



AVIS D'INITIATIVE

Mobilité et Ville 30

	Avis d'initiative
Demande traitée par	Commission Aménagement du territoire - Mobilité
Demande traitée le	27 mai 2020
Avis rendu par l'Assemblée plénière le	18 juin 2020

Préambule

A l'initiative de Bruxelles Mobilité, la mesure Ville 30 a été présentée, le 27 mai 2020, aux membres de la Commission Aménagement du territoire_Mobilité du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale.

Tant dans la Déclaration de politique générale commune au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et au Collège réuni de la Commission communautaire commune (2019-2024) que dans le Plan régional de mobilité Good Move approuvé le 5 mars 2020 par le Gouvernement, il est question d'une généralisation de la zone 30 sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

En effet, la Déclaration de politique générale prévoit (p.73) que « *Le Gouvernement concrétisera, pour le 1^{er} janvier 2021, la création d'une zone 30 généralisée, à l'exception des voiries structurantes. La mise en zone 30 sera accompagnée de la mise en place d'aménagements adaptés et d'une signalisation adéquate des voiries structurantes régionales et communales, la zone 30 devenant la règle. Le Gouvernement initiera, en concertation avec les associations actives en la matière et les partenaires locaux (communes et zones de police), une vaste campagne de communication et de prévention visant à renforcer la crédibilité et l'acceptation sociale de cette mesure.*

Les moyens des zones de police pour le contrôle-sanction seront renforcés. Le Gouvernement développera le Centre régional de traitement des infractions routières, sur le modèle des deux autres Régions. Pour mieux focaliser son action, le Gouvernement définira des priorités d'aménagements de sécurisation aux abords des lieux suivants : écoles, parcs, espaces de jeux, rues piétonnes ou cyclables, zones apaisées, etc. ».

Dans le Plan régional de mobilité Good Move, la fiche-action A1 liée au focus Good Neighbourhood, prévoit d'instaurer le 30km/h comme vitesse réglementaire sur le territoire régional. L'action se décline en différentes mesures concrètes, dont l'instauration par arrêté d'un seul régime de vitesse définissant le 30km/h par défaut sur l'ensemble de la Région, en prévoyant des dérogations à 50km/h, voire 70km/h pour certains axes.

Le Conseil, n'ayant pas été saisi officiellement sur le projet d'arrêté dont question ci-dessous, a souhaité rendre un avis d'initiative avec quelques considérations générales valables pour l'ensemble de la politique de la mobilité et des considérations générales spécifiques sur ce projet Ville 30. En effet, la mobilité et la Ville 30 méritent une réflexion approfondie à laquelle l'ensemble des acteurs publics et privés, dont les interlocuteurs sociaux doivent être associés.

D'ailleurs, suite à cette préoccupation récurrente des interlocuteurs sociaux d'être associé aux réflexions sur la mobilité, un objectif supplémentaire dédié à cette thématique a été introduit dans la Stratégie 2025 en septembre 2017. Cette dernière devenue la Stratégie 2030, en janvier 2020, comprend toujours un objectif mobilité. Si le Conseil s'en réjouit, il regrette que l'ensemble des chantiers ne soit pas traité en priorité partagée.

Avis

1. Considérations générales

1.1 Concertation

Dans sa Déclaration de politique générale, le Gouvernement affirme (p.72) que : « *Comme enjeu économique et institutionnel, la mobilité constitue la colonne vertébrale d'un développement économique ambitieux et doit permettre de répondre aux différentes fonctions d'une région, qu'elles soient locales ou internationales. La mobilité à Bruxelles doit, pour être pleinement efficace, se penser dans une approche renouvelée du cadre métropolitain, en associant les partenaires économiques et sociaux et les opérateurs publics de transport* ».

Le Conseil se retrouve pleinement dans cette affirmation. Il souhaite donc que celle-ci ne soit pas une simple déclaration d'intentions mais qu'elle soit suivie d'effets, en permettant au Conseil d'exercer pleinement ses compétences consultatives, notamment par la saisine du Conseil sur les projets d'ordonnances et d'arrêtés concernant la mobilité et ayant indéniablement des impacts socio-économiques sur la Région.

La mobilité est un enjeu crucial pour le développement de la Région qui se doit d'être réfléchi en cohérence avec les politiques économiques, sociales, urbanistiques, environnementales, ... Une approche transversale est incontournable et indispensable.

À cet égard, **le Conseil** estime primordial de trouver le juste équilibre entre les 4 grands axes développés dans le PRDD qui sont de :

- mobiliser le territoire pour construire l'armature du développement territorial et développer de nouveaux quartiers ;
- mobiliser le territoire pour développer un cadre de vie agréable, durable et attractif ;
- mobiliser le territoire pour développer l'économie urbaine ;
- mobiliser le territoire pour favoriser le développement multimodal.

La réalisation d'un de ces axes ne doit pas se faire au détriment des autres.

Afin de trouver ce juste équilibre et de cerner au mieux les différentes dimensions qui construisent une Ville-Région telle que Bruxelles, il importe donc, pour **le Conseil**, que l'ensemble des acteurs de terrain, qu'ils soient publics ou privés soient associés aux réflexions le plus en amont possible.

Dans le cadre spécifique de la Ville 30, **le Conseil** estime qu'outre les acteurs publics, le monde économique et social, le secteur des taxis, les constructeurs automobiles, les gestionnaires de systèmes ou d'applications de navigation, etc. doivent également être associés aux discussions en amont.

Cette concertation en amont est un préalable indispensable à une adhésion du plus grand nombre et à une mise en pratique efficace lors de la concrétisation de toute mesure politique. Dans ce contexte, **le Conseil** souligne l'importance de la mission qui lui a été confiée en tant qu'organe de la concertation économique et sociale bruxelloise et le rôle qu'il joue à cet égard.

Conscient d'avoir déjà pu s'exprimer dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de Plan Good Move, **le Conseil** rappelle que ce Plan est avant tout un *instrument stratégique, d'orientation et*

*d'application de la politique de la mobilité qui s'inscrit dans les orientations du PRDD et qui respecte le PRAS. Il constitue un facteur du développement économique, social et environnemental sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale¹. Le Plan doit donc être opérationnalisé via des textes législatifs et/ou réglementaires. **Le Conseil** demande d'être consulté sur les projets d'ordonnance ainsi que sur les projets d'arrêté.*

Par ailleurs, **le Conseil** entend bien que la crise actuelle liée au COVID-19 (sanitaire, économique, sociale, ...) demande une réaction rapide sur les mesures à mettre en œuvre en termes de mobilité. **Le Conseil** tient à souligner que, même dans ces circonstances, il se veut être un partenaire du Gouvernement bruxellois pour réfléchir ensemble aux mesures à prendre. Il faut donc éviter que certains projets se concrétisent, et maintenant se pérennisent, hors Plan régional de mobilité et sans concertation sociale préalable (ex : certains tronçons des 40 km de pistes cyclables sur des axes de circulation stratégiques, fermeture du tunnel Leopold II, instauration d'une zone résidentielle sur toute la surface du pentagone).

1.2 Analyse des impacts/des incidences

Outre la concertation, l'analyse des impacts/des incidences est également un élément prépondérant dans la réussite et l'adhésion autour d'un projet de mobilité. **Le Conseil** estime, en effet, que pour mener à bien une politique et partir sur de bonnes bases, il est indispensable d'en étudier tous les enjeux socio-économiques actuels et à venir. C'est pourquoi, **le Conseil** insiste sur la nécessité de disposer, au préalable à l'élaboration d'une nouvelle réglementation avec des enjeux importants, d'une étude socio-économique.

De manière spécifique pour la Ville 30, une telle analyse devrait démontrer si les objectifs voulus et les résultats attendus peuvent être atteints, si la réduction de la vitesse a un impact réel sur la fluidité du trafic, si cette réduction de vitesse induit un report de trafic sur d'autres axes. Cette analyse d'impacts devrait également permettre d'intégrer les conséquences sur les technologies existantes dans les véhicules telles que les limiteurs de vitesse, la reconnaissance des panneaux, etc.

2. Considérations générales – Ville 30

Le Conseil est partisan d'une limitation générale à 30 km/h dans la Région et particulièrement dans des quartiers résidentiels, proches des écoles et partout où cela s'impose pour le confort et la sécurité de chacun, moyennant les remarques qu'il formule dans cet avis. **Le Conseil** demande une logique de mobilité unifiée à la région, avec des règles claires, user-friendly, des infrastructures routières adaptées à cette réglementation et des contrôles pour vérifier son application.

En effet, il est bien conscient que le fait de réduire la vitesse a pour conséquence une diminution du nombre et de la gravité des accidents de circulation pour tous les usagers et que du point de vue de la sécurité routière, tout le monde y gagne.

¹ Article 3 de l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité.

2.1 Distinction Zone 30 – Ville 30

L'objectif ambitionné est d'instaurer, à partir du 1^{er} janvier 2021, le 30km/h par défaut comme vitesse réglementaire sur le territoire régional. Des dérogations seront prévues sur certains axes à 50km/h voire 70km/h. Il n'y aura donc plus de zones 30 en tant que telles.

La compréhension de cet objectif va être déterminante dans la concrétisation de la Ville 30.

Le Conseil souligne l'importance d'inventorier les zones potentiellement les plus dangereuses et pour lesquelles il peut y avoir confusion quant à la vitesse à adopter. À cet égard, les données récoltées par les systèmes et applications de navigation peuvent être des éléments d'objectivation de certaines situations. Une fois l'inventaire réalisé, il faut déterminer quelle est la stratégie la plus adéquate pour remédier à cette dangerosité.

2.2 Cohérence et transversalité des mesures

Le Conseil insiste sur la nécessaire cohérence entre les différent(e)s plans/politiques qui traitent des questions de mobilité. Ces plans/politiques peuvent être soit d'intérêt communal, régional voire interrégional et fédéral. Il importe qu'ils forment un ensemble cohérent de mesures qui vont dans le même sens et visent un objectif commun. Les mesures visées dans un(e) plan/politique ne doivent pas être contraires à celles prises par ailleurs. Dans le contexte institutionnel qui est le nôtre, **le Conseil** insiste donc pour que les différents acteurs en matière de mobilité se concertent, à commencer par les différents acteurs bruxellois.

Par exemple, **le Conseil** estime que la mise en place de la Ville 30 doit s'appuyer sur les leçons qui peuvent être tirées de la mise en place de certaines mailles (notamment par rapport à la vision, l'adhésion, la mise en œuvre, l'impact sur les rues adjacentes, ...).

Par ailleurs, **le Conseil** se demande si une réflexion a été menée quant à l'impact de la Ville 30 sur les plans de déplacements d'entreprises auxquels sont soumises les entreprises de plus de 100 travailleurs.

2.3 Aménagements des infrastructures

Une réduction de vitesse n'est pas une réalité qui se décrète, mais qui se planifie et s'aménage. Sans concertation préalable, sans une signalisation adéquate, sans les aménagements de la voie publique qui s'imposent, sans mise en œuvre des dispositifs accompagnant les réductions de vitesse restent sans effet.

Le Conseil se pose la question du timing entre l'entrée en vigueur de la mesure au 1^{er} janvier 2021 et la réalisation des aménagements adéquats de certaines infrastructures pour crédibiliser la vitesse de 30km/h. En effet, certains de ces travaux ne seront pas réalisés pour le 1^{er} janvier 2021 alors même qu'un des premiers objectifs de la Ville 30 est d'améliorer la sécurité routière et de réduire le nombre et la gravité des accidents de circulation pour tous les usagers.

Le Conseil insiste pour qu'*a minima* les axes qui, de par leur configuration, ne sont pas enclins à favoriser « naturellement » la diminution de la vitesse et le respect des 30 km/h soient aménagés pour le 1^{er} janvier 2021 afin de crédibiliser la nouvelle vitesse en vigueur.

En outre, pour **le Conseil**, les zones présentant un danger spécifique telles que les abords d'école par exemple doivent également faire l'objet d'une attention particulière puisque les panneaux de signalisation F4 indiquant l'entrée et la sortie d'une zone 30 seront supprimés.

En termes d'aménagement et notamment de marquage au sol, **le Conseil** attire l'attention sur la prise en compte des deux-roues motorisées ou non (exemple : marquage + sol humide = risque de chute).

Enfin, pour une meilleure lisibilité de la généralisation du 30km/h et pour assurer des comportements routiers adaptés, **le Conseil** insiste pour qu'une approche régionale intégrée et non commune par commune soit mise en place : il importe d'avoir des dispositifs et des aménagements semblables dans les 19 communes. En ce sens, des marchés publics régionaux relatifs aux dispositifs à installer afin de réduire la vitesse doivent être conclus (centrale d'achat régionale).

2.4 Sécurité routière

À cet égard, **le Conseil** se demande ce qu'il en est des études à lancer en 2020 prévues dans le volet stratégique du plan Good Move (p.144) par rapport à la sécurité routière. Il y est fait mention en regard des indicateurs suivants :

- vitesses pratiquées ventilées par type de voirie et périodes de temps ;
- part des véhicules en excès de vitesse ventilée par régime de vitesse autorisée et par niveau d'infraction.

Enfin, en termes de sécurité routière, la Région dispose d'un plan d'actions 2011-2020, **le Conseil** se demande si une évaluation de ce plan existe et si un nouveau plan est prévu pour lui succéder avec notamment des statistiques actualisées.

2.5 Communication – sensibilisation – éducation

Vu les changements de mentalité et de comportement voulus par ce projet de Ville 30, **le Conseil** insiste pour que des efforts conséquents soient faits en termes de sensibilisation et d'éducation.

Cette communication et cette sensibilisation quant à la généralisation du 30km/h sont indispensables et doivent se faire tant auprès des habitants bruxellois, que des navetteurs et des touristes, ... car il s'agit d'un nouveau comportement qui doit être acquis par l'ensemble des conducteurs motorisés.

La communication passe également par des campagnes sur les différents supports médias quant aux bénéfices que chacun a à gagner avec une Ville 30 en termes de sécurité, d'environnement, de qualité de vie, ...

En termes de communication, **le Conseil** attire l'attention pour que les systèmes ou les applications de navigation soient mis à jour en temps réel avec les nouvelles vitesses réglementaires. Il faut donc s'assurer que les utilisateurs soient tenus au courant qu'une actualisation doit se faire si celle-ci ne se fait pas de manière automatique.

2.6 Contrôles et infractions

Afin de garantir le respect de la vitesse en vigueur, **le Conseil** insiste pour que le contrôle sur le terrain soit renforcé et que des sanctions soient, à terme, infligées. Lors de nouveaux aménagements ou lors de l'application de nouvelles réglementations, une première « phase de prévention » doit d'abord être prévue avant de passer à la « phase sanction ».

Le Conseil se demande comment vont être traitées les amendes qui seront perçues dans le cadre d'une infraction de vitesse commise dans une Ville 30. **Le Conseil** plaide, en tout cas, pour que la sévérité et la progressivité des sanctions soient revues. Il demande spécifiquement une mise en œuvre progressive des sanctions qui seraient d'application après la première phase de prévention et certainement en cas d'absence d'aménagements adéquats.

En effet, si un(e) conducteur/conductrice roule à 50km/h (en respectant donc les limitations valables depuis des décennies) au lieu du désormais 30km/h, cette personne pourrait se voir retirer son permis directement. **Le Conseil** estime donc que, dans une même rue, et ce d'autant plus si tous les aménagements réducteurs de vitesse n'ont pas directement été installés, un conducteur/une conductrice ne devrait pas se voir retirer son permis de conduire directement, à la première infraction constatée, si elle roule à 50km/h ; ce qui serait le cas si la législation n'est pas modifiée.

*
* *