Question de **CeM**
n°38

Zone 30 ou Ville 30 ?
Quelle différence ?

Le CeM d'Arlon nous interroge à propos de la décision de justice à Bruxelles, favorable à un automobiliste qui a contesté son PV pour excès de vitesse dans une zone 30. Le juge lui a donné raison sur base d'une absence de danger ou d'une zone particulière à sécuriser. Quid de la nouvelle réglementation qui impose le 30 km/h sur le territoire bruxellois et quid de nos zones 30 ? Bonne question en effet !

La décision de justice

La presse a largement relayé cette décision annoncée au début de cette année alors que la nouvelle réglementation bruxelloise, qui limite la vitesse sur les voiries la Région à 30 km/h sortait ses effets au 1er janvier. Un certain émoi…

En deux mots : l'infraction dont question ci-dessus date de 2019 et concerne le non-respect d'une zone 30 à Schaerbeek. **Le juge a estimé que « La commune de Schaerbeek a décidé de placer l'immense majorité des voiries locales en zone 30 de manière abusive, en l'absence de prise en compte des situations concrètes de chaque artère. Il convient de rappeler que la mise d'une artère en réglementation 'zone 30' nécessite l'existence d'un danger. »**

Si certaines décisions de justice peuvent paraître surprenantes et ne sont pas toujours compréhensibles, un certain manque de nuances entre les différentes zones de Schaerbeek aurait été favorable au contrevenant. Or, force est pourtant de constater, nous signale Bruxelles Mobilité, qu'après différents accidents mortels de piétons survenus ces dernières années à Schaerbeek, pour lesquels la vitesse était incriminée, la création de nombreuses zones 30 a bien réduit l'insécurité routière globale .

Aujourd'hui, Bruxelles n'est pas une vaste zone 30, mais une « Ville 30[1] »

Remettre en question, sur cette base, l'avenir du 30 km/h sur le territoire bruxellois, c'est faire un raccourci qui n'est pas pertinent… En effet, les agglomérations des 19 communes de la Région de Bruxelles-capitale ne constituent pas une vaste zone 30 mais bien une agglomération 30. À priori, les règles ne sont pas identiques, même s'il y a lieu de trouver une certaine cohérence entre la vitesse imposée pour l'agglomération et la configuration des lieux.

Le code de la route permet de créer une agglomération à 30km/h en plaçant un signal C43 sur le signal d'agglomération, sans toutefois laisser la possibilité de prévoir des exceptions sur certains axes[2]. La Région bruxelloise a légiféré sur base d'une compétence régionalisée par la dernière réforme de l'Etat. Ainsi, elle a modifié le Code de la route pour y ajouter un article 11.1 qui précise que, depuis le 1er janvier 2021, dans les agglomérations de la Région de Bruxelles-Capitale, la vitesse est désormais limitée à 30 km à l'heure .

L'avenir des zones 30 est-il remis en question? Rétroactes

Toute **l'approche aujourd'hui en matière de sécurité routière va dans le sens de l'apaisement des quartiers et de la promotion de la zone 30**. L'article 5 de la déclaration de Stockholm[3] constitue une référence à cet égard.

---

[1] Schaerbeek a placé la plupart des voiries du réseau communal à 30 km/h en 2018 et a déjà observé une diminution de 12% du nombre de victimes de la route. Par ailleurs, d'autres communes bruxelloises ont fait le choix de généraliser les zones 30 de longue date (Jette par exemple). Enfin, l'excès de vitesse en question s'est produit dans la rue Royale Sainte Marie, sur laquelle sont identifiées 2 zones à concentration d'accidents sur les 400 identifiées en Région de Bruxelles-Capitale.

[2] Cfr. L'article 9.9.5 du règlement du gestionnaire de voirie.

[3] La " Déclaration de Stockholm" est le document final de la troisième conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, qui

Rappelons que la zone 30 s'est vue reconnaître un statut juridique depuis le 1er novembre 1988.

En 1998, la volonté du législateur a été d'aller plus vite et d'assouplir les conditions de leur création . En 2004, avec le code de la rue, le législateur simplifie davantage encore les conditions de mise en place des zones 30. Il s'agit d'une gestion des risques liés à la cohabitation des usagers vulnérables et du trafic motorisé qui ne constitue pas une réponse à un danger précis mais bien diffus dans l'espace urbain.

En Wallonie, quelles sont les règles, et les bonnes pratiques …

Pour rappel, le code du gestionnaire prévoyait des conditions préalables à la création d'une zone 30, précisée dans l'Art.12.1.bis 3. « À l'aide de ces signaux (de zone 30), sont délimitées une ou plusieurs rues dans lesquelles la fonction de séjour prime ou, dans lesquelles la fonction de circulation est subordonnée à la fonction de séjour et ce, en raison de la politique menée par le gestionnaire de voirie./ 4. L'accès à la zone 30, qui est indiqué avec ce signal, doit être clairement reconnaissable par l'état des lieux, par un aménagement ou par les deux. »

En Wallonie, les conditions restrictives de l'Art. 12.1.bis. susmentionné ont été abrogées dans l'arrêté ministériel du 30 juin 2020[4]. Les seules indications pour la création d'une zone 30 sont désormais que : « L'accès à la zone 30 doit être clairement reconnaissable par l'état des lieux, par un aménagement ou par les deux. L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse. ». La Wallonie a donc opté pour une nouvelle simplification de la réglementation, favorable à la création de nombreuses zones 30, fortement recommandée dans les différents documents régionaux qui définissent la politique de mobilité présente et future, qu'il s'agisse de la Stratégie régionale de mobilité, de la Déclaration de politique régionale 2019-2023 ou des très récents Etats généraux de la sécurité routière.

En la matière, la Sécurothèque[5] constitue la référence du SPW – Mobilité Infrastructures. Il est donc bien recommandé de se plonger dans les fiches qui abordent le sujet de la zone 30.

Si en toute chose il faut raison garder, en se saisissant des objectifs à atteindre et des moyens pertinents pour les rencontrer, la zone 30 constitue dans divers cas une belle opportunité.

Avec la collaboration de : Isabelle Janssens et Benoit Dupriez – Bruxelles Mobilité

---

s'est tenue les 19 et 20 février 2020 à Stockholm sous le patronage de l'OMS. Des ministres du monde entier (130 pays) ont adopté par la « Déclaration de Stockholm » le nouveau programme mondial de sécurité routière à l'horizon 2030. Elle comprend un engagement à limiter la vitesse à 30 km/h dans toutes les zones où piétons et cyclistes partagent la chaussée avec la circulation motorisée (rue-avenir.ch/declaration-de-stockholm).

Cfr. la circulaire ministérielle du 27 octobre 1998 relative aux zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure et l'Arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'instauration des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure.

[4] Arrêté ministériel du 30 juin 2020 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 (M.B. du 25 août 2020) – voir article 7

[5] Cfr. Circulation apaisée – La zone 30 – SPW MI securotheque.be
Signal d'indication: F4a – Commencement d'une zone dans laquelle la vitesse est limitée à 30 km/h – SPW MI securotheque.be

Source : vivreici.be