

La limitation de vitesse sur la portion de la E411 qui traverse la commune de Wavre

- Session : 2019-2020
- Année : 2020
- N° : 204 (2019-2020) 1

2 élément(s) trouvé(s).

- **Question écrite du 14/07/2020**

- 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

Le Conseil communal de Wavre a voté une motion visant à réduire la vitesse de 120 à 90 kilomètres par heure sur la portion de la E411 qui traverse la commune, entre les sorties 5 et 8, afin de réduire la pollution sonore, car l'autoroute est très proche du noyau urbain.

Cela diminuerait le niveau de bruit de 2 décibels et n'augmenterait le temps de parcours que d'une minute.

Madame la Ministre peut-elle me dire ce qu'elle pense de la motion de Wavre ?

Est-elle favorable à une réduction de la vitesse sur la portion wavrienne de la E411 ?

Est-ce que la vitesse est source de problèmes de sécurité sur cette partie de l'autoroute ?

Est-ce que l'installation de panneaux antibruit performants ne permettrait pas d'atteindre le même résultat au niveau de la baisse de la pollution sonore ?

Y a-t-il d'autres portions d'autoroute en Wallonie qui sont aussi dans la même situation de proximité avec un noyau urbain que Wavre ?

- **Réponse du 10/08/2020**

- de DE BUE Valérie

J'ai effectivement pris connaissance de la motion votée par le Conseil communal de Wavre visant une diminution de la vitesse de 120 km/h à 90 km/h sur une portion de l'E411 à hauteur de Wavre.

Celle-ci est particulièrement motivée par une volonté de réduire le bruit routier.

La problématique du choix des limites de vitesse, notamment sur les autoroutes et routes rapides, est délicate.

Se positionner sur un choix d'aménagement nécessite une analyse au préalable de l'ensemble des éléments du dossier, et une comparaison des avantages/inconvénients de chaque option possible.

C'est pourquoi j'ai sollicité un avis expérimenté du SPW sur ce dossier précis lié à la demande d'abaissement de la vitesse à 90 km/h compte tenu de la configuration des lieux.

Dans l'attente de cet avis, j'adresse quelques considérations générales, ainsi que ma perception concernant la question de la réduction de la vitesse.

Nous pouvons a priori imaginer qu'un abaissement de la limite de vitesse sur l'autoroute réduise le risque de conflits entre usagers - et leurs conséquences- aux heures de pointe, sans toutefois les supprimer.

Néanmoins, il y a également lieu de garder à l'esprit que de telles mesures pourraient être perçues comme étant non crédibles par les usagers, en particulier aux heures creuses lorsque le trafic est réduit.

Si la limite est jugée non crédible, elle pourrait être peu respectée par les usagers. Dans ce cas nous risquons d'accroître le risque en créant une différentielle de vitesse entre les usagers sur l'autoroute.

Cela aurait un effet contraire en termes de sécurité routière.

Ainsi, en cas d'abaissement de limite de vitesse, il faudra impérativement que la mesure soit accompagnée des dispositifs de contrôle.

Le radar fixe déjà présent pourrait s'avérer insuffisant pour inciter les usagers à ralentir sur un long tronçon.

Des moyens supplémentaires seraient donc nécessaires pour parvenir à imposer le respect de cette mesure permanente.

On peut songer à un radar-tronçon par exemple.

Une solution alternative intéressante que j'estime néanmoins préférable pour parvenir aux objectifs de mobilité et sécurité serait que la modulation dynamique de la limite de vitesse et la signalisation soient adaptées en fonction des conditions de trafic ou des conditions météorologiques. Cette mesure gagnerait en crédibilité auprès des usagers et serait plus aisée à faire respecter. De cette manière, les automobilistes prêtent davantage attention à la signalisation et adoptent un comportement plus prudent. Cela rejoint les éléments de la DPR et fait partie intégrante du plan stratégique ITS pour une gestion optimale du trafic sur les routes wallonnes.

Cela nécessite évidemment l'installation des panneaux de signalisation dynamiques, plus coûteux.

Ouverte aux propositions et solutions préconisées, je ne manquerai donc pas d'examiner l'analyse de l'administration concernant l'impact en matière de sécurité routière quant à cette motion, dès réception.

En ce qui concerne la pollution sonore, la lutte contre le bruit constitue une priorité pour ce Gouvernement comme pour les précédents d'ailleurs.

Le bruit routier n'en est qu'une des composantes, mais pas la moindre loin s'en faut.

L'impact du bruit sur la santé n'est plus à prouver. Nous avons d'ailleurs pu, collectivement, pendant le confinement, prendre réellement conscience de sa place dans nos vies et apprécier une vie sans lui ou à une nettement plus faible intensité.

Dans la situation qui nous occupe, selon les éléments issus du SPW MI, une diminution de la vitesse n'engendrerait pas une diminution importante de la nuisance sonore.

Suivant les graphiques qui m'ont été soumis, cela entraînerait seulement une réduction de 1 à 1.4 dB largement inférieure donc aux 2 dB mentionnés dans la motion.

Sur ce point précis, l'amélioration des panneaux antibruit et/ou l'ajout de dispositifs complémentaires sembleraient donc plus efficaces qu'une réduction de la vitesse.

J'estime que tout doit être mis en œuvre (structurellement) pour diminuer le bruit avant d'imaginer de mettre un radar pour réduire les nuisances sonores. Un radar n'est pas un dispositif antibruit. C'est un élément de sécurité routière. Il faudra, à l'aune des travaux du Plan Bruit, une redéfinition des dispositifs pour rendre cohérent et complémentaire l'approche sur les trois dimensions sécurité routière, mobilité, environnement/bruit.

Néanmoins, cette matière relève des attributions de mon collègue, Philippe Henry. J'invite dès lors l'honorable membre à l'interroger concernant le plan d'action de lutte contre le bruit, les chantiers en perspectives, et la vision quant au remplacement des panneaux antibruit.