



SESSION ORDINAIRE 2017-2018

23 AVRIL 2018

**PARLEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant la mise en place de carrefours sans
conflits afin de prévenir les accidents**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de l'Infrastructure

par Mme Carla DEJONGHE (N)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Mohamed Azzouzi, Jamal Ikazban, Mme Véronique Jamouille, M. Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison, M. Pierre Kompany, Mmes Céline Delforge, Carla Dejonghe, MM. Paul Delva, Bruno De Lille.

Membres suppléants : MM. Ridouane Chahid, Julien Uyttendaele, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Vossaert, Arnaud Pinxteren.

Autres membres : MM. Emmanuel De Bock, André du Bus de Warnaffe, Mme Hannelore Goeman, M. Zahoor Ellahi Manzoor, Mmes Caroline Persoons, Cieltje Van Achter, M. David Weytsman.

Voir :

Document du Parlement :

A-587/1 – 2017/2018 : Proposition de résolution.

GEWONE ZITTING 2017-2018

23 APRIL 2018

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot het invoeren van conflictvrije
kruispunten om ongevallen te voorkomen**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Infrastructuur

door mevrouw Carla DEJONGHE (N)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: de heren Mohamed Azzouzi, Jamal Ikazban, mevr. Véronique Jamouille, de heren Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, de heer Pierre Kompany, mevr. Céline Delforge, mevr. Carla Dejonghe, de heren Paul Delva, Bruno De Lille.

Plaatsvervangers: de heren Ridouane Chahid, Julien Uyttendaele, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Vossaert, Arnaud Pinxteren.

Andere leden: de heren Emmanuel De Bock, André du Bus de Warnaffe, mevr. Hannelore Goeman, de heer Zahoor Ellahi Manzoor, mevr. Caroline Persoons, mevr. Cieltje Van Achter, de heer David Weytsman.

Zie:

Stuk van het Parlement:

A-587/1 – 2017/2018: Voorstel van resolutie.

I. Exposé introductif de Mme Céline Delforge et M. Bruno De Lille, coauteurs de la proposition de résolution

(Réunion du 16 avril 2018)

M. Bruno De Lille explique avoir déposé cette résolution, car en Région de Bruxelles-Capitale, on observe encore un grand nombre d'accidents sur des carrefours à feux où il subsiste des conflits entre différentes sortes d'usagers alors qu'ils sont censés traverser en toute sécurité : en effet, on a remarqué à plusieurs reprises qu'à certains carrefours, lorsque le feu est vert pour les piétons et les cyclistes, ceux-ci sont susceptibles se faire renverser par une voiture qui tourne, et qui dispose elle aussi du feu vert, mais qui n'a pas vu le piéton ou le cycliste qui était dans son angle mort.

D'une manière générale, VIAS constate que pour les cyclistes, il existe trois causes principales d'accidents :

- l'ouverture inopinée d'une portière, qui peut causer de très graves accidents ;
- un cycliste qui tombe, par exemple sur un rail de tram;
- les carrefours dangereux avec des angles morts.

Dans ce dernier cas, l'angle mort n'est d'ailleurs pas toujours en cause : on remarque que bien souvent, aux carrefours à feux, les automobilistes ne font pas attention à la circulation des cyclistes et des piétons, car ils sont focalisés sur le comportement des autres automobilistes.

Pour régler ce problème, il existe plusieurs solutions : la première est d'équiper les carrefours afin de donner une phase verte à chaque type d'usagers (automobilistes d'une part, cyclistes d'autre part, et enfin piétons, à part les uns des autres). Bien sûr, il ne faudrait pas instaurer cela à tous les carrefours. Cela dépend des distances à parcourir, etc.

Une deuxième possibilité est d'intégrer à certains carrefours ce qu'on appelle le « feu vert intégral » : c'est-à-dire prévoir une phase de feux où tout le carrefour est au rouge pour les automobilistes, et un feu vert permet aux piétons et cyclistes d'aller dans toutes les directions. Le problème est que pour instaurer ce « feu vert intégral », il faut modifier la législation fédérale. Cela existe pourtant déjà dans d'autres pays européens.

La présente résolution consiste donc, d'une part, à demander que sur certains carrefours, on sépare les flux de circulation entre les différents usagers, lorsque c'est possible, et d'autre part, que l'on insiste auprès du gouvernement fédéral afin qu'il modifie le code de la route pour permettre l'instauration du « feu vert intégral ».

I. Inleidende uiteenzetting van mevrouw Céline Delforge en de heer Bruno De Lille, mede-indieners van het voorstel van resolutie

(Vergadering van 16 april 2018)

De heer Bruno De Lille legt uit dat hij die resolutie ingediend heeft omdat men in het Brussels Gewest nog veel ongevallen ziet op kruispunten met verkeerslichten waar er conflicten blijven bestaan tussen verschillende soorten gebruikers, terwijl die toch in alle veiligheid zouden moeten kunnen oversteken: op bepaalde kruispunten ziet men immers dat wanneer het groen is voor de voetgangers en de fietsers, die nog altijd de kans hebben om omver gereden te worden door een wagen die afslaait en die ook groen licht heeft, maar de voetganger of de fietser in de dode hoek niet gezien heeft.

In het algemeen stelt VIAS vast dat er drie grote oorzaken zijn voor fietsongevallen:

- het plots openen van een deur, wat tot zeer ernstige ongevallen kan leiden;
- een fietser die bijvoorbeeld valt door een tramspoor;
- de gevaarlijke kruispunten met dode hoeken.

In het laatste geval is de dode hoek trouwens niet altijd de oorzaak. Vaak ziet men op de kruispunten met verkeerslichten chauffeurs die niet letten op het fietsers- en voetgangersverkeer, omdat zij geconcentreerd zijn op het gedrag van de andere chauffeurs.

Om dat probleem op te lossen zijn er verschillende mogelijkheden: eerst en vooral kan men de kruispunten zo inrichten dat elk soort gebruiker een groene fase krijgt (autobestuurders enerzijds, fietsers anderzijds en tot slot voetgangers, allemaal apart). Natuurlijk is dat niet nodig op alle kruispunten. Het hangt af van de afstanden die afgelegd moeten worden enzovoort.

Een tweede mogelijkheid is om op bepaalde kruispunten het "Vierkant Groen" in te richten: dat is een fase waarbij het op het kruispunt rood is voor alle autobestuurders en de fietsers en voetgangers groen licht krijgen in alle richtingen. Het probleem is dat men voor dit "Vierkant Groen" de federale wetgeving moet wijzigen. Het systeem bestaat wel al in andere Europese landen.

Deze resolutie strekt dus ertoe enerzijds te vragen dat op bepaalde kruispunten de verkeersstromen van de verschillende gebruikers gescheiden worden, wanneer dat mogelijk is, en anderzijds bij de federale regering erop aan te dringen dat zij het verkeersreglement wijzigt met het oog op de invoering van het "Vierkant Groen".

Mme Céline Delforge s'inscrit dans les propos de son collègue Bruno De Lille en rappelant que lorsqu'un véhicule lourd tourne et croise le cheminement d'un usager faible qui continue tout droit, il y a toujours un potentiel risque d'accident, même lorsque l'on est attentif. La présente proposition de résolution vise à sécuriser au maximum les carrefours problématiques.

II. Discussion générale

Mme Véronique Jamouille estime important de diminuer les risques d'accidents aux carrefours comprenant des angles morts. Tous les membres de cette commission partagent cet objectif. Le problème se pose également pour les piétons par rapport aux vélos, et particulièrement aux vélos électriques. Même le GRACQ avait soulevé cette question des conflits potentiels entre les vélos et les piétons. La situation devrait être davantage étudiée. C'est pourquoi la députée propose de recueillir l'avis de Bruxelles Mobilité sur la question, afin d'étudier tous les impacts possibles des mesures préconisées par la présente proposition de résolution.

M. Marc Loewenstein soutient la demande de Mme Jamouille. Le député fait remarquer que le tourne-à-gauche pour les cyclistes est aussi très dangereux. Il faudrait intégrer ce problème dans la discussion, il est important de prendre en compte tous les conflits potentiels qui pourraient exister dans les carrefours à risque.

Mme Cielte Van Achter regrette une fois encore que le ministre ne soit pas là pour donner le point de vue du gouvernement. La députée rappelle qu'en décembre 2017 une proposition de loi N-VA – CD&V a été déposée au Fédéral pour régler d'une manière générale les conflits aux carrefours entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons, et pour intégrer dans le code de la route la possibilité d'instaurer le « feu vert intégral » à certains carrefours. Il existe un projet-test à Hasselt depuis une quinzaine d'années. L'IBSR a fait réaliser une étude et ce serait intéressant de pouvoir l'obtenir. Cette étude analyse les types de carrefours où il y a un moyen d'instaurer le feu vert intégral. Le Fédéral s'est donc saisi de la question. Il faudrait voir si on peut l'instaurer également à Bruxelles, mais certainement pas de manière générale : il faut étudier cette possibilité carrefour par carrefour. Il serait donc intéressant d'entendre ce que Bruxelles Mobilité a à dire sur le sujet.

M. David Weytsman remercie les groupes Ecolo et Groen d'avoir déposé cette excellente proposition, mais ne comprend pas pourquoi il faudrait encore procéder à une audition de Bruxelles Mobilité. En effet, tout le monde sait que les carrefours en Région de Bruxelles-Capitale sont les plus accidentogènes, car il y a un manque de visibilité. Il y a donc lieu, comme le propose cette résolution – que l'orateur aurait d'ailleurs volontiers co-signé –, de prévoir une signalisation

Mevrouw Céline Delforge is het eens met haar collega Bruno De Lille en herinnert eraan dat wanneer een vrachtwagen draait en de weg kruist van een zwakke weggebruiker die rechtdoor gaat, er altijd een potentieel risico op ongeval is, ook al is men aandachtig. Dit voorstel van resolutie strekt ertoe de problematische kruispunten zo veilig mogelijk te maken.

II. Algemene bespreking

Mevrouw Véronique Jamouille vindt het belangrijk dat de gevaren van ongevallen op kruispunten met dode hoeken beperkt worden. Alle commissieleden zijn het daarmee eens. Het probleem rijst ook voor de voetgangers ten opzichte van de fietsers, in het bijzonder van de elektrische fietsers. Zelfs GRACQ heeft al gewezen op deze mogelijke conflicten tussen fietsers en voetgangers. De situatie zou van naderbij onderzocht moeten worden. Daarom stelt het parlementslid voor het advies van Brussel Mobiliteit te vragen om alle mogelijke impacten van dit soort maatregelen, waarvoor deze resolutie pleit te onderzoeken.

De heer Marc Loewenstein steunt de vraag van mevrouw Jamouille. Hij wijst erop dat het links afslaan voor de fietsers ook gevaarlijk is. Men zou dit probleem ook in de discussie moeten opnemen want het is belangrijk rekening te houden met alle potentiële conflicten die kunnen ontstaan op gevaarlijke kruispunten.

Mevrouw Cielte Van Achter betreurt nogmaals dat de minister niet aanwezig is om het standpunt van de regering bekend te maken. Zij herinnert eraan dat er in december 2017 een federaal wetsvoorstel N VA – CD&V ingediend is om op algemene wijze de conflicten op de kruispunten tussen autobestuurders, fietsers en voetgangers te regelen en om in het verkeersreglement de mogelijkheid van een "Vierkant Groen" op bepaalde kruispunten in te voeren. Er bestaat een proefproject in Hasselt sinds een vijftiental jaar. Het BIVV heeft een onderzoek laten uitvoeren en het zou interessant zijn daar inzage in te krijgen. Dat onderzoek analyseert de soorten kruispunten waar men het "Vierkant Groen" zou kunnen invoeren. De federale overheid houdt zich dus met de kwestie bezig. Men moet bekijken of men het systeem ook in Brussel kan invoeren, maar zeker niet overal: men moet dat per kruispunt bekijken. Het zou dus interessant zijn om te horen wat Brussel Mobiliteit daarover denkt.

De heer David Weytsman bedankt de Ecolo- en Groen-fracties om dit uitstekende voorstel ingediend te hebben, maar begrijpt niet waarom men nog Brussel Mobiliteit zou moeten horen. Iedereen weet immers dat de kruispunten in het Brussels Gewest het meeste gevaar op ongevallen opleveren omdat er te veel onduidelijkheid is. Men moet dus, zoals voorgesteld wordt in deze resolutie – die de spreker trouwens met plezier had medeondertekend –, zorgen voor een voldoende

suffisante aux carrefours, d'aménager des bandes de sélection pour les cyclistes, d'adapter les feux, etc. Cela tombe sous le sens : pour tout cela, il n'est nul besoin de consulter l'avis de Bruxelles Mobilité.

Le député rappelle que le ministre fédéral de la Mobilité, François Bellot, a pris des mesures au Fédéral pour revoir le code de la route. En mai 2017, il s'est déjà déclaré favorable au feu vert intégral. La loi fédérale va permettre aux Régions, comme c'est déjà le cas pour adapter la vitesse sur les routes, de prendre des mesures spécifiques, comme le feu vert intégral.

À la première lecture de la présente proposition, le député pensait qu'il s'agissait de généraliser le feu vert intégral à tous les carrefours, mais ce n'est pas le cas. Il faut donc supposer que c'est l'administration qui va choisir les carrefours où serait instauré le feu vert intégral. Afin de clarifier les choses, le groupe MR dépose un amendement (n° 1) qui propose d'instaurer le feu vert intégral après une étude réalisée carrefour par carrefour, et après un arbitrage réalisé par Bruxelles-Mobilité, afin d'équilibrer les flux de circulation entre tous les usagers.

M. Bruno De Lille marque son accord sur l'amendement n° 1 du MR. Concernant la demande d'audition de Bruxelles Mobilité, le député n'y est pas opposé, à condition de ne pas entraîner trop de retard pour le vote de la proposition.

Ce texte propose juste de scinder les phases de feu pour les voitures d'une part et pour les cyclistes et piétons d'autre part. Ce genre de dispositif existe déjà aux Pays-Bas, par exemple à Groningen, ainsi qu'en Angleterre.

M. David Weytsman fait observer que le vote de son amendement permettrait d'éviter l'audition de Bruxelles Mobilité et d'adopter le texte plus rapidement.

Mme Céline Delforge marque son accord avec la demande d'audition, à condition que cela reste dans un court délai.

*
* *

(Réunion du 23 avril 2018)

Exposé de Mme Vincianne Lerate, ingénieur directeur ff. à la Direction gestion et entretien des voiries (Bruxelles Mobilité)

Madame Vincianne Lerate explique qu'environ 16% de l'ensemble des accidents recensés en Région de Bruxelles-Capitale se produisent dans des carrefours à

signalisation op de kruispunten, sorteerstroken voor de fietsers aanleggen, de verkeerslichten aanpassen enzovoort. Dat is een kwestie van gezond verstand: men moet daarvoor het advies van Brussel Mobiliteit niet inwinnen.

Het parlementslid herinnert eraan dat de federale minister voor mobiliteit, François Bellot, federale maatregelen heeft genomen om het verkeersreglement aan te passen. In mei 2017 heeft hij zich voorstander verklaard van het "Vierkant Groen". De federale wet zal de Gewesten de mogelijkheid bieden, zoals reeds het geval is voor de aanpassing van de verkeerssnelheid, om specifieke maatregelen te nemen, zoals het "Vierkant Groen".

Bij de eerste lezing van het voorstel dacht het parlementslid dat het de bedoeling was om het "Vierkant Groen" op alle kruispunten in te voeren. Maar dat is niet het geval. Men moet dus veronderstellen dat het bestuur de kruispunten zal kiezen waar het "Vierkant Groen" ingevoerd zal worden. Ter wille van de duidelijkheid dient de MR-fractie een amendement nr. 1 in dat ertoe strekt het "Vierkant Groen" in te voeren na een onderzoek per kruispunt, en na een beoordeling door Brussel Mobiliteit, om de verkeersstromen tussen alle gebruikers in evenwicht te brengen.

De heer Bruno De Lille stemt in met amendement nr. 1 van de MR. Met betrekking tot de vraag om Brussel Mobiliteit te horen, zegt het parlementslid daar geen graten in te zien, op voorwaarde dat er niet te veel vertraging opgelopen wordt bij de goedkeuring van het voorstel.

De tekst stelt enkel voor om de fasen van de verkeerslichten voor de wagens enerzijds en voor de fietsers en voetgangers anderzijds op te splitsen. Het systeem bestaat al in Nederland, bijvoorbeeld in Groningen, en ook in Engeland.

De heer David Weytsman wijst erop dat als zijn amendement goedgekeurd wordt, Brussel Mobiliteit niet meer gehoord moet worden en de tekst sneller aangenomen kan worden.

Mevrouw Céline Delforge is het eens met de vraag voor een hoorzitting op voorwaarde dat zulks snel gebeurt.

*
* *

(Vergadering van 23 april 2018)

Uiteenzetting van mevrouw Vincianne Lerate, wnd. ingenieur directeur bij de Directie Beheer en Onderhoud van de Wegen (Brussel Mobiliteit).

Mevrouw Vincianne Lerate legt uit dat ongeveer 16% van de ongevallen die in het Brussels Gewest geregistreerd worden, gebeuren op kruispunten met

feux en état de fonctionnement, situés en général sur les axes accueillant un trafic important.

Bruxelles-Mobilité gère quelque 574 carrefours à feux qui sont majoritairement commandés par des automates intelligents. Ces carrefours sont principalement situés à des croisements entre/avec des voiries régionales, mais depuis la mise en oeuvre du programme Avanti (soit l'amélioration de la vitesse commerciale des transports publics) visant à faciliter le passage des carrefours à feux par les bus et tramways, une série de carrefours anciennement gérés par les communes ont été repris dans le giron régional afin de pouvoir mettre en oeuvre et optimiser la régularité de l'offre de transport par ligne (de terminus en terminus). Aussi, à l'heure actuelle, 250 carrefours sont englobés dans ce programme spécifique.

Cette politique visant à améliorer la circulation des transports publics occasionne un « conflit », en quelque sorte, que Bruxelles Mobilité doit gérer pour pouvoir favoriser d'autres modes de déplacement au niveau des carrefours à feux, à savoir les piétons et cyclistes. En effet, ceux-ci bénéficient des régulations mises en place à condition qu'ils suivent le même mouvement (donc parallèle) que les bus et trams et risquent d'être plus pénalisés dans le cas contraire.

Quoi qu'il en soit, l'incompatibilité n'est pas exclusive. Depuis toujours, la Région a été attentive à étudier les cycles de feux de façon à assurer la protection et la sécurité des modes doux, et ce de différentes manières, au cas par cas, selon la configuration du carrefour, l'importance des flux qui y circulent et les enjeux de mobilité/sécurité. Ainsi, la règle n°1 est de régler les feux pour éviter tout conflit (ce qui est l'essence première de l'installation de feux tricolores). Si ce n'est pas possible, la minimisation des conflits potentiels constitue bien sûr le fil conducteur de l'élaboration de la grille de feux.

Voici quelques cas pratiques de mesures déjà prises pour limiter les conflits:

- Le piéton et le cycliste peuvent bénéficier d'une avancée de vert par rapport au flux des véhicules. Cela leur permet de s'engager dans la traversée avant les autres et d'être plus visibles, essentiellement vis-à-vis des vireurs. C'est typiquement le cas depuis 2015 au croisement « Congo/Roosevelt/La Cambre » (qui est pourtant un croisement important) et où les statistiques de confort des modes doux sont plus que satisfaisantes.
- La suppression systématique des décalages entre phase verte véhicules et phase verte piétons/cyclistes dans l'esprit que cette dernière ne soit plus en retard par rapport à l'autre.
- La généralisation des « sas » pour cyclistes devant les carrefours à feux a également contribué à la mise

verkeerslichten die werken, in het algemeen op de verkeersassen met druk verkeer.

Brussel Mobiliteit beheert ongeveer 574 kruispunten met verkeerslichten die voor het merendeel gestuurd worden door intelligente automaten. Die kruispunten bevinden zich voornamelijk op kruisingen tussen/met gewestwegen maar sinds de uitvoering van het programma Avanti (de verbetering van de reissnelheid van het openbaar vervoer) om de doorgang van bussen en trams op kruispunten met verkeerslichten te versnellen, werden een aantal beheerde kruispunten vroeger door de gemeenten overgenomen door het Gewest om de regelmaat van het aanbod van het vervoer per lijn (van terminus tot terminus) te kunnen verbeteren. Thans worden 250 kruispunten opgenomen in dit specifieke programma.

Dat beleid strekt ertoe het verkeer van het openbaar vervoer te verbeteren, maar dat leidde in zekere zin tot een "conflict" dat Brussel Mobiliteit moet beheren om andere vervoersmodi te kunnen bevoordelen aan de kruispunten met verkeerslichten, te weten de voetgangers en de fietsers. Die hebben immers het voordeel van de ingevoerde regelingen op voorwaarde dat zij dezelfde beweging (dus parallel) volgen als de bussen en trams. Anders bestaat het gevaar dat zij benadeeld worden.

De incompatibiliteit is hoe dan ook niet exclusief. Het Gewest is altijd al bezorgd geweest om de cycli van verkeerslichten om de zwakke weggebruiker te beschermen. Dat kan op verschillende manieren, volgens de configuratie van het kruispunt, de drukte van het verkeer en de aspecten van mobiliteit/veiligheid. Regel nr. 1 is dat de verkeerslichten geregeld moeten worden om elke vorm van conflict te voorkomen (wat de essentie is van de installatie van verkeerslichten). Indien dat niet mogelijk is, is de zo groot mogelijke beperking van potentiële conflicten de rode draad bij het opstellen van het rooster van de verkeerslichten.

Hierna volgen enkele praktische gevallen van maatregelen die reeds genomen zijn om de conflicten te beperken:

- De voetganger en de fietser kunnen eerder groen licht krijgen dan de voertuigen. Op die manier kunnen zij voor de anderen oversteken en zijn ze meer zichtbaar, vooral ten opzichte van de voertuigen die afslaan. Dat is zeker het geval sinds 2015 op het kruispunt "Congo/Roosevelt/Ter Kameren" (nochtans een belangrijk kruispunt), waar de statistieken inzake comfort van de zwakke weggebruiker meer dan bevredigend zijn.
- Het systematisch afschaffen van de verschillen tussen de groene fase voertuigen en de groene fase voetgangers/fietsers met het idee dat het laatste niet meer achterloopt op het andere.
- De uitbreiding van het "sas" voor fietsers voor de kruispunten met verkeerslichten heeft ook

en sécurité des cyclistes.

- L'introduction de bandes de sélection pour les cyclistes pour autant que le profil de voirie présente une largeur suffisante (cf vade-medum cyclable régional)
- L'installation des panneaux B22/B23 où c'est réglementairement possible permet aussi aux cyclistes de manoeuvrer dans les carrefours, en sécurité, sans être pénalisés par des temps d'attente qui auraient pu être interprétés comme longs, voire inutiles dans leur chef (on sait tous que les cyclistes sont les plus impatientes du monde !).
- Le projet pilote de lentille cyclo-piétonne porte également ses fruits : cela donne un bon message pour le vireur à gauche quant à la position du piéton/cycliste qui traverse et son droit à être au milieu du carrefour à ce moment. D'ailleurs, Bruxelles-Mobilité plaide pour que l'adaptation soit officiellement apportée dans le code de la route de façon à pouvoir déployer cette solution à plus large échelle.
- L'implantation de panneaux de signalisation A23 avec pourtour de LEDs clignotants ou encore des lanternes orange clignotant avec lentille piéton quand le feu est vert pour les piétons/cyclistes permet également d'attirer l'attention des vireurs et rencontre un franc succès au niveau de l'augmentation du niveau de sécurité.

Vu tout cela, Bruxelles-Mobilité ne s'endort pas sur ses lauriers (malgré la petite équipe affectée) : près de 150 grilles de feux sont adaptées annuellement pour répondre aux attentes des uns et des autres... En particulier, s'agissant du vert intégral ou carrefour sans conflit, il faut rappeler qu'une minute égale 60 secondes, qui doivent être distribuées au niveau du cycle de feux pour que tous les usagers puissent traverser le carrefour en sécurité, sans occasionner de temps d'attente subjectivement inacceptables et sans créer de remontées de files monstrueuses. Or, les feux sans conflit demandent de l'espace et du temps : de l'espace pour organiser le stockage des véhicules suivant les différentes directions (tout droit, tourne-à-gauche et tourne-à-droite) et du temps pour donner du vert à chaque mouvement sans interaction avec d'autres mouvements.

Aucune de ces deux options n'est bénéfique ! En effet, augmenter l'espace urbain consacré à la fonction de circulation constitue une aberration en termes de qualité de l'espace public et de sécurité et augmenter le temps d'attente des usagers n'est pas non plus recommandé car c'est impactant pour les trajets courts et particulièrement pour les usagers actifs, les incitant ainsi à une prise de risque qui va à l'encontre des principes de sécurité (Etant à la fois automobiliste et cycliste, quand elle est au volant, elle est effarée de voir

bijgedragen tot meer veiligheid voor de fietsers.

- De invoering van aparte stroken voor de fietsers op voorwaarde dat het profiel van de weg breed genoeg is (zie gewestelijk fietsvademecum).
- De plaatsing van borden B22/B23 waar het reglementaire gezien mogelijk is maakt het ook mogelijk voor de fietsers om op kruispunten in alle veiligheid te rijden, zonder nadeel te ondervinden van de wachttijden die als lang en nutteloos door de fietsers beschouwd hadden kunnen worden (iedereen weet dat de fietsers het meest ongeduldig zijn!).
- Het proefproject met een apart licht voor fietsers en voetgangers werpt ook vruchten af: het bevat een goede boodschap voor de wagen die links afslaat over de positie van de voetganger/fietsers die oversteekt en zijn recht om op dat moment op het midden van het kruispunt aanwezig te zijn. Brussel Mobiliteit pleit er trouwens voor dat de aanpassing officieel aangebracht wordt in het verkeersreglement om die oplossing op ruimere schaal in te voeren.
- De plaatsing van verkeersborden A23 met flikkerende LED's of oranje flikkerende lichten met een icoon van een voetganger wanneer het licht groen is voor de voetgangers/fietsers vestigt ook de aandacht van de voertuigen die afslaan op de zwakke weggebruiker en kent heel wat succes op het vlak van verbetering van de veiligheid.

Gelet op dat alles rust Brussel Mobiliteit niet op zijn lauweren (ondanks het beperkte team): bijna 150 verkeerslichten worden jaarlijks aangepast om te voldoen aan de verzuchtingen van de enen en de anderen... Wat betreft het "vierkant groen" of het conflictvrije kruispunt, dient eraan herinnerd te worden dat een minuut gelijk is aan 60 seconden, die verdeeld moeten worden over de cyclus van de verkeerslichten om alle gebruikers het kruispunt veilig te laten oversteken, zonder daarbij subjectief onaanvaardbare wachttijden toe te voegen en zonder ellenlange files te creëren. Maar de conflictvrije kruispunten vragen tijd en ruimte: ruimte om de nodige plaats te geven aan de voertuigen volgens de verschillende richtingen (recht door, linksaf, rechtsaf) en tijd om groen licht te geven voor elke verkeersstroom zonder interactie met de andere stromen.

Geen van beide opties is voordelig! De stedelijke ruimte uitbreiden voor de functie van verkeersstromen is natuurlijk een absurditeit bekeken vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte en de veiligheid en de wachttijd van de gebruikers doen toenemen is ook niet aangewezen omdat zulks gevolgen heeft voor de korte trajecten, in het bijzonder voor de actieve gebruikers. Zij worden aldus aangespoord om risico's te nemen, wat in strijd is met de veiligheidsprincipes (zij is zelf zowel autobestuurder als fietser en wanneer zij aan het stuur zit, is zij ontsteld over

le nombre de cyclistes qui franchissent le feu rouge avec l'idée d'être couverts, ce qui n'est pas toujours le cas avec les régulations hyper-dynamiques que les automates actuels permettent).

Cette solution ne peut donc être implémentée partout, systématiquement et aveuglément sous couvert du principe de l'équilibre des facilités accordées pour l'ensemble des usagers empruntant le carrefour. Les collaborateurs de Bruxelles-Mobilité ont analysé finement ce mode de régulation. Il en ressort que pour un carrefour basique en croix avec un fonctionnement en deux phases (simulation au carrefour Avenue Rogier – Rue Royale Sainte Marie), le principe du « sans conflits » conduit à :

- 30% en moins de capacité pour les voitures ;
- 80% de perte de taux de vert pour les piétons ;
- 100% d'augmentation de temps d'attente pour les piétons.

Tout cela étant induit au temps d'allongement du cycle nécessaire pour caser le « vert intégral ». Néanmoins, ce principe est quand même applicable mais à doses « homéopathiques ». La condition sine qua non est d'avoir un carrefour concentré en termes de dimensionnement afin de limiter ce qu'on appelle les temps de déagement.

Cette expérience pourrait être tentée au niveau de la place Saint-Josse où la nouvelle configuration des lieux après réaménagement permettrait d'innover et de créer une traversée en biais sous le couvert du vert intégral. je dois ajouter qu'une réflexion est également à l'étude au niveau du carrefour de la Chasse à Etterbeek qui est un monstre en termes de nombre de phases de feux !

Par ailleurs, l'expérience, vu les exigences de configuration et de flux de trafic, ne pourrait être réitérée principalement qu'au niveau communal. En effet, les pertes de temps globales occasionnées par une telle régulation induiraient inévitablement un allongement des files d'attente à cause de la perte de capacité avec le risque de constater une augmentation du trafic de transit et voir percoler les automobilistes peu patients dans des voiries où ils ne sont pas les bienvenus.

De plus, il faut souligner que la mise en oeuvre du « vert intégral » ne sera possible qu'après adaptation du code de la route. Il faut souligner que le programme Avanti nécessite de mettre en oeuvre des cycles courts afin de limiter les pertes de capacité (qui peut aller jusqu'à 33% pour l'implémentation du vert intégral). Sinon, il faut augmenter la géométrie du carrefour pour augmenter le nombre de bandes de stockage devant les feux, ce qui est contraire au principe de réduire le gabarit des carrefours pour augmenter la sécurité des usagers en mode doux.

het aantal fietsers die door het rood rijden met het idee dat het veilig is, wat niet altijd het geval is met de hyperdynamische reguleringen via de huidige automaten).

Die oplossing is dus niet zomaar overal mogelijk met het voorwendsel van het principe van het evenwicht van de faciliteiten voor alle gebruikers op het kruispunt. De medewerkers van Brussel Mobiliteit hebben deze reguleringswijze grondig onderzocht. Daaruit blijkt dat voor een gewoon kruispunt met een kruis en met een functionering in twee fasen (simulatie op het kruispunt Rogierlaan – Koningsstraat Sint Maria), het principe van het conflictvrije verkeerspunt tot het volgende leidt:

- 30% minder capaciteit voor de wagens;
- 80% minder groen licht voor de voetgangers;
- 100% meer wachttijd voor de voetgangers.

Dat alles is een gevolg van de langere tijd van de cyclus die nodig is voor het "vierkant groen". Het principe is evenwel van toepassing, maar in minuscule dosissen. De voorwaarde sine qua non is een kruispunt met afmetingen die het mogelijk maken om de tijd om het kruispunt vrij te maken zo veel mogelijk te beperken.

Dat experiment zou kunnen worden uitgevoerd aan het Sint Joostplein, waar de nieuwe configuratie van de plaatsen na de heraanleg het mogelijk zou maken om te innoveren en een schuine oversteekplaats aan te leggen onder de bescherming van het "vierkant groen". Ik moet eraan toevoegen dat die mogelijkheid ook wordt onderzocht aan het kruispunt met de Jachtlaan in Etterbeek, waar enorm veel verkeerslichten zijn!

Voorts zou het experiment, gelet op de vereisten inzake configuratie en verkeersdoorstroming, hoofdzakelijk enkel op gemeentelijk niveau kunnen worden herhaald. Het algemene tijdsverlies dat wordt veroorzaakt door een dergelijke afstelling, zou immers onvermijdelijk leiden tot langere files wegens het verlies aan capaciteit, met het risico dat het sluipverkeer toeneemt en ongeduldige automobilisten wegen opzoeken waar ze niet welkom zijn.

Er zij bovendien benadrukt dat de invoering van het "vierkant groen" pas mogelijk zal zijn na aanpassing van het verkeersreglement. Er zij onderstreept dat het Avanti programma korte cycli vereist om het capaciteitsverlies (dat kan oplopen tot 33% bij de implementatie van het "vierkant groen") te beperken. Zo niet zal men het kruispunt moeten vergroten om het aantal rijstroken voor de verkeerslichten te verhogen, wat in strijd is met het principe om de kruispunten te verkleinen om aldus de veiligheid van de zachte weggebruikers te verhogen.

Faire un parallèle avec ce qui se passe ailleurs, à Anvers ou en Hollande par exemple, n'est pas non plus forcément porteur parce que notamment, la configuration du trafic est tout à fait différente. En effet, de récents articles de presse ont relaté que cette expérience n'était pas la panacée universelle et que même, elle générerait une augmentation des accidents entre cyclistes ! Le bon sens veut donc que le postulat de départ lors de l'analyse d'une nouvelle régulation d'un carrefour à feux est la mesure de la gravité du conflit (par exemple, la cohabitation de poids lourds et de cyclistes) et qu'à partir de là, le choix le plus judicieux s'opère. Bien sûr, l'objectif actuel du plan d'actions de la sécurité routière 2011-2020 vise la recherche du moins de conflits possibles dans les carrefours à feux (donc y compris le recours à des feux zéro conflit). Ce postulat est appliqué au quotidien par les spécialistes de Bruxelles-Mobilité, si bien qu'une modification de cet objectif n'est ni nécessaire ni souhaitable.

En résumé, le schéma directeur est le suivant : pour plus de sécurité, la programmation des feux vise à supprimer, ou du moins limiter autant que possible, les conflits entre mouvements de circulation (c'est-à-dire éviter de donner une phase verte simultanée à deux mouvements sécants). Pour ce faire, il faut rappeler que deux contraintes principales doivent être prises en compte :

1. L'espace : les feux sans conflit nécessitent des bandes de présélection par mouvement. Cette réalisation ne peut se faire, pour autant que l'espace soit disponible, qu'au détriment d'autres aménagements tels que les pistes cyclables, les bandes bus ou encore des trottoirs de largeur confortable.
2. La mobilité : Une gestion sans conflit affecte inexorablement la capacité générale du carrefour et la vitesse commerciale des transports publics.

Cependant, une analyse locale des risques permet de déterminer les conflits à éviter en priorité tant entre véhicules (tourne-à-gauche versus tout droit par exemple) qu'entre véhicules et piétons qui traversent. Dans ce cas, il est possible de limiter le conflit en instaurant l'avance de vert.

Il faut enfin développer une signalisation suffisante et claire afin de prévenir les angles morts. Les accidents dus aux angles morts peuvent être évités de plusieurs façons :

- premièrement et surtout par la sensibilisation et l'éducation de tous les usagers, en particulier des jeunes ;
- par la réduction de la taille des carrefours ;

Het is niet noodzakelijk nuttig om een vergelijking te maken met wat men elders, bijvoorbeeld in Antwerpen of Nederland, doet, omdat de configuratie van het verkeer er helemaal anders is. Volgens recente persartikels was dat experiment immers niet het universele wondermiddel en leidde het zelfs tot meer ongevallen tussen fietsers! Het gezond verstand dicteert dus dat men bij de analyse van een nieuwe afstelling van een kruispunt met verkeerslichten uitgaat van de ernst van het conflict (bijvoorbeeld de gelijktijdige aanwezigheid van vrachtwagens en fietsers) en dat men van daaruit de verstandigste keuze maakt. Natuurlijk streeft het actieplan voor de verkeersveiligheid 2011-2020 naar minder conflicten op kruispunten met verkeerslichten (dus met inbegrip van het gebruik van verkeerslichten zonder conflicten). Dat postulaat wordt dagelijks in de praktijk gebracht door de specialisten van Brussel Mobiliteit, zodat een wijziging van die doelstelling noodzakelijk noch wenselijk is.

Samengevat ziet het richtschema er als volgt uit: voor meer veiligheid strekt de programmering van de verkeerslichten ertoe conflicten tussen de verkeersstromen weg te werken of op zijn minst zo veel mogelijk te beperken (vermijden dat twee verkeersstromen die elkaar dwarsen, tegelijk groen licht krijgen). Daartoe moet men rekening houden met twee hoofdvoorschriften:

1. De ruimte: conflictvrije verkeerslichten vereisen voorsorteerrijsstroken. Dat is enkel mogelijk als er voldoende ruimte beschikbaar is en dat gaat ten koste van andere infrastructuur zoals fietspaden, busstroken of nog voldoende brede trottoirs.
2. De mobiliteit: een conflictvrij beheer heeft onvermijdelijk gevolgen voor de algemene capaciteit van het kruispunt en de reissnelheid van het openbaar vervoer.

Een lokale risicoanalyse maakt het evenwel mogelijk om te bepalen welke conflicten bij voorrang moeten worden vermeden, zowel tussen de voertuigen (links afslaan versus rechtdoor rijden bijvoorbeeld) als tussen voertuigen en overstekende voetgangers. In dat geval is het mogelijk om het conflict te beperken door een bepaalde stroom op voorhand groen licht te geven.

Tot slot moet er een toereikende en duidelijke signalisatie komen om te waarschuwen voor de dode hoeken. De dodehoekongevallen kunnen op verschillende manieren worden vermeden:

- eerst en vooral door de bewustmaking en verkeerseducatie van alle gebruikers, in het bijzonder de jongeren;

door de oppervlakte van de kruispunten te verkleinen;

- par le choix de bons aménagements cyclables, permettant notamment une insertion optimale des pistes cyclables séparées ;
- par une réflexion aboutie en termes de gestion du croisement lors des études de réaménagement : carrefour franc, carrefour à feux, giratoire....

Cela passe aussi par une réflexion avec les secteurs du transport et de la construction en matière de sensibilisation et de solutions innovantes. L'oratrice souligne que la problématique de l'angle mort ne doit pas être restreinte à l'unique carrefour à feux : elle est valable pour tous les croisements.

Échange de vues

M. Bruno De Lille déclare se trouver sur la même ligne que ce que vient d'exposer Mme Lerate. L'amendement du MR prend aussi tout son sens, car il s'avère nécessaire, avant d'instaurer le feu vert intégral, d'étudier finement, au cas par cas, les impact que cette mesure pourrait avoir.

L'objectif n'était pas seulement d'instaurer le feu vert intégral, nécessitant une adaptation du code de la route fédéral, mais aussi de séparer autant que faire se peut, aux carrefours à feux, les flux de circulation des automobiles d'une part, et des cyclistes et piétons d'autre part, en leur donnant des phases spécifiques. Cela permet de facto de diminuer le risque lié à l'angle mort. L'orateur aimerait également avoir l'avis de Mme Lerate sur cette question.

Enfin, n'y a-t-il pas un risque de conflit entre les cyclistes et les piétons ? Le député ne le pense pas, car jusqu'à présent, très peu de problèmes ont été constatés à ce niveau-là.

Mme Céline Delforge précise que l'intention des auteurs de la présente proposition de résolution n'est pas d'implémenter le feu vert intégral sur tous les carrefours, mais d'ouvrir la possibilité de le faire, ce qui semble se dessiner au Fédéral. Ce texte demande à Bruxelles Mobilité d'étudier les carrefours où il y aurait moyen de le faire. Dès lors, la députée ne voit pas ce qui ferait obstacle au vote de ce texte, vu qu'il s'agit seulement de renforcer la sécurité routière. Cela permettrait par exemple de convaincre les gens de laisser leurs enfants se déplacer à pied plutôt que de les conduire en voiture.

Mme Cielte Van Achter remercie Mme Lerate pour son exposé. Bruxelles Mobilité a-t-il recensé les carrefours sur lesquels se posent des problèmes d'angle mort? Existe-t-il des statistiques du nombre d'accidents à de tels carrefours ?

La députée estime qu'il n'est pas simple d'adapter

- door goede fietsinfrastructuur aan te leggen, die onder meer een optimale invoeging van de gescheiden fietspaden mogelijk maakt;
- door een grondige reflectie over het beheer van de kruisingen bij de heraanlegstudies: vrij kruispunt, kruispunt met verkeerslichten, rotonde...

Dat vereist ook een reflectie met de transport- en bouwsector over sensibilisering en innoverende oplossingen. De spreekster benadrukt dat de dodehoekproblematiek niet mag worden beperkt tot kruispunten met verkeerslichten: die problematiek doet zich op alle kruisingen voor.

Gedachtewisseling

De heer Bruno De Lille bevindt zich op dezelfde lijn als mevrouw Lerate. Het amendement van de MR is ook zinvol, want, alvorens het "vierkant groen" in te voeren, is het noodzakelijk om de mogelijke impact van die maatregel, geval per geval, grondig te onderzoeken.

Het is niet enkel de bedoeling om het "vierkant groen" in te voeren, wat een aanpassing van het federale verkeersreglement vereist, maar ook om op kruispunten met verkeerslichten de verkeersstroom van de wagens zo veel mogelijk te scheiden van de verkeersstroom van de fietsers en voetgangers, en voor deze laatste specifieke fasen in te voeren. Dat maakt het de facto mogelijk om het dodehoekrisico te verminderen. De spreker vraagt wat mevrouw Lerate daarvan vindt.

Bestaat er tot slot geen risico op conflicten tussen fietsers en voetgangers? De volksvertegenwoordiger vindt van niet, want tot nu toe werden op dat vlak zeer weinig problemen vastgesteld.

Mevrouw Céline Delforge preciseert dat het niet in de bedoeling van de indieners van het voorstel van resolutie ligt om het "vierkant groen" op alle kruispunten te implementeren, maar om in de mogelijkheid te voorzien, wat zich lijkt af te tekenen op federaal niveau. Het ontwerp van resolutie verzoekt Brussel Mobilité om te onderzoeken op welke kruispunten dat zou kunnen gebeuren. Bijgevolg ziet de volksvertegenwoordigster geen obstakels voor het goedkeuren van de tekst, aangezien het enkel de bedoeling is om de verkeersveiligheid te verhogen. Dat zou het bijvoorbeeld mogelijk maken om de mensen ervan te overtuigen hun kinderen zich te voet te laten verplaatsen in plaats van hen met de wagen te voeren.

Mevrouw Cielte Van Achter dankt mevrouw Lerate voor haar uiteenzetting. Heeft Brussel Mobilité een lijst gemaakt van de kruispunten waar zich dodehoekproblemen voordoen? Bestaan er statistieken over het aantal ongevallen op dergelijke kruispunten?

De volksvertegenwoordigster vindt het niet

tous les carrefours, étant donné que beaucoup d'entre eux sont équipés spécialement pour le programme Avanti. Dans son exposé, Mme Lerate précisait toutefois que de petits carrefours compacts pouvaient se prêter plus facilement à l'instauration du feu vert intégral. C'est précisément ce qui ressort de l'étude qui a été menée au Fédéral à cet égard : les carrefours doivent être compacts pour laisser aux piétons suffisamment de temps pour traverser sans que cela ait un impact trop important sur la durée des phases rouges pour les autres usagers ; il faut aussi que les pistes cyclables convergent sur ce type de carrefour pour que cette phase verte intégrale ait un sens. Il y a donc une série de conditions énumérées dans la législation fédérale. Bruxelles Mobilité a-t-il déjà une idée de certains carrefours qui pourraient être réaménagés en ce sens, et pour lesquels la législation fédérale pourrait s'appliquer ?

M. Mohamed Azzouzi s'interroge sur l'hypothèse faite par Mme Lerate dans son exposé d'instaurer un feu vert intégral à la place Saint-Josse. Cette place est symptomatique d'un problème que l'on peut rencontrer à d'autres endroits en Région de Bruxelles-Capitale. Le député fait remarquer qu'il y a sur cette place neuf à onze voies secondaires qui débouchent sur la place, avec des bus, des taxis, des vélos etc. Il ne sera pas facile d'y instaurer une phase de feu vert intégral, car il existe déjà là un problème de temps d'attente aux feux. En effet, actuellement, les piétons doivent déjà attendre une minute trente, voire deux minutes, pour pouvoir traverser la place, ce qui est énorme. Si on veut instaurer ce nouveau dispositif, cela va prolonger encore davantage le temps d'attente pour les piétons, sans compter l'augmentation des embouteillages qui vont en découler. Comment pourrait-on résoudre ce problème-là ?

M. Jamal Ikazban a entendu Mme Lerate dire qu'il ne fallait pas prendre exemple sur les Pays-Bas. Mais y a-t-il, selon elle, d'autres exemples en Europe dont on pourrait s'inspirer ?

Mme Vincianne Lerate explique que techniquement, tout est possible. Aujourd'hui, les automates qui gèrent les carrefours à feux sont très puissants. La proposition de donner une phase spécifique pour piétons et cyclistes lors du flux parallèle des autres véhicules est envisageable. Mais il faut trouver le bon équilibre au niveau des cycles de feux et des temps d'attente. Il ne faut pas faire trop attendre les automobilistes aux carrefours, sinon ceux-ci vont se diriger vers les petites rues afin d'éviter les feux, et ainsi les quartiers d'habitation seront squattés par la circulation automobile parasite. Il faut donc étudier finement et au cas par cas tous les carrefours envisagés.

Sur la question du potentiel conflit entre les cyclistes et les piétons, l'oratrice n'y croit pas, car c'est bien ancré dans le comportement des cyclistes qu'il faut cohabiter

éventuellement om alle kruispunten aan te passen, aangezien veel kruispunten speciaal werden aangepast voor het Avanti-programma. In haar uiteenzetting preciseerde mevrouw Lerate evenwel dat kleine compacte kruispunten zich makkelijker zouden lenen voor de invoering van het "vierkant groen". Dat is precies wat naar voren komt uit het onderzoek dat de federale overheid in dat verband heeft uitgevoerd: de kruispunten moeten compact zijn om voetgangers voldoende tijd te geven om over te steken zonder dat zulks een te grote impact heeft op de duur van het rode licht voor de andere weggebruikers; de fietspaden moeten ook samenkomen op dat type kruispunt opdat de fase "vierkant groen" zinvol wordt. Er wordt dus een hele reeks voorwaarden opgesomd in de federale wetgeving. Heeft Brussel Mobiliteit al een idee van de kruispunten die in die zin zouden kunnen worden heraangelegd en waarop de federale wetgeving van toepassing zou kunnen zijn?

De heer Mohamed Azzouzi heeft vragen over de mogelijkheid die mevrouw Lerate in haar uiteenzetting heeft aangekaart om "vierkant groen" te implementeren aan het Sint-Joostplein. Dat plein is typisch voor een probleem dat zich op andere plaatsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kan voordoen. De volksvertegenwoordiger merkt op dat er negen tot elf secundaire wegen uitkomen op dat plein met bussen, taxi's, fietsen, enz. Het zal niet makkelijk zijn om er een fase "vierkant groen" in te voeren, want er bestaat al een probleem met de wachttijden aan de verkeerslichten. De voetgangers moeten thans al anderhalve minuut en zelfs twee minuten wachten om het plein te kunnen oversteken. Dat is enorm lang. Als men die nieuwe fasering wenst in te voeren, zal dat de wachttijd voor de voetgangers nog verlengen zonder rekening te houden met het feit dat de verkeersopstoppingen nog langer zullen worden. Hoe zal men dat probleem kunnen oplossen?

De heer Jamal Ikazban heeft mevrouw Lerate horen zeggen dat men Nederland niet als voorbeeld hoefde te nemen. Zijn er dan volgens haar andere voorbeelden in Europa waarop we ons zouden kunnen baseren?

Mevrouw Vincianne Lerate legt uit dat op technisch vlak alles mogelijk is. Vandaag zijn de automaten die de verkeerslichten regelen, zeer krachtig. Het voorstel van een specifieke fasering voor voetgangers en fietsers bij een parallelle doorstroming van de andere voertuigen valt te overwegen. Men moet echter het juiste evenwicht vinden tussen de verkeerslichten en de wachttijden. Men mag de automobilisten niet te lang laten wachten aan de kruispunten, anders gaan ze hun heil zoeken in de kleine straatjes om de verkeerslichten te omzeilen en worden de woonwijken aldus ingenomen door het parasiterende autoverkeer. Alle in aanmerking genomen kruispunten moeten dus grondig en geval per geval worden bestudeerd.

De spreekster gelooft niet in conflicten tussen fietsers en voetgangers, want fietsers zijn eraan gewend de weg met voetgangers te delen: het bewijs daarvan is de

avec les piétons : preuve en est l'implémentation des panneaux B22 et B23, ou encore des pistes partagées, sans dissociation des deux modes de déplacement.

En ce qui concerne les angles morts, Bruxelles Mobilité ne dispose pas assez de statistiques fines du nombre d'accidents et de conflits potentiels dus à cette problématique-là. On dispose de très peu d'éléments sur les circonstances d'accidents, ce qui complique la tâche du gestionnaire qui doit pouvoir pallier aux problèmes d'infrastructures. On espère à l'avenir que les rapports de police seront davantage circonstanciés, ce qui permettra d'affiner les statistiques.

Quant à la place Saint-Josse, qui est un carrefour très compliqué, il sera difficile d'instaurer une phase de feu vert intégral à cet endroit. Il faudrait commencer par un carrefour beaucoup plus simple. Si on donne une phase spécifique aux piétons et aux cyclistes, il y aura d'office un temps d'attente encore plus long pour tous les usagers. Cela génère des frustrations. Si la possibilité s'offre à Bruxelles Mobilité, celle-ci est toute prête à tester ce genre de dispositif sur un carrefour-test.

Quant à un échange d'expériences avec d'autres villes en Belgique ou à l'étranger, Bruxelles Mobilité ne dispose pas de *benchmarking* en la matière.

M. André du Bus de Warnaffe demande si l'utilisation du feu à décompte des secondes a une influence sur le comportement des usagers.

Mme Vincianne Lerate ne dispose pas non plus de statistiques à ce point de vue-là mais, intuitivement, elle constate que pas mal de piétons, même s'ils n'ont plus que quelques secondes à attendre, traversent quand même. Mais on observe que la plupart des gens attendent le feu vert.

III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif et votes

Mme Anne-Charlotte d'Ursel explique qu'elle retire son amendement n° 1, après avoir entendu les explications fournies par Mme Lerate. Le MR s'abstiendra d'ailleurs sur l'ensemble de ce texte. En effet, augmenter les temps d'attente pour les voitures et les piétons, c'est apporter davantage d'insécurité. On sait que les piétons traversent de toute façon au feu rouge. Cependant, la représentante de Bruxelles Mobilité a expliqué qu'un projet pilote serait intéressant à Bruxelles. L'intervenante trouve cela très positif. Certains endroits pourraient s'y prêter mieux que d'autres. Il faudrait que l'on mette en œuvre un projet pilote avant de prendre position sur l'objet de cette proposition.

installatie van de verkeersborden B22 en B23 of nog gedeelde paden waarbij geen onderscheid wordt gemaakt tussen de twee vervoersmodi.

Wat de dode hoeken betreft, beschikt Brussel Mobiliteit niet over voldoende verfijnde statistieken over het aantal ongevallen en de mogelijke conflicten die te wijten zijn aan die problematiek. Men beschikt over zeer weinig elementen over de omstandigheden van de ongevallen. Dat bemoeilijkt de taak van de beheerder die de problemen met de infrastructuur moet kunnen oplossen. Hopelijk zullen de politierapporten in de toekomst uitvoeriger zijn, want dan zal men de statistieken kunnen verfijnen.

Wat betreft het Sint-Joostplein, een zeer ingewikkeld kruispunt, zal het moeilijk zijn om op die plaats een fase "vierkant groen" in te voeren. Men zou moeten beginnen met een veel eenvoudiger kruispunt. Als men een specifieke fase invoert voor voetgangers en fietsers, zal er automatisch een nog langere wachttijd komen voor alle weggebruikers. Dat zal tot frustraties leiden. Indien Brussel Mobiliteit de mogelijkheid ziet, is ze helemaal bereid om dat soort inrichting op een testkruispunt uit te proberen.

Wat de uitwisseling van ervaringen met andere steden in België of het buitenland betreft, beschikt Brussel Mobiliteit niet over *benchmarking* op dat gebied.

De heer André du Bus de Warnaffe vraagt of het gebruik van lichten met een aftelling van de seconden een invloed heeft op het gedrag van de gebruikers.

Mevrouw Vincianne Lerate beschikt evenmin over statistieken op dat gebied, maar intuïtief stelt ze vast dat heel wat voetgangers, hoewel ze nog maar enkele seconden moeten wachten, toch oversteken. Men stelt nochtans vast dat de meeste mensen wachten tot het groen wordt.

III. Bespreking van de consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte en stemmingen

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel wijst erop dat ze haar amendement nr. 1 intrekt, nadat ze de uitleg van mevrouw Lerate heeft gehoord. De MR zal zich trouwens onthouden bij de stemming over het voorstel in zijn geheel. De wachttijden voor wagens en voetgangers verhogen zal immers tot meer onveiligheid leiden. Men weet dat voetgangers toch oversteken wanneer het rood is. De vertegenwoordigster van Brussel Mobiliteit heeft er nochtans op gewezen dat een proefproject interessant zou zijn in Brussel. De spreekster vindt dat zeer positief. Sommige plaatsen zouden zich daar beter toe lenen dan andere. Eerst zou men een proefproject moeten uitvoeren alvorens een standpunt over de strekking van het voorstel in te nemen.

Mme Véronique Jamouille souligne qu'en matière de sécurité routière, il faut, comme disait Mme Lerate, étudier les choses finement et au cas par cas, parce qu'il pourrait y avoir des effets pervers. Les solutions préconisées par ce texte ne sont pas les seules possibles, notamment pour prévenir le problème de l'angle mort, il existe d'autres solutions.

La députée se réjouit d'apprendre qu'il existe une étude sur le sujet, qui est remise à jour régulièrement. Il serait intéressant d'insister pour obtenir des statistiques plus fines sur les causes d'accidents : mais cela ne dépend pas de Bruxelles Mobilité.

Au Fédéral, il se confirme qu'il y aura bientôt une adaptation du code de la route, afin de rendre possible la mise en œuvre de ce « feu vert intégral », lequel est également à l'étude auprès de Bruxelles Mobilité. Ce n'est pas le moment d'aller soutenir cette proposition, qui n'apporte rien pour le moment.

M. Bruno De Lille avait interprété tout autrement les explications de Mme Lerate. Le député ne comprend pas pourquoi le MR retire son amendement. C'est pourquoi l'intervenant redépose avec Mme Céline Delforge le même amendement que le MR (n° 2).

Le député ne comprend pas les réticences exprimées par le PS, car les éléments de la proposition sont formulées prudemment : le texte encourage Bruxelles Mobilité à pourvoir chaque carrefour, au cas par cas, d'un dispositif propre qui réduise l'impact de l'angle mort ; et en ce qui concerne le feu vert intégral, la proposition a pour objectif d'envoyer un signal positif au gouvernement fédéral afin qu'il puisse instaurer cette possibilité dans la législation. Le député ne comprend pas la frilosité de la majorité à cet égard.

Mme Céline Delforge n'est pas étonnée par la position de la majorité. La commission a entendu la position de Bruxelles Mobilité qui, bien que prudente, n'émet pas d'objection majeure à ce texte. Les groupes Ecolo et Groen proposent de soutenir la possibilité de développer un dispositif qui peut se révéler intéressant. La députée prend acte de l'attitude de la majorité.

Votes

L'amendement n° 1 est retiré par ses auteurs.

L'amendement n° 2 est rejeté par 11 voix contre 2.

Les considérants, ainsi que le dispositif, sont rejetés par 10 voix contre 2 et 1 abstention.

Mevrouw Véronique Jamouille onderstreept dat men, wat de verkeersveiligheid betreft, zoals mevrouw Lerate heeft gezegd, de zaken grondig en geval per geval moet bestuderen, omdat er averechtse gevolgen kunnen zijn. De in deze tekst aanbevolen oplossingen zijn niet de enige mogelijke. Om onder meer het dodehoekprobleem te voorkomen, bestaan er andere oplossingen.

Het verheugt de volksvertegenwoordigster dat daarover een onderzoek bestaat, dat regelmatig wordt bijgewerkt. Het zou interessant zijn aan te dringen op meer verfijnde statistieken over de oorzaken van de ongevallen, maar dat hangt niet af van Brussel Mobiliteit.

Op federaal niveau wordt bevestigd dat het verkeersreglement weldra zal worden aangepast, om de invoering van "vierkant groen" mogelijk te maken. Dat wordt eveneens onderzocht door Brussel Mobiliteit. Het is niet het moment om dit voorstel te steunen, want op het ogenblik brengt het niets nieuws bij.

De heer Bruno De Lille had de uitleg van mevrouw Lerate helemaal anders begrepen. De volksvertegenwoordiger begrijpt niet waarom de MR haar amendement intrekt. Daarom dient de spreker met mevrouw Céline Delforge hetzelfde amendement als de MR (nr. 2) in.

De volksvertegenwoordiger begrijpt de terughoudendheid van de PS niet, want het voorstel is voorzichtig geformuleerd: de tekst moedigt Brussel Mobiliteit ertoe aan op elk kruispunt, geval per geval, een specifieke infrastructuur te plaatsen die de impact van de dode hoek vermindert. Wat het "vierkant groen" betreft, strekt het voorstel ertoe een positief signaal te sturen naar de federale regering, opdat ze die mogelijkheid in de wetgeving integreert. De volksvertegenwoordiger begrijpt de koudwatervrees van de meerderheid niet.

Mevrouw Céline Delforge is niet verbaasd door het standpunt van de meerderheid. De commissie heeft het standpunt van Brussel Mobiliteit gehoord, dat weliswaar voorzichtig is, maar geen grote bezwaren maakt tegen het voorstel. De Ecolo- en Groen-fracties stellen voor de mogelijkheid te ondersteunen om een interessant verzoekend gedeelte op te stellen. De volksvertegenwoordigster neemt akte van het standpunt van de meerderheid.

Stemmingen

Amendement nr. 1 wordt ingetrokken door de indieners.

Amendement nr. 2 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 2.

De consideransen, alsook het verzoekend gedeelte, worden verworpen met 10 stemmen tegen 2, bij 1 onthouding.

**IV. Vote sur l'ensemble de la proposition
de résolution**

La proposition de résolution dans son ensemble est rejetée par 10 voix contre 2 et 1 abstention.

- *Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.*

La Rapporteuse,

Carla DEJONGHE

La Présidente,

Anne-Charlotte d'URSEL

**IV. Stemming over het geheel van het
voorstel van resolutie**

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 10 stemmen tegen 2, bij 1 onthouding.

- *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De Rapporteur,

Carla DEJONGHE

De Voorzitter,

Anne-Charlotte d'URSEL

V. Amendements

N° 1 (de M. David WEYTSMAN et Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

4^e tiret du dispositif

Après les mots « *n'entrent plus en conflit avec le trafic automobile* » ajouter les mots « *après qu'une étude ait démontré l'utilité de ce dispositif tant en termes de sécurité routière que de fluidité* ».

JUSTIFICATION

Sera donnée en séance.

N° 2 (de M. Bruno DE LILLE et Mme Céline DELFORGE)

4^e tiret du dispositif

Après les mots « *n'entrent plus en conflit avec le trafic automobile* » ajouter les mots « *après qu'une étude ait démontré l'utilité de ce dispositif tant en termes de sécurité routière que de fluidité* ».

JUSTIFICATION

Sera donnée en séance.

V. Amendementen

Nr. 1 (van de heer David WEYTSMAN en mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL)

4^{de} streepje van het verzoekend gedeelte

Na de woorden “*niet in conflict komen met het autoverkeer*”, de woorden “, *en zulks nadat een studie het nut heeft aangetoond van die ingreep zowel op het vlak van de veiligheid als wat de verkeersvlotheid betreft*” toe te voegen.

VERANTWOORDING

Zal tijdens de vergadering worden gegeven

Nr. 2 (van de heer Bruno DE LILLE en mevrouw Céline DELFORGE)

4^{de} streepje van het verzoekend gedeelte

Na de woorden “*niet in conflict komen met het autoverkeer*”, de woorden “, *en zulks nadat een studie het nut heeft aangetoond van die ingreep zowel op het vlak van de veiligheid als wat de verkeersvlotheid betreft*” toe te voegen.

VERANTWOORDING

Zal tijdens de vergadering worden gegeven.