



Association de la Ville et des Communes
de la Région de Bruxelles-Capitale ASBL

Vereniging van de Stad en de Gemeenten

van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vzw



Etats généraux bruxellois de la Sécurité routière : le Plan d'actions 2011-2020

Une décade pour améliorer la sécurité routière

Les Etats Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-Capitale se sont déroulés ce 3 mai et ont rassemblé pas moins de 150 participants avec, entre autres, la présence de la Police fédérale et des zones de police bruxelloises, de la STIB, de diverses associations et de plusieurs communes bruxelloises. Cet évènement marque l'aboutissement réussi d'un travail de plus d'une année dans lequel l'Association s'est investie grandement aux côtés du Cabinet du Secrétaire d'Etat, de Bruxelles Mobilité et de l'IBSR. Il s'est clôturé par la signature du Plan d'actions régional 2011-2020 pour la sécurité routière. Parmi les signataires, citons notamment Messieurs Charles Picqué, Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale et Bruno De Lille, Secrétaire d'Etat à la Mobilité, Monsieur Eric Dehon et Madame Véronique Delfosse, Substituts du Procureur du Roi de Bruxelles ou encore Monsieur Jean Clément, Gouverneur ff de l'arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale.

Le Plan d'actions 2011-2020 est composé de 49 objectifs opérationnels rassemblés en 9 objectifs stratégiques. Il vise à l'horizon 2020 la réduction de moitié du nombre d'accidentés de la route, soit 12 tués et 68 blessés.

Ce Plan s'inspire largement de la Vision Zéro suédoise présentée lors de la journée par Lars Ekman, directeur de Traffic Safety. L'idée centrale de cette stratégie peut se résumer de la manière suivante : puisque l'être humain commet des fautes, le système de transport routier doit être organisé de telle manière que les fautes inévitables n'entraînent pas de conséquences fatales. L'objectif ne consiste donc pas à restreindre la mobilité, mais à bien veiller, au moyen de divers aménagements, à ce qu'elle n'engendre pas d'accidents.

Conception du Plan et implication de l'Association

Conformément à l'accord de Gouvernement 2009-2014, la Région développe depuis le début de la législature une politique active en matière de mobilité. Pour rappel, cette accord se penchait sur la sécurité routière dans le 8^e point de son chapitre 4 « **Repenser la mobilité urbaine** » : « *Le Gouvernement mettra en œuvre une politique visant à réduire considérablement le nombre de morts et gravement blessés sur la voie publique et à augmenter la sécurité pour tous les usagers avec une attention particulière pour les usagers doux : les piétons et les cyclistes. A cette fin, la localisation des points noirs sera actualisée et traitée de manière prioritaire. Chaque plan de réaménagement devra tenir compte des incidences sur la sécurité routière comme stipulé dans la directive de l'Union européenne (2008/96/CE). Le programme pour l'installation des caméras non surveillées sera réalisé. Un programme sera établi avec les associations et les écoles en collaboration avec les Communautés et l'IBSR pour la sensibilisation des groupes cibles spécifiques tels que les enfants et les jeunes.* »

Afin d'envisager globalement la problématique de la sécurité routière, la Région a décidé d'élaborer un nouveau Plan tenant compte des succès et des échecs du Plan précédent (2003-2010).

Déjà fortement engagée dans les précédents Etats généraux bruxellois (2003 - 2010), la Cellule mobilité de l'Association a à nouveau mis son expertise au service de la sécurité routière. La Région faisant le constat que, malgré des tendances positives, les objectifs de réduction des morts et blessés graves n'avaient pas encore été atteints, elle a donc décidé de relancer des Etats généraux pour l'horizon 2020.

Le Comité d'accompagnement, composé de représentants du Cabinet du Secrétaire d'Etat en charge de la Mobilité, de Bruxelles Mobilité, de l'IBSR et de l'Association, a décidé de mettre sur pied trois groupes de travail qui ont eu la lourde tâche de réaliser dans un premier temps une évaluation des mesures qui avaient été proposées en 2003, avant d'en proposer de nouvelles en vue d'atteindre les objectifs 2020.

Les trois groupes - contrôle/sanction, infrastructure et éducation/sensibilisation/communication - étaient composés de représentants d'administrations régionales (AATL, Bruxelles Mobilité, taxis, Bruxelles Environnement ...), des 6 zones de police, de la Police fédérale, des 19 communes, du Parquet, des sociétés de transports en commun, du milieu associatif, de fédérations de transporteurs, d'entreprises, de personnes à mobilité réduite, des réseaux scolaires, etc.

A la suite des nombreuses réunions des groupes de travail animées conjointement par l'Association, Bruxelles Mobilité et l'IBSR, le Comité d'accompagnement a produit le Plan d'actions

présenté publiquement le 3 mai dernier. Au préalable, il avait été présenté en Conférence des Bourgmestres et approuvé par le Gouvernement en avril 2010.

Tout au long du processus de programmation, la Région a également testé une série de mesures en matière d'aménagements ou de communication. Citons simplement la mise en place d'un décompteur d'attente aux passages pour piétons à la sortie de la gare du Nord.

Aujourd'hui, le Plan fait l'objet d'une dernière étape – mais primordiale ! – : la définition précise des actions à entreprendre et leur priorisation, compte tenu de leurs exigences budgétaires.

Voir aussi

Retrouvez sur www.avcb.be > documents > mobilité :

- [Etats généraux de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale](#) [2003]
- [L'éducation relative à la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale : définitions, enjeux, partenaires, bonnes pratiques – Cahier du Moniteur de la Mobilité n° 4](#) [31/10/2005]
- [Comment mettre en œuvre une campagne de sensibilisation à la sécurité routière dans les communes?](#) [29/11/2007]
- [Les Plans de déplacements scolaires en Région de Bruxelles-Capitale](#) – Cahier du moniteur de la mobilité n°7 [17/3/2008]

Les "gisements" de sécurité routière

Indicateur destiné à prioriser dans un second temps l'action publique, à guider ses choix, le Plan d'actions a tenté de mesurer l'ampleur et l'efficacité potentielle des actions via le concept de gisement de sécurité routière.

Métaphore, le gisement de sécurité routière est un enjeu particulier à "exploiter" en raison du nombre ou du niveau de gravité des victimes de la circulation qu'il représente.

Il peut s'agir, notamment, d'un type d'accident fréquent (véhicule seul contre un obstacle hors chaussée, piéton heurté sur un passage pour piétons non réglé par des feux, etc.), d'un problème de comportement (non port de la ceinture, conduite sous influence de l'alcool, etc.) ou d'un problème d'infrastructure (zones à concentration d'accidents).

Idéalement, l'ampleur d'un gisement devrait être exprimée en nombre de tués et blessés qui peuvent être épargnés annuellement, par rapport à la situation actuelle, si on mène des actions ciblées et efficaces.

Les communes et la sécurité routière

Elaboré en concertation avec les pouvoirs locaux, notamment via le travail de la Cellule Mobilité de l'Association, le Plan d'actions 2011-2020 impliquera les communes dans nombre de ses objectifs et actions, soit que ces dernières relèvent directement de leurs compétences, soit qu'elles se trouveront partenaires d'actions à coordonner au niveau régional, soit qu'elles bénéficieront de mesures régionales ou devront s'adapter à de nouvelles politiques décidées à ce niveau.

Il importe donc d'en communiquer la teneur, sous l'angle spécifique des pouvoirs locaux. Nous ne nous arrêterons donc que sur les 5 objectifs concernant plus directement les communes.

Les 9 objectifs stratégiques

Le Plan définit neuf **objectifs stratégiques**. Pour chacun d'entre eux est mesuré le « gisement » exprimé à la fois par l'ampleur du problème et par la marge de progression potentielle estimée. De là découlent un ensemble d'**actions** regroupées en **objectifs opérationnels**.

1. **Réduire les vitesses de circulation**
2. **Augmenter le port de la ceinture, ainsi que l'usage correct des dispositifs de retenue pour enfants et du casque***
3. **Réduire drastiquement la conduite sous influence***
4. **Valoriser et stimuler les comportements prudents et anticipatifs. Réduire les comportements dangereux et inadaptés**
5. **Protéger les usagers vulnérables : piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes**
6. **Rendre les routes et rues intrinsèquement sûres**
7. **Améliorer la chaîne contrôle – sanction***
8. **Améliorer la connaissance des accidents corporels et de leurs circonstances afin de mener des actions de sécurité routière mieux ciblées et plus efficaces***
9. **Ancrer la sécurité routière dans la culture et dans les structures politiques et administratives**

*= non traité dans le cadre de cet article

1. Réduire les vitesses de circulation

Deux objectifs opérationnels nous intéressent plus spécialement.

Vitesse apaisée dans les voiries de quartier

En Région de Bruxelles-Capitale, la mise en zone 30 de l'ensemble des voiries de quartier s'intègre dans la logique de spécialisation des voiries voulue par le PRD – en voie de remplacement par son prochain avatar, le PRDD, attendu pour 2012 et dont le qualificatif « durable » ne fera que renforcer cette spécialisation des voiries – et les plans IRIS I et II. L'objectif est clairement réaffirmé : dès qu'un conducteur quitte le réseau primaire ou interquartier pour entrer dans le réseau de quartier, sa vitesse doit être apaisée, au bénéfice de la sécurité routière, en particulier des usagers actifs. Le trafic n'occupe plus une place prépondérante dans l'espace public de quartier, et le transit doit y être évité.

Le Plan d'actions élaboré lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-Capitale de 2003 prévoyait la mise en zone 30 de 75% du réseau de quartiers pour 2006 et 100% à l'horizon 2010. L'objectif est loin d'être atteint. De surcroît, les zones 30 réalisées souffrent souvent de l'absence d'un plan de circulation dissuadant le transit. Les comptages réalisés dans le cadre de l'élaboration du plan Iris II attestent d'une augmentation du trafic de 30% sur le réseau secondaire de la Région au cours des 10 dernières années, augmentation qui n'épargne pas les zones 30. La généralisation des zones 30 du réseau de quartier devrait être atteinte pour 2015. L'aménagement de zones résidentielles ou de rencontre est également une option favorable à la sécurité routière.

Les actions du Plan 2011-2020 relevant des communes se centrent donc sur les zones 30 :

- relancer l'observatoire des zones 30, zones de rencontre et zones piétonnes au sein de Bruxelles Mobilité, qui est inactif depuis 2009 ;
- réaliser rapidement les aménagements nécessaires pour assurer une vitesse de 30 km/h maximum dans les quartiers, en coordination avec les plans zones 30 des communes.
- Le Plan propose aussi que lors du réaménagement d'une voirie de quartier, l'octroi des subsides soit lié au respect de l'objectif de mise en zone 30, en zone de rencontre ou en zone piétonne.
- Rappeler le 30 km/h par un marquage au sol aux endroits stratégiques
- Inciter les communes à évaluer l'impact des mises en zones 30, de rencontre ou piétonne.

Visibilité et crédibilité des zones 30 "abords d'école"

Dans un souci de sécurisation des écoliers, la réglementation fédérale a imposé la zone 30 aux abords des écoles en 2005, mais sans qu'un aménagement soit requis. La situation est très variable sur les voiries communales.

Parmi les actions, relevons :

- **Poursuivre l'aménagement des zones 30 « abords d'école »** en prévoyant au minimum un effet de porte à l'entrée de la zone, des aménagements visant à limiter le stationnement anarchique, à sécuriser les cheminements et les traversées des écoliers, la lisibilité et l'homogénéité des aménagements d'abords d'écoles, l'extension si nécessaire de ces zones vers les chemins de l'école (liaison avec les transports publics, vers une zone de dépose-minute sécurisée,...).
- **Sur les réseaux primaire et interquartier, si l'aménagement physique destiné à ralentir le trafic est impossible ou inopportun**, prévoir graduellement une signalisation à message variable afin d'imposer le 30 km/h au minimum aux heures d'école, un radar préventif ou des contrôles mobiles ou encore des aménagements de sécurisation des cheminements piétons et des traversées.

Voir aussi

[La zone 30 et la zone 30 abords d'écoles](#) – Forum Mobilité [08.12.2005] – téléchargeable sur www.avcb.be > documents > mobilité

2. Valoriser et stimuler les comportements prudents et anticipatifs

Cet objectif stratégique se déploie au long de nombreux objectifs opérationnels et actions mais seules deux de ces dernières pourraient toucher les pouvoirs locaux, à savoir celles destinées à organiser des **formations**, notamment pour « les administrations », soit à la conduite préventive, soit aux règles de sécurité routière et aux spécificités des différents usagers.

Cependant, de manière indirecte, d'autres actions intéresseront aussi les communes. Ainsi, celle visant à **réaliser et diffuser le répertoire électronique des acteurs de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale**. La Cellule mobilité de l'Association collabore d'ores et déjà activement à la réalisation de ce répertoire reprenant les institutions et associations de différents secteurs établies sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale qui sont actives en matière de sécurité routière.

De même, le Plan, voulant informer de manière continue le grand public sur les règles du Code de la route et diffuser des conseils de sécurité routière, rappelle que l'Association organise des **formations sur les nouveautés du Code de la route** destinées à un public expert et issu notamment des instances communales. Cependant, certains documents sont évidemment accessibles au grand public via le site web de l'association.

Formations au Code de la route

Pour plus d'information sur les formations organisées par la cellule mobilité de l'Association ainsi que sur les conditions d'accès à ces formations : erik.caelen@avcb-vsgeb.be

Voir aussi [Le Code de la Route : cours de mise à niveau](#) – Cahier du Moniteur de la Mobilité n° 5 [28/09/2007] – téléchargeable sur www.avcb.be > documents > mobilité

Le Plan souligne enfin que le soutien des communes est nécessaire pour diffuser des informations auprès des citoyens de façon efficace (journaux, sites communaux, etc.).

3. Protéger les usagers vulnérables

Le caractère urbain de la Région favorise les modes de déplacements doux... qui sont donc proportionnellement plus touchés par les accidents que dans les régions rurales. Les usagers vulnérables font dès lors l'objet d'une attention particulière via cet objectif qui interpelle les communes à de nombreuses reprises.

Revêtement de voirie en bon état

- Pour que le revêtement de voirie soit en bon état, il faut **développer un système efficace et interactif de signalement des défauts de la voirie ou des situations potentiellement dangereuses** (y compris les encombrements sur les cheminements), tant pour les voiries régionales que communales, et aussi **disposer d'un système de normes ou de recommandations en matière d'adhérence des matériaux de marquage et revêtement, et l'intégrer dans les cahiers des charges types**. Les communes seront incitées à utiliser ces cahiers des charges types.

Bonne visibilité entre usagers

Pour qu'une bonne visibilité réciproque entre usagers soit assurée dans les carrefours, les ronds-points et aux passages pour piétons, une batterie de mesures est décidée :

- **Disposer de fiches techniques ou de normes relatives à l'emplacement du mobilier urbain et des plantations en voirie**. Les éléments de mobilier urbain et les plantations sont fréquemment pris en charge par des services différents de ceux qui élaborent les plans. Certains choix de localisations, de modèles ou d'essences peuvent donc s'avérer malheureux en termes de visibilité mutuelle des usagers. Des fiches de recommandations quant aux essences, aux modèles et à l'implantation seront mises à la disposition des services et organismes impliqués.
- Mettre sur pied un groupe de travail sur le placement des **panneaux publicitaires** pour élaborer une **réglementation ou au minimum un guide de recommandations**.

- **Compléter la réglementation (RRU) pour garantir la visibilité des usagers et de la signalisation routière aux abords des zones de livraison.** La réglementation doit tenir compte du gabarit des véhicules de livraison (hauteur et largeur plus importantes).

Voir aussi

A la parution de cet article, un nouveau Cahier du Moniteur de la mobilité devrait être disponible, tout entier consacré à la problématique des livraisons. Le Cahier est téléchargeable sur www.avcb.be > Publications > Moniteur de la Mobilité

- **Faire respecter la réglementation relative au stationnement (RRU, Code de la route et Code du gestionnaire) pour assurer la visibilité des différents usagers en carrefour.** Responsabiliser les gestionnaires de voiries et l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement qui est compétente pour la délivrance des permis afin qu'ils n'organisent ou n'autorisent ni stationnement, ni zones de livraison là où cela pourrait diminuer la visibilité de la signalisation routière et des passages pour piétons. Le stationnement en encoche, hors voirie ou l'instauration de zones de livraison « sur trottoir » ont ainsi souvent comme corollaire cette perte de visibilité. Il faut donc sensibiliser les gestionnaires à propos du placement judicieux de la signalisation routière et des risques du stationnement, en ce compris les zones de livraison.
- **Mener des actions sensibilisation–répression pour éviter le stationnement sauvage à proximité des écoles.** Aux heures d'entrées et sorties d'école, la demande de stationnement est telle que beaucoup d'utilisateurs prennent des libertés avec les règles. Cette action pourrait s'intégrer facilement dans « l'Opération cartable » où les policiers sensibilisent au début de l'année scolaire les parents, les enseignants et les élèves, notamment quant aux risques du stationnement sauvage aux abords des écoles.

Penser aux usagers vulnérables dès le stade du projet

Autre objectif opérationnel : un "filtre" piétons, cyclistes et motocyclistes est appliqué sur les projets d'aménagement de voirie de sorte que leurs principaux besoins en matière de sécurité soient rencontrés, en commençant par les usagers les plus vulnérables .

Il implique de développer une **check-list** piétons, cyclistes et motocyclistes pour faciliter la prise en compte des critères de sécurité routière lors de la conception et de l'évaluation des projets. Cette check-list fera référence aux normes et recommandations en vigueur et sera destinée aux concepteurs régionaux, communaux et aux auteurs de projets.

Sécurité optimale pour les traversées piétonnes

Dernier objectif opérationnel nous intéressant ici, celui consistant à atteindre un niveau optimal de sécurité pour l'ensemble des traversées piétonnes de la Région. Il se traduit par les actions suivantes :

- Elaborer et diffuser un **vade-mecum des traversées piétonnes** et des **fiches techniques détaillées**, ces dernières étant à intégrer dans les **cahiers des charges types**. Bien souvent, le seul marquage d'un passage pour piétons offre un faux sentiment de sécurité. La sécurisation des traversées piétonnes passe par le respect de certains principes d'aménagement qu'il est utile de rassembler dans un vade-mecum.
- Poursuivre la **généralisation des oreilles de trottoirs en carrefour** et des avancées de trottoirs au droit des traversées. Dans les deux cas, l'aménagement des zones de recul de 5 m en deçà des traversées doit être réalisé. L'aménagement d'oreilles de trottoir – à condition de respecter le dimensionnement minimal imposé par le RRU – permet d'améliorer fortement la visibilité des piétons voulant traverser, mais aussi de faire respecter les règles du stationnement à proximité des traversées piétonnes.
- **Imposer ces aménagements** dans le cadre des dossiers de **travaux communaux subsidiés**.

4. Des routes et rues intrinsèquement sûres

Ici aussi, de nombreux objectifs opérationnels intéressent les communes. Cependant, quatre d'entre eux portant sur les **dossiers d'aménagement** :

- sensibiliser les décideurs et les techniciens aux principes de base d'un aménagement sûr, de former mieux tous les intervenants de la "chaîne de l'aménagement" et de créer une structure de concertation pour résoudre les principaux conflits entre la sécurité routière et d'autres enjeux régionaux (mobilité, VICOM, patrimoine, environnement, etc.).
- Réaliser des guides techniques ou vade-mecum correspondant aux différents enjeux de sécurité routière dans les aménagements de voirie en Région de Bruxelles-Capitale, en veillant à la cohérence et à la complémentarité entre ces documents.
- Mettre au point une procédure qualité, qui inclut des critères de sécurité routière, pour le développement de projets d'aménagements, tant sur voiries régionales que communales. Inciter les communes à l'adopter.
- Poursuivre et renforcer la procédure d'avis de sécurité routière pour tous les projets de voirie soumis à permis d'urbanisme. Etudier l'élargissement du champ d'application de l'Ordonnance sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières.
- Systématiser la concertation avec la cellule sécurité routière pour les projets importants non soumis à permis d'urbanisme (par exemple les marquages à grande échelle ou ayant une incidence sur la répartition de l'espace public entre usagers).

- Disposer d'un cadastre informatisé des règlements complémentaires sur l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale.
- Réglementer la gestion des règlements complémentaires.

Voir aussi sur www.avcb.be > mobilité

- [Les règlements complémentaires](#) – Cahier du Moniteur de la Mobilité n° 6 [31.10.2007]
- [Circulation routière : modèle de règlement complémentaire](#) [30.11.2004]
- [Règlements complémentaires et bonnes pratiques concernant le placement de la signalisation routière](#) – Forum Mobilité [29.11.2007]

Contrôle régulier de l'infrastructure et résolution rapide des défauts

On a déjà évoqué le développement d'un système efficace et interactif de signalement des défauts de voirie ou de situations dangereuses au point 3, mais le Plan propose aussi la création d'équipes d'intervention rapide. Pour ce faire, « la Région va déterminer les critères d'intervention, les délais raisonnables et la meilleure structure (coordination par exemple avec la cellule dégâts d'accidents) en fonction du type de problème à solutionner, engager du personnel et dégager des moyens financiers en conséquence, et envisager un accord de coopération avec les 19 communes pour un traitement efficace des problèmes partout dans la Région. »

Sécurité de tous les usagers dans la gestion des chantiers

Le contrôle des chantiers, quant à lui, est sous la responsabilité de vingt gestionnaires de voiries différents, parmi lesquels certains ne disposent pas de contrôleur. Si à moyen terme un service de contrôle à l'échelle régionale pouvait être envisagé, dans l'immédiat, la Région peut mener différentes actions pour une standardisation progressive.

Ainsi entend-elle assurer une cohérence régionale par une formation commune et une plateforme d'échanges pour les contrôleurs, la promotion de modèles de sanctions/pro-justitia, l'élaboration d'une carte opérationnelle de tous les chantiers et d'un outil de signalement des problèmes à la disposition du grand public. La Région entend de même diffuser les documents de références (comme le cahier de la mobilité sur la gestion des chantiers) et soutenir les communes qui affectent du personnel à la gestion et au contrôle de la sécurité routière des chantiers...

Voir aussi

La gestion des chantiers – guide méthodologique à l'attention des gestionnaires – Cahier du Moniteur de la Mobilité n° 3 [30.09.2005] – téléchargeable sur www.avcb.be > documents > mobilité

5. Ancrer la sécurité routière dans la culture et dans les structures politiques et administratives

L'approche Vision Zéro implique que la sécurité routière devienne à la fois la responsabilité de tous et une priorité de la politique régionale. On cite quelques actions qui retranscrivent ces prescrits au niveau communal.

La sécurité routière au rang de "cause régionale"

- Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et les communes, prendre un engagement public fort en faveur d'un objectif ambitieux de réduction du nombre de victimes d'accidents de la circulation.
- Le Plan Régional de Développement Durable, en pleine élaboration, devrait intégrer le Plan d'actions sécurité routière 2011-2020.
- Les communes seront encouragées à développer une politique communale de sécurité routière

Une politique de sécurité routière intégrée et transversale

- Redynamiser la concertation institutionnelle permanente en matière de sécurité routière à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale

Conclusions

Au terme de plus d'une année de travaux, le Plan d'actions 2011–2020 a pu voir le jour grâce à la participation d'un grand nombre d'acteurs de la mobilité bruxelloise. Il s'agissait d'une première étape indispensable, mais penser que le Plan constitue une fin en soi serait une erreur majeure. C'est de sa mise en œuvre que dépend en effet la réalisation des objectifs.

Tant dans la phase de préparation du Plan que lors de son écriture, l'Association n'a cessé de rappeler que la sécurité routière est une problématique située à la croisée non seulement d'innombrables secteurs (mobilité, travaux publics, police, etc.), mais également de niveaux de décisions (Communes, Région, Etat fédéral, Communautés). Dans ce contexte, la tentation est grande de considérer que la sécurité routière relève de la responsabilité « des autres ». Compte tenu de ces entrelacs, il est aussi parfois extrêmement difficile d'agir. Une action en apparence toute simple qui permettrait de sauver des vies sur nos routes régionales peut dépendre par exemple de modifications du code de la route, dont la compétence relève, elle, du fédéral. Des aménagements locaux peuvent être liés aux disponibilités budgétaires de la Région... et inversement, l'exécution de politiques régionales doit parfois s'accommoder de l'autonomie communale.

Bref, tout le monde l'aura compris, les objectifs de réduction des morts et blessés graves, que nous nous situions au niveau communal, régional ou national ne pourront être atteints que par la mise en place d'une réelle politique intégrée de sécurité routière. Il s'agit incontestablement d'une condition préalable. Peut-être serait-il intéressant à cet égard de s'inspirer du modèle français dans lequel la sécurité routière a été élevée au rang de cause nationale depuis quelques années avec des effets positifs immédiats sur la mortalité routière.

Plus d'info

En projet : à l'automne, retrouvez sur www.avcb.be deux « Moniteur de la Mobilité » consacrés spécifiquement l'un aux Etats généraux, l'autre à la « Mobilité scolaire »