

Motion de M. Wyngaard : Motion relative à la mise en zone 30 de l'ensemble des voiries locales.

Texte de la proposition de motion

Considérant que le nombre de blessés suite à des accidents de la route ne diminue pas en Région bruxelloise ;

Considérant qu'un piéton ou un cycliste renversé par une voiture roulant à du 50 km/h n'a qu'une chance de survie sur deux là où il en a huit sur neuf à du 30 km/h ;

Considérant que l'IBSR préconisait déjà en 2014, suite à une étude sur les accidents mortels à Bruxelles, de réduire la vitesse du trafic automobile comme élément clé de diminution de la mortalité sur les routes ;

Considérant que tant le PRD qu'Iris 1 et Iris 2 prévoient le passage de toutes les voiries locales en zone 30 et que le plan régional d'action Sécurité routière 2011-2020 fixait cette échéance en 2015 ;

Considérant le PCM, qui prévoit de mettre en place des zones 30 sur l'essentiel des voiries de notre commune ;

Considérant que de plus en plus de communes imposent le 30 km/h sur l'ensemble de leurs voiries ;

Considérant que l'adoption du 30 km/h comme vitesse par défaut sur l'ensemble du territoire régional permettrait d'effectuer des économies d'échelle quant à l'installation de panneaux et offrirait une information sans ambiguïté aux automobilistes qui parfois actuellement ignorent quand ils circulent au sein d'une zone 30 ;

Considérant que l'économie précitée permettrait à la commune de concentrer ses moyens sur des dispositifs d'incitation à la réduction de la vitesse ;

Considérant qu'une telle mesure n'empêcherait en rien de permettre expressément le 50 km/h sur certaines voiries adaptées à cette vitesse,

Le Conseil communal

Demande au Collège des Bourgmestre et Échevins de procéder à la mise en zone 30 de toutes les voiries locales ;

Demande au Gouvernement bruxellois de modifier l'article 11 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique de telle manière que le 30 km/h devienne la vitesse par défaut sur le territoire de toute la Région, tout en maintenant la possibilité, pour le gestionnaire de voirie, d'autoriser une vitesse de 50 km/h sur certains axes adaptés à cette vitesse.

Le Conseil communal demande au Collège qu'il transmette copie de la présente motion au Ministre-Président, au Ministre de la Mobilité, à la Secrétaire d'État en charge de la sécurité routière et au Président du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.

M. Wyngaard regrette sincèrement que les groupes politiques siégeant au Conseil communal n'aient pu s'accorder sur un texte de compromis en cette matière.

Le groupe Ecolo revient à son texte initial, en l'enrichissant de quelques considérants complémentaires introduits à la suite des débats menés en commission.

Les écologistes sont favorables à l'instauration d'une mise en zone 30 des voiries locales, en sachant que cette mesure ne peut entrer en vigueur partout du jour au lendemain et que la limitation de vitesse à 50 km/heure doit être maintenue pour les axes principaux. Le groupe Ecolo est en tous cas partisan d'une généralisation des zones 30 dans les quartiers résidentiels.

M. Wyngaard espère que la nouvelle version du groupe Ecolo parviendra à vaincre les réticences de la majorité.

Les écologistes ne voteront pas en faveur de la proposition de motion déposée en extrême urgence par la majorité, parce qu'à leurs yeux, elle n'est pas suffisamment ambitieuse.

M. Hublet : Zone 30, oui, mais pas partout.

Texte de la proposition de motion déposée par MM. Hublet, De Bock et Toussaint

Le Conseil,

Considérant que tant le PRDD, Iris 1 et Iris 2 prévoient le passage de toutes les voiries locales en « Zone 30 » et que le plan régional d'action Sécurité routière 2011-2020 fixait cette échéance en 2015 ;

Considérant le rapport de recherche de VIAS intitulé « Trop vite en agglomération » reprenant les résultats de mesure du comportement en matière de vitesse en agglomération en 2015 ;

Considérant que le PCM prévoit de mettre en place des « Zones 30 » sur l'essentiel des voiries de notre commune ;

Considérant que le Bypad de 2017 prévoit la généralisation des zones 30 à l'ensemble des voiries locales afin de privilégier la cohabitation des différents modes de déplacements dont le vélo ;

Considérant que le nombre de tués et de blessés suite à des accidents de la circulation a augmenté en 2017 respectivement de 67% et de 0,5% et qu'ils concernent principalement les usagers faibles (piétons et cyclistes) ;

Considérant qu'un piéton ou un cycliste renversé par une voiture roulant à du 50 km/h n'a qu'une chance de survie sur deux là où il en a 8 sur 10 à du 30 km/h ;

Considérant qu'un automobiliste roulant à du 30 km/h bénéficie d'un champ visuel plus grand que s'il roulait à du 50km/h, et que le temps de freinage à du 30km/h est plus court ;

Considérant que la « Zone 30 » a un impact positif sur l'environnement et la santé grâce à la diminution de consommation de carburant et de l'utilisation de la voiture (switch modal) ;

Considérant que, si la santé des citoyens est meilleure, le coût de leurs soins pour la société diminue et est donc une économie pour les finances publiques ;

Considérant que le ralentissement des véhicules permet une augmentation de la qualité de vie étant donné que les rues sont plus calmes et tranquilles (réduction de 3 à 4 décibels) ;

Considérant que la tranquillité dans la rue amène de la convivialité dans les quartiers car il a été constaté que les habitants ont tendance alors à profiter de l'espace public et notamment rencontrer leur voisins ;

Considérant que rouler à du 50km/h n'est pas un gain de temps significatif étant donné que la vitesse moyenne sur 1 km lorsque le 50km/h est d'application est de 18,9 km/h contre 17,3 km/h dans une zone 30, à savoir seulement 18 secondes d'écart ;

Considérant qu'il peut en être conclu qu'une baisse de 40% de la limitation de vitesse en ville entraîne une baisse de 10% de la vitesse moyenne et une hausse de 10% du temps de parcours ;

Considérant que l'IBSR préconisait déjà en 2014, suite à une étude sur les accidents mortels à Bruxelles, de réduire la vitesse du trafic automobile comme élément clé de diminution de la mortalité sur les routes ;

Considérant que la Commune d'Uccle dispose déjà de près de 81 km de voirie mise en « Zones 30 » sur un total de 180 km, soit 46% des voiries communales ;

Considérant que la commune d'Uccle met actuellement en place de nouvelles « Zones 30 » telles que prévues par le concept initial, c'est-à-dire appliquées à un ensemble de rues ;

Considérant que de plus en plus de communes imposent le 30 km/h sur l'ensemble de leurs voiries (Etterbeek, Anderlecht, Saint-Gilles, Forest, Schaerbeek, Jette, etc) ;

Considérant que l'adoption du 30 km/h comme vitesse par défaut sur l'ensemble du territoire régional permettrait d'effectuer des économies d'échelle quant à l'installation de panneaux et offrirait une information sans ambiguïté aux automobilistes qui parfois actuellement ignorent quand ils circulent au sein d'une « zone 30 » ;

Vu la section 3 de l'article 12.1.bis du Code du Gestionnaire (Arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière) précisant que « À l'aide de ces signaux, 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 » ;

Vu la section 4 de l'article 12.1.bis du Code du Gestionnaire stipulant que « l'accès à la zone 30 doit être clairement reconnaissable par l'état des lieux, par un aménagement ou par les deux » ;

Considérant que l'économie précitée permettrait à la commune de concentrer ses moyens sur l'aménagement des rues décrit ci-avant afin que leur profil incite au respect du 30km/h ;

Considérant qu'une telle mesure n'empêcherait en rien de permettre expressément le 50 km/h sur certaines voiries adaptées à cette vitesse ;

Considérant que le contrôle du respect des limitations de vitesse fait uniquement partie des compétences de la Police, et non de la commune, dans le cadre des sanctions pénales ;

Considérant que si les communes sont dans l'obligation légale de réaménager les rues locales afin d'inciter les automobilistes à respecter le 30 km/h, la Région devrait alors leur donner plus de moyens financiers permettant l'augmentation des ressources humaines et matérielles afin de répondre à cet objectif;

Considérant que les sanctions pénales relatives au contrôle des limitations de vitesse en Région de Bruxelles-Capitale pourraient faire l'objet de sanctions administratives communales au même titre que les infractions en matière d'arrêt et de stationnement,

Charge le Collège des Bourgmestre et Echevins de :

- procéder à la mise en zone 30 dans les quartiers, en concertation avec les habitants ;
- demander au Gouvernement bruxellois d'accompagner les communes dans la création progressive de zones 30 dans les quartiers de l'agglomération ;
- demander au Gouvernement bruxellois que les infractions en matière de respect de la limitation des vitesses, plus spécifiquement du 30 km/h dans les voiries communales, fassent aussi l'objet de sanctions administratives délivrées par des agents communaux assermentés ;
- présenter la motion à la Conférence des Bourgmestres ;
- transmettre copie de la présente motion au Ministre-Président, au Ministre de la Mobilité, à la Secrétaire d'État en charge de la sécurité routière et au Président du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.

M. Hublet rappelle que lors de la séance du Conseil communal du 26 avril dernier, Mme Fremault était déjà intervenue en faveur de l'extension des zones 30 sur le territoire communal.

En effet, le groupe CDH est partisan d'une telle extension afin de répondre aux objectifs de sécurité routière, de protection de l'environnement, de promotion de la santé, de lutte contre la pollution, exprimés dans les considérants de la motion.

La mise en œuvre de la politique préconisée par cette motion permettra aux citoyens et à leurs enfants de se réapproprier l'espace public, trop souvent accaparé par les voitures et poids lourds. Il faut absolument rendre à la commune son identité réelle, grâce à un cadre urbain agréable et sécurisé.

M. Hublet est favorable à l'adoption d'une méthodologie structurée qui tende à l'implémentation d'un maximum de zones 30 grâce à une évaluation correcte des coûts requis. La poursuite de cet objectif requiert une étude détaillée du maillage possible, dont le CDH sollicitera la réalisation s'il fait partie de la majorité qui émergera des prochaines élections.

Le groupe CDH s'appuiera sur les conclusions de cette étude pour veiller à ce que l'aménagement de certaines mailles prioritaires soit mis en œuvre sans tarder, en collaboration étroite avec les habitants et associations de quartiers intéressés.

Il faut aussi que le Collège organise des séances d'information destinées à la population, afin que les citoyens uclois puissent bien comprendre les enjeux de cette thématique.

M. Hublet aurait également préféré que le Conseil communal adopte à l'unanimité une motion sur ce sujet, comme ce fut le cas pour le rond-point Churchill.

M. De Bock apporte son soutien à la proposition de motion exposée par M. Hublet, tout en estimant que les deux textes suggérés ne présentent guère de différences.

Néanmoins, la motion de la majorité insiste davantage sur la nécessité d'une concertation avec les citoyens. En effet, il est indispensable de demander l'avis des habitants avant d'opter pour l'instauration d'une zone 30. Certains malentendus peuvent résulter du fait que les gens ont souvent tendance à considérer leur propre rue comme une voirie locale alors que ce n'est pas le cas et que l'instauration d'une limitation de vitesse à 30 km/heure y serait tout à fait inopportune.

La motion du groupe Ecolo est rejetée, par 22 voix contre la motion, 7 voix pour et 2 abstentions.

La motion de MM. Hublet, De Bock et Toussaint est adoptée, par 22 voix pour et 9 abstentions.