



Analyse n°12

Date : 19/10/05

Origine : Bruxelles

Intitulé : Code de la rue et code de la route : quid des dispositions en faveur des cyclistes et usagers vulnérables ?

Thématique : Sécurité routière / Information - éducation

## Code de la rue et code de la route

### Quid des dispositions en faveur des cyclistes et usagers vulnérables ?

#### *Introduction*

Reprises sous l'intitulé de « code de la rue », d'importantes modifications ont été apportées au code de la route par l'Arrêté Royal du 4 avril 2003. D'application depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004, elles visent avant tout à assurer un meilleur équilibre entre les différentes catégories d'usagers et à offrir une plus grande sécurité routière aux usagers doux. Ces modifications sont le fruit de nombreuses réunions auxquelles ont pris part des représentants d'associations de piétons, de cyclistes (dont le GRACQ), de personnes handicapées et de parents d'enfants victimes de la route. Par ailleurs, d'autres nouvelles dispositions, ont été introduites ces dernières années et procèdent de la même philosophie que le « code de la rue ». Pour en connaître l'étendue, souvent méconnue du grand public, l'IBSR a regroupé ces dispositions dans une brochure disponible gratuitement à la demande et téléchargeable sur leur site<sup>1</sup>. Toutes ces nouvelles règles peuvent vous paraître nombreuses et parfois un peu compliquées. Pourtant, lorsqu'on les examine de plus près, on se rend compte qu'elles répondent à une certaine logique et qu'elles visent toutes le même objectif : offrir davantage de sécurité à chacun et faire que la vie en agglomération y soit plus belle et plus agréable pour tous.

Dans le prolongement de cette thématique et dans le souci constant de garantir plus de sécurités sur nos routes, les Etats généraux de Sécurité routière (EGSR) ont été lancés en Belgique, au niveau fédéral, en février 2002, au Heysel. Leur objectif principal était de réduire de 33% le nombre de tués sur les routes d'ici 2006 (29 tués et 133 blessés graves maximum) et de 50% d'ici 2010 (22 tués et 100 blessés graves maximum), par rapport à l'année de référence 2000. La Région de Bruxelles-Capitale (RBC) a, dès novembre 2003 (Flagey), mis sur pied ses propres EGSR, et, a formulé, entourée d'experts issus de l'administration régionale, des communes, de la police, du parquet et des associations de tous types, une 60<sup>aine</sup> de recommandations. Le GRACQ assure la représentation des cyclistes au sein des instances de pilotage des EGSR bruxellois et assure le suivi des évaluations annuelles.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> <http://www.ibsr.be/dispatch.wcs?uri=715785153&action=viewStream&language=fr>

<sup>2</sup> Découvrez les bilans intermédiaires des EGSR bruxellois 2004 et 2005 dans les revues Ville-à-Vélo n°116, janvier-février 2005, pages 8 et 9 ; et Ville-à-Vélo n°122 janvier-février 2006 – pp.6-7

# Code de la rue

## *Bilan fin 2005*<sup>3</sup>

### **Les SUL**

Un des points les plus spectaculaires de la réforme fut sans nul doute l'obligation d'autoriser les cyclistes à emprunter les sens interdits, panneaux et marquages à l'appui, sauf raisons de sécurité à justifier. Force est de constater qu'il y a eu de grandes disparités entre les communes dans l'application de cette loi : quelques unes étaient prêtes bien avant l'entrée en vigueur de la loi. Un an après, une majorité de communes ne le sont toujours pas. Et le pire, c'est qu'il n'existe apparemment aucun outil législatif pour les contraindre à respecter cette loi. Au contraire, au nom de l'autonomie communale, le ministre fédéral s'apprête même à supprimer le contrôle fédéral sur les règlements complémentaires de police adoptés par les communes.

### **Médiatisation insuffisante**

Une des raisons de ce demi-échec est sans doute à attribuer à l'insuffisante médiatisation des bonnes raisons qui ont amené les autorités à adopter cette mesure, dont celle du moindre danger pour le cycliste. Beaucoup d'automobilistes, parmi lesquels des policiers et des élus en grand nombre, en sont dès lors restés au stade de la peur irraisonnée. Une communication plus claire et plus didactique aurait sans doute été utile. Les communes invoquent également l'obstacle budgétaire, et cela même à Bruxelles où la Région subsidie pourtant les communes pour les panneaux et les marquages au sol. L'effet de surprise a été invoqué par certaines communes, alors que la loi avait été annoncée 18 mois auparavant et que nous avons écrit à toutes les communes pour les inviter à prendre les mesures nécessaires afin de respecter l'échéance imposée par la loi.

### **Aménagements franchement positifs**

Tout ce qui contribue à réduire la vitesse paraît positif.

En dehors des SUL et des zones 30 :

- les "coussins berlinois", c'est-à-dire les ralentisseurs sélectifs, qui n'affectent ni les bus ni les deux roues, même s'ils peuvent être franchis à 50 km/h.
- Les trottoirs traversant, qui marquent souvent l'entrée des zones 30.
- Les « zones de rencontre » qui sont une extension des « zones résidentielles » (vitesse limitée à 20 km/h) pour des zones commerciales, touristiques ou scolaires.
- Notons aussi que toutes les entrées d'école sont systématiquement mises en zone 30.

Un autre point positif est la position que peut adopter tout conducteur (et donc aussi un cycliste) dans un rond-point : il ne doit plus tenir le bord droit de la chaussée, mais peut se positionner au mieux en fonction de la direction qu'il doit prendre. Cette règle ne vaut que s'il n'y a pas d'aménagement spécifique prévu pour l'une ou l'autre catégorie d'utilisateurs (par exemple piste cyclable ou bande bus). Une réflexion plus grande doit donc intervenir quant à l'opportunité de réaliser ce type d'aménagement contraignant.

---

<sup>3</sup> Ce bilan a fait l'objet d'un exposé de Bernard Dehay, président du GRACQ, lors du Congrès du Club des Villes Cyclables qui s'est tenu à Lille du 19 au 21 octobre 2005. Par ailleurs, un interview de B. Dehay a été publiée sur le sujet dans la revue du Club des Villes Cyclables, Ville & Vélo.

## **Mesures améliorables**

En revanche, sur la notion d' « agglomérations 30 », il se pose de gros problèmes d'application. En effet, le placement du panneau limitant la vitesse à 30 km/h au-dessus du panneau indiquant le début de l'agglomération ne permet pas d'accorder un autre statut à certaines voiries de cette agglomération. De plus, cette possibilité de mettre une agglomération intégralement en zone 30 ne peut se faire que s'il n'y a pas de voiries prioritaires dans l'agglomération, ce qui est rarement le cas. Du coup, personne n'ose prendre l'initiative de mettre toute une commune à 30. Nous, nous souhaitons bien entendu plus de souplesse et que les agglomérations 30 autorisent des exceptions, à 50 ou 70.

Au rayon des aménagements à problème, citons aussi l'instauration de trottoirs mixtes vélos-piétons. La coexistence y est très difficile, et nous souhaitons que ce statut ne soit appliqué que sur de très courtes distances, et que la piste cyclable ne soit dans ce cas pas rendue obligatoire.

## **L'esprit de la loi, la « défense des usagers les plus faibles »**

Nous nous réjouissons bien sûr de cet aspect de la loi, ne serait-ce que parce que les textes du code de la route sont des textes pénaux, qui doivent permettre à la justice de dégager des responsabilités. Et là, il est clairement stipulé une hiérarchie des responsabilités allant des plus forts vers les plus faibles...

Mais bien souvent, les automobilistes nous la renvoient en pleine figure, en nous disant d'arrêter de jouer les victimes. Nos « adversaires » trouvent que les cyclistes ont trop bien compris qu'ils ont le statut d'usagers faibles ! Et il est vrai qu'il y a des comportements inciviques de la part de nombreux cyclistes, qui ne s'arrêtent plus aux feux rouges, roulent sans éclairage la nuit, etc. Mais à mon sens, c'est plutôt dû à un manque de contrôle et à un déficit de formation, voire d'éducation.

## **Il faut plus de contrôles**

Le gros problème en Belgique, c'est qu'il n'y a pas assez de contrôle. La plus belle loi du monde ne sert à rien s'il n'y a pas des agents qualifiés qui circulent dans les rues pour contrôler sont respect. C'est là qu'est le point faible de cette réforme. Il y a des radars pour décourager la vitesse excessive sur les autoroutes, mais en ville, il y a très peu d'agents qui verbalisent. Du coup, certains prennent l'habitude de transgresser impunément les règles – qu'il s'agisse d'automobilistes, de cyclistes ou même de piétons.

Et si dans certaines communes plus volontaristes, les policiers commencent, bel et bien, à verbaliser les comportements anti-sociaux de certains conducteurs (stationnement sur trottoirs et pistes cyclables, etc.), ces cas sont encore trop rares.

Bref, si les nouveaux aménagements sont un acquis incontestable, je dois constater que faute d'un contrôle suffisant, c'est trop souvent la loi du plus fort qui prévaut, et que la réforme n'atteint dès lors pas l'objectif qu'elle s'était fixé.

## **Succès du vélo dû aussi à d'autres facteurs**

Il est clair qu'il y a de plus en plus de cyclistes, et c'est très bien. Leur nombre a doublé à Bruxelles dans les trois ou quatre dernières années. Cela peut être mis en partie au crédit de cette réforme, parce que les SUL et les zones 30 se sont multipliés, ce qui met les cyclistes plus à l'aise.

Mais par ailleurs, il faut citer d'autres mesures qui ont concouru au développement du vélo, et qui n'ont rien à voir avec la réforme. Je pense notamment à la multiplication des itinéraires cyclables sécurisés en ville, ou à l'exemple donné par le ministre de la mobilité et des travaux publics bruxellois qui se déplace régulièrement à vélo et sans escorte à travers les rues de la capitale. Il y a aussi les mesures prises en matière de Plans de déplacement d'entreprise (PDE), puisque toutes les entreprises de plus de 200 personnes, à Bruxelles, doivent mettre au point un PDE qui encourage les modes alternatifs à la voiture. Autre

incitant : l'indemnité kilométrique que l'employeur peut verser à ses salariés cyclistes et qui est exonérée d'impôts et de charges sociales à concurrence de 15 centimes d'euro par km parcouru pour venir au travail. Sans oublier enfin la multiplication des embouteillages et l'effet lié à la hausse du prix des carburants qui persuadent de plus en plus d'automobilistes de passer au vélo.

Conclusion : le code de la rue a donc eu un effet positif pour les cyclistes, indiscutablement. Mais ce n'est qu'un élément parmi d'autres. Intervenir sur plusieurs domaines simultanément amène toujours de meilleurs résultats ; c'est une approche globale, ou au moins la plus large possible qui donnera toujours les meilleurs résultats. Le code de la rue est une partie de cette vision plus large des choses.

## Code de la route

### **Modifications annoncées**

Le Plan Global Vélo fédéral<sup>4</sup>, qui n'était déjà qu'indicatif mais comportait un important volet réglementaire, ne verra vraisemblablement jamais le jour. Il a été tué dans l'œuf au sein même du gouvernement par les défenseurs de « l'auto ma liberté ». Le Ministre Landuyt se voit dès lors réduit à faire passer quelques « mesurette » comme la première évoquée ci-dessous.

#### 1. Eclairage des cyclistes

Modifications prévues à l'article 82.1.1, 1° du Code qui précise actuellement que « Les bicyclettes doivent toujours être équipées d'un éclairage non éblouissant blanc ou jaune à l'avant, et rouge à l'arrière. Cette lampe rouge arrière doit la nuit par temps clair être visible à au moins 100 mètres. ».

A une question parlementaire écrite de Madame Mia De Schamphelaere (20-04-2005) qui demandait si les lumières portées par les cyclistes (bandeau frontal, brassard, etc.), de plus en plus répandues chez les cyclistes, répondaient aux exigences du Code, le ministre Landuyt a répondu que ce type d'équipement n'était pas contraire à l'esprit du Code, et qu'une politique de tolérance avait déjà été instaurée par son prédécesseur, notamment par rapport aux lampes clignotantes. Qu'il s'agisse de lampe frontale blanche, de lampe brassard, ou même de lampes fixées aux vêtements ou au sac à dos, le ministre estime qu'il faut donner aux cyclistes un maximum de chances d'être vu. Un nouvel arrêté royal (AR) devrait remplacer le terme « bicyclettes » par « cyclistes » dans l'article 82.1.1, 1° ci-dessus, et stipuler que l'éclairage obligatoire du vélo peut clignoter.

Le projet d'AR a obtenu l'accord des Régions mais doit encore être soumis au Conseil d'Etat. Entrée en vigueur probable : printemps 2006.

#### 2. Réforme des amendes et d'autres détails

L'AR du 11-08-2005 définit la catégorisation des infractions, la procédure et les amendes associées, ainsi que les conditions de retrait du permis de conduire. Notons à ce sujet que le stationnement sur piste cyclable serait une infraction du 2<sup>e</sup> degré (100 euros en perception immédiate) s'il est jugé dangereux, mais seulement du 1<sup>er</sup> degré (50 euros en percept. imm.) s'il n'est jugé que gênant par la police.

L'AR dépénalise d'autre part le stationnement pour durée limitée, le stationnement payant et le stationnement sur des emplacements réservés aux riverains.

---

<sup>4</sup> Pour lire ce projet de Plan Global Vélo fédéral consulter le dossier « Gros plan(s) sur le vélo : de la réflexion globale à l'action locale ».

Cet AR met également fin (hélas) à la tutelle fédérale sur les règlements complémentaires communaux (Ce qui ne va pas faciliter la mise en œuvre des SUL !). Initialement prévu pour le 1<sup>er</sup> octobre 2005, l'entrée en vigueur est à présent annoncée pour le 31 mars 2006. Pour connaître toute la nouvelle législation sur la circulation routière et la catégorisation des infractions prévue, en fonction du danger qu'elles créent ainsi que les sanctions qui y sont assorties, naviguez sur le site de l'IBSR, sous l'onglet législation<sup>5</sup>.

### 3. GSM, sans kit mains libres, interdit

L'usage du GSM sans kit mains libres est interdit tant à vélo qu'en voiture. Cela devient une infraction du 2<sup>e</sup> degré. L'amende associée passe de 50 à 100 euros en perception immédiate, et s'étale entre 110 et 1375 euros en cas de recours et de condamnation par le tribunal de police.

### 4. Eclairage de jour permanent pour tous les usagers de la route

Le groupe de travail de la Commission Fédérale de la Sécurité Routière (CFSR) qui planche sur les « Daytime Running Lights (DRL) », traduits en français par feux de roulage diurnes (FRD), recommande la mise en œuvre de cette recommandation de « rouler jour et nuit phares allumés » au 1<sup>er</sup> octobre 2006 pour une période de 6 mois à évaluer.

Selon le rapport de l'IBSR, 18 pays européens ont déjà rendu les FRD obligatoires pour les voitures. En revanche, les Pays-Bas ont rejeté en 1990 un projet de loi semblable suite à l'opposition des écologistes et des associations de piétons et de cyclistes. Selon l'IBSR, l'introduction de cette mesure a un impact positif sur la sécurité routière dans son ensemble, et il n'existerait pas de preuve probante selon laquelle les FRD seraient néfastes pour les usagers faibles.

Au sein de la CFSR, les associations de motards (MCC regroupant MAG et Fédémot) se sont prononcées clairement contre la mesure. Patrick D'haese (Fietzersbond), qui représente les cyclistes à la CFSR, adopte une position plus modérée que par le passé, et ne se montre plus catégoriquement opposé aux FRD. Il pense néanmoins qu'obliger les cyclistes à rouler phares allumés est irréaliste et non réalisable, et que l'obligation des FRD pour tous les véhicules à moteur réduirait la visibilité des cyclistes et des piétons. Le Fietzersbond plaide dès lors pour la multiplication des pistes cyclables séparées, afin de réduire l'impact négatif des FRD.

## **Etats *bruxellois* de la Sécurité Routière :** **premier bilan intermédiaire<sup>6</sup>**

**En 2003, à l'initiative de Pascal Smet (alors Secrétaire d'Etat en charge de la mobilité), les Etats généraux bruxellois de la sécurité routière réunissaient, en Région Bruxelles-Capitale, les membres du Gouvernement bruxellois, des experts issus de l'administration régionale, des communes, de la Police, du parquet et des**

---

<sup>5</sup>

<sup>6</sup> Bilan de la première évaluation qui s'est tenue le 10 décembre 2004 et dont le présent compte-rendu a été publié dans la revue bimestrielle du GRACQ, Ville-à-Vélo n°116 janvier-février 2005 – pp.8-9

**associations de tous types. Un an plus tard, le 10 décembre dernier, l'heure était au premier bilan.**

Après l'opération fédérale « Etats généraux pour la Sécurité routière » (2000-2001) auxquels 5 ministres fédéraux et 3 ministres régionaux portèrent leur soutien enthousiaste, les réalisations « suivent » bien moins qu'en France, où la diminution en tués et blessés graves, est de loin plus spectaculaire. Tant la répression que la sensibilisation y ont en effet été renforcées. Les médias télévisés y consacrent des temps d'antenne à des moments de grandes audiences, avant et après les journaux télévisés. Des talk-show et une émission culturelle « Des Racines et des Ailes » sont par ailleurs consacrées à la sensibilisation du « grand public ».

Les Régions, à la notable exception de la Région de Bruxelles-Capitale, n'ont pas effectué de suivi en vue d'inventorier les problèmes locaux et de leurs trouver des solutions adaptées. A Bruxelles, une quarantaine de personnes, des fonctionnaires (parquet, travaux publics, police, propreté publique,...) jusqu'aux associations de tous types (AVCB – Associations des villes et des communes de la Région, Pro Velo, IBSR, TEKNO – promotion des besoins des Personnes à Mobilité Réduite - , etc.), s'y sont exercées pour accoucher de 60 mesures. Il en résulte **trois grands axes** (prévention technique, contrôle/répression ; infrastructure et aménagement ; éducation et sensibilisation), chacun assorti de leur groupe de travail mis sur pied pour atteindre les objectifs fixés : essentiellement une réduction de 50% des victimes de la route en 2010 (262 tués et blessés graves, en moyenne sur un an, en RBC , données INS cumulées pour 1998-2000).

Pascal Smet, présent à cette matinée du 10 décembre, s'est déclaré décidé à faire en sorte que la sécurité routière soit une priorité de l'agenda politique et qu'elle le reste. Deux recommandations majeures des Etats Généraux ont été appliquées suivant cette volonté. Primo, l'amélioration de la qualité des données statistiques sur les causes des accidents – en ce compris l'amélioration de l'accès à ces données -, grâce au logiciel Via Stat ; secundo, la création d'une cellule de sécurité (opérationnelle depuis novembre 2004) au sein de l'administration. Cette dernière a du reste vidé le flou qui régnait sur l'engagement du gouvernement bruxellois à orchestrer les 60 mesures listées.

## **Les 3 grands axes des Etats Généraux bruxellois de la Sécurité Routière**

### **Contrôle et sanction**

La Région bruxelloise s'équipe de caméras automatiques et augmente le nombre d'agents des forces de police mobilisés pour la sécurité routière. Cinq campagnes seront à l'honneur en 2005 : contrôle de la vitesse, répression du stationnement sauvage, lutte contre l'alcool au volant, port de la ceinture de sécurité et port du casque pour les usagers de cyclomoteurs.

Le radar ne sera pas un jackpot mais bien une manière d'inciter les automobilistes bruxellois à redoubler de prudence, surtout lorsqu'on sait que les piétons et cyclistes représentent la ½ des tués et blessés graves en RBC (données INS). Même sur les passages zébrés les piétons ne sont pas à l'abri étant donné que plus de la moitié des accidents qui les concernent se produisent sur de tels passages (protégés ou non par des feux). On notera cependant que l'usage de la boîte noire pourrait compléter les radars fort dispendieux de la Région et inciter tout autant le conducteur à la prudence...

### **Infrastructure et aménagement**

Les « zone 30 » et autres « SUL » sont à l'honneur... Si certaines communes comme Berchem Sainte-Agathe (80% des voiries communales) ou Etterbeek (30% des voiries communales) sont des pionnières en matière de « zone 30 », il reste un énorme travail à fournir pour sécuriser les usagers faibles de la route. Un « Plan directeur piétons » est prévu et sera élaboré par analogie avec les plans directeurs « zone 30 ». Il devrait compléter l'inventaire des points noirs et des infrastructures pour piétons. Ce plan devra en tous cas prévoir les budgets nécessaires. Il devra également inclure les remarques sur des infrastructures souvent mal pensées pour les PMR (personnes à mobilité réduite).

L'analyse détaillée sur les statistiques des accidents (IBSR) révèle que les usagers faibles représentent 52% des morts et blessés graves dans la Région alors que la moyenne nationale est de 36%. L'étude de l'IBSR confirme par ailleurs que 25% des accidents impliquant des vélos aux carrefours équipés de feux peuvent être évités grâce à des SAS vélos. Un marquage au sol adéquat pourrait empêcher 40% des accidents survenant en voirie – en dehors des carrefours, à cause des portes de voiture, ou encore des entrées et sorties de garage.

### **Sensibilisation et éducation**

L'enquête que l'AVCB a menée pour le compte de la Région montre que tant le personnel enseignant que les écoliers/étudiants réclament une généralisation des activités axées sur l'éducation à la circulation. Sur les 180 écoles sondées, 95% la réclament. Le ministre veut mettre sur pied une cellule régionale dont l'objectif sera d'encourager la formation à la sécurité routière. Elle devra coordonner les initiatives existantes, en ce compris faire connaître les formations qui bénéficient déjà du soutien de la Région (le brevet cycliste de Pro Velo en fait partie) et favoriser les échanges entre les communes. La généralisation des plans de déplacement d'école y est aussi à l'honneur. Par contre on déplorera qu'aucun des intervenants de ce groupe de travail n'ait soulevé le rôle des médias de la communauté Wallonie – Bruxelles en la matière. Un rôle que nos voisins français ont appris à valoriser.

# Etats *bruxellois* de la Sécurité Routière :

## second bilan intermédiaire<sup>7</sup>

Les Etats généraux de Sécurité routière (EGSR) ont été lancés en Belgique au niveau fédéral en février 2002, au Heysel. Leur objectif principal : réduire de 33% le nombre de tués sur les routes d'ici 2006 (29 tués et 133 blessés graves maximum) et de 50% d'ici 2010 (22 tués et 100 blessés graves maximum), par rapport à l'année de référence 2000.

La Région de Bruxelles-Capitale (RBC) a, dès novembre 2003 (Flagey), mis sur pied ses propres EGSR, et, a formulé, entourée d'experts issus de l'administration régionale, des communes, de la police, du parquet et des associations de tous types, une 60<sup>aine</sup> de recommandations.

Pour rappel, trois grands thèmes sont à l'ordre du jour : contrôle-sanction et prévention technique, infrastructure et aménagements, et enfin éducation et sensibilisation. Un premier bilan avait été effectué en décembre 2004<sup>8</sup>. Ce 29 novembre 2005, un second bilan de ces EGSR-RBC était présenté dans les bâtiments de l'Administration des Equipements et des Déplacements (AED, gare du Nord).

### Tableau de bord

Pour chacune des recommandations des EGSR-RBC, un tableau de bord précise si la mesure a été traitée en 2005 (feu vert), si on y a travaillé sans atteindre l'objectif en 2005 (feu orange) ou si on n'a pas effectué de progrès significatifs en 2005 (feu rouge). Si des progrès ont été effectués, notamment en matière d'éducation et d'infrastructure, il reste encore de nombreuses recommandations non satisfaites. En voici un aperçu non exhaustif.

### Contrôle-sanction et prévention technique

- Il n'y a toujours pas assez de policiers affectés à la sécurité routière (« Contrats de sécurité routière ») ni assez d'effectifs au parquet et au tribunal de police (mesure 1.3). [200 agents feraient défaut]
- La prise en compte de la sécurité routière dans les Plans de sécurité des zones de police paraît insuffisante, de même que la place accordée aux usagers vulnérables dans les Plans zonaux de sécurité routière. A quand un Plan régional de sécurité routière (mesure 1.2) en cohérence avec les EGSR-RBC ?
- Si on a effectué davantage de publicité autour du contrôle-sanction (6 campagnes en 2005), il faut reconnaître que les contrôles restent assez rares sur les voiries empruntées par les cyclistes (réseau secondaire et local) et que, même sur les grands axes, les caméras automatiques (destinées à épingler les dépassements de vitesse et les franchissements de feux rouges) qui sont déjà en activité ne sont pas légions. Il existe 34 boîtiers à la fin 2005. Objectif : d'ici 2007, 30 caméras pour 90 boîtiers).
- La police locale ne semble pas avoir été formée aux contrôles des drogues (mesure 1.5).
- On n'a pas encouragé le placement de boîtes noires « accidentologiques » dans les véhicules des flottes publiques et privées (mesure 1.7).

<sup>7</sup> Bilan de la deuxième évaluation qui s'est tenue le novembre 2005 et dont le présent compte-rendu a été publié dans la revue bimestrielle du GRACQ, Ville-à-Vélo n°122 janvier-février 2006 – pp.6-7

<sup>8</sup> Lire Ville-à-Vélo n°116, janvier-février 2005, pages 8 et 9

## **Infrastructure et aménagement**

- La généralisation de la mise en zone 30 des voiries de quartier (mesure 2.1) est loin d'être terminée : avec à peine 10% des voiries en zone 30, on reste très loin de l'objectif des 77%. Si le rythme ne s'accélère pas, cette généralisation ne sera même pas terminée en 2050 !
- La sécurisation des abords d'école et des chemins vers l'école (mesure 2.3) n'est pas encore terminée : sur 55 écoles situées sur des voiries régionales, 25 ont été traitées et les autres le seront d'ici juin 2006. Quid des 500 établissements scolaires non situés sur une voirie régionale ?
- Si un guide de bonnes pratiques a été rédigé pour les SUL (mesure 2.17), l'usage de revêtements non glissants et leur entretien (mesure 2.16) pose encore problème, de même que le recours excessif aux pavés inconfortables, l'installation d'une « surlargeur » entre le stationnement longitudinal et la chaussée ou la piste cyclable marquée (mesure 2.14) n'est pas encore systématique, la configuration du « stationnement en épi avec entrée en marche arrière » (mesure 2.15) n'est pas encore la règle, etc.
- Priorités pour 2006 :
  - Modération des vitesses, généralisation des « bandes de confort » pour cyclistes ;
  - Poursuite accélérée du réseau cyclable (ICR) ;
  - Respect du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) ;
  - Hiérarchie des voiries et extension des zones 30.

## **Sensibilisation et éducation**

Dans le domaine de la sensibilisation :

- Si chaque campagne de l'IBSR fait l'objet d'une déclinaison bruxelloise (mesure 3.a.3), les radios ne consacrent pas assez de temps d'antenne à la diffusion de conseils de sécurité routière (mesure 3.a.2), et certainement pas tout au long de l'année et aux heures de grande écoute.
- Il faudrait organiser une concertation avec les comités de quartier et les volontaires pour analyser l'accessibilité des quartiers et les sensibiliser aux problèmes de sécurité routière (mesure 3.a.5).
- On n'a pas encore mis au point une émission de TV hebdomadaire (Télé Bruxelles/TV Brussel) calquée sur « Zware Voet » (« pieds lourds » : policiers en patrouille filmés en train de filmer des contrevenants pour pouvoir leur expliquer ensuite leurs bêtises avant de les sanctionner). (mesure 3.a.14)
- On n'a pas encore mené de campagne visant à informer les automobilistes que depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004, les cyclistes ne sont plus tenus de serrer à droite dans les ronds-points (mesure 3.a.19).

Dans le domaine de l'éducation :

- Si l'éducation à la sécurité routière s'est structurée (mesure 3.b.1) et si les différents intervenants sont à présent identifiés (mesure 3.b.2), l'organisation du brevet du cycliste (mesure 3.b.9) touche moins de 5% des élèves de 5<sup>e</sup> primaire à Bruxelles.
- L'organisation des plans de déplacements scolaires (mesure 3.b.5) en est encore à ses balbutiements.

## **Les points noirs**

Le GRACQ avait réclamé depuis longtemps qu'on ne se base pas uniquement sur les statistiques d'accidents (déclarés) de la police pour déterminer si une zone est dangereuse et si elle doit prioritairement faire l'objet d'aménagements sécurisants (sécurité objective),

mais aussi sur le sentiment d'insécurité ressenti par les usagers (sécurité subjective). L'enquête pilotée par le bureau d'étude Iris Safe nous laisse un goût assez amer vu la manière peu rigoureuse selon laquelle les associations d'usagers ont été consultées. Ne soyez donc pas étonnés si vous ne retrouvez qu'assez peu de « vos zones à risque » parmi les 60 points noirs qui vont bénéficier d'un traitement prioritaire.

## Réflexion

Lors des exposés et des débats qui ont suivi, il a été fréquemment évoqué qu'en raison du volume de trafic automobile, il n'était pas envisageable de réduire la capacité des voiries, que ce soit à une seule bande à l'abord de passages pour piétons (pour éviter le dépassement mortel), ou pour allonger la phase de traversée en faveur des piétons à mobilité réduite, ou pour l'installation de phases de feux qui diminuent les conflits entre piétons et véhicules tournant au feu par exemple.

Le Plan régional Iris des déplacements (octobre '98) préconisait pourtant une diminution de 20% du volume du trafic automobile dans Bruxelles. Quelles mesures ont été prises depuis lors pour diminuer le nombre de véhicules à moteur dans Bruxelles ? Qu'attend-on pour actionner le levier du « parking payant » ?

Il est illusoire de croire que nous pourrions atteindre 10% de déplacements à vélo en 2010 si les cyclistes ne bénéficient pas d'espaces où ils se sentent en sécurité, et il est évidemment impossible d'accorder un minimum d'espace aux cyclistes sans en retirer un peu aux automobilistes, de même qu'il est impossible d'assainir l'air de Bruxelles sans diminuer drastiquement le nombre et la vitesse des véhicules qui y circulent. L'exemple d'autres grandes villes montre que c'est économiquement possible, même si certains « Motorisés Récalcitrants » prétendent le contraire. Quels élus bruxellois auront le courage politique de s'opposer à la tristement célèbre « loi du moindre effort » qui fait que tant de personnes préfèrent l'automobile aux autres modes de déplacement ?

## Plus d'info



### Le code de la rue, la rue pour tous

Une brochure coproduite par le SPF (Service Public fédérale) Mobilité et Transport et l'IBSR gratuite et téléchargeable sur le site de l'IBSR qui donne un aperçu des nouvelles règles de circulation, 23 pages, octobre 2005, dépôt légal D/2005/0779/76

Gratuit sur demande

Téléchargeable :

<http://www.ibsr.be/dispatch.wcs?uri=715785153&action=viewStream&language=fr>



### Les cyclistes et le code

Tout savoir sur le code de la route en 40 pages abondamment illustrées. Une production du GRACQ et de l'IBSR destinée à tous les cyclistes curieux de connaître les règles de conduite et de circulation à vélo, octobre 2005, 40 pages, dépôt légal n°D/2005/0779/46

## Autres sources relatives à la législation routière

Le site de l'IBSR [[www.ibsr.be](http://www.ibsr.be)]

### **Etats généraux de la Sécurité routière :**

<http://www.ibsr.be/main/PublicatieMateriaal/Staten-Generaal%20Verkeersveiligheid.shtml?language=fr>

### **Législation :**

<http://www.ibsr.be/main/PublicatieMateriaal/Wetgeving.shtml?language=fr>

### **Le Service Public Fédéral (SPF) Mobilité et Transports – Lois et textes réglementaires :**

<http://www.mobilite.fgov.be/fr/route/circulation/reglementation.htm>

./