



Interpellation citoyenne : Dispositifs ralentisseurs. Rue Basse.

M. Beckers, représentant des signataires de l'interpellation citoyenne, signale que depuis des mois, les citoyens font état de la présence de dispositifs ralentisseurs (plateaux surélevés ou casse-vitesse) qui ne semblent pas répondre aux normes détaillées dans l'arrêté royal du 9 octobre 1998, fixant les conditions d'implantation des dispositifs surélevés sur la voie publique, destinés à limiter la vitesse à 30 km/h, ainsi que les prescriptions techniques auxquelles ceux-ci doivent satisfaire.

En mai 2024, l'association Mauto Défense a donc sollicité à ce sujet M. Thibaud Wyngaard, Echevin de la Mobilité.

Suite à cette demande, un contact a pu être établi avec le géomètre de la commune. M. Beckers a pu l'accompagner lors d'une mesure au laser du plateau surélevé situé au croisement entre l'avenue de l'Observatoire et la rue Copernic.

Suite à ce travail, le géomètre a envoyé un mail concluant que le plateau n'est pas conforme dans le sens Copernic, outre la dégradation que l'on a pu voir, du fait de sa hauteur supérieure à 15 cm, et précisant encore que le service de la Voirie en est déjà informé et fera le nécessaire pour intervenir le plus rapidement possible.

À ce jour, aucune modification ou mise en conformité du dispositif n'a été entreprise. Cet exemple montre qu'à tout le moins, un mesurage de l'ensemble des dispositifs de la commune devrait être entrepris, afin de s'assurer de leur conformité et dans le cas contraire réaliser leur mise en conformité avec la loi ou leur suppression pure et simple.

Contrairement à ce que d'aucuns considèrent comme un problème accessoire, un angle d'attaque trop prononcé, une descente trop abrupte ou simplement une hauteur trop élevée sont la cause de nombreuses nuisances :

- des vibrations qui se répercutent dans les maisons des riverains ;
- des dégâts occasionnés aux voitures ;
- des risques de chute pour les motards ;
- des bruits de freinage et de réaccélération.

Comme tout citoyen, la commune doit respecter la loi, ce qui dans ce cas semble bien ne pas être fait, et c'est regrettable.

Depuis les travaux du pont de Saint-Job et sa fermeture, plusieurs lignes de bus ont dû être déroutées, en passant alors par la rue Basse.

Les nuisances dues à ce nouveau trafic sont particulièrement importantes. Elles sont principalement la conséquence du passage des bus sur deux casse-vitesse, qui sont certainement hors-normes (même si l'on n'a pu en faire une mesure précise). Les traces que l'on y retrouve le montrent clairement.

Les riverains dont l'habitation jouxte ces dispositifs sont victimes de vibrations très importantes. Outre leur côté désagréable, elles risquent à terme d'endommager la structure même des maisons.

Depuis la réouverture du pont de Saint-Job, la situation sur place reste inchangée même si le trafic a légèrement diminué.

Pourtant, les soucis de la rue Basse ne datent pas d'hier, puisqu'en date du 5 septembre 2014, l'administration communale a répondu de la façon suivante au message d'un citoyen relatif à la situation du casse-vitesse :

« Une équipe du service technique de la Voirie est intervenue afin de minimiser l'affaissement de la chaussée devant le plateau surélevé. L'état de dégradation de la rue Basse nécessitant un

réaménagement complet de la voirie, nous intégrons cette artère dans notre programme d'études pour les prochaines années. Concernant le plateau surélevé, la modification de celui-ci n'est pas prévue à court terme mais sera intégrée dans le futur réaménagement ».

M. Beckers signale aussi le dépôt d'une question orale relative à la non-conformité des casse-vitesse, déposée par le conseiller communal Emmanuel De Bock et ayant donné lieu à une réponse de la part de M. l'Echevin Wyngaard.

Nous sommes à présent 11 ans plus tard et la situation reste malheureusement inchangée.

Les signataires de l'interpellation citoyenne réclament donc l'adoption dans un délai raisonnable des mesures suivantes :

- l'établissement d'un cadastre des dispositifs ralentisseurs situés sur la commune ;
- le contrôle de la conformité des dispositifs ;
- la mise aux normes ou la suppression pure et simple des dispositifs analysés et reconnus non conformes ;
- l'établissement d'un plan précis conforme à la réglementation en vigueur avant toute installation de nouveaux dispositifs.

M. Cools espère que le Collège pourra indiquer dans quel délai les dispositifs ralentisseurs de vitesse qui ne sont pas conformes à la légalité seront adaptés.

Cependant, certains dispositifs conformes lors de leur création sont par la suite devenus non conformes suite à une évolution ultérieure de la réglementation.

Il est arrivé toutefois que des dispositifs aient été installés dès le départ de manière non conforme. C'est notamment le cas de deux casse-vitesse, installés respectivement par la commune avenue de Beersel et par la Région au carrefour entre l'avenue du Beau-Séjour et la chaussée de Waterloo. Il n'y a pas moyen de passer à plus de 15 km/h sur ces brise-vitesse, qui avaient été conçus initialement pour contribuer au respect de la limitation de vitesse à 30 km/h, à une époque où il n'y avait pas encore une généralisation des zones 30 en région bruxelloise.

Aujourd'hui, il y a lieu de s'interroger sur la légitimité du maintien de dispositifs non réglementés. Dans certains cas, il conviendrait de les maintenir moyennant une adaptation et dans d'autres, il serait peut-être préférable de les retirer, et ce d'autant plus qu'il y a désormais de plus en plus de radars tant fixes que mobiles pour contrôler la vitesse.

Selon M. Cools, il serait opportun de mettre en place une concertation avec les citoyens habitant à proximité des dispositifs concernés pour déterminer s'ils sont favorables à leur maintien avec adaptation ou à leur suppression. On a parfois observé un revirement de la position des habitants à cet égard, notamment pour le tronçon de la chaussée de Saint-Job entre la rue de Wansijn et la place de Saint-Job.

Quo qu'il en soit, il faut procéder à des analyses au cas par cas dans un délai raisonnable, puisqu'il arrive parfois qu'outre les dommages causés à la partie inférieure des voitures, les dispositifs vont jusqu'à entraîner des fissures dans les habitations par l'effet de leurs vibrations.

M. Meeus confirme que depuis des mois, voire des années, les riverains alertent le Collège sur la non-conformité des dispositifs ralentisseurs avec la réglementation en vigueur, en particulier l'arrêté relatif à l'implantation et aux prescriptions des dispositifs surélevés destinés à limiter la vitesse à 30 km/h.

Le Guide pratique sur l'implantation des dispositifs ralentisseurs surélevés en région bruxelloise mentionne les affirmations suivantes :

« La modération de la vitesse est un enjeu essentiel de la sécurité routière. La vitesse excessive ou inadaptée contribue de manière importante aux accidents et à leur gravité, en particulier dans les milieux urbains où la cohabitation entre piétons et cyclistes et véhicules autorisés est constante. Depuis le 1^{er} janvier 2021, la règle des 30 km/h s'applique globalement en région dans le cadre de la ville 30 avec comme objectif d'améliorer la sécurité des usagers, d'apaiser la circulation et de réduire les nuisances environnementales. Dans ce contexte, il est important que chaque dispositif ralentisseur

soit conçu et implanté en fonction de la typologie de la voirie et du trafic, y compris la présence des lignes de bus, que ces dispositifs garantissent un ralentissement efficace sans compromettre la sécurité des usagers vulnérables comme les cyclistes, les piétons et les motards, et respectent les normes réglementaires en termes de géométrie et de distances tant pour les plateaux que pour les ralentisseurs et les coussins ».

Le groupe Les Engagés partage les préoccupations des auteurs de l'interpellation et soutient leurs demandes. À cet égard, il serait opportun d'établir un cadastre des ralentisseurs pour suivre la situation sur le terrain.

M. Toussaint estime que les casse-vitesse jouent un rôle très important en matière de sécurité routière, notamment pour leur contribution au respect des zones 30, tout en reconnaissant que certains dispositifs peuvent susciter des interrogations quant à leur conformité ou leur impact sur les riverains.

Afin de garantir la bonne gestion et d'assurer la prévention des problèmes, M. Toussaint soutient pleinement le travail déjà accompli en la matière par la commune, à savoir la réalisation d'un état des lieux, le contrôle des casse-vitesse existants et la mise en place d'adaptations ou l'installation d'autres dispositifs lorsque cela s'avère nécessaire.

M. l'Echevin Wyngaard répond que les dispositifs ralentisseurs visent à assurer la sécurité routière mais engendrent effectivement des vibrations dans les habitations de certains riverains, et le Collège n'y est pas insensible.

La politique menée par le Collège ces dernières années consiste à ne pas poser de nouveaux casse-vitesse classiques. Ceux qui ont été placés naguère ne sont plus nécessairement conformes maintenant alors qu'ils l'étaient lors de leur installation.

Actuellement, le Collège opte davantage en faveur des coussins berlinois, qui sont généralement en plastique et non en béton et présentent l'avantage de pouvoir être facilement retirés et déplacés.

Globalement, les coussins berlinois donnent satisfaction, quoique certains habitants affirment qu'ils ne ralentissent pas tous les véhicules et ne constituent pas des barrières suffisamment vigoureuses pour ralentir la vitesse.

M. l'Echevin Wyngaard confirme que le plateau Observatoire-Copernic n'est pas conforme et que le processus de modification est lancé. Mais le temps communal est malheureusement un temps long : au mois d'octobre, le Collège a obtenu de la part de la Région la confirmation de l'octroi du subside sollicité en début d'année, le marché visant à désigner l'entrepreneur a été lancé il y a quelques semaines et aboutira à une désignation effective en fin d'année. Quoi qu'il en soit, les travaux seront réalisés au début de l'année 2026.

Le casse-vitesse situé dans le haut de la rue Basse fera également l'objet d'une correction.

Le dispositif ralentisseur situé au carrefour de la rue du Repos et du Dieweg était particulièrement cassant. On a profité du réasphaltage du Dieweg pour adoucir le côté qui s'avérait problématique. Il s'agit typiquement du genre d'endroit où toute intervention exige une interruption de la circulation et ne peut donc être planifiée qu'en période de congés scolaires.

Des corrections ont déjà eu lieu pour la rue de Foestraets et l'avenue Guillaume Herinckx, d'autres sont programmées et seront effectuées progressivement.

Les géomètres de la commune, pour lesquels on veille à dégager du temps de façon à ce qu'ils puissent suivre ces dossiers parallèlement à leurs autres tâches, sont vraiment mobilisés pour procéder aux aménagements nécessaires et sont en mesure d'organiser leur travail grâce à une sorte de répertoire des dispositifs ralentisseurs établi par la cellule SIG du service de la Voirie.

Le Collège a la ferme intention d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers de la voirie et de garantir une vie paisible aux riverains habitant à proximité des dispositifs ralentisseurs.

M. Beckers prend acte de l'intention de résoudre les problèmes les uns après les autres. Il s'en réjouit mais tient quand même à relayer le sentiment de frustration éprouvé par de nombreux automobilistes.

M. Beckers espère que son intervention contribuera à apaiser la situation et encouragera la mise en place d'aménagements en ce sens selon les possibilités matérielles et financières de la commune.

Il se permet d'ajouter que des problèmes relatifs aux casse-vitesse se posent aussi sur l'avenue Bel-Air.

M. l'Echevin Wyngaard ajoute que des budgets conséquents, et en constante évolution, sont dégagés pour l'entretien du revêtement asphaltique des voiries.