

Interpellation de M. Cools : La création de zones 20 km/heure.

M. Cools signale que, depuis le 11 mai dernier, une quinzaine de voiries uccloises supplémentaires ont été mises en zone 20 km/heure, à titre provisoire.

Cette mesure a été prise par le Collège sans concertation avec les habitants ni débat et décision préalable du Conseil communal.

Après l'avis rendu sur le plan de généralisation du 30 km/heure, le Collège récidive et prend à nouveau seul une décision de premier plan en matière de mobilité. Cela témoigne d'un dédain vis-à-vis des membres du Conseil et constitue une atteinte au processus démocratique dans la commune. Tout comme le plan 30 km/heure, le plan 20 km/heure aurait mérité un débat contradictoire au sein du Conseil.

La démocratie implique un exécutif qui prépare et met en œuvre les décisions d'une assemblée élue dont les travaux sont publics et où siègent des représentants de la majorité et de l'opposition. L'exécutif ne peut en aucun cas se transformer en un « pouvoir fort » qui se substituerait à l'assemblée élue. La démocratie authentique, ce n'est pas la « démocratie illibérale » d'un Viktor Orban !

Le 5 mai 2020, le Collège a pris une ordonnance de police temporaire pour concrétiser son plan 20 km/heure. Il justifie la mise en zone 20 km/heure d'une quinzaine de rues par le déconfinement, qui « induira un nombre accru de personnes en rue et rendra (encore) plus complexe le respect des règles de distanciation physique ». Pourtant, la majorité des rues mises en zone 20 km/heure ne sont pas des rues commerçantes. Le Collège a donc profité du déconfinement pour prendre des mesures qui n'y sont pas liées.

M. Cools se demande pourquoi le Collège n'a pas retenu sa suggestion, émise lors de la dernière séance du Conseil communal, consistant à mettre en zone piétonne la partie pavée de la rue Xavier De Bue ainsi que le Parvis Saint-Pierre entre la Justice de Paix et la rue du Postillon et à maintenir la limitation de vitesse à 30 km/heure sur la rue du Doyenné, qui assure la liaison entre l'avenue Brugmann et la chaussée d'Alseberg.

Une telle décision aurait eu le mérite d'éviter le risque d'accidents que présentent les zones 20 km/heure en raison du partage d'un même espace de circulation par les piétons, les cyclistes et les véhicules motorisés.

Pour ce qui concerne la rue Vanderkindere, le Collège aurait pu se contenter de supprimer certaines places de stationnement devant les commerces pour lesquels le respect de la distanciation dans les files d'attente n'est guère aisé.

La limitation de vitesse à 20 km/heure a été imposée dans plusieurs rues en raison de l'étroitesse des trottoirs et de la présence d'une école.

Cette situation n'est pas nouvelle, puisqu'elle préexistait au confinement.

Comment le Collège justifie-t-il les décisions qu'il a prises dans l'urgence, et ce d'autant plus qu'il n'y a ni école ni commerce dans plusieurs rues intégrées en zone 20 km/heure ?

En quoi les trottoirs de l'avenue du Vossegat seraient-ils trop étroits entre l'avenue de l'Aulne et l'école du Val Fleuri ?

M. Cools émet aussi un certain doute quant à la pertinence de l'intégration en zone 20 km/heure des rues de Nieuwenhove et de la Fourragère.

Le SIAMU a fortement regretté de ne pas avoir été consulté sur l'instauration de la zone 20 km/heure dans le Pentagone. L'a-t-il été pour le plan 20 km/heure à Uccle ?

L'ordonnance de police ayant été adoptée par le Collège le 5 mai et publiée le 13 mai, M. Cools souhaiterait connaître la date d'approbation du procès-verbal correspondant car celui-ci n'était pas encore approuvé lorsque M. Cools a introduit son interpellation. Peut-on considérer que la mesure est en vigueur et infliger des sanctions en cas d'infraction, tant que le procès-verbal n'est pas approuvé ?

M. Hayette estime que la sécurité routière est un élément fondamental pour garantir la qualité de vie mais se demande s'il était opportun d'imposer la limitation de vitesse à 20 km/heure, qu'il est mécaniquement impossible de respecter, à moins de garder le pied sur le frein.

Il faut assurer la coexistence pacifique entre piétons et automobilistes mais cette mesure, qui aboutit à pourchasser les voitures, s'avère plus symbolique que réellement efficace.

Les vélos et les quads sont-ils concernés par cette limitation de vitesse ?

M. Cohen précise que le groupe MR est partisan d'une mobilité partagée et réfléchie entre les voitures, les piétons, les cyclistes et les transports en commun.

Peu favorable au départ à la limitation de vitesse à 20 km/heure, M. Cohen a changé d'avis en constatant, à l'occasion de courses effectuées avec sa fille rue Xavier De Bue, à quel point cette mesure était de nature à éviter les accidents.

Il faut éviter de sombrer dans le formalisme en ce domaine.

Selon M. Cohen, la mesure temporaire adoptée par le Collège était tout à fait pertinente.

M. Vanraes estime que la protection de la santé des citoyens doit primer sur toute autre considération dans la situation d'urgence générée par l'épidémie de covid 19.

L'instauration de zones de rencontres constitue une mesure provisoire tout à fait justifiée pour préserver la santé publique

M. l'Echevin Wyngaard manifeste un certain étonnement face à la comparaison de la politique ucloise avec celle du gouvernement de Viktor Orban en Hongrie.

Les pouvoirs que le Collège a exercés dans le contexte particulier de la crise sanitaire étaient tout à fait justifiés sur le plan juridique.

Les panneaux ont été placés les 18 et 19 mai, après la publication et l'entrée en vigueur de l'ordonnance. Aucune sanction n'a été infligée avant l'entrée en vigueur de l'ordonnance et l'installation des panneaux.

Les mesures adoptées poursuivent un double objectif : d'une part, garantir les règles de distanciation sociale fixées par le Conseil national de sécurité et, d'autre part, soutenir les changements de comportement observés ces dernières semaines au sein de la population en faveur de la mobilité douce.

Les services communaux ont notamment constaté une nette augmentation des demandes de prime pour l'acquisition d'un vélo électrique.

Ces mesures temporaires sont en vigueur jusqu'au 30 juin. Par la suite, le Collège décidera s'il y a lieu de les prolonger.

Et s'il y a lieu de pérenniser ces zones de rencontre, voire d'en créer de nouvelles, le Collège suivra la filière classique en soumettant un projet de circulation routière au Conseil communal, à qui il reviendra d'en débattre.

Dans un contexte marqué par une grande incertitude, puisque nul n'était en mesure de dire comment l'épidémie allait évoluer, le Collège s'est efforcé de prendre des décisions raisonnables et équilibrées, et a pu bénéficier de l'étroite collaboration entre la police et les services de la Voirie et de la Mobilité.

L'instauration des zones 20 km/heure a été décidée en fonction de critères précis : étroitesse des trottoirs (rue des Fidèles, rue Verhulst, rue du Doyenné), présence de commerce, présence d'établissements scolaires.

M. l'Echevin Wyngaard évoque à cet égard le cas de la rue du Vossegat, qui, en dépit de la largeur de ses trottoirs, comprend une école située dans un cul-de-sac, dont le comité des parents espère un maintien définitif de la zone 20.

Pour ce qui concerne le quartier d'Uccle-Centre, le Collège a tenu à déterminer un périmètre cohérent et lisible pour le citoyen, entre les avenues Coghén, Brugmann, de Floréal et la chaussée d'Alseberg.

De plus, des banderoles annonçant cette mesure temporaire vont être placées à l'entrée de ces rues.

L'information de la population a aussi été assurée grâce à la distribution d'un toutes-boîtes dans les voiries concernées d'Uccle-Centre et la diffusion de renseignements sur la page facebook, le site internet de la commune et l'édition numérique du magazine Wolvendael.

Les services communaux n'ont reçu aucune plainte de la part des riverains pour la mise en place de ce dispositif.

Des contacts ont été établis avec le SIAMU pour faciliter ses éventuelles interventions : il va de soi que les services de secours ne seront pas verbalisés s'ils sont amenés à dépasser la vitesse requise.

Vu que le Collège opte pour une stratégie plus dissuasive que répressive, le but poursuivi ne consiste pas à verbaliser les cyclistes et les usagers d'autres véhicules mais de garantir une circulation fiable et apaisée pour l'ensemble des citoyens.

M. le Bourgmestre considère que la polémique sur les zones 20 a donné lieu à de nombreux amalgames, contrevérités et caricatures grotesques.

Et parmi ces contrevérités, il faut citer l'allégation selon laquelle les zones 20 seraient des zones 30 accentuées.

Il s'agit d'un dispositif provisoire visant à gérer la situation exceptionnelle causée par la crise sanitaire.

Mais comme tout mandataire politique responsable doit inscrire son action dans une vision prospective, le Collège réfléchit à l'éventualité de pérenniser la limitation de vitesse à 20 km /heure dans les secteurs où elle contribuerait à améliorer de manière significative la vie de la population, mais cela ne signifie évidemment pas que l'ensemble du territoire uclois va être placé en zone 20.

Et il ne faut pas accorder le moindre crédit aux sornettes selon lesquelles des commerces seraient désertés parce que trois places de stationnement auraient été supprimées sur le tronçon adjacent.

M. le Bourgmestre estime que l'allusion à Viktor Orban, dont l'intention était peut-être humoristique, est pour le moins déplacée.

M. Cools a eu l'occasion de constater que des mesures censées être provisoires ont souvent tendance à devenir définitives.

M. Cools rappelle qu'il est n'est pas hostile par principe à la limitation de vitesse à 20 km/heure car il a lui-même instauré des zones 20 lorsqu'il exerçait des fonctions scabinales, notamment Montagne de Saint-Job.

Lors de la législature précédente, il avait aussi plaidé en faveur de la limitation de vitesse à 20 km/heure sur la rue de Praetere, qui chevauche les communes d'Uccle et d'Ixelles. Quoiqu'une demande de permis d'urbanisme ait été introduite, le projet n'a pas abouti en raison des réticences de la Région et de la commune d'Ixelles ainsi que des réserves émises par les habitants dans le cadre d'un processus de participation citoyenne.

Cette mesure s'avère néanmoins beaucoup plus discutable pour d'autres secteurs, notamment pour l'avenue du Vossegat, où l'intégration en zone 20 pourrait générer des accidents si la voirie n'est pas aménagée. Il serait normal que le Conseil communal puisse en débattre.

M. Cools aurait également été partisan du placement en zone piétonne de la rue Xavier De Bue.

M. le Bourgmestre précise que le tronçon de la rue Xavier De Bue situé entre la chaussée d'Alseberg et le parvis Saint-Pierre n'a pas été aménagé en piétonnier en raison des travaux de la chaussée d'Alseberg.

Le sondage effectué à l'occasion des tentatives de cet ordre a démontré que 85 % des commerçants concernés sont hostiles à l'établissement d'une zone piétonne dans ce secteur.

M. Cools n'est pas nécessairement en faveur d'une zone piétonne permanente mais il estime que l'aménagement d'un piétonnier est tout aussi défendable que celui d'une zone 20, en tant que disposition transitoire dans le contexte de la crise du covid.

Mme l'Echevin Gol-Lescot précise que les réflexions relatives à l'avenue de Vossegat doivent intégrer la nécessité de préserver la distanciation sociale entre les parents d'élèves de l'établissement scolaire à l'occasion de la sortie des classes.

M. Bruylant a appris par des médecins urgentistes que les bacs à fleurs placés sur certains tronçons piétonniers empêchent les services de secours de passer.

M. l'Echevin Wyngaard répond que les services communaux procéderont, le cas échéant, aux corrections nécessaires.