

Question écrite de Stéphane HAZEE à 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

Le développement des zones 30 et le lancement de la chaussée à voie centrale banalisée

Question écrite N° 77 du 04/11/2022

Les ambitions du Gouvernement en matière de sécurité routière sont fortes. Madame la Ministre a signé, avec ses collègues des autres niveaux de pouvoir, l'engagement « all for 0 » fixant l'objectif de zéro décès sur nos routes en 2050.

Il est reconnu que la réduction des vitesses de circulation est une mesure efficace pour atteindre ces objectifs.

La généralisation des zones 30 en agglomération est d'ailleurs la première recommandation issue des états généraux de la sécurité routière en Wallonie tenus en 2020.

Elle m'indiquait qu'un marché avait été attribué en vue de réaliser une cartographie des vitesses pratiquées. Celle-ci sera un outil d'objectivation qu'elle a estimé indispensable dans le développement des zones 30.

Outre l'enjeu des zones 30, je souhaiterais l'interroger sur la chaussée à voie centrale banalisée (CVCB).

L'État fédéral a enfin avancé et à partir du 1er octobre, les autorités auront la possibilité de créer des chaussées à voie centrale. Un arrêté royal à cet effet a été signé le 30 juillet et est entré en vigueur le 1er octobre.

Dans quelle mesure entend-elle intensifier la mise en place de zones 30 en agglomération ?

La cartographie des vitesses pratiquées est-elle terminée ? Le cas échéant, comment entend-elle utiliser ce nouvel outil ?

Comment entend-elle encourager le développement des chaussées à voies centrales banalisées en Wallonie ?

Quelles sont les modifications législatives ou réglementaires nécessaires au niveau wallon, le cas échéant, en vue de rendre totalement opérante la mise en place de voies centrales banalisées dans notre Région ?

Je pense en particulier au Code du gestionnaire qui régit la signalisation routière. Je pense aussi à la limitation de vitesse applicable par défaut sur la chaussée à voie centrale (CVC).

Des projets de CVCB sont-ils sur les rails ?

Une fiche est-elle en préparation sur la sécuerothèque en vue d'aider les communes à créer des CVCB ? À quelle échéance ?

Réponse de la ministre - 28/11/2022

En ce qui concerne le développement des zones apaisées, c'est-à-dire des zones piétonnes, des zones de rencontre, erronément appelées parfois zones 20, et des zones 30, je suis favorable à leur développement réfléchi et concerté avec les communes via principalement un accompagnement des communes et, notamment, une cartographie des vitesses pratiquées.

J'ai d'ailleurs revu et assoupli en juillet 2020 les instructions pour leur instauration de manière définitive ou temporaire. Et je n'écarte pas d'éventuellement encore intervenir.

Comme je l'ai déjà indiqué, je souhaite, pour ma part, travailler en partenariat avec les communes. Ce sont elles qui connaissent le mieux leur territoire, elles qui peuvent au mieux identifier les portions qu'il conviendrait de faire basculer dans une de ces catégories.

Je souhaite que la Région se profile en accompagnant des communes et leur mette à disposition des outils d'aide à la décision et de concrétisation de celle-ci.

Les conseillers régionaux en sécurité et signalisation sont constamment sur le terrain auprès des communes pour les accompagner en ces matières, mais également à la mise en place de ces zones.

Ajoutons que les plans communaux de mobilité sont également une démarche structurée, coordonnée et de perspective.

La mise à disposition d'une cartographie des vitesses pratiquées permettra indéniablement de constituer un outil d'objectivation dans le développement des zones apaisées par quartier entier et la hiérarchisation du réseau. À cet égard, dans le cadre du marché de services intitulé "Voitures connectées", le prestataire développe le module informatique pour établir cette cartographie des vitesses pratiquées par une flotte de véhicules. Si les données sont transmises et disponibles au sein de l'administration régionale des routes et à l'AWSR, les outils de consultation de ces données ne sont toujours pas finalisés, ce qui rend la consultation difficile et leur exploitation laborieuse. À ce jour une cartographie des pourcentages d'excès de vitesse est disponible, c.-à-d. la comparaison entre la vitesse pratiquée par rapport à la vitesse limite. Ceci étant nettement moins adapté à l'objectif poursuivi qu'une cartographie des vitesses pratiquées.

Une fois cette cartographie des vitesses exploitable, nous pourrons, mon administration et moi-même, coordonner, encourager et soutenir les communes volontaristes quant au développement des zones apaisées en agglomération au départ d'une base objective.

Certains aménagements routiers seront nécessaires sur certaines voiries. Des dispositifs d'accompagnement de type radars préventifs, lidars ou radars permanents compléteront utilement les actions de mises en place.

De manière plus générale, comme le montrent les résultats du quiz de la route, il conviendra également d'améliorer la notoriété de ces différentes zones auprès de la population ainsi que les implications en termes de devoirs et obligations pour chacun des types d'usagers de celles-ci. Cela doit passer par la signalisation, le marquage et des actions de sensibilisation multicanaux. Le tout doit être cohérent et didactique.

Maintenant que le principe de la chaussée à voie centrale est introduit dans le Code de la route, les instructions de placement vont être concertées et établies prochainement en vue d'ouvrir cette possibilité de chaussée à voie centrale aux gestionnaires de voiries pour le printemps 2023, période plus propice au marquage.

Une fiche de la séurothèque sera finalisée pour l'occasion.

Afin de donner l'exemple, nous travaillons également à l'instauration de la chaussée à voie centrale sur certaines sections de routes régionales.