

Interpellation de M. Cools : La Zone 30 km/h généralisée.

M. Cools rappelle que la norme générale en matière de limitation de vitesse est fixée à 50 km/heure, la limitation à 30 km/heure demeurant une exception. Une inversion de la règle par une généralisation du 30 km/heure peut se défendre, à condition que la circulation puisse être maintenue à 50 km/heure sur les grands axes. C'est la logique même d'une hiérarchisation des voiries, confirmée par plusieurs plans régionaux, qui recourent à cet égard au concept d' « axe structurant ». Selon M. Cools, mettre à 30 km/heure des voiries telles que la chaussée d'Alseberg, l'avenue Brugmann, la rue de Stalle, l'avenue de Fré, comme le propose Bruxelles-Mobilité, serait un non-sens.

Le Collège, le Bourgmestre et l'Echevin de la Mobilité ont-ils eu des contacts avec Bruxelles-Mobilité avant que cette administration régionale ne publie sa carte ?

En consultant les procès-verbaux du Collège des Bourgmestre et Echevins, M. Cools a constaté que le Collège avait eu en sa séance du 19 novembre 2019 un échange de vues sur le Plan régional de mobilité.

M. Cools regrette que ce Plan régional de mobilité n'ait pas fait l'objet d'un avis du Conseil communal. Il n'a pas fait non plus l'objet d'un avis du Collège des Bourgmestre et Echevins.

Ce qui s'est produit ici, c'est que le Collège a pris connaissance le 19 novembre d'un avis technique du service de Mobilité, non officiel, qui a été transmis le 12 novembre à la Région.

M. Cools a lu dans cet avis que le projet d'extension des zones 30, approuvé par le Collège ucclois en 2019, maintient encore certaines de ces rues en 50 km/heure. Quelles sont les voiries en question ?

Cet avis dit que ce projet sera soumis à la population dans les mois à venir. Comment le Collège envisage-t-il cette procédure ?

Les zones 30 doivent être des poches, des mailles entre les grands axes. C'était la philosophie du Plan communal de mobilité adopté par le Conseil communal en 2006, qui comprenait une carte qui mettait tous les grands axes routiers en zone 50 km/heure. Cette carte a été reprise en 2017 dans le Plan vélo adopté à l'époque à l'unanimité par le Conseil communal et qui faisait suite à l'étude Bypad.

Question orale de M. De Bock : Le non-respect des zones 30 dans la commune et la position du Collège par rapport à la généralisation des zones 30.

M. De Bock estime qu'il faut s'efforcer d'avoir une vue d'ensemble de la problématique des limitations de vitesse. Certaines voiries devraient demeurer en zone 30, d'autres devraient l'être, d'autres encore devraient repasser en zone 50. Et pourquoi ne pas imaginer une limitation de vitesse à 40 km/heure, pour dépasser cette alternative du 30 – 50 ?

Par ailleurs, dans certains quartiers, il arrive que 25 % des usagers ne respectent pas la limite de 30 km/heure et les radars préventifs installés sont loin d'être toujours en état de fonctionnement.

Cela signifie-t-il que la règle est trop sévère ou au contraire qu'il serait opportun d'établir des contrôles plus contraignants pour en assurer le respect ?

Selon M. De Bock, si on instaure une limitation de vitesse à 30 km/heure, il faut se donner les moyens d'en assurer le respect, et cela vaut autant pour les décideurs régionaux que communaux.

Quoi qu'il en soit, le Collège et le Conseil communal devront être associés de près à la réflexion en ce domaine.

Mme Fremault constate que la plupart des partis politiques sont favorables aux zones 30, quoiqu'il y ait des nuances quant à leur éventuelle généralisation.

Le Collège a-t-il eu des contacts avec le Ministre de la Mobilité pour faire le point sur la situation ?

Plusieurs études ont démontré que l'instauration de zones 30 améliore la sécurité mais il faut en assurer l'effectivité par la mise en place de mécanismes de contrôle. Pour le groupe CDH au Parlement régional, le coût de ces dispositifs de contrôle ne doit pas peser sur les communes.

M. le Bourgmestre estime qu'en ce domaine, il faut faire preuve de réalisme en évitant toute position dogmatique. Chacun souhaiterait que les voitures roulent doucement et qu'en même temps, la circulation soit fluide. Il faut donc parvenir au point d'équilibre le plus adéquat.

Quoique 60 % du territoire uclois soient déjà en zone 30, M. le Bourgmestre pense que cette limitation de vitesse pourrait encore être appliquée dans d'autres artères, et ce d'autant plus que la mobilité a évolué. La vitesse commerciale de la STIB est un élément qui entre en ligne de compte de ce point de vue.

Il va de soi qu'une règle n'est efficace qu'à condition d'être respectée. Les services de police sont prêts à assurer ce contrôle mais ne disposent pas d'effectifs et d'équipements suffisants, eu égard à l'étendue du territoire uclois.

M. le Bourgmestre souligne toutefois qu'Uccle est une des communes bruxelloises où la proportion d'accidents graves est la plus faible.

La réunion du 12 février prochain, à laquelle prendront part des représentants du service de la Mobilité, de la police et de la Région, permettra d'avoir une vue d'ensemble de la situation.

M. l'Echevin Wyngaard précise que le 3 septembre dernier, le Collège a marqué son accord officiel sur une large extension des zones 30.

Il n'en demeure pas moins que la limitation de vitesse à 50 km/heure est estimée préférable sur certaines artères qualifiées de « structurantes », même si pour certaines d'entre elles, on peut légitimement se demander si le passage à 30 km/heure ne serait pas plus pertinent en fonction des critères retenus.

Cependant, la Région défend une proposition plus ambitieuse, plus radicale que celle qui a été adoptée par le Collège au début du mois de septembre.

Cette proposition sera examinée lors de la réunion du 12 février prochain, à laquelle prendront part des représentants des trois communes de la zone de police et des services régionaux. D'après les contacts informels noués avec la Région ces dernières semaines, il s'agira d'un espace d'échange et de discussion. Cela signifie donc que la proposition régionale n'est pas à prendre ou à laisser et que la connaissance du terrain des autorités locales sera prise en considération. Le scénario définitif se situera vraisemblablement à mi-chemin entre la décision du Collège de septembre 2019 et la proposition de la Région. Les services communaux ont préparé cette réunion en dressant une liste qui distingue les voiries qui devraient absolument demeurer à 50 km/heure et celles qui, le cas échéant, pourraient passer à 30 km/heure.

L'instauration de zones 30 poursuit un objectif de sécurité puisque le risque de décès est multiplié par 8 lorsque la vitesse des véhicules passe de 30 à 50 km/heure. De plus, le surcroît de convivialité induit par cette mesure incite souvent les citoyens à changer leur mode de transport, à opter pour la mobilité douce, ce qui réduit la pollution urbaine.

Pour ce qui concerne le Plan régional de mobilité, le Collège aurait souhaité recueillir les réactions des Uclois avant de rédiger l'avis de la commune, de manière à y intégrer les opinions exprimées. Selon les contacts informels établis avec les instances régionales, la commune aurait normalement disposé d'un certain délai à cette fin. Mais il y a eu un revirement de l'administration régionale, qui a exigé une transmission immédiate de l'avis. Un avis technique a donc été transmis. M. l'Echevin Wyngaard aurait néanmoins préféré que l'opinion des citoyens uclois pût être intégrée, avec un passage officiel par le Conseil communal.

M. Van de Cauter estime que le progrès technologique est de nature à réduire le risque d'accidents, notamment grâce à la mise en circulation des voitures « intelligentes ».

En outre, il est possible d'installer des panneaux lumineux qui indiquent une limitation de vitesse modulable, par exemple de 30 km/heure aux heures d'entrée et de sortie des écoles, sans que cela nécessite de gros investissements.

Selon M. Van de Cauter, la proposition d'une limitation de vitesse à 40 km/heure, émise par M. De Bock, est intéressante.

Les automobilistes qui dépassent de plus de 10 km/heure les limitations de vitesse autorisées devraient être plus sévèrement sanctionnés.

M. Van de Cauter est aussi favorable à l'organisation d'une consultation populaire sur ce sujet.

M. Godefroid est partisan d'une extension de la limitation de vitesse à 30 km/heure. Les conducteurs âgés ont sans doute du mal à changer leurs habitudes mais les jeunes conducteurs respecteront cette limitation de manière plus spontanée.

Il ne partage pas l'optimisme de M. Van de Cauter à l'égard des nouvelles technologies, dans la mesure où les voitures « intelligentes » s'avèrent plus dangereuses pour les usagers faibles, dont les mouvements et réactions sont beaucoup moins prévisibles.

Mme Czekalski partage le point de vue exposé par M. le Bourgmestre dans l'édition du 13 janvier du quotidien « Le Soir ».

Le groupe MR est partisan de l'instauration de zones 30 sur les voiries communales situées dans les quartiers résidentiels et à proximité des écoles et des crèches, en veillant à ne pas impacter la vitesse commerciale de la STIB.

Mais il va de soi que sans dispositif de contrôle, ce projet est voué à l'échec.

M. Cools se demande si la carte des zones qui va être fournie par le Collège est analogue ou non à celle qui a été reprise dans le plan Bypad de 2006.

Il invite le Collège à faire preuve de pragmatisme : il est tout à fait normal que des quartiers résidentiels soient en zone 30 mais d'autres cas, cette limitation de vitesse serait insensée. M. Cools signale d'ailleurs que le Ministre propose de porter à 50 km/heure la vitesse initialement fixée à 30 km/heure dans le plan Bypad pour certaines voiries, comme par exemple la rue du Ham.

Dans le cadre du Conseil de police, M. Cools a posé une question sur les causes des accidents, afin de déterminer si la vitesse en est bien le principal facteur, par rapport à ce débat sur l'alternative 30 – 50 km/heure.

M. De Bock souhaiterait que les réponses aux questions posées lors des séances du Conseil de police soient transmises aux conseillers communaux.

M. le Bourgmestre s'engage à poser la question au Conseil de police mais on lui rétorquera peut-être que les partis politiques ont des représentants au Conseil de police et devraient peut-être veiller à communiquer les informations en leur sein.

M. De Bock réplique que tous les groupes du Conseil communal n'ont pas nécessairement des représentants au Conseil de police.

Il estime par ailleurs que les positions du Collège sont souvent contradictoires par rapport à la Déclaration de politique générale, notamment pour ce qui concerne la volonté de favoriser la participation citoyenne. Il faudrait consulter la population avant le 12 février ou en tous cas avant la décision finale.

M. Desmet aurait souhaité qu'on débattenne également des zones 20.

M. l'Echevin Wyngaard précise que le respect des limitations de vitesse est aussi assuré par l'aménagement de dispositifs ralentisseurs sur les voiries (chicanes, sas, oreilles de trottoir, etc.).

De plus, le passage en zone 30 ne constitue pas la seule solution car la sécurité routière passe aussi par un travail sur les assuétudes, la réduction de l'alcool au volant, le port de la ceinture. Mais il n'en demeure pas moins que l'excès de vitesse est la principale cause des accidents graves.

Une centrale d'achats va être lancée pour l'acquisition de caméras radars.

Pour ce qui concerne l'implication des citoyens, le Collège avait décidé d'envoyer un toutes-boîtes en décembre ou janvier, dans la foulée de sa décision du mois de septembre, mais il y a renoncé puisque la proposition de la Région a rendu ce toutes-boîtes obsolète.

Lors de la réunion du 12 février prochain, M. l'Echevin Wyngaard insistera sur la nécessité de prendre le pouls de la population.