

Point 10. Police de la circulation routière.- Règlement général complémentaire.- Voiries communales.- Abrogations, rectifications et nouvelles dispositions.

M. l'Echevin Wyngaard précise que les mesures prises s'inscrivent dans le cadre des dispositions qui entreront en vigueur le 1^{er} janvier prochain, en vertu desquelles le 30 km/h (20 km/h en zone de rencontre) sera la norme, et le 50 km/h, l'exception.

La signalisation sera adaptée pour tenir compte de cette évolution. Suite aux débats du mois d'avril au Conseil communal, le Collège a proposé à la Région une liste de voiries ou de tronçons de voirie où le maintien du 50 km/h se justifierait. La Région a donné son assentiment aux choix du Collège, sauf pour ce qui concerne deux artères.

De nombreux acteurs communaux et régionaux ont été sollicités pour aboutir à la proposition qui a finalement été formulée : le service de la Mobilité, les services de police, le SIAMU, Bruxelles-Prévention, la STIB, le Conseil économique et social, etc.

La proposition témoigne de la volonté de retenir des critères objectifs. La limitation de vitesse demeure à 50 km/h sur les voiries « Auto Plus ». Pour les autres voiries, la sécurité des piétons a été le principal paramètre pris en considération : y a-t-il des feux de signalisation ? Les trottoirs ont-ils une largeur suffisante pour garantir la sécurité des piétons ?

Ces considérations ne plaidaient pas en faveur du maintien du 50 km/h sur la chaussée de Saint-Job, vu que, sur de nombreux tronçons de cette voirie, les trottoirs sont étroits, la circulation piétonne est dans une grande proximité avec le trafic automobile et la présence d'établissements scolaires impose un surcroît de prudence.

Les mesures prises visent aussi à assurer une certaine cohérence aux axes routiers, de manière à éviter que les automobilistes ne soient contraints de changer de vitesse tous les 100 mètres lors de leur parcours sur une même voirie. Dans la proposition formulée, seule la chaussée de Waterloo déroge à cette règle et comporte donc des tronçons à 30 km/h et d'autres à 50 km/h.

La volonté de rendre l'espace public plus convivial et de réduire les nuisances sonores a également inspiré les réflexions en ce domaine.

Plusieurs études ont démontré qu'une réduction de la vitesse de 50 km/h à 30 km/h diminue le nombre d'accidents graves mais ne modifie pas de manière significative le taux de pollution dans un environnement urbain.

Les deux voiries pour lesquelles la Région n'a pas consenti à maintenir le 50 km/h sont la chaussée d'Alsemberg et la rue de Stalle.

Pour ce qui concerne la chaussée d'Alsemberg, le Collège proposait le maintien du 50 km/h du Globe à la limite communale avec Linkebeek mais n'a pas été suivi par la Région, qui justifiait le passage au 30 km/h en raison de la présence sur ce parcours de l'Institut Jean Monnet, de l'école de Calevoet, des ateliers de la Roseaie, de maisons d'accueil pour personnes handicapées, d'une mosquée, de l'église Notre-Dame de la Consolation ainsi que du pôle multimodal de la gare de Calevoet, qui induit de nombreuses traversées de piétons.

En fonction de ces critères, la limitation à 50 km/h aurait pu être maintenue sur le tronçon compris entre le Globe et la gare de Calevoet, mais sur ce point précis, la Région s'est basée sur le principe de cohérence des axes pour généraliser le 30 km/h.

Pour ce qui concerne la rue de Stalle, la Région a autorisé le maintien du 50 km/h sur le tronçon compris entre le rond-point des Menhirs et le carrefour Etoile-Neerstalle et s'est prononcée en faveur du passage au 30 km/h pour le reste du parcours jusqu'au Globe en raison de la présence de l'Ecole Active.

M. l'Echevin Wyngaard admet toutefois qu'une partie de ce dernier tronçon est déjà de facto à 30 km/h et que l'installation des services communaux dans le nouveau centre administratif va entraîner une recrudescence du trafic piéton et cycliste dans ce quartier.

Il sera probablement opportun d'installer des dispositifs ralentisseurs pour réduire la densité du trafic sur les voiries dont les riverains ont déploré la vitesse des véhicules.

Les contrôles répressifs devront se concentrer sur les axes où la vitesse a été fixée à 50 km/h.

M. Cools signale que le groupe Uccle en avant votera contre ce point car le Collège a manqué de courage et de fermeté face à la Région dans l'élaboration de la liste des voiries à 50 km/h.

En consultant les procès-verbaux du Collège à la Maison communale, M. Cools a découvert que celui-ci avait approuvé seul, en septembre 2019, un plan proposant la liste des voiries censées demeurer à 50 km/h.

Ceci a débouché sur une interpellation de M. Cools, qui a donné lieu à un débat au Conseil communal.

Selon M. Cools, il n'est pas raisonnable d'imposer le 30 km/h sur la rue de Stalle entre le Globe et la chaussée de Neerstalle ainsi que sur la chaussée d'Alseberg, à tout le moins entre le Globe et la limite de Beersel, et ce d'autant plus que ces artères figurent parmi les voiries « Auto Confort » dans le plan « Good Move ».

Certes, la Région a refusé ces positions de bon sens. Mais le Conseil communal pourrait décider aujourd'hui de maintenir ces voiries à 50 km/h et on verrait bien comment la Région motiverait une éventuelle annulation des délibérations du Conseil communal.

L'argument de la proximité des écoles ne tient pas car, de toute façon, ce problème demeure quelle que soit la vitesse des véhicules en circulation.

Et vu que les écoles sont fermées la nuit, on pourrait installer une signalisation lumineuse indiquant des limitations de vitesse différentes en fonction de l'heure.

Les citoyens se plaignent des excès de vitesse parce qu'un trop grand nombre d'automobilistes outrepassent la limite de 50 km/h. Avant d'instaurer de nouvelles règles, il faudrait appliquer les règles existantes !

M. Cools déplore que toute une série de plans ait été adoptée sans qu'il y ait eu un véritable débat public.

M. De Bock estime aussi que le Collège a manqué d'anticipation et de courage.

Les mesures sont incohérentes : comment expliquer que la limitation de vitesse soit à 30 km/h sur un axe aussi structurant que la chaussée de Saint-Job, et à 50 km/h sur l'avenue Jean et Pierre Carsoel, artère plus dangereuse en raison de la circulation du tram et de l'absence de piste cyclable ?

M. De Bock soulève aussi un problème de transparence. En réalité, les plans régionaux de mobilité sont conçus par Bruxelles-Mobilité avec le gouvernement régional et ne passent jamais au Parlement régional, contrairement aux plans

communaux de mobilité, qui passent au Conseil communal. La négociation a déjà été effectuée entre le Collège et Bruxelles-Mobilité avant l'approbation par la Région bruxelloise.

M. Hayette constate qu'il est très difficile d'aboutir à un consensus en ce domaine.

M. Hayette est partisan, comme M. Cools, d'une vision intelligente et différenciée de la circulation car le trafic sur une voirie déterminée n'est pas le même à 3 heures du matin qu'à l'heure de la sortie des écoles.

Il partage aussi le point de vue selon lequel il convient d'appliquer les règles existantes avant d'en concevoir de nouvelles.

M. Cohen, s'exprimant en son nom personnel, signale qu'il va s'abstenir sur ce point car il est persuadé que la généralisation du 30 km/h sur tout le territoire régional décidée par le gouvernement bruxellois est une connerie monumentale (sic).

M. Cohen n'est pas opposé par principe à la limitation de vitesse à 30 km/h, dont il admet la nécessité dans certains secteurs pour apaiser les quartiers, mais l'instauration de zones 30 doit être décidée à l'échelon local par les bourgmestres, après consultation des populations concernées, et non imposée par la Région.

Il est pour le moins contradictoire de se prévaloir de la participation citoyenne tout en s'abstenant de solliciter l'avis des citoyens.

M. l'Echevin Wyngaard se réfère à des études selon lesquelles un changement de limitation de vitesse n'aurait pas d'impact sur la pollution en milieu urbain. Cependant, M. Cohen a lu d'autres études qui affirment au contraire que le passage de 50 km/h à 30 km/h augmente la pollution.

M. Cohen n'est en aucune manière partisan du « tout à la voiture » mais est excédé par cette hostilité systématique à l'égard des automobilistes, et ce d'autant plus que pour les personnes âgées ou handicapées, l'usage de la voiture est une nécessité et non un caprice.

Toutefois, M. Cohen rend hommage au Collège, qui en défendant avec énergie son point de vue auprès de la Région, a permis de sauver les meubles.

M. Van de Cauter votera avec conviction avec l'ensemble de son groupe contre cette proposition.

Il regrette que la fixation des limitations de vitesse ne soit plus déterminée à l'échelon national car les disparités engendrées par la régionalisation de cette compétence sont source de confusion autant pour les nationaux que pour les étrangers qui voyagent ou résident en Belgique.

M. Van de Cauter rappelle que l'année dernière, il avait proposé au Conseil communal d'installer des panneaux lumineux qui permettraient d'afficher des limitations de vitesse différentes en fonction des heures ou des circonstances.

M. Godefroid comprend très bien l'attachement de certains citoyens à leur voiture mais estime que la recherche d'un équilibre requiert un recentrage sur la mobilité douce, dans la mesure où 56 % des voiries bruxelloises sont vouées à l'automobile.

Pour M. Godefroid, le vélo ne relève pas du loisir car il s'agit d'un moyen de transport professionnel.

M. De Bock estime que la critique de M. Cohen est tout à fait justifiée lorsqu'il dénonce le manque de concertation et de participation.

M. Cohen rétorque qu'il visait alors l'attitude de la Région. Il accuse M. De Bock de déformer ses propos.

M. De Bock aurait souhaité que ce plan fût soumis à la population, dans le cadre d'un grand débat public. Les positions auraient probablement été moins tranchées si des discussions dépassionnées avaient pu avoir lieu.

Quoi qu'il en soit, le groupe Défi s'abstiendra sur ce point.

Mme Vandeputte estime que le 30 km/h est une vitesse d'avenir, tout en comprenant les résistances au changement dans un contexte culturel qui glorifie la vitesse.

Cependant, les automobilistes des décennies précédentes ont bien fini par accepter le passage du 60 km/h au 50 km/h.

Les contestations relatives à la limitation de vitesse portent sur un nombre limité d'artères sur les 350 voiries que compte au total la commune d'Uccle.

L'adoption du 30 km/h contribue à l'homogénéisation du trafic et facilite une mobilité conforme à l'intérêt général grâce à l'apaisement des quartiers, l'amélioration de la sécurité et la réduction de la pollution sonore.

Les aménagements de voirie opérés dans cette perspective grâce aux aides régionales rendront la pratique du 30 km/h plus naturelle à l'avenir.

M. Cools réfute l'opinion selon laquelle ces mesures contribuent à l'apaisement de la circulation.

Il estime au contraire qu'elles attisent les oppositions entre les usagers.

Le territoire ucclois compte déjà 60 % de voiries en zone 30. La part des zones 30 pouvait être augmentée mais il fallait en exclure les grands axes structurants.

M. Cools réfute aussi l'argument selon lequel la réduction de la vitesse permet d'éviter les accidents. Il est d'ailleurs conforté dans son point de vue par la réponse qui lui a été donnée à une question posée dans le cadre du Conseil de police : aucun des accidents qui se sont produits n'est dû à la vitesse.

M. Cools demande que ce point donne lieu à un vote nominal, afin que la position de chaque membre du Conseil communal soit bien établie.

M. l'Echevin Wyngaard précise que le plan Good Move, piloté par Bruxelles-Mobilité et le Ministre de la Mobilité, et adopté par toute une série de formations politiques dans le cadre d'une procédure « inter-cabinets », a donné lieu à une enquête publique, effectuée, il est vrai, dans des conditions qui ne sont pas optimales.

Ce plan prévoit une déclinaison des régimes de vitesse, qui avait d'ailleurs été exposée lors de la séance d'information organisée par la Région.

Le plan communal de mobilité fera l'objet très prochainement d'un processus de consultation et de participation, qui permettra aux Ucclois d'exprimer leur avis sur les aménagements, les sens de circulation, etc.

L'intégration de trois carrefours de la rue de Stalle parmi les Zones à concentration d'accidents (ZACA), établies par les services de police et Bruxelles-Mobilité, ont incité, à tort ou à raison, la Région à prévoir le 30 km/h pour cette artère.

Parmi les organismes intervenus pour déterminer les normes de vitesse, la STIB a souvent plaidé pour le maintien du 50 km/h afin de préserver la vitesse commerciale de ses trams et bus.

Pour ce qui concerne la différence de traitement entre la chaussée de Saint-Job et l'avenue Jean et Pierre Carsoel, M. l'Echevin Wyngaard précise que la première voirie est dotée de trottoirs étroits et dangereux alors que la seconde comporte des trottoirs plus larges.

M. le Bourgmestre estime que la politique menée par le Ministre de la Mobilité de la Région bruxelloise est mauvaise.

Il aurait souhaité que sa propre famille politique fût associée aux affaires mais, étant un démocrate, il doit évidemment travailler dans le cadre des institutions telles qu'elles fonctionnent en vertu du résultat des élections, et celles-ci ont abouti à la constitution d'un gouvernement bruxellois composé, pour sa partie francophone, d'Ecolo, de Défi et du PS.

Tout en considérant que la généralisation du 30 km/h est une sottise, M. le Bourgmestre est allé négocier des aménagements auprès de la Région avec M. l'Echevin Wyngaard, qu'il remercie pour sa collaboration.

Grâce à cette négociation, Uccle a pu obtenir des concessions, telles que par exemple le maintien du 50 km/h sur l'avenue De Fré, même si le résultat final n'est pas totalement satisfaisant.

M. De Bock constate que M. le Bourgmestre avoue avec beaucoup d'honnêteté son hostilité aux zones 30, alors que la Déclaration de politique générale (DPC) prône leur généralisation.

Il est pour le moins contradictoire de se prononcer pour les zones 30 sur le territoire régional et contre les zones 30 sur le territoire communal.

M. l'Echevin Wyngaard conteste les propos de M. De Bock : la Déclaration de politique générale évoque une augmentation et non une généralisation des zones 30.

M. De Bock déplore la passivité du Collège face à la région.

Il estime aussi que l'âge moyen de la population ucquoise justifie une attitude plus conciliante à l'égard du recours à l'automobile, et ce d'autant plus qu'Uccle est moins bien desservie en transports publics que d'autres communes bruxelloises.

Mme la Présidente du Conseil exhorte les membres de l'assemblée à respecter le temps de parole qui leur est concédé.

Le point est adopté par 26 voix pour, 4 contre et 8 abstentions.