

PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2007-2008

20 NOVEMBRE 2007

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**portant signature de la charte
« Infrastructure favorable
aux motocyclistes ⁽¹⁾ » et positionnement
de la Région de Bruxelles-Capitale
comme région respectueuse des motocyclistes**

(déposée par M. Frédéric ERENS (N))

Développements

L'engorgement permanent du trafic dans notre pays constitue une des raisons qui expliquent que la vente de motos augmente d'année en année. Alors qu'en 2000 un peu moins de 278.000 motos étaient immatriculées, on en est déjà cette année à quelque 350.000 motos.

À Bruxelles aussi (et surtout), de nombreuses motos circulent. Ce sont non seulement des navetteurs qui effectuent ainsi plus rapidement leurs déplacements domicile-travail, mais aussi de nombreux Bruxellois qui y voient un moyen de transport bien plus pratique qu'une voiture dans un environnement urbain.

En pourcentage, les motocyclistes sont bien plus souvent victimes d'accidents mortels que les automobilistes. L'infrastructure routière, souvent inadaptée aux motocyclistes, y est pour beaucoup. Ainsi, les plaques d'égout mal placées, les fissures dans le revêtement routier, les marquages glissants, les glissières de sécurité dangereuses et les plateaux mal placés sont aussi en cause dans de nombreux accidents mortels touchant des motards.

Chaque année, près d'un millier de motards sont tués ou gravement blessés sur les routes de notre pays. Un coup d'œil aux statistiques montre que le nombre de tués par-

(1) Intitulé de la charte telle qu'elle a été envoyée aux communes wallonnes.

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2007-2008

20 NOVEMBER 2007

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**houdende het ondertekenen van het
« Charter Motorvriendelijke Infrastructuur »
en de profilering van
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
als motorvriendelijk Gewest**

(ingediend door heer Frédéric ERENS (N))

Toelichting

Mede door het aanhoudende verkeersinfarct waarmee ons land te kampen heeft, stijgt de verkoop van motoren jaar na jaar. Terwijl er in het jaar 2000 net geen 278.000 motoren ingeschreven waren, zijn er dat dit jaar al zowet 350.000.

Ook (en zelfs vooral) in Brussel rijden veel motoren rond. Niet alleen van pendelaars die zo vlotter van en naar het werk kunnen rijden; maar ook van vele Brusselsaars zelf, die in de motor terecht een vervoersmiddel zien dat in de grootstedelijke omgeving alleszins handiger is dan een wagen.

Procentueel gezien zijn motorrijders veel vaker het slachtoffer van een dodelijk ongeval dan autobestuurders. De vaak aan motorrijders onangepaste wegeninfrastructuur heeft hier veel mee te maken. Zo zijn slecht liggende riooldeksels, scheuren in het wegdek, gladde wegmarkeringen, gevaarlijke vangrails en ongelukkig geplaatste wegplateaus mede oorzaak van vele dodelijke ongevallen met motorrijders.

Jaarlijks worden in ons land bijna duizend « motards » gedood of ernstig gewond. Een blik op de statistieken toont ons vanaf 1990 een duidelijke stijging van het aantal doden

mi les motards est en nette augmentation depuis 1990. Le nombre de tués+ blessés graves a légèrement diminué depuis 1990, mais cette baisse est beaucoup moins importante que pour les autres catégories d'usagers de la route.

Bien entendu, cette évolution est directement liée à l'augmentation du nombre de motos sur nos routes et au nombre de kilomètres parcourus. Entre 1990 et 2001, le nombre de motos a plus que doublé (+ 111,0 %) et le nombre de kilomètres parcourus par les motos a presque triplé (+ 194,0 %).

La vulnérabilité des motards ressort également du nombre de tués par 1.000 motards (conducteurs et passagers) victimes d'un accident corporel. Ce nombre atteint presque le double par rapport au nombre d'occupants de voitures, ce qui s'explique notamment par le fait que les motards ne disposent pas d'une carrosserie pour les protéger, alors que le facteur vitesse intervient également.

En Région de Bruxelles-Capitale aussi, les problèmes sont nombreux et connus. Le mauvais état du revêtement routier, la mauvaise intégration des rails dans la chaussée mettent souvent la vie des motards en danger.

La présence de glissières de sécurité sans lisse de protection est également dangereuse. Les glissières de sécurité, et en particulier celles du type « rails de guidage », sont conçues pour « guider » les automobilistes qui sortent de la route. Toutefois, de telles glissières de sécurité ont un tout autre effet sur les motards. Dans bien des cas lors d'un accident, un motard va tomber de sa moto et glisser sur plusieurs mètres, ce qui peut déchirer les vêtements mais qui n'entraîne pas systématiquement des blessures graves. Il en va autrement lorsque le motocycliste heurte, pendant sa glissade, les poteaux d'ancrage transversaux sur lesquels la glissière de sécurité est fixée. Les exemples de motards grièvement blessés, voire tués par ces poteaux d'ancrage, sont hélas trop nombreux. À l'échelle européenne, les rails de guidage sont la cause de 10 à 15 % des accidents mortels parmi les motards.

On trouve notamment ces rails de guidage dans les virages et aux sorties d'autoroutes, là où les motards sont vulnérables. Pour contrer la force centrifuge, le motard doit se pencher dans le sens du virage. À ce moment, le mauvais état de la route ou le mauvais choix du matériau du revêtement routier (des klinkers par exemple), les conditions climatiques, des traces de diesel, la présence de gravillons ou de boue, ou une faute commise par le conducteur peuvent facilement faire dérapier la moto.

C'est pourquoi il convient de remplacer ou d'adapter ce type de glissière de sécurité dangereux en tenant compte des besoins des motards. Le placement de lisses de protection continues sous les glissières de sécurité et devant les poteaux d'ancrage est une solution envisageable. Les glissières de sécurité qui vont jusqu'au sol s'avèrent bien plus sûres pour les motards que les glissières standard fixées sur

bij motorrijders. Het aantal doden + ernstig gewonden is sinds 1990 wel lichtjes gedaald, maar deze daling is veel minder groot dan bij andere categorieën weggebruikers.

Deze evolutie is natuurlijk rechtstreeks te verklaren door de toename van het aantal motoren op onze wegen en van het aantal afgelegde voertuigkilometers. Tussen 1990 en 2001 is het aantal motoren meer dan verdubbeld (+ 111,0 %), terwijl het aantal voertuigkilometers afgelegd door motoren bijna verdrievoudigde (+ 194,3 %).

De kwetsbaarheid van motorrijders blijkt verder ook uit het aantal doden per 1.000 motorrijders (bestuurders + passagiers) die het slachtoffer worden van een letselongeval. Dit is bijna dubbel zo groot als bij inzittenden van personenauto's, en heeft onder andere te maken met het feit dat motorrijders niet over een beschermende carrosserie beschikken, terwijl ook de factor snelheid een rol speelt.

Ook in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn de pijnpunten talrijk en gekend. Onder meer de slechte staat van het wegdek, maar ook de manke inbedding van tramsporen in de rijbaan, zijn voor motorrijders vaak levensgevaarlijk.

Ook de aanwezigheid van vangrails zonder schamplaat is gevaarlijk. Vangrails en dan vooral die van het type « geleiderails », zijn ontworpen om auto's die van de weg raken te « geleiden ». Op motorrijders hebben dergelijke vangrails echter een heel ander effect. In veel gevallen zal een motorrijder bij een ongeval van zijn motor vallen en een aantal meters doorschuiven. Dit kan de nodige kleerscheuren opleveren, maar hoeft niet tot ernstig letsel te leiden. Anders wordt het als de motorrijder tijdens de schuiver in aanraking komt met de paaltjes waarop de vangrail is bevestigd. Er zijn helaas te veel voorbeelden bekend van motorrijders die door deze paaltjes zwaar letsel hebben opgelopen of zelfs om het leven zijn gekomen. Europees gezien zijn geleidevangrails de oorzaak van 10 tot 15 % van de dodelijke ongevallen onder motorrijders.

Met name in bochten en op afritten vinden we geleidevangrails en juist op deze plekken zijn motorrijders kwetsbaar. Om de centrifugale kracht te weerstaan moet een motorrijder « met de bocht meehangen ». Op dat moment kan een motorfiets vrij eenvoudig grip verliezen als gevolg van de slechte staat van het wegdek, of de verkeerde materiaalkeuze van het wegdek (klinkertjes bijvoorbeeld), door de weersomstandigheden, door dieselsporen of grind en slijk op het wegdek of door een fout van de berijder.

Daarom is het aangewezen dit gevaarlijke type van vangrail te vervangen door of aan te passen naar meer motorvriendelijke vangrails. Een mogelijke oplossing is een doorlopende plank, aangebracht onderaan de vangrail en over de steunpilaren heen. Dit wordt de « vangplank » genoemd. Vangrails die tot de grond zijn dichtgemaakt blijken veel veiliger voor motorrijders dan standaard vangrails op

des poteaux d'ancrage. Cela a été démontré lors de crash tests réalisés en Espagne en avril 2006 avec des mannequins sur des motos tombées à une vitesse de 60 km/h. Les lisses de protection augmentent la surface de contact lors de l'impact. Si en revanche, le motard passe sous la glissière de sécurité et heurte le poteau d'ancrage, son corps absorbe tout le choc en un seul point et il encourt inévitablement des blessures extrêmement graves. En cas d'impact contre une glissière de sécurité munie de lisses de protection, le choc est réparti sur l'ensemble du corps et les conséquences sont nettement moins graves.

Même les glissières de sécurité en béton de type « New Jersey », présentes en nombre le long de nos autoroutes pour délimiter la berme centrale, sont plus sûres que les rails de guidage actuels.

Au printemps dernier, le gouvernement flamand a commencé à fixer des lisses de protection au bas des glissières de sécurité sur une série de routes régionales. La Région de Bruxelles-Capitale reste encore quelque peu à la traîne dans ce domaine.

Préoccupé par ces situations dangereuses, le MAG (Motorcycle Action Group Belgium, une association de défense des intérêts des motards regroupant dans ce pays plus de 7.000 membres), a lancé une charte « Infrastructure favorable aux motocyclistes ». Cette charte permet aux villes, aux provinces et aux régions de se positionner comme ville, province ou région respectueuse des motocyclistes. Et ce, en prenant sérieusement en considération les besoins et les problèmes spécifiques des motards lors de travaux publics. Le MAG peut par exemple conseiller le choix de certains matériaux.

paaltjes. Spaanse botsproeven in april 2006 met dummy's op gevallen motoren, bij een snelheid van 60 kilometer per uur toonden dat aan. De vangplanken vergroten de impactoppervlakte. Als de motorrijder nu onder de vangrail schuift en tegen een steunpaaltje botst, dan is er slechts één plek op zijn lichaam om die klap op te vangen. Die plek is gegarandeerd verwoest. Bij een botsing met een vangplank wordt de impact verdeeld over het hele lichaam en zijn de gevolgen veel minder ernstig.

Ook de betonnen vangrail van het type New Jersey die langs veel van onze autowegen de middenberm afbakent is veiliger dan de huidige geleiderails.

In het voorjaar van dit jaar heeft de Vlaamse overheid alvast een eerste aanzet gegeven door op een aantal gewestwegen vangplanken te bevestigen aan de bestaande vangrails. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest blijft in deze alvast wat achter.

Uit bezorgdheid over deze onveilige situaties lanceerde de MAG (Motorcycle Action Group, een belangenvereniging van motorrijders in dit land, met meer dan 7.000 leden) een « Charter motorvriendelijke infrastructuur ». Met dit charter kan men zich als stad, provincie of gewest gaan profileren als « motorvriendelijk ». Dit door bij openbare werken terdege rekening te houden met de specifieke noden en problemen van motorrijders. Zo kan de MAG adviseren bij bepaalde materiaalkeuzes.

Frédéric ERENS (N)

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**portant signature de la charte
« Infrastructure favorable
aux motocyclistes ⁽¹⁾ » et positionnement
de la Région de Bruxelles-Capitale
comme Région respectueuse des motocyclistes**

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Vu que la moto est un moyen de transport populaire en Région de Bruxelles-Capitale;

Considérant que les motocyclistes sont bien plus souvent victimes d'accidents mortels que les automobilistes;

Considérant que les infrastructures routières, souvent inadaptées aux motards, sont la cause de nombreux accidents impliquant des motards;

Considérant la charte « Infrastructure favorable aux motocyclistes » du Motorcycle Action Group rédigée comme suit :

« Nous, gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, nous déclarons prêts à signer la charte « Infrastructure favorable aux motocyclistes ».

En signant la charte, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'engage à tenir compte des motards pour tout ce qui concerne l'infrastructure. MAG Belgium asbl est toujours prêt à donner des conseils en cette matière.

MAG Belgium asbl collaborera activement à tous les dossiers au sein des villes et des communes. Nous essayerons ainsi d'élaborer une solution en collaboration avec le pouvoir local dans les dossiers où on peut parler de nuisances (par ex. les courses dans les rues).

Les axes prioritaires de la charte sont :

- les emplacements de parking pour motos;
- les marquages;
- l'état de la chaussée;
- les obstacles sur ou le long de la chaussée;
- les masques gênant la visibilité;
- le choix des matériaux de revêtement;
- les coussins berlinois, les ralentisseurs;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**houdende het ondertekenen van het
« Charter Motorvriendelijke Infrastructuur »
en de profilering van
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
als motorvriendelijk Gewest**

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op het feit dat de motor in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een populair vervoermiddel is;

Overwegende dat motorrijders veel vaker het slachtoffer worden van een dodelijk ongeval dan autobestuurders;

Overwegende dat de vaak aan motorrijders onangepaste wegeninfrastructuur aan de basis ligt van vele ongelukken met motorrijders;

Overwegende dat het « Charter Motorvriendelijk Infrastructuur » van de Motorcycle Action Group luidt als volgt :

« Wij, de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, verklaren ons bereid om het charter motorvriendelijk infrastructuur te ondertekenen.

Door dit charter te ondertekenen engageert het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich om rekening te houden met de motorrijders in de infrastructuur. MAG Belgium vzw is steeds bereid om een advies te geven over deze items.

MAG Belgium vzw zal actief meewerken aan alle dossiers binnen de steden en gemeenten. Ook de dossiers waar men kan spreken van overlast (bijvoorbeeld straatraces) zullen wij trachten om samen met de lokale overheid om een oplossing uit te werken.

De aandachtspunten van het charter zijn :

- parkeerplaatsen voor motoren;
- wegmarkeringen;
- stroefheid van het wegdek;
- obstakels op of naast de rijbaan;
- zichtbeperkende elementen;
- materiaalkeuze voor de bestrating;
- rijbaankussens, verkeersremmers;

- les blocs chasses-roues, les blocs pyramidaux, les délimiteurs de trafic;
- l'entretien de la chaussée.

Lorsqu'elle projette une intervention importante sur la chaussée (nouvel aménagement ou réaménagement), la Région de Bruxelles-Capitale s'engage à tenir compte de ces axes. Les problèmes de l'infrastructure existante peuvent faire l'objet d'une discussion et, si possible, d'une adaptation. »

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- De signer la charte « Infrastructure favorable aux motocyclistes » du Motorcycle Action Group;
- De prendre sérieusement en considération les besoins et les problèmes spécifiques des motards tant dans l'aménagement de la voie publique que dans le choix des matériaux.

- schampblokken, piramide blokken, biggenruggen;
- onderhoud van de wegen.

In het ontwerp van een nieuwe inrichting of in de heraanleg zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich engageren om rekening te houden met deze aandachtspunten. Problemen in de bestaande infrastructuur worden bespreekbaar en worden indien mogelijk aangepast. »

Vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- Het « Charter Motorvriendelijke Infrastructuur » van de Motorcycle Action Group te ondertekenen;
- Bij openbare werken terdege rekening te houden met de specifieke noden en problemen van motorrijders, zowel bij de inrichting van de openbare weg als bij de keuze van materialen.

Frédéric ERENS (N)

