 août 2019.

¹⁹ B. GODART (porte-parole de l'Institut VIAS), entretien avec l'auteur, Bruxelles. 20 août 2019.

a marqué les esprits et déclenché la politique en cours dans la commune. Le 7 novembre 2017, une jeune femme de 28 ans est mortellement renversée par un conducteur roulant à 90 km/h au lieu des 50 exigés.²⁰ À la suite de ce drame, le collectif 1030/0 est né. Il réclame une meilleure sécurité routière et vise zéro morts ou blessés graves sur les routes schaarbeekoises. C'est donc en réponse à cet accident et aux pressions de ce collectif que la coalition menée par Bernard Clerfayt (Défi) a décidé de passer à la zone 30 généralisée sous l'égide de l'échevin de la Mobilité, Denis Grimberghs (cdH).

Il est encore trop tôt pour tirer des conclusions. Les entrées dans la commune ont été délimitées par des panneaux annonçant la zone 30. La commune a beaucoup communiqué. Les contrôles ont été renforcés. Cependant, force est de constater que le 30 km/h a encore du mal à s'imposer. Peu de chiffres existent mais il suffit de rouler un peu dans la commune pour subir klaxons et dépassements à répétitions si on ne respecte pas les 30 km/h. Ce que confirme Pieter Fannes du collectif 1030/0. Selon lui « le sentiment chez la plupart des Schaarbeekoises est que la zone 30 n'est pas respectée. Et cela est confirmé par les chiffres. Sur les axes rouges (les plus contrôlés par la police), seulement 30 % respectent la zone 30 »²¹. Cependant, ce n'est pas une spécificité de Schaarbeek mais une réalité dans la plupart des zones 30 quand les rues ne sont pas aménagées. À ce niveau, Pieter Fannes concède que « la commune fait déjà un bon travail mais il faut faire plus. Certaines rues crient toujours « Zone 50 » »²². Pour Benoît Godart « la rue Colonel Bourg en est un bon exemple. On a juste mis un panneau et personne n'y respecte la zone 30 à part les véhicules d'auto-école »²³. Ce que concède aussi Denis Grimberghs, ex-échevin de la mobilité à Schaarbeek. « Il faut plus d'aménagements physiques qui créent naturellement une circulation apaisée. Mais cela prend beaucoup de temps avec des investissements assez coûteux »²⁴. Le choix a donc été fait à Schaarbeek d'imposer la zone 30 avant que les aménagements nécessaires soient mis en place. Pour Denis Grimberghs, il fallait donner un signal. « On ne peut pas attendre éternellement que la situation s'améliore sans donner une indication que la vitesse normale dans des lieux très urbanisés c'est 30 km/h.

²⁰ « Accident mortel chaussée d'Haecht : l'étude pointe la vitesse excessive », BX1, 23 novembre 2017 [en ligne :] <https://bx1.be/schaerbeek/accident-mortel-chaussee-dhaecht-letude-pointe-vitesse-excessive>, consulté le 19 août 2019

²¹ P. FANNES (porte-parole du collectif 1030/0), entretien avec l'auteur, Bruxelles, 9 juillet 2019.

²² *Ibid.*

²³ P. FANNES, *op. cit.*

²⁴ D. GRIMBERGHS (ex-échevin de la Mobilité, des Finances et du Logement de la commune de Schaarbeek), entretien avec l'auteur, Bruxelles. 15 juillet 2019.

Le choix qu'on a fait c'est qu'il fallait aller plus vite suite aux accidents graves et ne plus attendre les aménagements physiques »²⁵. Un signe éminemment positif, avec cependant un risque, que pointe Benoît Godart. Craignant que l'absence provisoire d'aménagements physiques ne puisse mener au non-respect de la zone 30 et finalement décrédibiliser celle-ci, il préfère qu'on y aille « étape par étape, rue par rue, quartier par quartier »²⁶.

Autre point permettant une réelle application de la zone 30 : les contrôles. En réaction à l'attention médiatique qu'ont reçu les récents accidents dans la commune, le bourgmestre Clerfayt a annoncé, en juillet 2019, la location par la commune d'un Lidar pour deux ans permettant, selon lui, de quadrupler les contrôles.²⁷ L'évaluation de la note stratégique publiée en septembre 2019 démontre aussi une évolution positive des contrôles. De 2017 à 2018, le nombre de voitures contrôlées a été doublé. Une progression saluée par le collectif 1030/0. Pieter Fannes indique cependant que « malgré les progrès réels, il faut renforcer les contrôles de vitesse surtout mobiles »²⁸. Même son de cloche du côté de l'ex-échevin de la mobilité. Pour lui la zone 30 n'a de sens que s'il y a des contrôles. Or force est de constater que « les attentes que nous avons en termes de contrôles renforcés n'ont pas été atteints à ce jour »²⁹. En cause : une lenteur dans la mise en place de certains aspects techniques (radars), l'agenda des préoccupations policières mais aussi un manque de volonté politique »³⁰.

L'instauration de la zone 30 n'est pas que l'affaire des conducteurs lambdas mais aussi des transports publics. Et il existe un vrai problème à ce niveau. Si les trams ne sont pas assujettis au code de la route, les bus le sont bien. Or il n'est pas rare de les voir dépasser allégrement les limitations de vitesse à Schaerbeek. Denis Grimberghs abonde dans ce sens : « Quand on a mis la zone 30 en place, on a écrit aux autorités et administrations publiques pour qu'elles montrent l'exemple (STIB, Bruxelles Propreté, les voitures de la commune...). La réaction de la STIB nous a atterré en nous répondant qu'on

²⁵ D. GRIMBERGHS, *op. cit.*

²⁶ B. GODART, *op. cit.*

²⁷ N. Bensalem, « Les contrôles de vitesse vont quadrupler à Schaerbeek », *La Libre*, 29 juillet 2019 [en ligne :] <https://www.lalibre.be/regions/bruxelles/les-controles-de-vitesse-vont-quadrupler-a-schaerbeek-5d3e9272d8ad5859350f7172>, consulté le 2 août 2019

²⁸ P. FANNES, *op. cit.*

²⁹ D. GRIMBERGHS, *op. cit.*

³⁰ *Ibid.*

allait encore pénaliser leur vitesse commerciale »³¹. Il est étrange de voir une compagnie se présentant comme un acteur d'une mobilité durable et sûre réagir de la sorte. Contactée par nos soins, la porte-parole de la STIB nous assure cependant qu'en ce qui concerne une possible zone 30 généralisée à Bruxelles « la STIB s'adaptera et respectera les obligations réglementaires ainsi qu'elle l'a toujours fait par le passé, tant pour la zone 30 de Schaerbeek que pour le piétonnier du Pentagone »³². Quoiqu'il en soit, l'exemple schaarbeekois démontre qu'il faudra aussi et d'abord que cette nouvelle règle soit respectée par les « représentants » de l'autorité publique à quatre roues.

Au bout d'un an, quel impact en termes d'accident ? Philippe Godart de VIAS nous indique « qu'il est encore trop tôt et qu'on ne dispose pas encore de chiffres sur l'impact de la zone 30 »³³. Malgré tout, des premières tendances données par la porte-parole de 1030/0 souligneraient une baisse de 6 % des accidents.³⁴ Tendance confirmée par l'évaluation de la note stratégique sur la sécurité routière de septembre 2019.³⁵ Il faut cependant prendre en compte qu'en 2017 la commune avait connu une dramatique augmentation de 17 %. Ceci peut s'expliquer par le fait terroriste qui figurait alors logiquement au sommet des préoccupations policières au détriment de la sécurité routière. On n'est donc toujours pas revenu au seuil d'avant 2017. C'est une bonne évolution mais « la situation n'est toujours pas idéale »³⁶. Il y a encore beaucoup de travail d'aménagements et avec un respect effectif de la zone 30 la situation devrait alors considérablement s'améliorer.

³¹ D. GRIMBERGHS, *op. cit.*

³² F. LEDUNE (porte-parole de la STIB), entretien avec l'auteur, Bruxelles. 20 août 2019.

³³ B. GODART, *op. cit.*

³⁴ P. FANNES, *op. cit.*

³⁵ « Sécurité routière à Schaerbeek : Septembre 2019 – Évaluation de la note de juin 2018 », septembre 2019, [en ligne :] https://www.1030.be/sites/default/files/files/Cadre-vie-Environnement/Mobilite-Voirie/evaluation_note_strategique_sur_la_securite_routiere_schaerbeek_2019_-_vf_fr.pdf, consulté le 14 octobre 2019.

³⁶ *Ibid.*

IV. Zone 30 généralisée à Bruxelles : cohérence versus crédibilité

Dans l'accord de gouvernement du prochain Gouvernement Bruxellois figure l'idée de généraliser la zone 30 à toute la Région tout en gardant des voies structurantes à 50 km/h. Cette décision présente un avantage considérable : la cohérence. Pour le moment, la décision est laissée au niveau communal. À chaque commune sa propre politique de mobilité. Dès lors, à la frontière entre Saint-Josse et Schaerbeek, il peut y avoir un passage de 50 à 30 km/h au milieu d'une seule et même rue. Cela apporte confusion et illisibilité pour l'automobiliste. « C'est n'importe quoi » selon Pieter Fannes qui plaide « pour une politique de mobilité qui parte du niveau régional pour unifier les choses car aujourd'hui c'est un bricolage énorme »³⁷. Pour Denis Grimberghs « il faut une approche régionale mais on doit pouvoir prendre en compte la densité de population. Dans certaines zones, il n'est pas crédible de demander de rouler à 30 km/h »³⁸.

Quoiqu'il en soit, l'exemple Schaerbeekois nous montre qu'il ne suffira pas de juste déclarer la zone 30 généralisée pour que celle-ci devienne effective. La région va devoir dégager des moyens importants pour les aménagements physiques et les contrôles. Le chantier semble titanesque. « Beaucoup de rues n'ont pas été pensées à la base pour y rouler à 30 km/h. Il faut essayer de corriger ça maintenant mais ce n'est pas une mince à faire » concède Benoît Godart. Sans cela, Bruxelles ne sera qu'une zone 30 sur papier et nous ne pourrons pas atteindre l'objectif annoncé de « zéro mort, zéro blessés graves ». Pire, l'idée même de zone 30 risque d'en ressortir déforcée.

³⁷ « Sécurité routière à Schaerbeek [...] », op. cit.

³⁸ D. GRIMBERGHS, op. cit.

LES CHIFFRES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE À BRUXELLES

En 2018, on comptait 16 tués sur place suite à un accident de la route dans la Région Bruxelles-Capitale.³⁹ Pour cette même année, on dénombrait 4 484 blessés (dont 177 graves) sur un total de 3 809 accidents corporels.⁴⁰

Après les occupants mêmes de la voiture, ce sont les piétons qui sont les premières victimes des accidents de la route.⁴¹ On constate aussi, comme ailleurs dans le pays, une hausse constante des accidents impliquant des cyclistes.⁴² Cela est dû à une augmentation de l'utilisation de ce moyen de transport (leur nombre a doublé en cinq ans à Bruxelles) ainsi qu'à des infrastructures inadéquates ou des manœuvres dangereuses.

Point positif à l'échelle du pays, le nombre d'accidents impliquant les jeunes de a drastiquement diminué. De 2005 à 2018 on constate une baisse de 60 % des jeunes entre 20 et 29 ans tués lors d'un accident de la route (passant de 264 à 106).⁴³ Ils restent malgré tout le groupe d'âge le plus touché.

³⁹ « Baromètre de la sécurité routière 2018 », VIAS, D/2019/0779/11, [en ligne :] <https://www.vias.be/fr/recherche/barometre-de-la-securite-routiere/#question-2>, consulté le 19 novembre 2019.

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Ibid.

⁴² Ibid.

⁴³ « Légèrement moins de tués sur nos routes en 2018 », StatBel, 4 juillet 2019 [en ligne :] <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/accidents-de-la-circulation#news>, consulté le 19 novembre 2019.

Conclusion

L'extension des zones 30 présente des avantages évidents en termes de réduction de bruit, de fluidité du trafic et surtout d'accidents. Rien que pour ce dernier point, cette nouvelle politique de mobilité est à saluer. Mais pour qu'elle porte complètement ses fruits, la zone 30 devra être concrètement appliquée et pour cela il faudra investir, aménager et contrôler. Des travaux d'infrastructures conséquents permettant de rendre crédible la limite à 30 km/h sont essentiels bien que coûteux. Une réelle volonté politique doit donc accompagner le projet.

De manière plus profonde, la zone 30 implique un vrai changement de mentalité voire de philosophie dans la société. Une société qui accepterait une réduction de rythme, de cadence. Qui cesserait de vouloir tout toujours plus vite au profit du bien-être et de la sécurité. On parle aujourd'hui souvent de slow food, slow fashion ou slow cosmétique. La zone 30 s'inscrit aussi dans l'idée d'une sorte de « slow mobility ». Avec des répercussions dans le domaine économique. Les contraintes professionnelles étant souvent un motif d'excès de vitesse, cela implique aussi que les entreprises imposent moins de contraintes horaires poussant à ces excès. Plus qu'un simple point dans le code de la route, c'est finalement un changement de paradigme que propose la zone 30.

**

Politologue de formation, Axel Winkel est enseignant et chercheur au CPCP.

Pour aller plus loin...

- B. PELSSERS, F. RIGUELLE, A. SCHOETERS & J. LEBLUD, « Dossier thématique : Sécurité routière », IBSR, n° 9, Bruxelles, 2017
- « Speed and Crash Risk », *International Traffic Safety Data and Analysis Group*, 29 mars 2018
- I. JANSSENS, « La zone 30: Pour plus de sécurité et de convivialité en agglomération », IBSR, 2007
- « Toward Credible speed limit », SWOV Factsheet, 2012

AXEL WINKEL, *Bruxelles : objectif « Zone 30 »*, Bruxelles : CPCP, Analyse n° 390, 2019, [en ligne :] <http://www.cpcp.be/publications/zone-30>.

DÉSIREUX D'EN SAVOIR PLUS !

Animation, conférence, table ronde... n'hésitez pas à nous contacter,
Nous sommes à votre service pour organiser des activités sur cette thématique.

www.cpcp.be



Avec le soutien du Ministère de la Fédération Wallonie-Bruxelles

Bruxelles est à l'aube d'un tournant majeur dans sa politique de mobilité : l'adoption d'une zone 30 généralisée. Dans le viseur : une ville plus sûre et plus conviviale. Pour réaliser cet Eden il faudra des investissements, des aménagements, du contrôle et de l'éducation. Sans ces éléments, le laboratoire schaarbeekois nous montre que la zone 30 restera une belle chimère.

Centre Permanent pour la Citoyenneté et la Participation

Rue des Deux Églises, 45 – 1000 Bruxelles

02 238 01 00 | info@cpcp.be | www.cpcp.be



Chaque jour, des nouvelles du front !

www.facebook.com/CPCPasbl

Toutes nos publications sont disponibles en téléchargement libre :
www.cpcp.be/publications/