

**16. Question de Monsieur Emin Özkara, conseiller communal, du 20 septembre 2019 --
Vraag van de heer Emin Özkara, gemeenteraadslid, van 20 september 2019.**

Les aménagements et travaux de voirie en vue d'améliorer la mobilité urbaine et la sécurité routière des voiries de la commune de Schaerbeek 1030.

Au niveau régional, la mobilité d'ici à 2020 a été planifiée par la Région avec le Plan IRIS 2 qui prévoit qu'une procédure de contrôle vérifie la valeur ajoutée pour la sécurité routière de chaque aménagement de voirie régional ou communal subventionné, de sorte que l'aménagement incite les usagers à adopter le comportement adéquat pour la sécurité routière. La prise en compte préventive des critères de sécurité routière dans l'infrastructure peut en effet réduire sensiblement le nombre d'accidents de circulation.

En ce qui concerne les communes bruxelloises, ce sont les Plans Communaux de Mobilité (PCM) cofinancés par la Région et approuvés par le Gouvernement bruxellois qui traduisent au niveau local, les politiques régionales en matière de mobilité. Un des objectifs principaux des PCM est de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route ¹.

Approuvé en première lecture par le Gouvernement le 4 avril 2019, *Good Move, le nouveau projet de Plan Régional de Mobilité de la Région Bruxelles-Capitale* qui succède au plan IRIS 2, est entré en phase d'enquête publique le 17 juin 2019 pour une période de 4 mois ².

En attendant les résultats de l'enquête publique, afin de compléter mon information, **je souhaiterais vous poser les questions suivantes en rapport avec les aménagements et travaux de voirie déjà réalisés ou prévus en vue d'améliorer la mobilité urbaine et la sécurité routière des voiries de la commune de Schaerbeek :**

Depuis 2018,

1. en ce qui concerne la sécurité routière, la commune a-t-elle pris contact avec la Région au sujet des voiries à aménager ? Si oui, quels sont précisément les voiries concernées ainsi que les aménagements prévus (voirie par voirie) ?
2. des aménagements ou des travaux publics en rapport avec la sécurité routière et concernant des voiries qui s'étendent sur plusieurs communes ont-ils été effectués ou sont-ils prévus ? Si oui, quels sont précisément ces aménagements ou travaux (revêtement de sol, amélioration de l'éclairage, autres travaux,...) ?
3. quels sont les travaux ou aménagements qui ont été effectués aux endroits ou zones d'accident de roulage afin de garantir ou d'améliorer la sécurité des usagers de la route en général et des cyclistes, piétons et riverains en particulier ?
4. quelles sont les mesures à l'étude et mises en œuvre par la commune pour lutter contre les facteurs favorisant les accidents, réguler/limiter la vitesse et améliorer la sécurité aux endroits ou zones d'accident de roulage ?
5. quels sont les endroits où seront installés prochainement, des flashes, des « casse-vitesses conformes aux prescriptions légales » ou d'autres moyens de régulation de la vitesse ? Qu'en est-il des avis de sécurité routière et des permis nécessaires, quels seront les coûts de ces aménagements et qui effectuera les travaux (voirie par voirie) ?
6. suite aux accidents qui ont déjà eu lieu, est-il prévu de réaliser une étude d'accidentologie pour évaluer, entre autres, l'influence du revêtement de sol, de l'éclairage ou encore de la vitesse dans les accidents de roulage ? Si oui, qui réalisera cette étude ?

¹ <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/priorites-generales> , consulté le 17 septembre 2019.

² <https://goodmove.brussels/fr/2019/04/16/4-mois-denquete-publique-pour-good-move/> , consulté le 17 septembre 2019.

7. qu'en est-il du PCM de la commune ? A-t-il été impacté ou remanié suite à l'approbation (en première lecture) par le Gouvernement le 4 avril 2019 du plan "Good Move" ?
8. quels sont les montants financiers accordés par la Région à la commune pour améliorer la mobilité urbaine et la sécurité routière des voiries ? Quels est le montant des budgets communaux déjà alloués et dédiés à la mobilité urbaine et la sécurité routière des voiries ?
9. Enfin, combien d'accidents de roulage se sont-ils produits (voirie par voirie) ? Quelles sont les origines des accidents de roulage ? Combien y a-t-il eu de victimes (blessés graves, blessés légers et décédés 30 jours) ? Combien de piétons et de cyclistes ont-ils été blessés ou tués ? Par rapport aux années précédentes, observe-t-on une augmentation ou une diminution d'accidents/de victimes ?

Réponse

En sa séance du 19 juin 2019, le Conseil Communal avait décidé que la note stratégique relative à la sécurité routière ferait l'objet d'une évaluation par l'ensemble des services concernés qui serait présentée et mise en débat au Conseil du 11 septembre 2019.

Ce débat sera repris dans le bulletin communal dès sa publication sur le site de la commune de Schaerbeek.

Réponse :

J'ai bien pris connaissance de votre question écrite relative aux aménagements de voirie ayant pour but d'améliorer la mobilité et la sécurité routière dans notre commune.

Je vous prie de trouver notre réponse ci-dessous.

Je vous prie, Monsieur le Conseiller communal, de croire en l'expression de nos sentiments les meilleurs.

1. *Contacts entre la Commune et la Région au sujet des voiries régionales devant être aménagées*

a. Aménagements prévus sur voiries régionales

- i. Bld Albert II et rue Rogier – RER Vélo : Le périmètre de ce projet s'étend sur le boulevard Roi Albert II depuis la Petite Ceinture jusqu'à la rue Rogier (parc Gaucheret) mais exclut le rond-point du boulevard Simon Bolivar. Les travaux projetés portent essentiellement sur les zones du stationnement et de la piste cyclable, ainsi que sur la sécurisation des traversées piétonnes. Une cyclable séparée surélevée unidirectionnelle sera aménagée de chaque côté. Les objectifs principaux sont d'assurer la continuité des aménagements cyclables avec la Petite Ceinture, d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes, tout en maintenant des capacités suffisantes pour les déplacements automobiles et le stationnement.
- ii. Aménagement du tunnel Thomas, de la rue du Progrès et de l'avenue de la Reine : Le projet concerne principalement la réimplantation des voies de tram, le déplacement des arrêts de tram et la modification de certains sens de circulation du quartier. Le trafic automobile dans le tunnel Reine est supprimé, tandis que le trafic en provenance du square Jules de Trooz ne peut plus accéder avenue de la Reine. Le tracé des voies de tram des lignes 93 et 62 est modifié pour emprunter le tunnel de l'avenue de la Reine évitant ainsi la « boucle » par le tunnel Thomas. Les arrêts de tram de la place Liedts sont installés provisoirement (en attendant le projet d'extension du métro qui reconfigurera la place Liedts) dans l'avenue de la Reine. Les tunnels Thomas et Reine sont donc exclusivement destinés au trafic des transports en commun, mode doux et services d'urgence (Reine). Les voies du tram dans le tunnel Thomas seront déplacées. A cette occasion, d'autres interventions seront réalisées au niveau de l'espace public : aménagement des tunnels Thomas et Reine, création d'un espace partagé piéton/cycliste, aménagement de petits espaces de rencontre, sécurisation des traversées piétonnes.
- iii. Boulevard Reyers : les aménagements sont en cours, et la Commune a formulé une série de remarques relatives au plan d'aménagement provisoire. Nous demandons aussi une meilleure coordination entre les différents acteurs de ce dossier (Urban et Perspective Brussels, Bruxelles mobilité, etc.) afin de favoriser

son avancement rapide, et une vision transversale de l'ensemble des projets du quartier.

b. Demandes communales auprès de la Région

- i. Avenue et square Plasky : il y a quelques années, la Région avait pris contact avec la Commune pour envisager un réaménagement de cet axe, visant à le rendre plus sécurisant pour les modes actifs. Mais ce dossier n'a pas connu d'avancées dernièrement : nous avons donc repris contact avec la Région afin de remettre ce sujet sur la table.
- ii. Chaussée de Louvain : en 2018 déjà, la Commune avait sollicité des aménagements de toutes les entrées en zones 30 qui se font depuis la chaussée de Louvain. Les plans ont été réalisés, mais le suivi se fait attendre. En outre, nous souhaiterions un réaménagement global de cette chaussée, et un parking souterrain sous la place Dailly afin d'alléger la pression sur le stationnement que connaît actuellement ce quartier.
- iii. Boulevard Lambermont/Wahis : un avant-projet avait été réalisé par la Région en 2009, avec l'aval de Schaerbeek, mais n'a jamais été concrétisé. Nous avons été informés que cet axe faisait à nouveau partie des projets du nouveau gouvernement, et nous espérons donc une amélioration prochaine de la sécurité routière sur cet axe.

2. Travaux publics sur des axes à cheval sur plusieurs communes : les voiries traversant plusieurs communes et pour lesquelles un réaménagement est prévu sont les axes régionaux dont il a été question dans la première partie de cette réponse.

3. Travaux effectués aux lieux ayant connu des accidents de roulage : Le service Mobilité avait établi il y a quelques années un recensement de tous les points noirs en matière de sécurité routière : la plupart des points identifiés ont connu un aménagement. Il a donc été demandé récemment à la zone de Police et à Bruxelles Mobilité de procéder à une mise à jour de cette liste.

Récemment, les aménagements suivants ont été réalisés, ou le seront prochainement :

- a. *Rue Waelhem* : un plan est à l'étude pour adapter le carrefour entre la chaussée de Helmet et la rue Waelhem, afin d'améliorer la visibilité du passage pour piéton et de freiner la vitesse excessive de certains conducteurs.
- b. *Rue Gallait* : suite à un accident impliquant un cycliste et les rails de tram, dans le contexte duquel les marquages étaient apparus comme induisant en erreur, les marquages cyclistes ont été revus.
- c. *Rue Général Eenens, au carrefour avec la rue Metsys* : sécurisation du carrefour.
- d. *Rue Van Hoorde* : inversion du sens de circulation, placement de potelets et arceaux pour garantir le recul devant la traversée piétonne, sécurisation du carrefour Van Hoorde/Coteaux.
- e. *Carrefour de l'avenue Chazal et de la rue Paul Devigne* : installation de coussins berlinois.

4. Mesures visant à améliorer la sécurité routière : cette thématique étant prioritaire pour la commune et la zone de police, les actions sont extrêmement nombreuses et transversales (augmentation des contrôles, du nombre de radars, action préventive, sensibilisation, travaux d'infrastructure, etc.). Cette thématique est développée de façon extensive dans la Note stratégique de sécurité routière, adoptée par le Conseil communal le 11 septembre 2019. Je me permets donc de vous conseiller de consulter cette note.

5. Prochaines localisations de radars et dispositifs ralentisseurs de vitesse : les radars sont placés par la zone de police, sur base de l'étude des lieux les plus problématiques en termes de vitesse, ou sur base des plaintes de citoyens. Il s'agit donc d'une méthode de gestion extrêmement réactive ayant pour but de coller au mieux aux besoins du terrain.

Les dispositifs physiques ralentissant la vitesse peuvent être soit conçus lors d'un plan de réaménagement global (comme cela a été récemment le cas à la rue Zénobe Gramme avec la création d'un plateau ralentisseur), soit placés en cas de plaintes de la part de riverains, et après des contrôles de vitesse ayant démontré une vitesse moyenne trop élevée. Un réaménagement global nécessite un permis d'urbanisme, sauf dans les cas où la réglementation régionale prévoit une dispense de permis. Le budget alloué à un projet de ce type varie fortement en fonction de l'ampleur des travaux. Le placement d'un coussin berlinois n'est pas sujet à un permis d'urbanisme, puisqu'il ne change pas le profil de la voirie. Un coussin berlinois en dur coûte 1368,67 euros HTVA à l'unité, tandis qu'un coussin provisoire coûte 1.464,22 euros HTVA.

6. Rapports d'accidentologie : la Police réalise un rapport d'accidentologie après chaque accident, et étudie dans ce contexte l'ensemble de ces différents aspects. Par ailleurs, il existe au sein des services communaux une cartographie des revêtements de sol, dont la réfection est prévue en

fonction de l'état constaté de chaque voirie. Il existe également un inventaire des passages pour piétons, qui sont repeints régulièrement. L'éclairage fait quant à lui l'objet d'un plan Eclairage.

7. **Plan communal de mobilité** : le plan Good Move n'a pas encore été adopté en seconde lecture. Mais une fois que cela sera le cas, la Commune aura deux ans pour le décliner dans un nouveau plan communal de mobilité. Toutefois, aujourd'hui déjà, l'ensemble des services s'efforcent de travailler dans la philosophie du plan Good Move.
8. **Montants alloués à la sécurité routière** : il est difficile d'isoler le budget alloué à la sécurité routière, cette thématique étant transversale de nature, à la croisée entre travail de la zone de police, mobilité, et travaux publics. Je vous renvoie dès lors à l'examen du budget communal et de la zone de police. Quant à la Région, elle intervient dans le financement de projets liés directement à la sécurité routière (voir pour ce faire la réponse formulée à une autre de vos questions écrites), mais aussi dans la réalisation et le financement de projets de réaménagement globaux sur des voiries régionales. Il est toutefois difficile d'isoler les montants exclusivement liés à l'aspect sécurité routière, celle-ci étant garantie par la qualité des infrastructures.
9. **Statistiques des accidents de roulage** : les chiffres connus à l'heure actuelle par la zone de police sont les suivants :

a. *Evolution des accidents avec lésions corporelles pour Schaerbeek (source : ISLP)*

Période : de janvier à septembre	2018	2019	Evolution (%)
Accidents avec lésions corporelles	248	215	-13%

b. *Evolution des blessés/tués :*

Période : de janvier à septembre	2018	2019	Evolution (%)
Blessés légers	263	216	- 18%
Blessés graves	18	12	-
Décès (sur place)	1	0	-

Rappelons toutefois qu'une certaine prudence est nécessaire quant à l'interprétation des chiffres liés aux blessés graves : d'une part parce qu'il n'existe pas de critères objectifs pour les définir, et d'autre part parce que l'appréciation de la gravité des lésions est réalisée par un fonctionnaire de police.