

Question orale de Monsieur Hazée à Madame Valérie De Bue, Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière

« L'ENCOURAGEMENT ET L'INTENSIFICATION DE LA MISE EN ZONE 30 OU 20 KILOMÈTRES PAR HEURE »

Commission de la fonction publique, du tourisme et du patrimoine

Lundi 21 juin 2021

M. Hazée (Ecolo). - Madame la Ministre, en décembre dernier, les États généraux wallons de la sécurité routière - que vous avez lancés - ont publié leur rapport conclusif pour l'année 2020 avec une série de recommandations nourries par des groupes de travail, des experts et également des propositions et avis émanant des 10 000 citoyens mobilisés pour davantage de sécurité routière en Wallonie, et qui se sont exprimés via la consultation citoyenne organisée par l'Agence wallonne pour la sécurité routière.

Je souhaitais revenir en particulier vers vous au sujet de la première recommandation qui porte sur la réduction de la vitesse de circulation en agglomération. Plus précisément, elle vise à « encourager et intensifier la mise en zone 30 ou 20 kilomètres par heure de quartiers ou de larges zones dans les villes et communes :

- sur base d'une hiérarchisation régionale du réseau à créer ;
- sur base d'une hiérarchisation communale du réseau, à court terme ;
- aidé du plan communal de circulation, pour garantir la mobilité ;
- en veillant à l'aménagement des zones 30 ou 20 kilomètres par heure et des voiries de transit ».

Il faut rappeler évidemment qu'une réduction de la vitesse en agglomération comporte une série d'avantages en matière de sécurité routière d'abord, puisque vous le rappeliez vous-même, un piéton a six fois plus de risques de décéder s'il est percuté à 50 kilomètres par heure par rapport à une percussioin à 30 kilomètres par heure, et son risque de décès est quasi sûr au-delà d'une vitesse d'impact de 70 kilomètres par heure.

Vous rappeliez également que chaque jour en Belgique, 14 enfants sont impliqués dans un accident sur le chemin de l'école. Au-delà de la sécurité routière, il y a aussi des avantages en termes de qualité de vie, de qualité de l'air, de réduction des nuisances sonores. D'ailleurs, plusieurs villes wallonnes ont entrepris avec succès une politique d'extension, de généralisation des zones 30, voire 20 kilomètres par heure en centre-ville. Je pense à Namur, à Verviers, à Charleroi ou à Liège par exemple.

Comme l'indique le rapport des États généraux, « pour développer la mise en zone 30 kilomètres par heure, les gestionnaires de voirie doivent être en mesure d'identifier

aisément les zones d'un territoire où la vitesse de circulation peut être réduite et où cela n'a pas lieu d'être, dans le souci de mobilité efficace. Pour ce faire, une hiérarchisation fonctionnelle du réseau à créer et coordonner au niveau régional en phase avec la partie prenante ferait sens ».

Récemment, vous indiquiez en réponse à une question écrite que je vous adressais que vous songiez à l'établissement d'une cartographie des zones 30 kilomètres par heure existantes.

Je pense qu'il faut aller au-delà de la cartographie des zones existantes et planifier les étapes, puisque au-delà de cette cartographie, il est nécessaire à mon sens de préparer cette hiérarchisation fonctionnelle du réseau de manière à identifier les zones 20 ou 30 kilomètres par heure potentielles et dès lors, à aboutir aux zones 20 ou 30 kilomètres par heure désirées.

C'est cette hiérarchisation souhaitée du réseau qui doit pouvoir guider la mise en zone 30 ou la mise en zone 20.

Dès lors, Madame la Ministre, quelle stratégie est mise en place en vue d'encourager et intensifier la mise en zone 30 ou en zone 20 de quartiers ou de larges zones dans les villes et communes de Wallonie ?

Le travail de hiérarchisation fonctionnelle du réseau en vue d'identifier où la vitesse doit être réduite est-il en cours pour avoir cette perspective volontariste et proactive ?

Si c'est le cas, quand pensez-vous que ce travail va pouvoir aboutir ?

Ce travail doit inclure toutes les parties prenantes. Comment et dans quelle mesure est-il envisagé de collaborer avec les communes ? Les associations représentatives des usagers sont-elles par ailleurs associées ?

Mme De Bue, Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière. - Monsieur le Député, les dernières initiatives en matière de hiérarchisation fonctionnelle du réseau remontent à plus de 20 ans et les différents ministres de la Mobilité et des Travaux publics ne s'y sont pas attelés depuis lors.

Une hiérarchie fonctionnelle, comme vous le mentionnez et comme repris dans les recommandations des États généraux de la sécurité routière, dépasse largement le cadre de la seule sécurité routière. Je ne manquerai pas de me tenir à disposition du ministre Henry en la matière pour insérer, en concertation avec lui, les éléments de sécurité routière qu'un tel travail impliquera.

D'autres critères et d'autres acteurs sont impliqués dans l'usage de la voie publique comme la mobilité, l'aménagement du territoire, les autorités locales, et cetera. Pour ma part, j'ai agi et j'agis dans ma sphère de compétence qui est la sécurité routière. Dans le cadre du plan d'action de 10 mesures prioritaires, j'ai proposé de réduire les vitesses de circulation dans certaines zones en agglomération. C'est une action qui vise à encourager et développer la mise en place de zone 30 ou 20 kilomètres par heure.

J'ai également proposé, par une action précise, « la réalisation d'une cartographie des vitesses pratiquées » afin de guider l'installation de ces zones. Un marché public a été lancé pour la cartographie des vitesses. On attend la fin de la procédure. Une fois ce travail réalisé, nous pourrions agir sur les limitations de vitesse où c'est possible sans modification de l'infrastructure dans un premier temps. J'ai d'ores et déjà modifié les conditions de placement de la signalisation pour les simplifier. Cela date de l'été 2020.

Cependant, reconnaissons que la mise en place de zones 30, de zones de rencontre ou de zones piétonnes concerne essentiellement des voiries communales. Le meilleur outil pour réaliser une hiérarchie fonctionnelle du réseau routier local, c'est le Plan communal de mobilité. Cette hiérarchie du réseau local fait partie des livrables que les bureaux d'étude doivent établir dans leur rapport.

Par ailleurs, mentionnons que l'administration régionale et son service des déplacements mode doux et de la sécurité des aménagements de voiries éditent une série de fiches techniques traitant de sujets de sécurité et de signalisation routière tels que l'instauration de zones 30, de zones de rencontre et de zones piétonnes. L'ensemble constitue la sécurothèque qui est disponible aux différents acteurs comme les conseillers en mobilité, par exemple.

M. Hazée (Ecolo). - Je remercie la ministre pour sa réponse. Je retiens qu'un travail est en cours, en concertation avec le ministre de la Mobilité pour ce qui concerne les compétences partagées. Je note aussi que la ministre entend, dans ses compétences de sécurité routière, identifier des zones ou avancer vers les zones 30 ou zones 20. Je pense que cette volonté est nécessaire.

Il y a, à côté de cela, un travail à faire au niveau communal pour la part du réseau communal. En même temps, il est fréquent que telle ou telle partie relève du réseau régional et qu'il y ait aussi une capacité d'initiative à partir de la Région.

En toute hypothèse, je pense que c'est la volonté politique qui est nécessaire, que l'on ne peut pas travailler uniquement avec une cartographie des zones existantes et qu'il faut vraiment définir cette vision, cette hiérarchisation fonctionnelle pour penser les vitesses souhaitées à partir de cette volonté d'organiser des flux de déplacements piétons et vélos en toute sécurité.

Je vous remercie pour la priorité qui sera donnée à ce chantier important.