

Près de 6 Belges sur 10 trouvent que les zones 30 sont mal signalées

Il y a tout juste 30 ans, le concept de zone 30 entrain dans le code de la route.

Selon une nouvelle enquête de l'institut Vias, plus d'1 Belge sur 4 habite aujourd'hui dans une zone 30 et 85% d'entre eux en sont satisfaits, surtout pour des raisons liées à la sécurité routière et à la limitation des nuisances sonores. 6 Belges sur 10 sont par ailleurs favorables à la mise en zone 30 de tous les centres-villes, à condition de laisser les grands axes à 50 ou 70 km/h. Près de 6 Belges sur 10 estiment toutefois que les zones 30 sont généralement mal signalées. Cette enquête a été réalisée à l'occasion du 30^e anniversaire de l'introduction du concept de zone 30 dans le code de la route. C'est à Uccle et à Oupeye (Liège) que les toutes premières zones 30 ont été instaurées.

Résultats de l'enquête

Près d'1 Bruxellois sur 2 habite en zone 30

Au total, plus d'1 Belge sur 4 (28%) habite actuellement dans une zone 30. A Bruxelles, il s'agit même d'1 habitant sur 2 (47%). En Wallonie en revanche, il ne s'agit que d'1 personne sur 7 (15%).

85% des personnes qui vivent dans une zone 30 en sont satisfaites. Les motifs invoqués sont, dans l'ordre, la sécurité routière (59%), la réduction des nuisances sonores (42%) et la diminution du trafic de transit (26%). Fait étonnant: à Bruxelles, la réduction des nuisances sonores devance la sécurité routière. En revanche, les Wallons sont davantage concernés par la réduction du trafic de transit (36%) que les Bruxellois (31%) et les Flamands (23%)

Par ailleurs, 2 Belges sur 3 sont d'avis que la multiplication de zones 30 ces dernières années a permis d'améliorer la sécurité routière. Les Flamands (73%) sont davantage convaincus que les Wallons et les Bruxellois (55%).

Des zones 30 partout: oui, mais...

Seul 1 Belge sur 8 (12%) souhaite mettre le centre-ville de toutes les agglomérations en zone 30 de manière inconditionnelle. La grande majorité, à savoir 6 Belges sur 10 (58%) sont également favorables à l'extension des zones 30, mais à condition de laisser les grands axes à 50 ou 70 km/h. Au niveau régional, les Bruxellois sont plus opposés à la généralisation des zones 30 (39%) que les Wallons (34%) et les Flamands (26%).

Les Wallons veulent des zones 30 aménagées

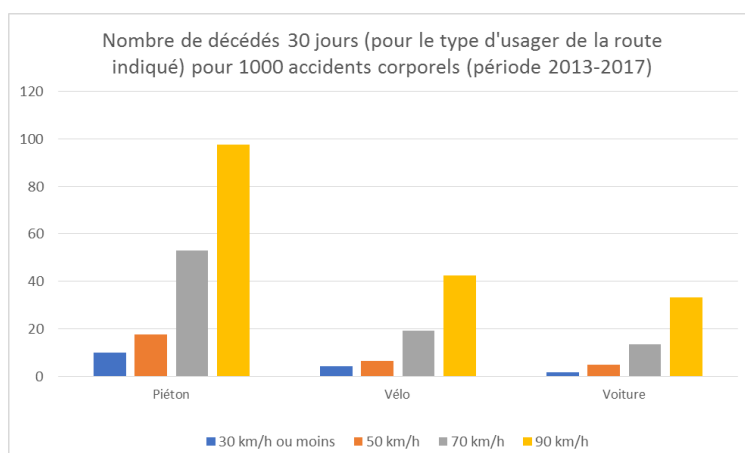
Près de 6 Belges sur 10 (56%) estiment que les zones 30 sont généralement mal signalées. A Bruxelles, ils sont même 7 sur 10 à le penser (68%). Conséquence: quasi tous les conducteurs (88%) ont déjà roulé dans une zone 30 en ne le remarquant qu'après coup.

Les Belges sont globalement favorables à ce que les zones 30 soient aménagées pour obliger les conducteurs à ralentir (63%). Les Wallons (69%) sont nettement plus favorables aux aménagements routiers que les Bruxellois (51%). De tels aménagements sont d'autant plus nécessaires que 2 Belges sur 3 (64%) éprouvent des difficultés à respecter la limitation dans les zones 30. Ce sont les Bruxellois (70%) qui ont le plus de mal à s'en tenir à la règle.

Pour rappel, une mesure effectuée par l'institut Vias en 2016 a montré que 90% des conducteurs ne respectent pas la limitation de vitesse dans des zones 30 non aménagées. La vitesse moyenne y était d'un peu plus de 43 km/h.

Analyse statistique

En 2017, il y a eu 2420 accidents dans des zones limitées à 30 km/h, soit 6% de tous les accidents. Par contre, on y a recensé « que » 2% des personnes tuées (12 victimes). Les accidents impliquant des piétons dans des zones 30 sont quasiment 2 fois moins mortels que dans les zones limitées à 50 km/h et 5 fois moins mortels que dans les zones à 70 km/h. En effet, on recense 10 piétons tués pour 1000 accidents en zone 30 ; 18 en zone 50 et 53 en zone 70.



Conclusion

Une majorité de Belges soutient la mise en zones 30 de tous les centres-villes, à condition de laisser les axes principaux à 50 ou 70 km/h et de prévoir des aménagements favorisant le respect de la limitation de vitesse. La mise en zone 30 des centres urbains est devenue d'autant plus inéluctable qu'elle a également des effets bénéfiques sur le cadre de vie de nos villes. Ainsi, les zones 30 ont non seulement un impact positif sur la sécurité routière, mais également sur la qualité de l'air et les nuisances sonores. En diminuant la vitesse de 50 km/h à 30 km/h, on arrive à réduire le bruit de 3 à 4 décibels, ce qui correspond à une diminution de moitié du volume de trafic sur une voirie d'importance moyenne.

L'apaisement de la circulation en zone 30 peut se faire:

- par l'octroi systématique de la priorité aux voiries adjacentes (ex.: priorité de droite) ;
- par les latitudes laissées aux piétons (ex.: trottoir traversant, réduction du stationnement latéral) ;
- par la modification de la géométrie de la chaussée (ex. chicanes, etc.) ;
- par une signalisation visuelle incitative (ex.: radar pédagogique) ou coercitive (ex. ralentisseurs, feux tricolores couplés à un détecteur de vitesse) ;
- par l'organisation d'un plan de circulation dissuadant le transit des véhicules motorisés.

Personne de contact:

Benoît Godart, porte-parole institut Vias: 0476/24.67.20.