

### **Interpellation de Mme Fremault : Instauration d'une zone 30 généralisée à Uccle.**

**Mme Fremault** signale que la commune de Schaerbeek a opté pour l'extension de la limitation de vitesse à 30 km/heure à l'ensemble de ses voiries. Néanmoins, la limitation à 50 km/heure est maintenue sur quelques axes importants : le boulevard Lambert, le boulevard Léopold III, la chaussée de Louvain, etc. Cette mesure inverse donc la logique actuelle puisque le principe de la zone 30 est d'application partout sauf là où des panneaux autorisent la circulation à 50 km/heure. M. Grimberghs, Echevin de la Mobilité de Schaerbeek, annonce simultanément la mise en place d'aménagements destinés à rendre cette décision opérationnelle sur le terrain ainsi que l'instauration d'un contrôle par un système d'amendes.

D'autres communes ont annoncé leur volonté de suivre le même mouvement.

Par ailleurs, Mme Fremault a été interpellée par toute une série d'habitants domiciliés aux abords de la chaussée d'Alseberg, qui se plaignent des effets collatéraux des travaux menés sur cet axe : le chantier de la chaussée d'Alseberg a entraîné un transfert de la circulation automobile dans les rues avoisinantes, que de nombreux conducteurs excédés parcourent à vive allure. Il y a donc lieu de se demander si, dans l'intérêt des habitants, la vitesse ne devrait pas être limitée de manière générale à 30 km/heure.

Mme Fremault souhaiterait poser au Collège les questions suivantes.

- Le Collège a-t-il eu connaissance de la décision prise à Schaerbeek ? A-t-il établi un contact avec les autorités de cette commune afin de développer une initiative similaire à Uccle ?
- Le Collège est-il favorable à une généralisation de la zone 30 à Uccle, avec des exceptions sur les grands axes, vu que la réduction de vitesse permet d'éviter de nombreux accidents et de sauver des vies ?

**M. Wyngaard** partage le point de vue de Mme Fremault, et ce d'autant plus que le taux d'accidents de la circulation n'a pas diminué en Région bruxelloise au cours des dernières années. Il rappelle à cet égard que le risque d'accident mortel est de un sur deux pour un cycliste s'il est percuté à du 50 km/heure et passe à un sur neuf si la vitesse est réduite à 30 km/heure. D'ailleurs, l'Institut belge de la sécurité routière (IBSR) préconise cette réduction de vitesse depuis très longtemps. Cette proposition est reprise dans le Plan régional de développement (PRD) ainsi que dans les dispositifs Iris 1 et Iris 2. Le Parlement régional discute d'une proposition d'ordonnance favorable à cette limitation de vitesse. M. Wyngaard espère que ce texte, jusqu'à présent soutenu uniquement par les écologistes, pourra faire l'objet d'un large consensus.

**M. l'Echevin Biermann** explique, carte à l'appui, que le territoire communal est déjà un énorme gruyère de zones 30. Ce phénomène a été accentué par l'adoption du plan d'action du Bypad en septembre dernier, qui prévoit la mise en œuvre de deux nouvelles mailles à 30 km/heure. Cependant, il faut déterminer s'il convient de faire de l'ensemble du territoire communal une seule zone 30 ou s'il est préférable de développer la création de mailles où la vitesse est limitée à 30 km/heure. Le Collège privilégie cette dernière option, plus pertinente pour appréhender l'étendue du territoire communal et son réseau de 150 km de voiries. La création d'une maille supplémentaire sera proposée dans les prochains mois. Le placement de signalétiques appropriées pour les zones 30, dont le principe a été adopté en novembre dernier, sera concrétisé dans le courant des mois de mai et juin.

**Mme Fremault** conclut des informations fournies par M. l'Echevin Biermann que près de 90 % du territoire communal sont couverts par ces mailles. Il ne reste donc qu'un petit pas à franchir pour généraliser à Uccle la limitation de vitesse à 30 km/heure, tout en autorisant des vitesses plus élevées sur les grands axes, comme cela a été le cas à Schaerbeek. Pour Mme Fremault, il serait dommage de ne pas aller au bout de la démarche, même si la programmation et la mise en œuvre du processus exigent du temps. Il serait en tous cas utile que le Collège en formule la volonté.

**M. l'Echevin Biermann** précise qu'un article budgétaire, intitulé « Aménagements carrefours pour les zones 30 », est consacré spécifiquement au déploiement de ces dispositifs.

Par ailleurs, le Collège veut éviter de se cantonner dans une attitude purement rhétorique, en se limitant à des déclarations de principe qui susciteraient des frustrations en n'étant pas suivies de mesures d'implémentation sur le terrain.

**Mme Francken** estime qu'il serait opportun de déclarer toute la commune en zone 30 car la situation de certaines rues est chaotique à cet égard. Elle cite à titre d'exemple le cas du Dieweg, où la limitation de vitesse oscille entre 30 et 50 km/heure à 4 ou 5 reprises en raison de la présence d'établissements scolaires.

**M. l'Echevin Biermann** précise que le Dieweg est une voirie inter-quartiers confrontée à des difficultés analogues à celles de la chaussée de Waterloo et d'une partie de l'avenue De Fré.

**M. Wyngaard** estime que le basculement général en zone 30 permettrait de réduire les dépenses consacrées à l'acquisition de panneaux de signalisation.