

## **ODJ 9. Police de la circulation routière. Règlement général complémentaire. Nouvelles dispositions.**

**M. l'Echevin Wyngaard** précise qu'outre une série de dispositions classiques en matière de sécurité routière, ce point propose l'instauration de zones résidentielles à 20 km/h dans les voiries suivantes : la venelle de Saint-Job, le second tronçon de la Montagne de Saint-Job, l'avenue d'Andrimont, le Vallon d'Ohain, le square Van Bever et l'avenue du Racing.

D'autres voiries seront proposées mois après mois par le service de la Mobilité.

Le service de la Voirie/Mobilité justifie l'intégration des voiries précitées en zone 20 par le fait qu'elles sont privées de trottoirs ou pourvues de trottoirs d'un seul côté ou dotées de trottoirs trop étroits.

Ces voiries, où le trafic automobile est faible, comportent souvent des établissements scolaires ou des infrastructures sportives rassemblant un grand nombre d'enfants.

Elles peuvent aussi constituer des itinéraires de promenade.

De plus, certaines d'entre elles sont en cul-de-sac.

Le Collège est surtout animé par la volonté d'apaiser le trafic de ces voiries afin de sécuriser l'usager faible.

**M. Cools** précise que le groupe Uccle en avant s'abstiendra sur ce point en raison de ses réserves à l'égard des zones 20 km/h.

Il comprend parfaitement que des zones 20 soient instaurées venelle de Saint-Job, Montagne de Saint-Job et avenue du Racing.

Par contre, il est beaucoup plus réservé à l'égard de l'adoption d'une telle mesure pour le square Van Bever, l'avenue d'Andrimont et le Vallon d'Ohain.

En effet, l'avenue Van Bever comporte un trottoir des deux côtés.

L'avenue d'Andrimont comporte un trottoir d'une largeur suffisante du côté impair ainsi que le long des nouveaux immeubles du côté pair.

M. Cools estime donc qu'il n'est pas indispensable d'instaurer des zones 20 dans ces trois voiries, quoiqu'il soit tout à fait disposé à en débattre.

Mais il déplore surtout l'absence de réflexion globale en ce domaine dans le cadre du Plan communal de mobilité (PCM).

En effet, il y a environ un an, le Collège a mis une quinzaine de voiries en zone 20 sans même passer par le Conseil communal, officiellement à cause de la crise du covid.

Puis, la mise d'une vingtaine de voiries en zone 20 a été soumise au Conseil communal.

Et à présent, le Collège revient avec la proposition d'incorporer 6 nouvelles voiries dans ce dispositif.

Il eût été plus logique de mener une réflexion générale sur les limitations de vitesse dans le cadre du Plan communal de mobilité plutôt que de prendre des mesures ponctuelles qui vident de son sens l'élaboration de ce plan, et ce d'autant plus que 60 % des voiries étaient déjà 30 km/h à la fin de la législature précédente.

De plus, un plan correctement élaboré doit donner lieu à une véritable enquête publique, qui permet à l'ensemble de la population uccloise de se prononcer.

Le Collège prétend que les voiries considérées ont été mises en zone 20 à la demande des habitants.

Mais M. Cools ne cache pas une certaine perplexité en constatant que des voiries présentant la même morphologie n'ont pas été mises en zone 20.

Quoi qu'il en soit, l'instauration de nouvelles zones 20 doit demeurer exceptionnelle.

**M. Hayette** souhaiterait obtenir des précisions sur la notion de « stationnement autorisé ».

**M. De Bock** précise que Mme Margaux et lui-même s'abstiendront sur ce point, malgré l'approbation du reste de leur groupe, en raison de l'absence d'objectivation du choix des voiries à privilégier pour l'instauration de zones 20.

Selon M. De Bock, le passage de la limitation de vitesse de 30 km/h à 20 km/h est justifiée pour les voiries privées de trottoirs.

Vu que les éléments actifs dans certains comités de quartier se limitent parfois à deux ou trois personnes, il aurait été opportun de procéder à une consultation systématique des riverains concernés.

Il faut aussi informer la population, via les canaux disponibles ( magazine Wolvendael, toutes-boîtes, etc.), sur les nouvelles priorités en matière de sécurité routière, notamment sur l'importance accordée à la sécurité des piétons, avec toutes les conséquences juridiques qui en découlent en cas d'accident.

**M. l'Echevin Wyngaard** ne partage pas le point de vue de M. Cools quant à l'absence de réflexion globale en ce domaine.

Le service a mené une réflexion approfondie, qui s'est traduite par la production d'une note de 6 pages, communiquée il y a plusieurs mois aux conseillers communaux.

Entre-temps, l'échevinat a rédigé une seconde note de 6 pages relative à la mise en œuvre de ces zones 20, de manière à garantir une harmonie dans leur déploiement grâce à une signalétique uniforme, l'installation de bacs à fleurs, etc.

Il y a donc une vision d'ensemble qui a abouti à la définition de critères pour le choix des rues, à la détermination d'objectifs, à la fixation d'un calendrier.

Cependant, le processus de réalisation est relativement long, vu qu'il requiert notamment l'intervention de la commission régionale de sécurité routière. Il faudra donc patienter quelques mois avant de voir l'aboutissement du point discuté ce soir.

Pour certaines des voiries concernées, la mise en zone 20 était demandée de manière explicite par les riverains ou les parents d'élèves des écoles limitrophes.

La communication sera assurée par la distribution d'un toutes-boîtes aux riverains des voiries concernées. Ceux-ci pourront toujours émettre des remarques ou des objections s'ils le souhaitent.

De toute façon, le Collège ne manquerait pas de revenir auprès du Conseil communal s'il devait y avoir une levée de bouclier à propos d'une voirie particulière.

La notion de « stationnement autorisé » signifie que l'autorisation de stationnement concédée actuellement sera maintenue à l'avenir.

Les services de l'échevinat ont veillé à établir une hiérarchie des priorités : les voiries déjà intégrées en zone 20 temporaire ou proches d'écoles ou fréquentées davantage par des usagers faibles sont traitées en priorité.

**M. le Bourgmestre** rappelle qu'Uccle est une des communes bruxelloises qui comptent actuellement le moins de zones 20 et le plus de zones 50, en vertu du souci d'équilibre qui a toujours inspiré les décisions du Collège.

Les rues choisies pour l'intégration en zone 20 ne sont en aucun cas des voiries de transit.

Cette mesure est appréciée par les riverains intéressés, étant donné qu'il s'agit de voiries quasi dépourvues de trottoirs, situées aux abords d'écoles et souvent en cul-de-sac.

Les zones 20 instaurées dans le contexte de la crise sanitaire, à l'occasion du premier confinement, ont toutes été supprimées.

Le Collège évite toute approche dogmatique en cette matière.

**M. Cools** confirme que son groupe s'abstiendra parce que, selon lui, l'adoption de zones doit demeurer exceptionnelle et être conçue dans le cadre du Plan communal de mobilité.

Il remarque par ailleurs que certaines voiries, où la limitation de vitesse était censée être maintenue à 50 km/h, sont quand même passées au 30 km/h.

**M. Sax** s'abstient pour les mêmes raisons.

**M. De Bock** estime que le processus participatif devrait être enclenché en amont plutôt qu'en aval : le Collège attend les éventuelles réactions de la population à ses décisions alors qu'il eût été préférable de demander l'avis des citoyens avant de prendre des décisions.

**M. l'Echevin Wyngaard** estime que le Collège serait contraint de demeurer les bras croisés durant de longues années si toute décision devait être suspendue jusqu'à la réalisation du Plan communal de mobilité.