



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

## **AVIS SUR LE PROJET DE PLAN RÉGIONAL D' ACTIONS SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2021-2030**

<b>Demandeur</b>	Mme Elke Van den Brandt, Ministre de la Mobilité et de la sécurité routière
<b>Demande reçue le</b>	31/08/2021
<b>Exposé</b>	14/09/21 par MM. Kristof De Mesmaeker et Alexandre Carlino, Direction Mobilité et sécurité routière, Bruxelles Mobilité
<b>Document transmis</b>	Présentation à la CRM du 14/09/21 Projet de plan de Sécurité routière 2021-2030, version draft 07/2021 (en français)
<b>Avis adopté par la Commission Régionale de la Mobilité le</b>	04/10/2021

La Commission soutient les objectifs du plan, en particulier la Vision Zéro et souligne l'importance de cette politique. Elle a approuvé l'avis à l'unanimité.

### **Remarques générales**

La Commission demande

- d'accorder autant d'attention aux blessés graves qu'aux morts, une blessure grave ayant des séquelles indéniables et pour longtemps dans la vie d'une personne ;
- de fixer des objectifs pour les blessés légers et même pour les accidents avec dommages matériels (c'est-à-dire les accidents potentiels avec blessés)
- d'assurer la cohérence avec Good Move porteur d'une vision d'une ville plus calme, apaisée et de mieux articuler la correspondance entre les actions des deux plans ;
- de déterminer les actions prioritaires sur base du danger pour autrui et du principe STOP<sup>1</sup> ;
- de mieux prendre en compte le principe de proportionnalité du danger et en particulier, de développer des actions spécifiques aux poids lourds<sup>2</sup> en concertation avec les autres régions/Etats membres ;
- de prendre en compte des nombres relatifs en plus des nombres absolus<sup>3</sup> pour démontrer que les effets de la politique sur les accidents avec un risque plus faible (comme c'est le cas avec un risque d'accident de vélo), si le risque augmente, alors il faut y mettre plus d'efforts.
- une meilleure vision de la hiérarchisation des actions par ordre de priorité ;

---

Le Principe STOP est issu de l'acronyme en néerlandais Stappers/ Trappers /Openbaar vervoer/ Privé vervoer, il exprime une hiérarchisation des modes de transport qui met en priorité les piétons / les cyclistes / le transport public et ensuite le transport privé.

<sup>2</sup> Voir à ce sujet les nombreuses mesures développées au Royaume-Uni, comme la limitation d'accès à Londres aux véhicules répodant au « Direct Vision Standard »

<sup>3</sup> Exemple p. 73, les chiffres indiquent 220 victimes de 0-17 ans à déplorer entre 7h30 et 8h30 pendant les périodes scolaires, contre 21 victimes et dehors les périodes scolaires. C'est une grande différence, mais le risque est différent aussi.

- h) de définir plus clairement les objectifs, de déterminer des objectifs intermédiaires, de clarifier les indicateurs et d'y inclure des objectifs de réalisation liés aux résultats ;
- i) pour chaque action, préciser le rôle attendu de chacun des partenaires et leur garantir les ressources humaines et budgétaires à la hauteur des ambitions ;
- j) pour chaque action et entre elles, organiser la coordination des nombreux acteurs impliqués, désigner des pilotes garant de la bonne exécution et leur donner les moyens d'agir ;
- k) d'assurer une mobilisation plus large de l'ensemble des partenaires ;
- l) d'insister sur l'importance d'un bon entretien des infrastructures routières, de leur conception et construction correctes, du contrôle des chantiers (pendant et après) et sur la formation des intervenants (fonctionnaires, entrepreneurs, ...),
- m) de prendre en compte le développement de la micromobilité.

## Remarques par chapitres et actions

### Chapitre 1

La Commission demande d'améliorer la structure, le contenu et la cohérence du chapitre 1.

- p.8 'Mars 2021' : ne pas mentionner une date précise, le texte est déjà incorrect.
- p.11 Il manque une introduction au texte sur les leçons apprises.
- p.12&14 Pour des raisons d'homogénéité, il serait préférable de toujours inclure les statistiques de 2020 et de mentionner que c'était une année COVID avec une image de mobilité différente. 2020 est inclus dans certains chiffres alors que p.14 les tableaux portent t sur 2017-2019 et les tableaux précédents sur 2011-2019.
- p.14 Il est mentionné à juste titre qu'il y a sous-enregistrement des accidents mineurs à vélo. Dans le même temps, il n'y a pas d'objectif à ce sujet .
- p.16 Quid des statistiques sur les accidents de bus/tram?
- p.17 Réduire le nombre de collisions n'impliquant qu'un seul usager : l'infrastructure peut être un des facteurs. Il serait bon d'énoncer plus clairement l'entretien des infrastructures et leur bonne conception comme des éléments cruciaux d'un système de mobilité routière sûr. Parmi les principes de base, seul « équitable » est abordé.
- p.18 'lutter contre les stéréotypes'. Une mesure qui peut très bien fonctionner, est d'avoir des personnes bien connues comme modèles au sein d'un groupe cible.
- p.19 'Apaiser les relations'. Une raison est discutée (plus de cyclistes à cause de COVID), mais il y a aussi d'autres raisons pour la relation sous-optimale entre les usagers de la route (par exemple, certains conducteurs ne sont pas satisfaits de la limite de vitesse 30 et/ou des autres mesures du plan de mobilité Good Move). Le texte pourrait également être complété par d'autres raisons contextuelles.

### SAFE System

Dans les principes, il ne s'agit pas seulement des usagers de la route, il faut aussi prendre en compte les concepteurs de l'infrastructure routière.

### Action 2: Les communes élaborent et mettent en œuvre un plan d'actions de Sécurité routière basé sur le plan Good Move et le plan d'actions Sécurité routière régional

De nombreuses actions du plan dépendent des communes. La Commission insiste pour que les communes soient aidées par un subside qui permette l'engagement de personnel dédié au plan d'actions et de subsides pour la réalisation d'infrastructures.

**Action 3:** La mise en œuvre du plan d'action est régulièrement suivie via les indicateurs prévus  
La Commission demande de définir des objectifs intermédiaires qui aident à l'évaluation continue du plan.

**Action 4:** L'opinion publique et les partenaires institutionnels sont régulièrement consultés, et de manière représentative, sur le thème de la Sécurité routière  
La Commission demande une forte implication de l'ensemble des parties prenantes.

**Action 6:** Les comportements associés à de la délinquance routière sont identifiés et effectivement pris en charge de manière ciblée et adaptée  
La Commission demande de ne pas se limiter au rodéo urbain et d'identifier les types de délinquance urbaine tout mode de déplacement confondu .

**Action 7:** La formation et la sensibilisation de tous les agents aux problématiques de la sécurité routière est améliorée  
La Commission demande d'ajouter les concepteurs des infrastructures et insiste sur l'exemplarité des acteurs en matière de respect des vitesses et du code de la route, en particulier, sur celle des services de police. Elle suggère de clarifier l'objectif et les partenaires pertinents et sur base d'un état des lieux, de préciser les actions.

**Action 8.** Les données statistiques, géolocalisées mais anonymes sont disponibles, accessibles et exploitables par les gestionnaires de voiries pour assurer les obligations de la gestion de la sécurité des infrastructures routières  
La Commission signale les coûts importants (temps et ressources humaines) nécessaires pour prendre en compte les données 'non constatées et non enregistrées'.

**Action 10:** Toute collision mortelle donne lieu à une inspection et un rapport post-collision (Région et communes)  
La Commission demande de tenir autant compte des blessés graves que des morts pour donner lieu à une inspection et un rapport post-collision, en priorité aux abords d'écoles.  
La Commission demande d'ajouter un item lié à l'accessibilité des lieux afin de consigner les éventuels accidents liés à la mauvaise accessibilité/sécurisation des lieux.

**Action 11:** Les victimes d'accidents de la circulation et leurs familles sont accompagnées  
Par respect vis-à-vis des victimes, l'accompagnement des victimes d'accidents et leurs familles devrait être identifié comme prioritaire et adapté aux besoins spécifiques. Cette action essentielle ne contribue pas en elle-même à l'objectif de vision zéro, elle justifie le le besoin d'ajouter d'autres sous-objectifs au plan d'actions.

**Actions 15 & 16:** La Région organise un soutien financier pérenne, via le fond régional de Sécurité routière, pour les communes et les zones de police. La Région met à disposition des communes des marchés de type centrales d'achats (Etudes- Travaux (fourniture-pose) & Les pilotes et partenaires de l'ensemble des actions du plan d'actions reçoivent les ressources humaines et les budgets nécessaires à la mise en œuvre du Plan d'actions.  
Ces mesures sont indispensables, les moyens doivent être à la hauteur des ambitions et un suivi rigoureux doit être mis en place. La formation, l'entretien des infrastructures et les évaluations de réaménagement doivent s'inscrire dans ce cadre.

### **SAFE Speed**

A la demande de Bruxelles Mobilité, le Centre de recherches routières (CRR) établit des fiches d'information sur les aménagements pour la Ville 30, ce travail est à prendre en compte.

**Action 17:** Les vitesses pratiquées font l'objet de nombreux contrôles sur les voiries régionales et communales  
Les indicateurs de réussite dans le chapitre sur les contrôles de vitesse ne sont pas clairs.

### Action 19 : Communiquer sur les contrôles avant/après, le pourquoi des contrôles, les lieux de contrôle

De manière générale toute communication doit prendre en compte les publics en situation de handicap. Les sites, campagnes, etc. doivent répondre aux standards d'accessibilité et offrir une information claire et facile à comprendre. Les vidéos doivent être sous-titrées, traduites en langue des signes, etc.

Outre le nombre de communications annuelles mentionné, il importe également d'évaluer les communications en elles-mêmes.

## SAFE STREET

### Ajouter une Action sur les principes d'aménagement sûr des espaces publics

La Commission demande d'ajouter une action relative au bon aménagement des espaces publics pour la sécurité routière, notamment de prendre en compte le principe STOP, les fiches mentionnées du CRR et d'y intégrer les sujets suivants :

- a) le respect des normes d'accessibilité piétonnes et la sécurisation de l'espace public pour les personnes à mobilité réduite, et en particulier les personnes déficientes visuelles : des dalles podotactiles mal placées ou absentes peuvent rendre une traversée très dangereuse, de même que l'absence de feu sonore.
- b) la lisibilité et le dégagement de l'espace public : trop souvent, des personnes à mobilité réduite (en fauteuil roulant, avec poussette, ...) doivent emprunter la chaussée pour éviter des terrasses, des chantiers, ...
- c) l'infrastructure est un lieu de rencontre, la catégorisation des routes et leurs fonctions font partie des critères tout comme l'homogénéité de l'infrastructure ;
- d) le bon stationnement des engins de micromobilité, telles les trotinettes partagées ;
- e) la réduction du trafic de transit dans les quartiers et des mesures spécifiques pour l'intérieur des mailles et les zones de rencontre ;
- f) les conditions d'accès des poids lourds ;
- g) Le rôle d'infrastructure sur les vitesses et les comportements.

### Action 20: Les zones à concentration d'accidents (ZACA) sont mises à jour tous les 2 ans, étudiées, planifiées et leur résolution fait l'objet d'un suivi et d'une communication réguliers

La commission demande d'indiquer combien de ZACA seront analysées et résolues. Une première étude ZACA, réalisée par un consortium mené par le CRR avec le soutien de l'IBSR et Espaces-Mobilités, a analysé 30 ZACA de manière approfondie sur le terrain et proposé des solutions à court, moyen et long terme. La première étude identifiait 448 ZACA, toutes les résoudre est très ambitieux.

### Action 21: Ville 30, poursuivre la crédibilisation des voiries à 30 km/h et la sécurisation des voiries à 50 ou 70km/h

- a) La Commission demande d'y ajouter la crédibilisation des zones de rencontre. Ces aménagements ont pour objectif d'augmenter les espaces dédiés aux modes actifs. Ils sont cependant encore méconnus, ce qui peut entraîner des problèmes de sécurité routière.
- b) La Commission insiste sur le design de l'infrastructure notamment sur la prise de vitesse, notamment dans le cas des rodéos urbains, et demande de coordonner mesures d'aménagement et de contrôle de vitesse.
- c) La Commission souhaite voir poser les jalons d'une politique plus ambitieuse visant à faire de la Région de Bruxelles-Capitale une LSZ (Low Speed Zone) via ISA (Intelligent Speed Adaptation). Concernant les étapes suivantes comme une LDZ (Low Danger Zone) où l'accès au réseau routier serait conditionné à la masse, à la taille (dont la hauteur du pare-chocs du véhicule) et à la puissance du véhicule, il sera nécessaire d'avoir des débats basés sur les connaissances scientifiques de l'accidentologie.

### Action 22: Les traversées piétonnes et cyclistes, ainsi que les carrefours font l'objet d'une sécurisation

La Commission estime l'action prioritaire étant donné l'identification des traversées piétonnes et cyclistes comme étant les maillons faibles des réseaux cyclables et piétons.

Concernant la suppression des masques de visibilité (impliqués dans 45% des accidents piétons traversants), la Commission demande un objectif plus ambitieux que 40% pour l'aménagement des zones de recul du stationnement en amont des traversées piétonnes sur voiries régionales.

### Action 23: Les abords d'écoles offrent des conditions d'accès sûr, s'inscrivent dans des routes scolaires et s'intègrent progressivement dans leur quartier

Ajouter les experts des instituts de recherche / bureaux d'études dans les partenaires externes.

### Action 24: Le recours aux aménagements de type urbanisme tactique est facilité et encouragé.

- a) La Commission insiste pour donner les moyens humains, financiers et techniques nécessaires aux communes pour mener des actions d'urbanisme tactique. Cette action doit être prioritaire car l'urbanisme tactique permet de créer rapidement des situations favorables pour les modes actifs avec des solutions temporaires peu coûteuses.
- b) La Commission attire néanmoins l'attention sur le manque d'accessibilité des aménagements provisoires. L'urbanisme tactique ne peut se faire au détriment de l'accessibilité et de la sécurité. Ces projets étant installés pour plusieurs mois/voire années, il est indispensable de réaliser des projets provisoires accessibles dès le départ afin d'éviter des situations dangereuses : abaissement de trottoirs, feux sonores, dalles podotactiles, ...

## SAFE BEHAVIOUR

Les motifs de voyage doivent être considérés dans la démarche par groupes cibles car ils peuvent nécessiter une attention particulière. A titre d'exemples, les non résidents en Belgique (touristes, nouveaux arrivants) peuvent avoir des habitudes de circulation différentes ; les navetteurs peuvent considérer la fluidité des déplacements comme plus importante.

### Actions 25 & 26: Améliorer les connaissances des règles du code de la route & Améliorer les connaissances, les attitudes et capacités pour se déplacer en sécurité

La Commission insiste pour mettre l'accent sur les nouveaux aménagements (rue cyclable, zone de rencontre) et sur les nouveaux usage(s) comme la micromobilité ou le développement des livraisons à domicile.

La Commission demande de viser un public plus large que le public (para)scolaire.

La Commission demande fixer des objectifs ambitieux, les indicateurs de réussite sur les brevets cyclistes ou d'autres formes d'éducation à l'école manquent d'ambition.

La Commission identifie les mesures suivantes

- a) une sensibilisation dans les écoles spécialisées, avec un contenu accessible ;
- b) la formation des jeunes conducteurs ;
- c) des campagnes de sensibilisation sur l'intérêt des nouveaux aménagements pour éviter la frustration des automobilistes qui pourrait induire des comportements agressifs ;
- d) des campagnes de communication sur le bon usage des aménagements tant à destination des automobilistes et qu'à celui des bénéficiaires directs (modes actifs) ;
- e) la sensibilisation des usagers au code de la route ;
- f) des actions de sensibilisation des usagers en partenariat avec les opérateurs ;
- g) des actions à destination des chauffeurs-livreurs et de leurs employeurs.

### Action 27: Sensibiliser sur les risques associés aux grands "killers" de la route

Une meilleure description notamment à l'aide de chiffres relatifs aux infractions et au montant des amendes est nécessaire pour évaluer la signification et comprendre la problématique.

## SAFE VEHICULE

### Action 29 : Développer un system de labellisation du transport de marchandises, FORS (véhicules et conducteurs)

La Commission identifie les conditions d'accès des poids lourds à la ville comme une mesure importante et appuie le développement du label FORS<sup>4</sup>, mesure d'action du plan Good Move. Idéalement ce système de labellisation est mis en place en concertation avec les autres régions.

### Ajouter une action : Développer une politique downsizing des véhicules (réduction de la masse, taille et puissance des véhicules)

La Commission rappelle l'objectif du plan Good Move, repris en page 9 du projet de plan régional de sécurité routière, d'infléchir la tendance à acquérir des véhicules privés plus grands et plus larges.

La Commission constate l'augmentation de la taille, de la masse et de la puissance des véhicules, notamment liées à l'augmentation de la part de marché de SUV. Les SUV ont également un design tel que l'impact de la collision est, toutes choses étant égales par ailleurs, plus grave à cause de la hauteur du capot.

Les voitures de plus en plus larges ont également un impact sur la place qui reste pour les cyclistes et leur sécurité et confort et la difficulté de respecter les distances de sécurité d'un côté vis-à-vis des portières, de l'autre côté par rapport aux véhicules en circulation (1 m).

Par ailleurs, cette tendance a aussi des impacts sur le plan environnemental car ces véhicules consomment plus.

C'est pourquoi, la Commission demande d'ajouter au plan une action visant à décourager la possession et l'utilisation de gros véhicules : réduction de la masse, de la taille et de la puissance des véhicules en commençant par une analyse de l'accidentologie et la sensibilisation .

Pour l'opérationnaliser, différents moyens sont à envisager :

- a) décourager leur stationnement en voirie<sup>5</sup>.
- b) en décourager l'achat, le leasing et l'usage via la révision de la fiscalité et anticiper le shift vers l'électrique (les véhicules électriques bénéficient tous du même tarif minimal) ;
- c) interdire/encadrer la publicité pour des voitures trop lourdes et dangereuses;
- d) plaider au niveau européen pour une réglementation en matière de design de véhicules ;
- e) sensibiliser le public par des campagnes ;
- f) développer des chartes « sécurité routière » ou « social & sustainable responsibility » avec des entreprises qui ont des flottes importantes

---

<sup>4</sup> FORS Fleet & Operations Recognition Scheme, système de labelisation pour les opérateurs du transport de marchandises et personnes, développé à Londres