

Ville 30, élément central de l'objectif «zéro tué et blessé grave 2030»

Isabelle Janssens, Bruxelles Mobilité

be
good
move
be .brussels 



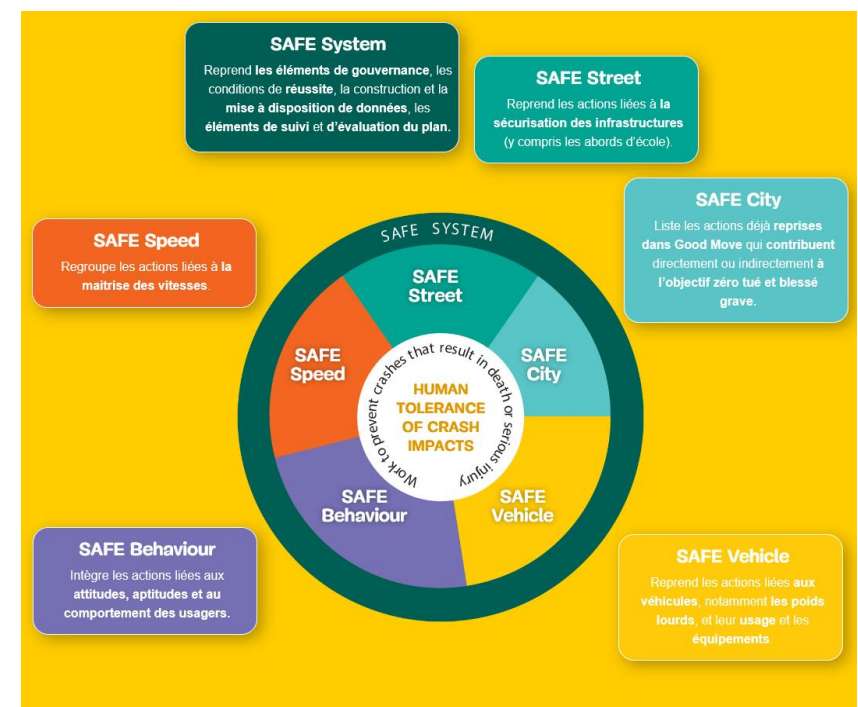
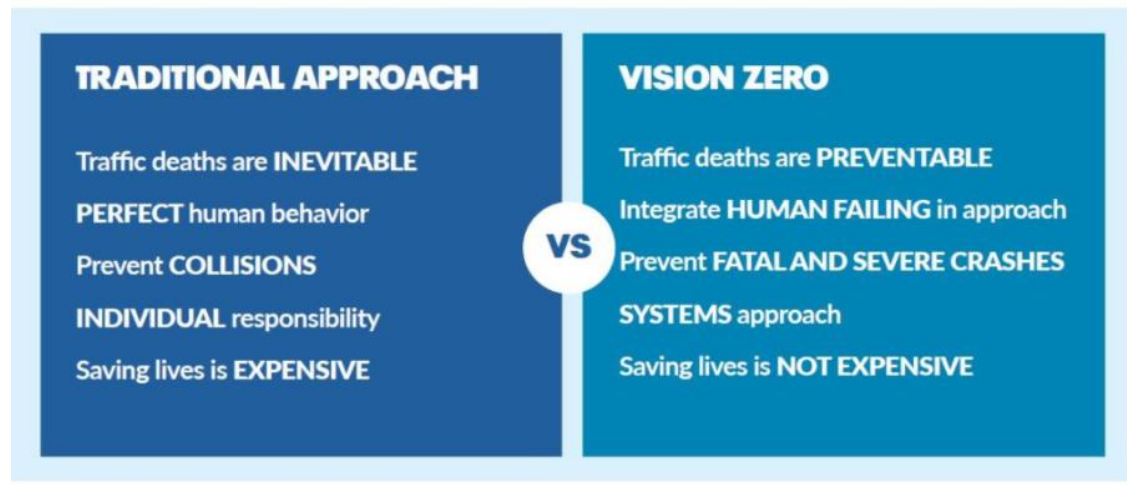
LE NOUVEAU PLAN, UN OBJECTIF FORT



SE FOCALISER

- Réduire les vitesses: Ville 30
- Traversées, ZACA, abords d'école
- Continuum éducatif, public cible
- Les grands killers
- Réduire les tolérances

**OBJECTIF ZÉRO
TUÉ ET BLESSÉ GRAVE
à l'horizon 2030**



Quelques éléments

- **Depuis 2010, évolution continue des pratiques de mobilité**
 - Transfert modal vers le vélo, TC
 - Plus récemment vers les trottinettes et autres engins de déplacement
- **Depuis 2010, augmentation de la population régionale**
- **Avec et depuis le Covid et ses confinements**
 - Explosion des déplacements effectués à vélo, de tout type
 - Développement des flottes de trottinettes partagées
 - Explosion des locations de trottinettes (phénomène saisonnier)



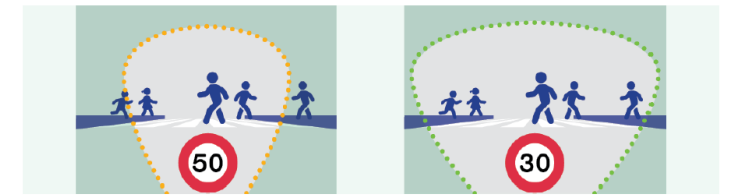
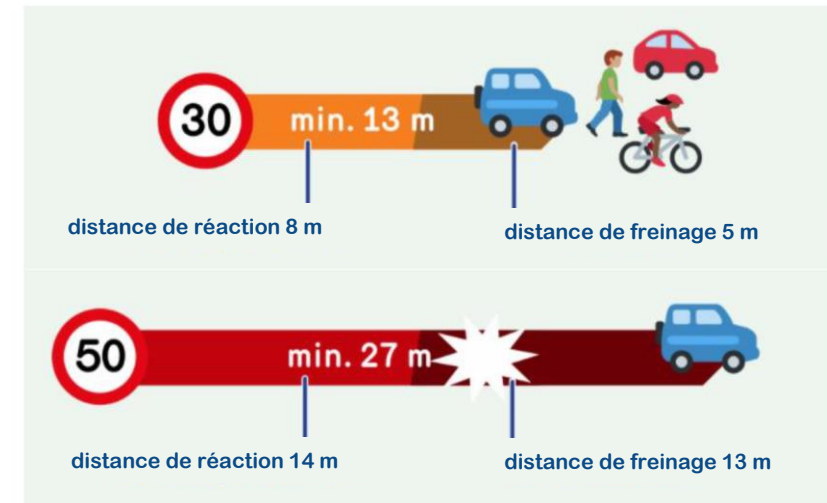
BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

SAFE SPEED

Pourquoi ce focus?

- Champs de vision
- Temps de réaction
- Distance de freinage
- Impact sur la gravité / chances de survie



La preuve en chiffres

Champ de vision à 30 km/h : 102,17°

Champ de vision à 50 km/h : 75,46°

> 4249 mesures réalisées en réalité virtuelle auprès de 178 personnes. Expérience Ville 30 – Bruxelles - Été 2020 - Bruxelles-Mobilité - XRintelligence.

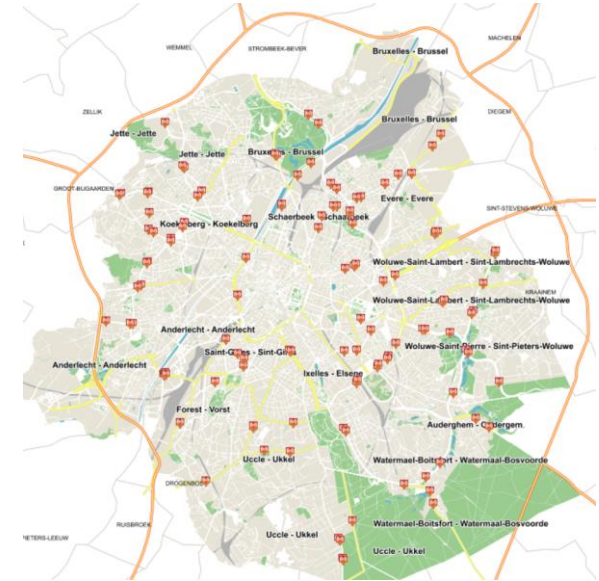
Un impact positif immédiat

Le risque de décès pour les piétons est 5 fois plus élevé à 50 km/h qu'à 30 km/h. En voiture, le risque d'être tué ou gravement blessé (conducteurs et passagers) est de 15% à 30 km/h contre 45% à 50 km/h.

SAFE SPEED

Action 14: Les vitesses pratiquées font l'objet de nombreux contrôles sur les voiries régionales et communales

- Compléter le réseau
- Augmenter le risque subjectif d'être contrôlé



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Ville 30

1. Information/sensibilisation
2. Mesures infrastructurelles (Région et communes):
 - 7 500 000 €/an
 - Crédibilisation des voiries à 30
 - Sécurisation des voiries portées à 50
3. Placement de points de contrôle



	Gestion du risque						Origine demande	Données objectives des vitesses pratiquées				Impossibilité de réduire/maîtriser les vitesses par infra	Type de radar
	Régime vitesse	ZACA/ Accident mortel	Abord d'école	Flux importants usagers faibles	Passage piétons non protégé par feu	2 bandes de circulation		Données TomTom	Données Lidar	Données contrôles mobiles	Données campagne vitesse		
							-cellule SR -police -commune						-radar fixe vitesse -radar fixe vitesse/feu -radar-tronçon -Lidar
Localisation projet radar								V85=	V85=	V85=	V85=		

BRUXELLES MOBILITEIT
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES - BRUXELLES MOBILITEIT

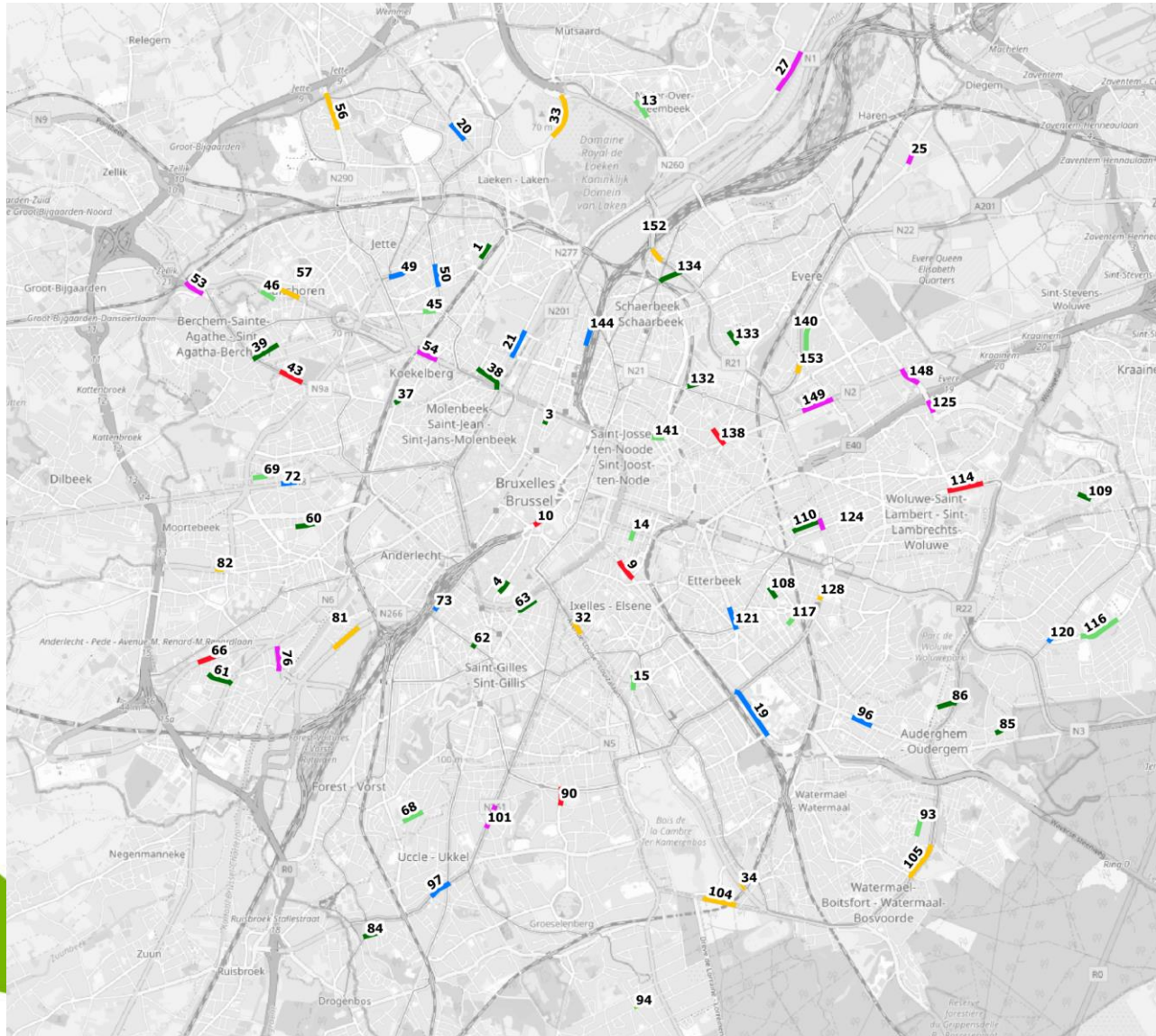
Ville 30 L'essentiel Les bénéfices 30 ailleurs FAQ Espace Pro Presse FR

30 km/h Partout (ou presque)

La Ville 30 introduit une nouvelle ère de la mobilité.

La Ville 30, c'est à la fois une réglementation plus lisible et une ville apaisée.

Mesure de vitesse



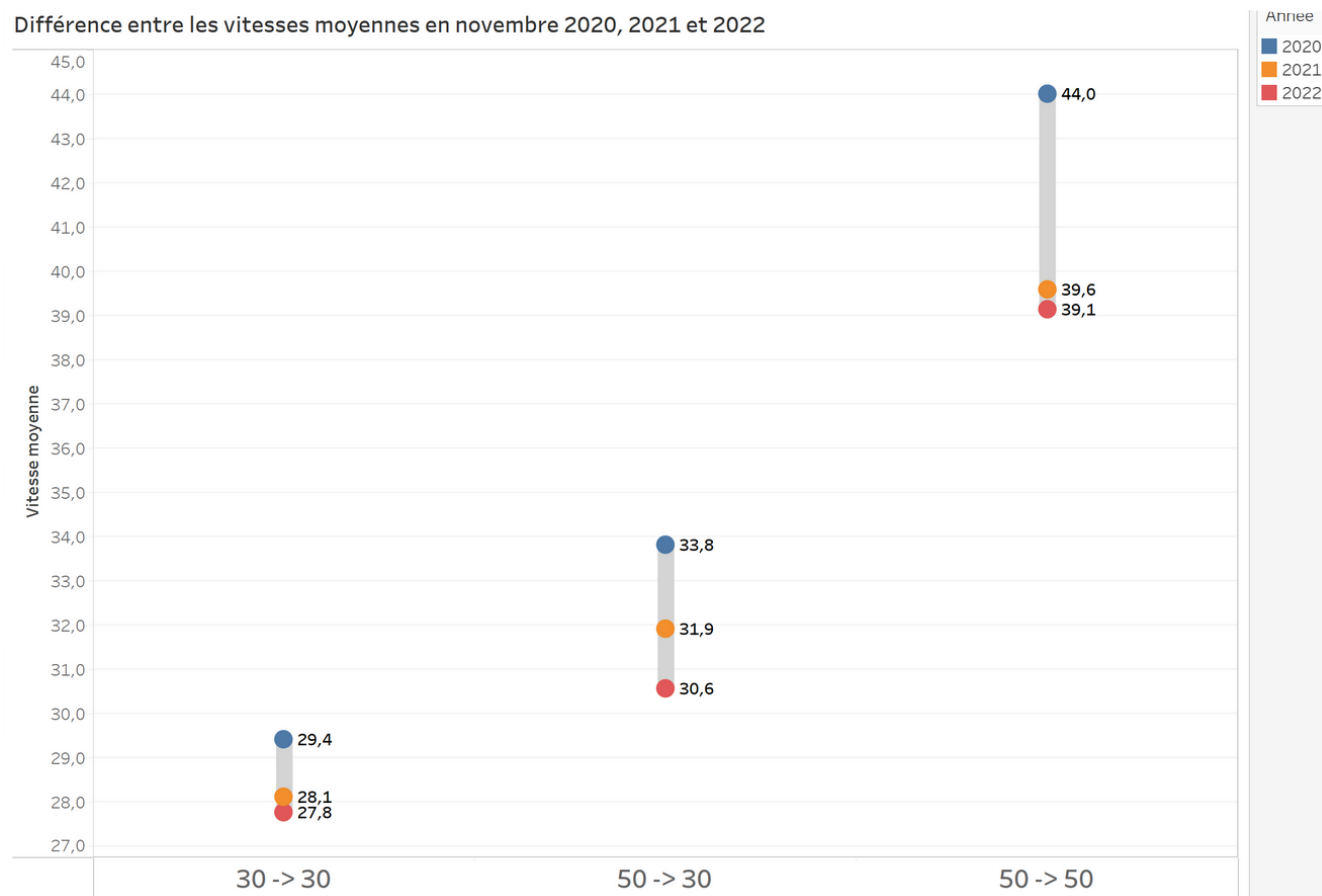
- invisible
- sur une semaine
- en novembre (2020-2022)

Évolution des vitesses

- **Baisse continue des vitesses pratiquées**

- Sur tout type de voiries
- Baisse continue depuis 2021

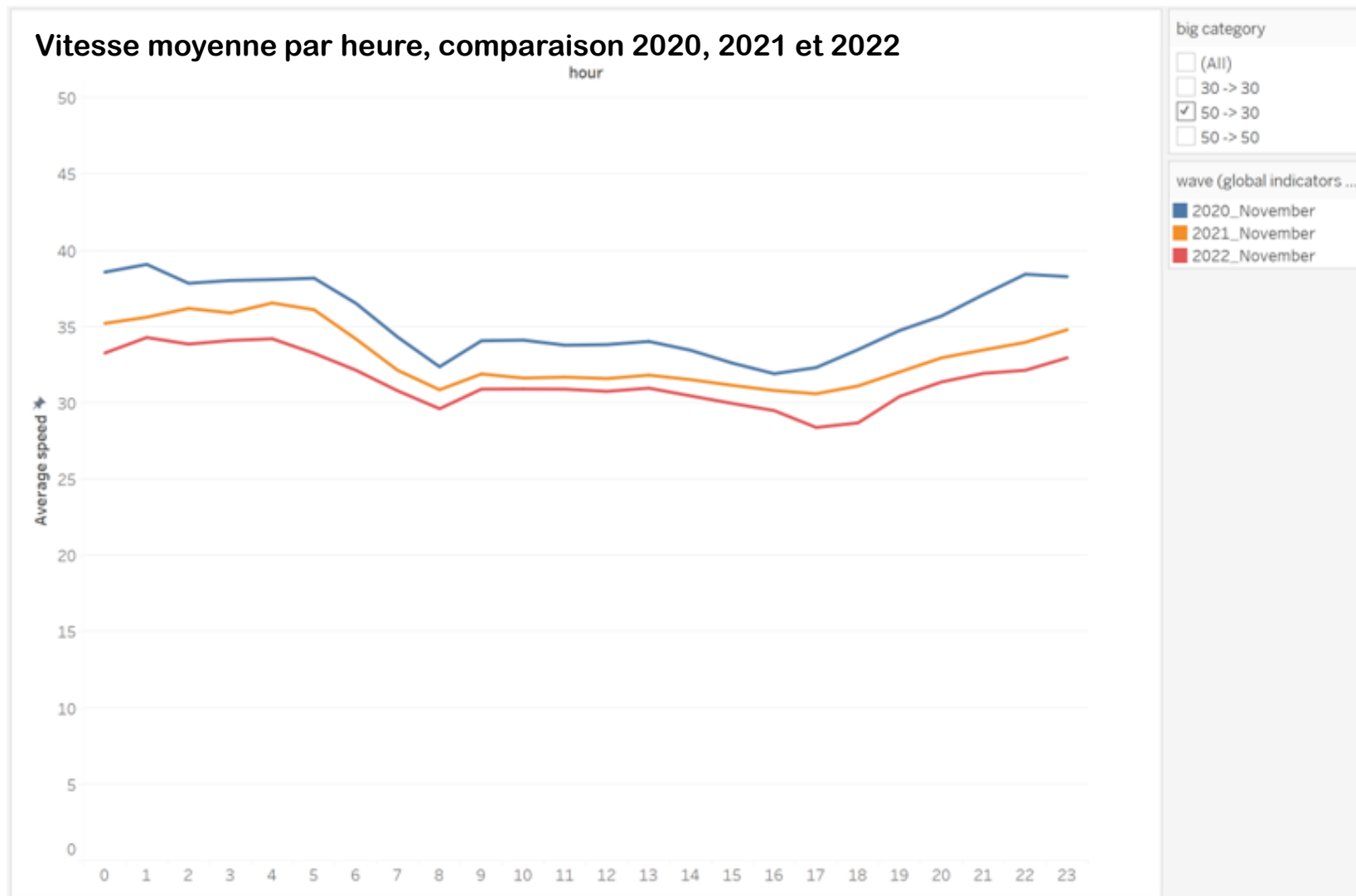
Différence entre les vitesses moyennes en novembre 2020, 2021 et 2022



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

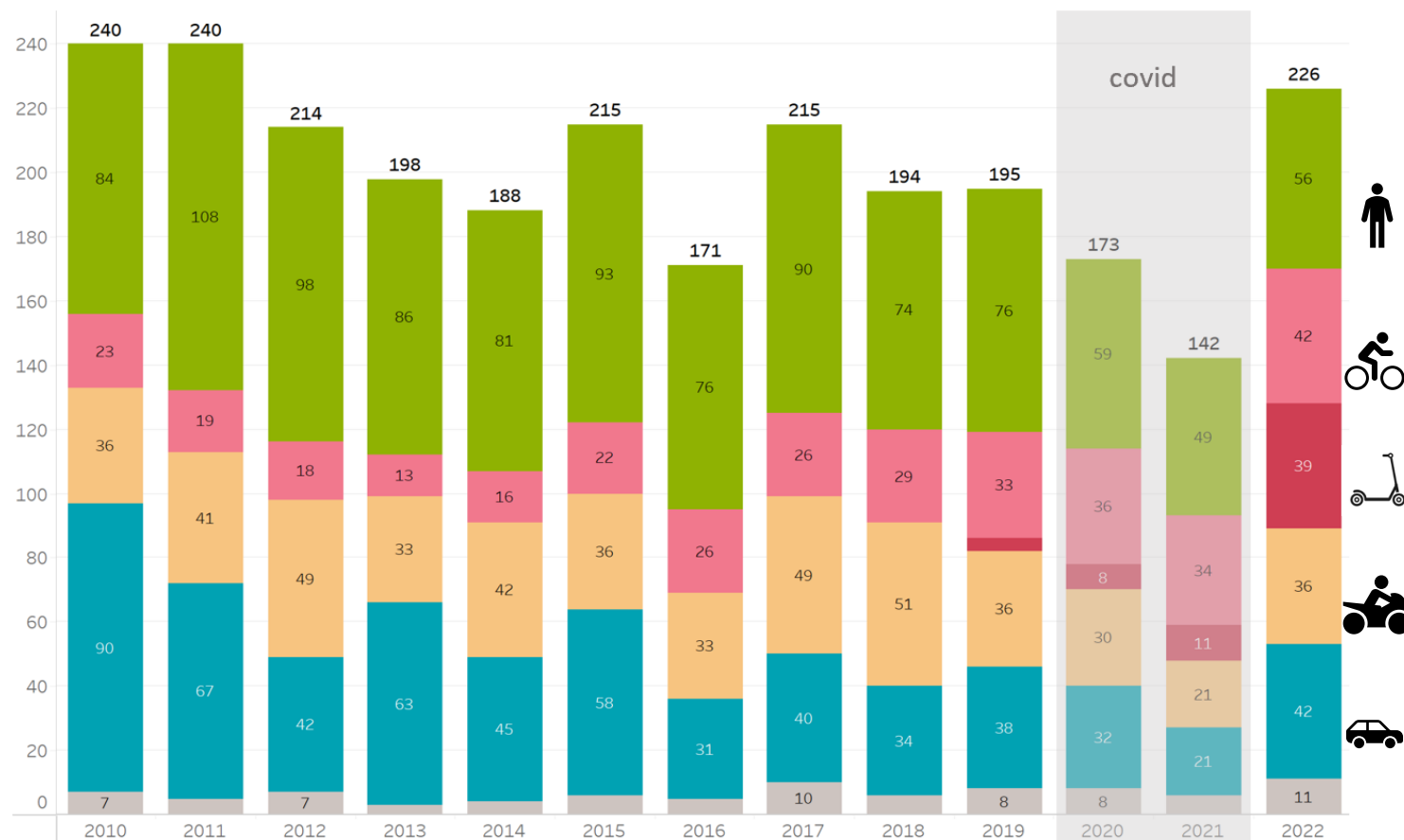
Apaisement global



Les victimes tuées et gravement blessés

- 2022: 21 tués et 205 blessés graves

Piétons: baisse de la gravité
Deux-roues: gravité constante
Occupants voitures:
augmentation artificielle de la gravité
due à la réduction du nombre de BL



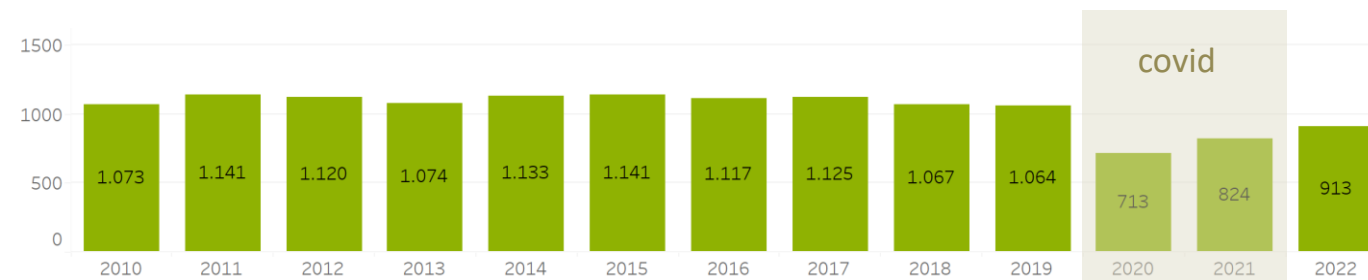
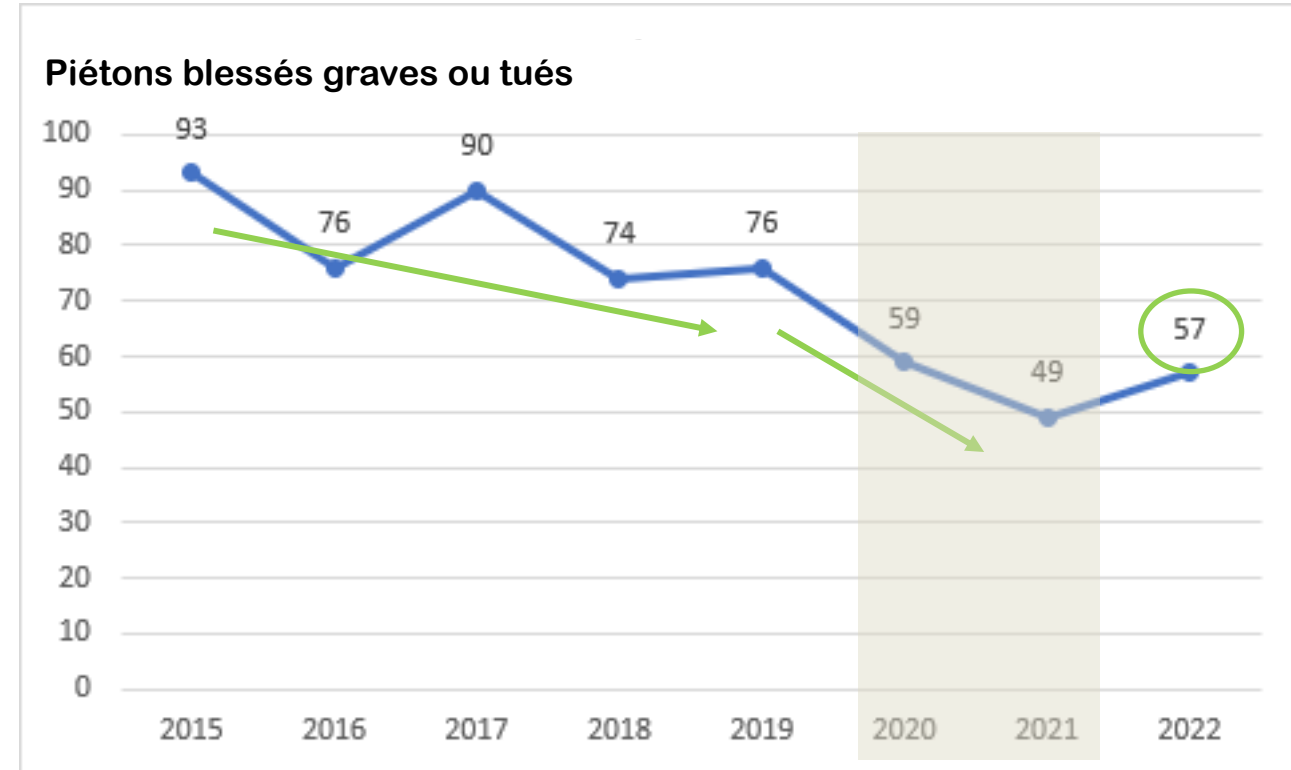
BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Victimes: piétons

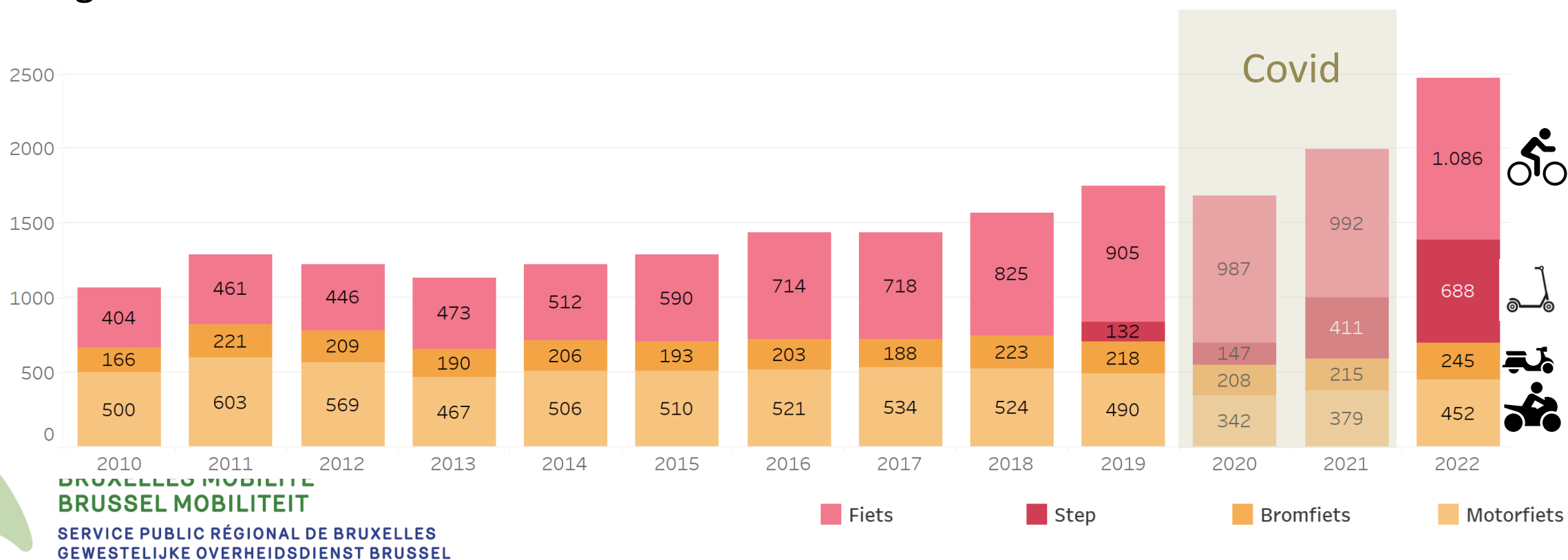
- Nombre de victimes assez stable depuis 2010
- Diminution continue du nombre de tués et blessés graves
- Forte baisse durant Covid
 - La majorité des opposants sont des conducteurs de voiture
- **2022 reste plus sûr**

Réduction des vitesses pratiquées
Sécurisation des traversées
Sécurisation des abords d'école
Aménagement de modération des vitesses



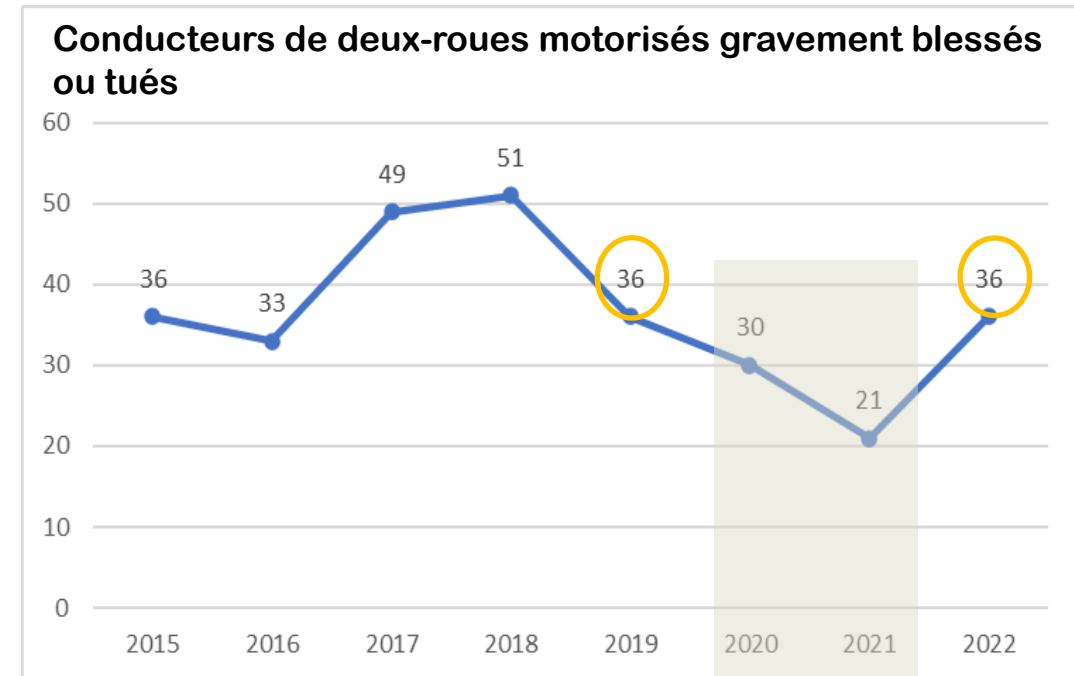
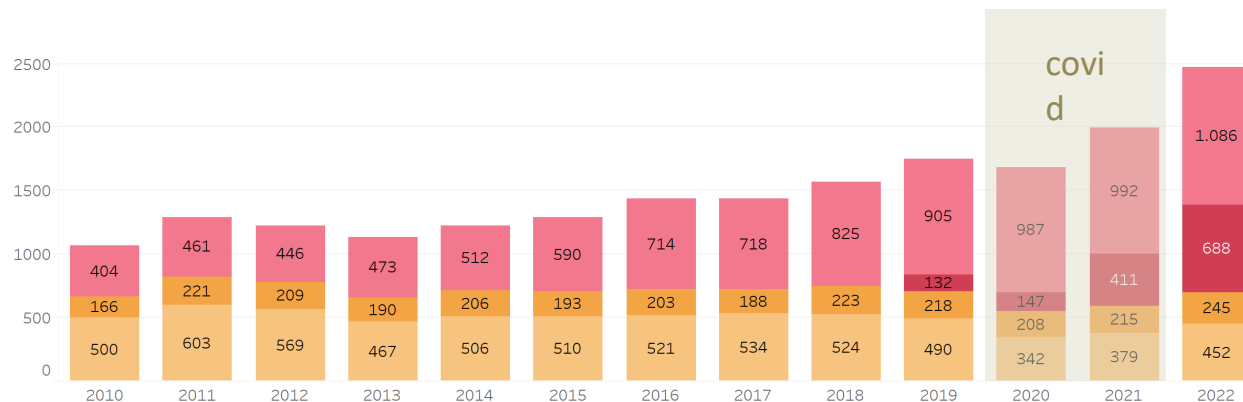
Victimes: conducteurs de deux-roues

- Augmentation continue
- Accélération avec l'augmentation des accidents impliquant cyclistes et usagers de trottinette

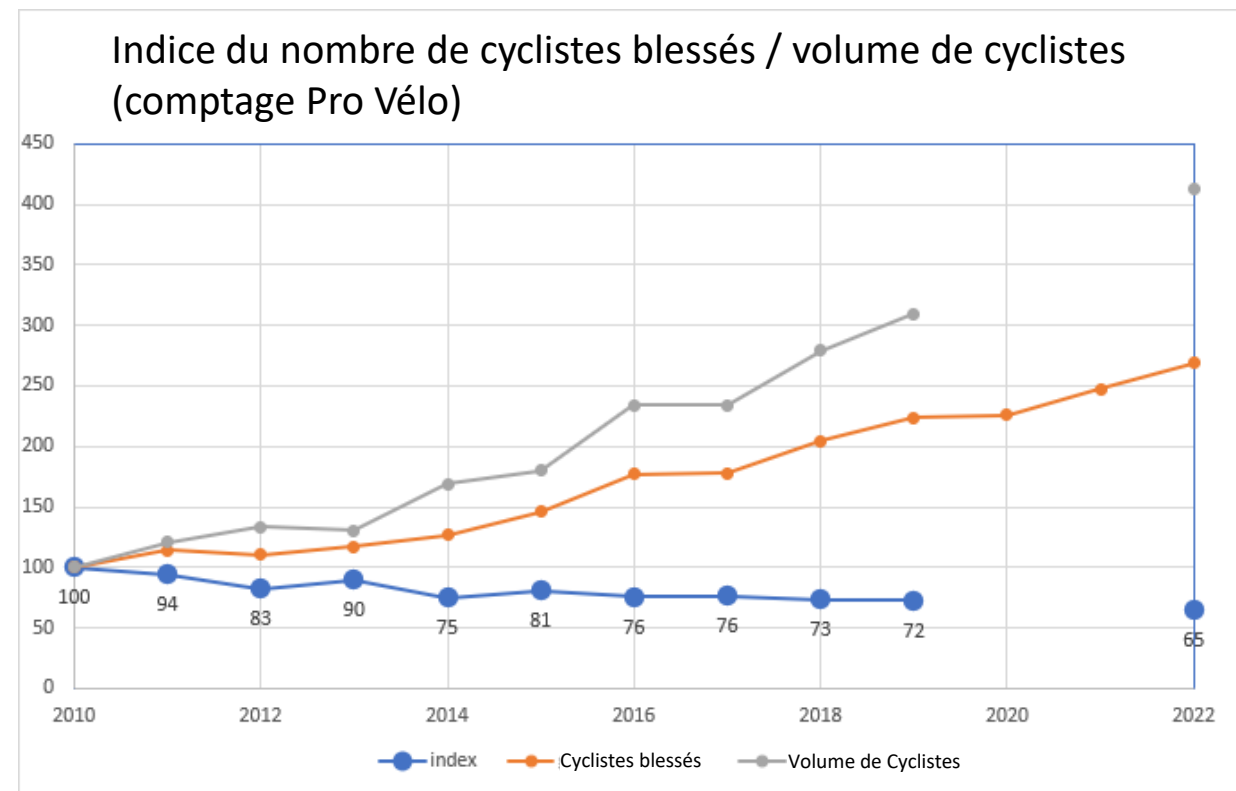
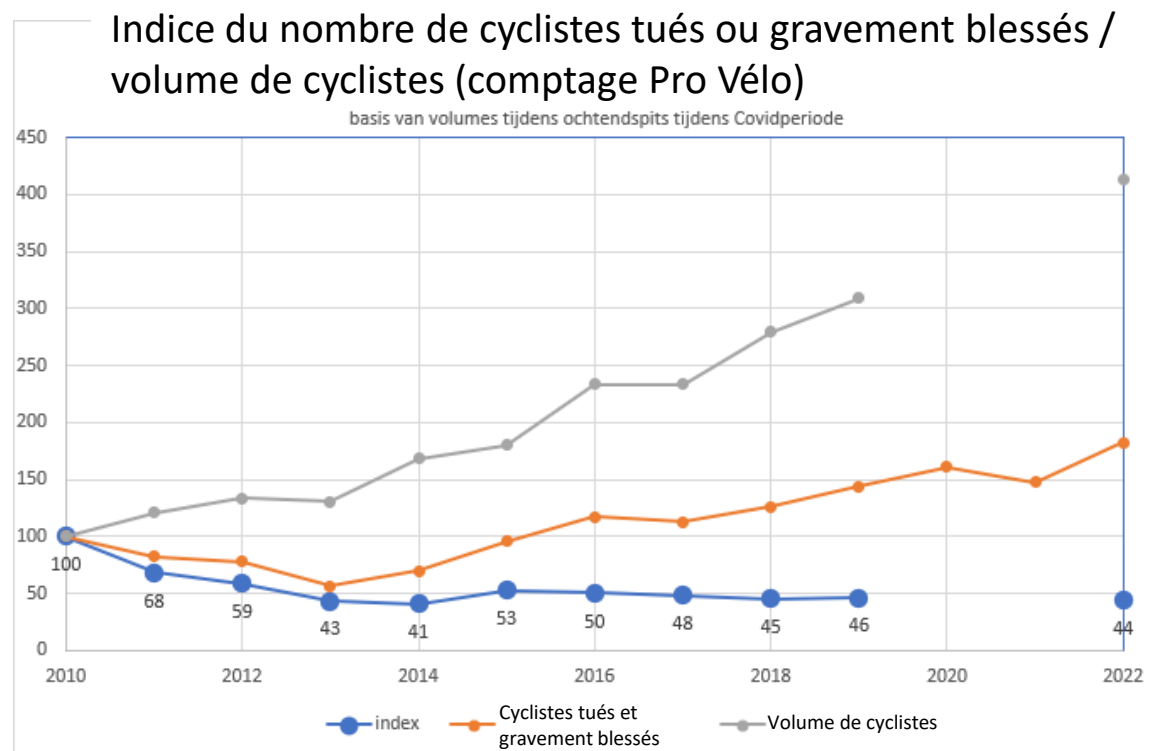


Victimes: conducteurs de deux-roues motorisés

- Stable en nombre de victimes
- Tués et blessés graves: retour à la situation pré-Covid
- Depuis 2020
 - Moto: tendance à la baisse
 - Cyclomoteur: tendance à la hausse



Victimes: cyclistes



Progression continue du **nombre de victimes**
 Progression continue du **volume de cyclistes**

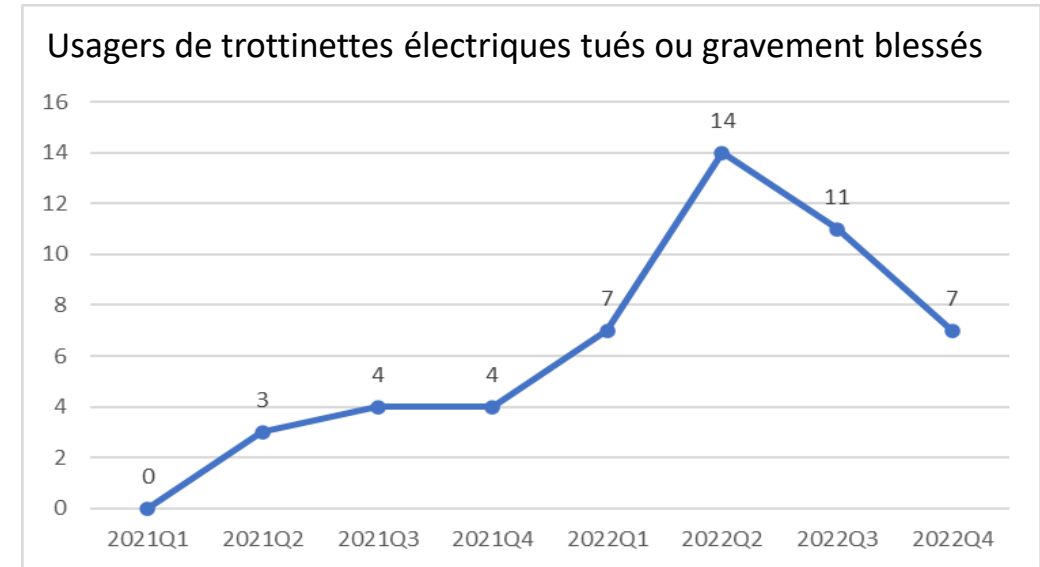
Le risque d'accident par rapport au nombre de cyclistes n'a jamais été aussi bas.

Réduction des vitesses pratiquées
 Développement de l'infrastructure
 Actions de sensibilisation

Victimes: usagers de trottinette

Profil de la victime:

- 70% sont des hommes (versus 63%)
- Âge moyen 28,5 ans (versus 36,4 ans)
- 8% des usagers accidentés sont sous influence (versus 3% en général)
- 20% des accidents sont sans opposant



Campagne de mars 2023

Nouvelles règles du Code de la Route
(assimilation au cycliste)

Limitations des vitesses des trottinettes
électriques

Réduction des vitesses pratiquées en RBC

Arrêté cyclopartage

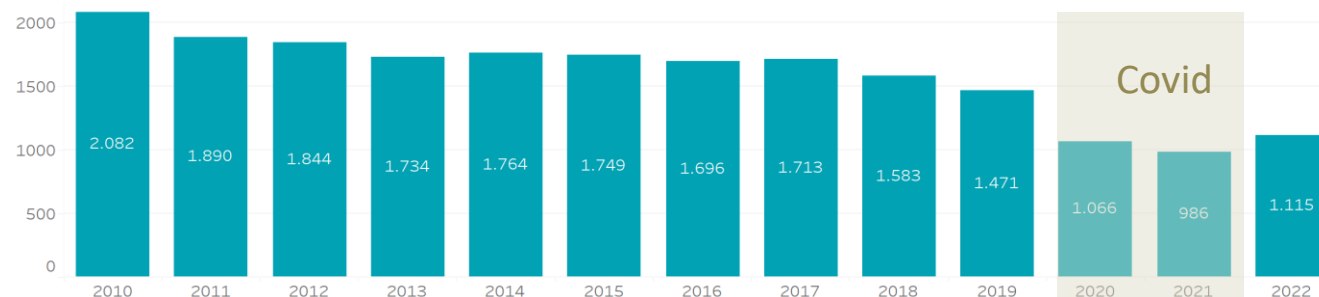
6 premiers mois 2023 / 2022

Blessés légers: 251 vs 388, -35%

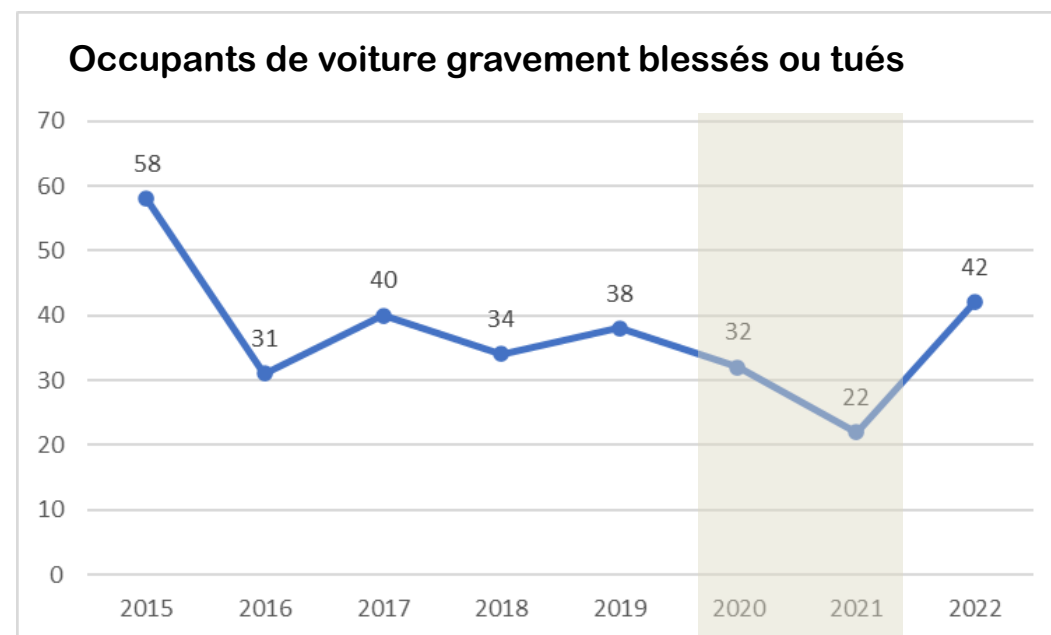
Blessés graves: 12 vs 21

Victimes: occupants de voiture

- Diminution continue du nombre de victimes
- Diminue encore en 2021 malgré la reprise
- Différence de gravité marquée entre voiries à 30 et à 50: occupants de voitures = **75% des victimes graves sur les voiries à 50**



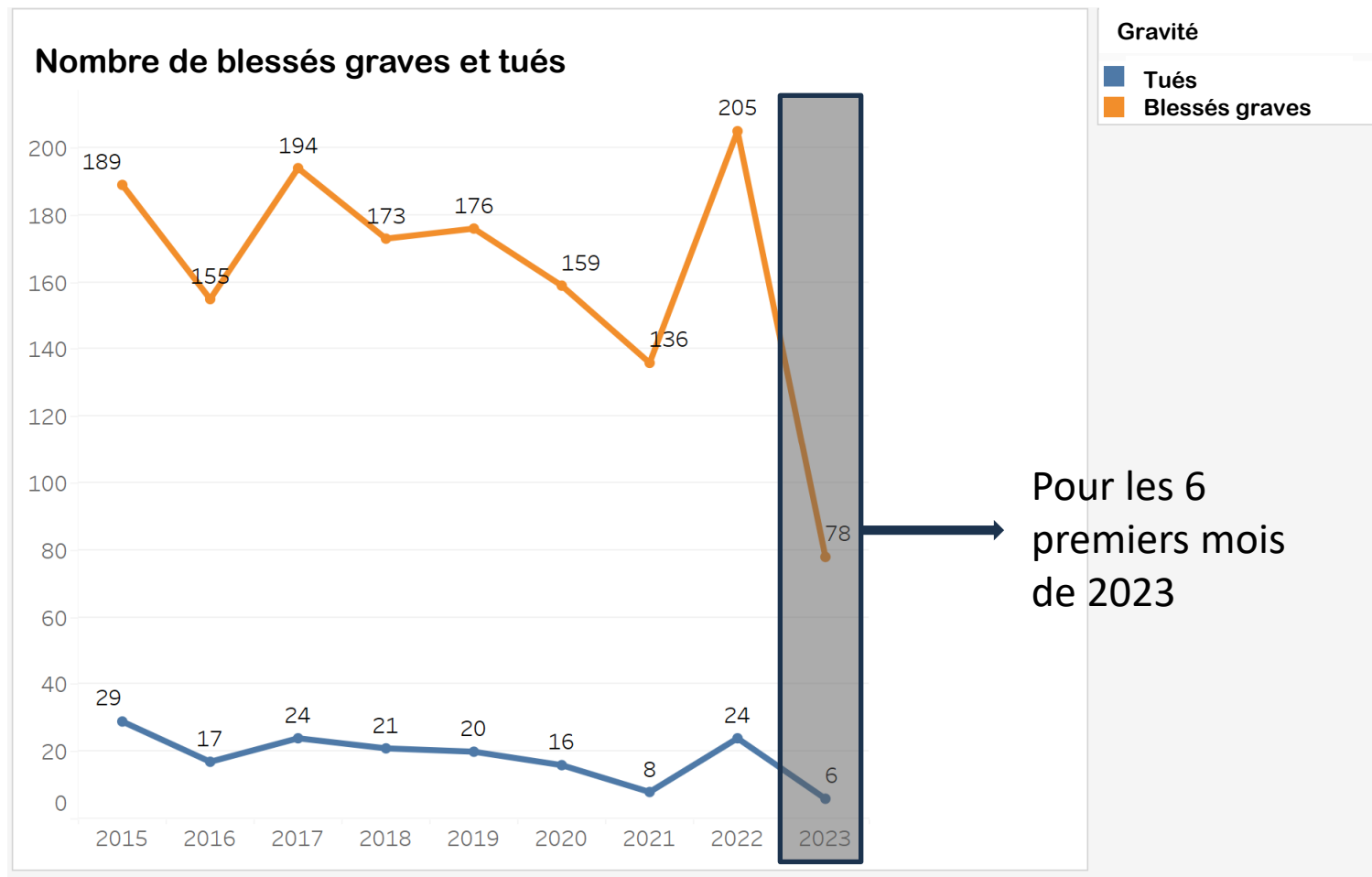
Évolutions technologiques
Modération des vitesses
Sécurisation des infrastructures
Port de la ceinture
Contrôle/sanction



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

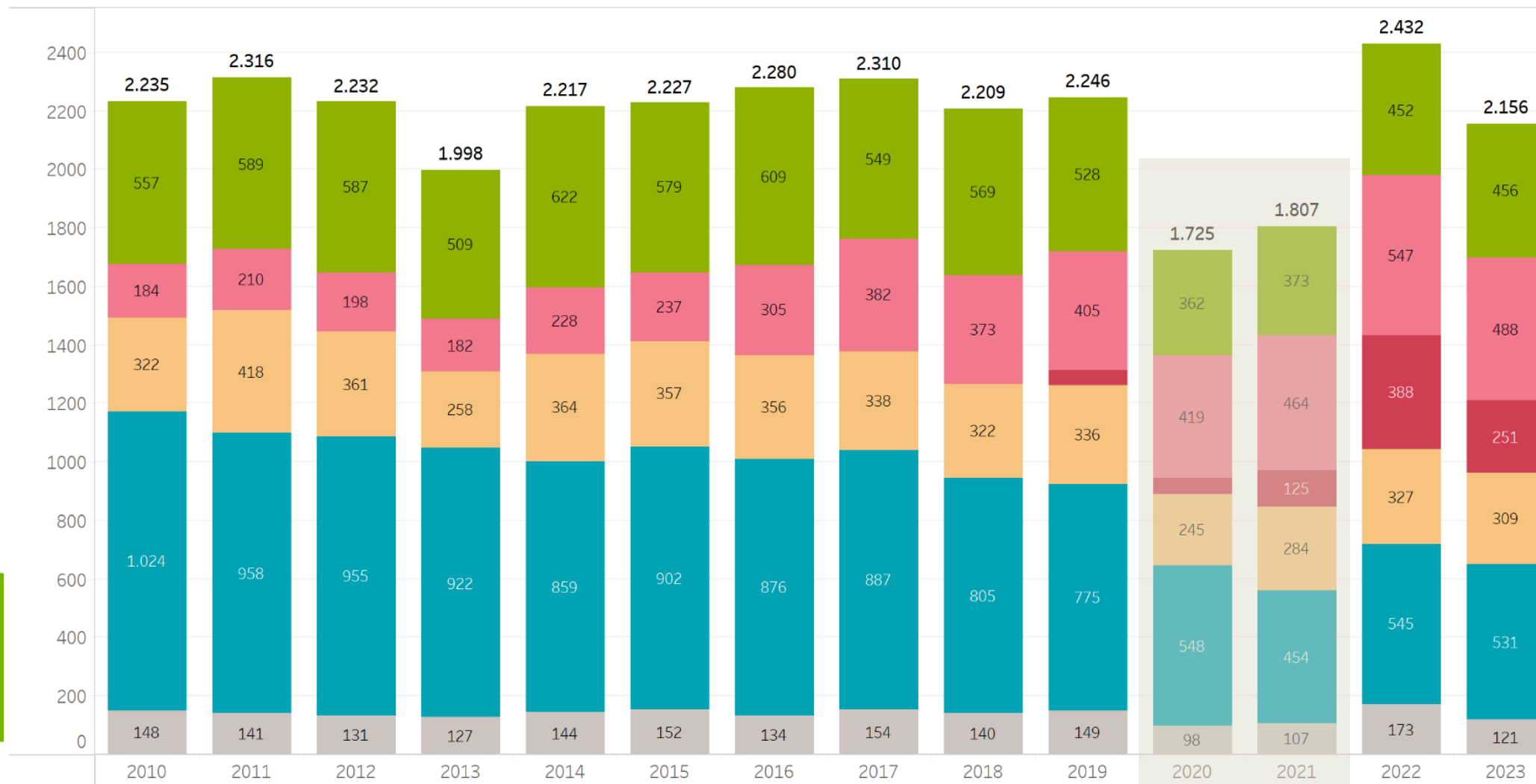
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Dernières données (non consolidées), 6 premiers mois 2023



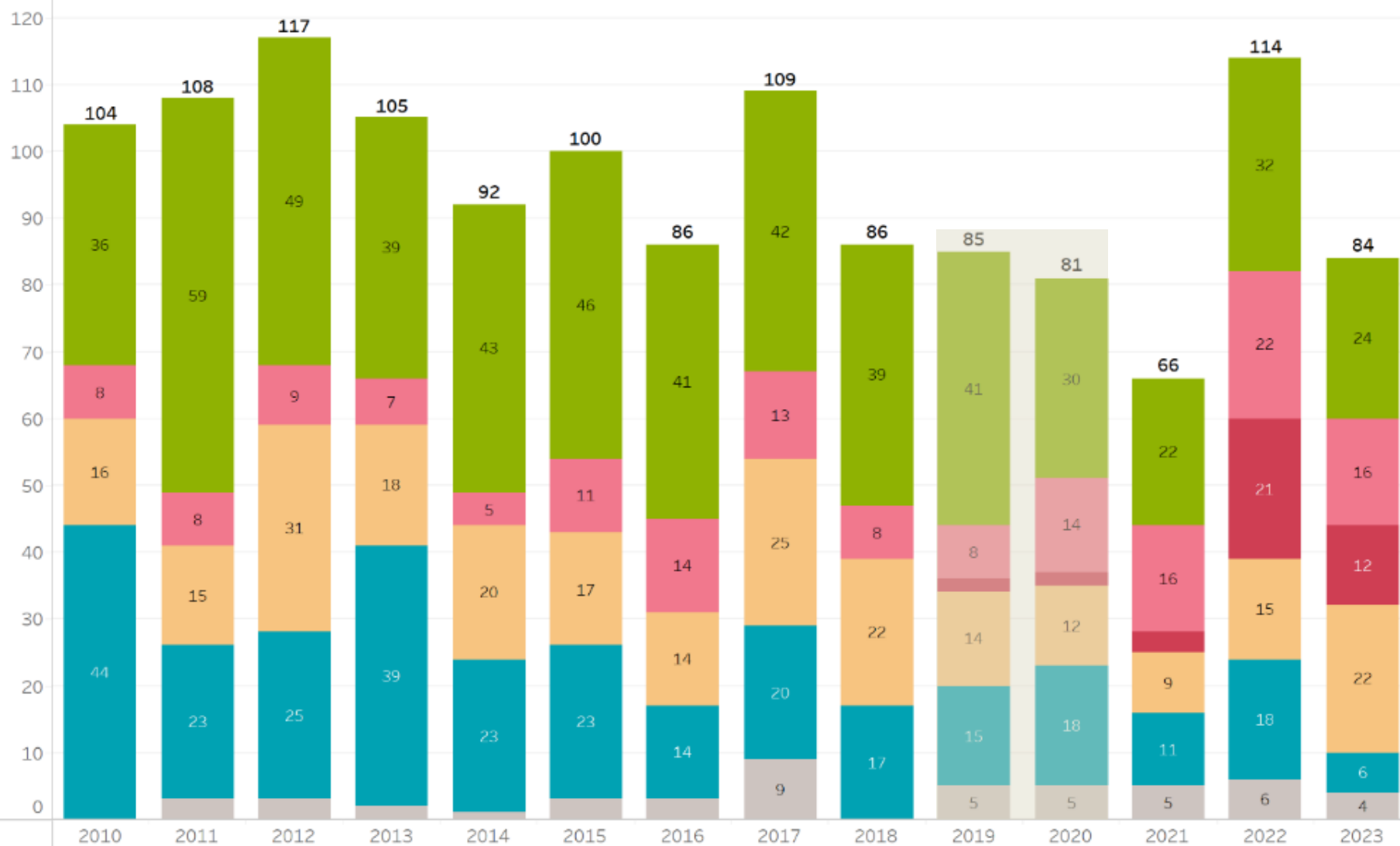
Dernières données (non consolidées), 6 premiers mois 2023

Nombre de blessés dans les premiers 6 mois de l'année



Dernières données (non consolidées), 6 premiers mois 2023

Nombre de blessés graves / morts dans les 6 premiers mois de l'année



Conclusions

- La Ville 30 s'inscrit dans une politique de longue durée.
- Il est impossible d'isoler les facteurs/actions impactantes (sociétaux, environnementaux, ...).
- La Ville 30: information / sensibilisation / infrastructure et contrôle/sanction
- Diminution documentée et significative des vitesses
- Le décrochement des courbes est constaté depuis 2022.