

La réduction de la vitesse à 100 km/h sur le ring bruxellois

- Session : 2019-2020
- Année : 2019
- N° : 75 (2019-2020) 1

2 élément(s) trouvé(s).

- **Question écrite du 13/12/2019**

- de LEGASSE Dimitri
- à DE BUE Valérie, 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

La Flandre a annoncé une mesure phare de son Plan climat : la limitation à 100 km/h sur le ring de Bruxelles, une mesure qui aurait été accueillie avec enthousiasme par Inter-Environnement Wallonie, car cela réduirait le nombre d'accidents, désengorgerait le ring, réduirait le bruit pour les riverains et diminuerait les émissions de CO2.

La Région bruxelloise ferait de même sur les 5 kilomètres de ring qu'elle gère.

Que pense Madame la Ministre de cette initiative ?

Compte-t-elle emboîter le pas pour les 15 kilomètres wallons du ring ?

- **Réponse du 13/01/2020**

- de DE BUE Valérie

La réduction de la vitesse à 100 km/h sur le ring de Bruxelles est effectivement une mesure phare annoncée dans le cadre du Plan Climat (CO2) de la Flandre. Il faut évidemment mesurer l'impact réel sur le climat, vu qu'il s'agit d'un tronçon relativement restreint sur l'ensemble du réseau routier flamand.

Je m'interroge sur la pertinence d'une vitesse à 100 kilomètres par heure sur la partie qui concerne le territoire wallon, car celle-ci comprend une configuration autoroutière, c'est la E19. Il s'agit de l'autoroute qui va vers Paris et il est donc important de se poser les bonnes questions.

Le rapport Vias de 2017 commandé par le Ministre fédéral de la Mobilité a un avis assez nuancé sur la question de la limitation à 100 kilomètres par heure.

Parmi les recommandations que cette étude propose, il y a celle concernant la baisse progressive de la limitation de vitesse qui doit être fixée en fonction de la densité du trafic. C'est cette recommandation qui a des effets positifs en matière, à la fois, de décongestion de mobilité, puisqu'elle peut réduire les embouteillages - donc rouler moins vite permet de gagner du temps - elle peut réduire le nombre d'accidents et de tués et peut aussi limiter les émissions.

Pour résumer, cette recommandation vise, bien évidemment, une gestion dynamique de la

vitesse - donc effectivement en fonction de circonstances et en fonction de la densité du trafic - et doit être couplée à d'autres mesures.

Vias recommande d'ailleurs de poursuivre d'autres études. Le Ministre fédéral de la Mobilité faisait encore état d'expériences, notamment en Flandre, entre Gand et Courtrai, sur une gestion dynamique, mais aussi l'expérience autrichienne peut être inspirante pour nos routes. On doit donc étudier la question.

Une autre recommandation qu'il faut avoir en tête est que pour qu'une mesure soit efficace, il faut qu'elle soit comprise par les automobilistes. Une vitesse comprise sera une vitesse adaptée. Quand on prend des mesures fortes, il faut, bien évidemment, des sensibilisations et des contrôles. Le ring couvrant trois Régions, je préconise une concertation qui me semble nécessaire et indispensable afin de prendre les bonnes mesures.

Les états généraux wallons de la Sécurité routière initialement prévus en 2022 seront finalement organisés à ma demande en 2020. Il me semble important d'aborder un certain nombre de questions, dont celle-ci. Je serai donc à l'écoute des différentes études et remarques qui émaneront des groupes de travail créés dans le cadre de la préparation de ces états généraux.